

Teil II
verschlüsselt

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

für den Neubau der A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg

Teil A

A 7 bis B 206 westlich Wittenborn

von Bau-km 16+100 bis Bau-km 34+750,531

auf dem Gebiet der Gemeinden

Hasenmoor, Schmalfeld und Hartenholm (Amt Kaltenkirchen-Land); Struvenhütten (Amt Kisdorf); Todesfelde, Bark, Wittenborn und Kükels (Amt Leezen),

- Kreis Segeberg -

sowie auf dem Gebiet der Gemeinden

Blunk, Groß Rönna, Negernbötel (Amt Trave-Land, Kreis Segeberg); Daldorf (Amt Boostedt-Rickling, Kreis Segeberg); Tackesdorf (Amt Mittelholstein, Kreis Rendsburg-Eckernförde) und in der Stadt Bad Bramstedt (Kreis Bad Segeberg)

und

Teil B

Autobahnkreuz A 7/ A 20

von Bau-km 14+200 bis Bau-km 16+100

auf dem Gebiet der Gemeinden

Lentförden und Schmalfeld (Amt Kaltenkirchen-Land)

- Kreis Segeberg -

sowie auf dem Gebiet der Gemeinden

Emkendorf (Amt Nortorfer Land, Kreis Rendsburg-Eckernförde); Latendorf (Amt Boostedt-Rickling, Kreis Segeberg); Bargum (Amt Mittleres Nordfriesland, Kreis Nordfriesland); Seeth (Amt Nordsee-Treene, Kreis Nordfriesland); Ladelund und Tinningstedt (Amt Südtondern, Kreis Nordfriesland); Medelby (Amt Schafflund, Kreis Schleswig-Flensburg) und Duvensee (Amt Sandesneben, Kreis Herzogtum Lauenburg)

Inhaltsübersicht

Teil I

1.	Festgestellte Straßenbaumaßnahme	Seite 5
2.	Maßgaben (Planänderungen und Auflagen)	Seite 19
2.1	Planänderungen und Auflagen	Seite 19
2.1.1	Planänderungen	Seite 19
2.1.2	Auflagen	Seite 21
2.2	Wasserhaushalt	Seite 30
2.2.1	Wasserrechtliche Erlaubnis	Seite 30
2.2.2	Wasserrechtliche Genehmigung	Seite 36
2.2.3	Bau bzw. Verlängerung von Durchlässen oder Verlegung einer Gewässerteilstrecke	Seite 37
2.2.4	Herstellung des Dammbauwerkes im Kiesabbaugebiet in der Gemeinde Bark	Seite 46
2.3	Landschaftspflege	Seite 47
2.3.1	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	Seite 47
2.3.2	Befreiung nach § 67 BNatSchG von den Bestimmungen des § 30 Abs. 2 BNatSchG i. V. m. § 21 LNatSchG	Seite 47
2.3.3	Zulässigkeit nach § 34 BNatSchG – Natura 2000 (Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und Europäische Vogelschutzgebiete)	Seite 48
2.3.4	Zulässigkeit nach § 44 Abs. 1 i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG (Artenschutz)	Seite 49
2.3.5	Betroffenheit von Naturschutzgebieten nach § 23 BNatSchG und Landschaftsschutzgebieten nach 26 BNatSchG	Seite 49
2.3.6	Nebenbestimmungen (2.3.1 bis 2.3.4)	Seite 49
2.4	Lärmschutz	Seite 82
2.4.1	Lärmschutzanlagen (aktiver Lärmschutz)	Seite 82
2.4.2	Entschädigungsansprüche	Seite 82
2.4.2.1	Erstattungsanspruch für Lärmschutz am Wohngebäude	Seite 82
2.4.2.2	Entschädigungsansprüche für verbleibende Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches	Seite 84
2.4.3	Provisorische Anbindung der A 20 an die B 206 (Bau-km 34+666)	Seite 84
2.4.3.1	Neubauabschnitt – Lärmvorsorge	Seite 84
2.4.3.2	Entschädigungsansprüche wegen mittelbar planungsbedingter Verkehrslärmzuwächse auf der B 206	Seite 84
2.5	Inanspruchnahme von Waldflächen	Seite 86
2.5.1	Umwandlungsgenehmigung	Seite 86
2.5.2	Nebenbestimmungen	Seite 89
2.6	Widmung, Einziehung, Umstufung	Seite 90

3.	Entschädigungsforderungen	Seite 100
4.	Erledigung von Stellungnahmen und Einwendungen	Seite 102
4.1	Träger öffentlicher Belange	Seite 102
4.1.1	Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (06.11.2009, 08.01.2013, 25.11.2015, 04.11.2016)	Seite 102
4.1.2	Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten des Landes Schleswig-Holstein (28.09.2009, 02.11.2015)	Seite 116
4.1.3	Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten des Landes Schleswig-Holstein Holstein - Abteilung IV 5 - Landesplanung und Vermessungswesen (22.09.2009)	Seite 116
4.1.4	Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten Landeskriminalamt Schleswig-Holstein - Sachgebiet 323 Kampfmitelräumdienst – (11.09.2009)	Seite 117
4.1.5	Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten Landespolizeiamt Schleswig-Holstein - Leistungsstab 2 – (28.09.2009, 19.11.2015)	Seite 117
4.1.6	Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein (08.10.2009)	Seite 117
4.1.7	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein –Abteilung 7, Technischer Umweltschutz-, Flintbek (09.10.2009)	Seite 118
4.1.8	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein –Abteilung 6, Geologie und Boden-, Flintbek (19.10.2009)	Seite 118
4.1.9	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, Flintbek (07.12.2015, 09.11.2016)	Seite 121
4.1.10	Landesamt für Landwirtschaft und ländliche Räume Schleswig-Holstein - Regionaldezernat Südwest – (01.10.2009)	Seite 121
4.1.11	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein – Außenstelle Südwest -, Regionaldezernat (20.10.2009, 07.12.2012)	Seite 122
4.1.12	Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein (15.10.2009, 19.11.2015)	Seite 123
4.1.13	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein – Verkehrsbehörde - (31.08.2009, 23.10.2015)	Seite 123
4.1.14	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr – Infra I 3 – (15.09.2009, 18.11.2015)	Seite 123
4.1.15	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben BFB Trave (13.10.2009, 11.12.2012, 25.01.2013)	Seite 124
4.1.16	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein – Untere Forstbehörde - (18.11.2009, 08.01.2013, 28.05.2013, 17.12.2015, 21.11.2016)	Seite 124
4.1.17	Schleswig-Holsteinische Landesforsten (AöR) Neumünster (17.11.2009, 16.11.2015)	Seite 127

4.1.18	Stadt Bad Bramstedt - Der Bürgermeister - (29.09.2009, 21.12.2015, 21.11.2016)	Seite 127
4.1.19	Kreis Segeberg - Die Landrätin – Fachdienst Kreisplanung (30.10.2009, 19.12.2012, 21.12.2015, 15.11.2016)	Seite 128
4.1.20	Kreis Rendsburg-Eckernförde –Der Landrat- (26.10.2009, 21.12.2015, 21.11.2016)	Seite 143
4.1.21	Kreis Nordfriesland – Der Landrat (12.11.2015)	Seite 149
4.1.22	Kreis Schleswig-Flensburg (17.11.2015)	Seite 150
4.1.23	Kreis Herzogtum Lauenburg (23.11.2015)	Seite 150
4.1.24	Amt Nortorfer Land –Der Amtsdirektor- für die Gemeinde Emkendorf (28.10.2009)	Seite 150
4.1.25	Amt Kaltenkirchen-Land (01.10.2009)	Seite 150
4.1.26	Amt Kisdorf (21.12.2015, 24.20.1016)	Seite 151
4.1.27	Amt Kisdorf für die Gemeinde Struvenhütten (26.10.2009, 17.01.2013)	Seite 151
4.1.28	Amt Boostedt-Rickling (30.10.2009, 16.01.2013, 07.12.2015, 01.11.2016, 23.11.2016)	Seite 151
4.1.29	Amt Trave-Land (03.01.2013)	Seite 152
4.1.30	Amt Leezen (18.01.2013)	Seite 152
4.1.31	Amt Mittleres Nordfriesland für die Gemeinde Bargum (23.11.2015)	Seite 152
4.1.32	Amt Nordsee-Treene (09.12.2015)	Seite 152
4.1.33	Amt Südtondern (14.12.2015)	Seite 152
4.1.34	Amt Mittelholstein für die Gemeinde Tackesdorf (18.12.2015, 18.11.2016)	Seite 152
4.1.35	Amt Schafflund für die Gemeinde Medelby (23.12.2015)	Seite 153
4.1.36	RAe Mohr und Partner für die Gemeinden Hartenholm, Hasenmoor, Schmalfeld, Nützen und Lentförden über das Amt Kaltenkirchen Land (15.10.2009) und RAe Mohr und Partner für die Gemeinden Hartenholm, Hasenmoor, Schmalfeld, Nützen und Lentförden über das Amt Kaltenkirchen-Land und Gemeinde Todesfelde über das Amt Leezen (15.01.2013, 16.12.2015)	Seite 153
4.1.37	RAe Mohr und Partner für die Gemeinde Todesfelde (15.10.2009, 29.10.2009, 15.01.2013, 16.12.2015)	Seite 156
4.1.38	Gemeinde Bark (19.10.2009) und RAe Günther für die Gemeinde Bark (27.10.2009)	Seite 157
4.1.39	Gemeinde Groß Rönna (01.10.2009)	Seite 157
4.1.40	Wege-Zweckverband der Gemeinden des Kreises Segeberg (17.09.2009) und RAe Esche, Schümann und Commichau für den Wege-Zweckverband der Gemeinden des Kreises Segeberg (15.10.2009, 17.12.2015)	Seite 158
4.1.41	Tennet TSO GmbH (08.09.2009)	Seite 159
4.1.42	Schleswig-Holstein Netz AG (12.10.2009, 11.12.2012, 28.10.2015, 25.10.2016)	Seite 159
4.1.43	Exxon Mobil Production Deutschland GmbH (15.10.2009)	Seite 160
4.1.44	Deutsche Telekom Technik GmbH (22.10.2009, 30.11.2012, 13.12.2012, 17.12.2015, 14.10.2016)	Seite 160
4.1.45	Kabel Deutschland Vertrieb und Service (14.10.2009)	Seite 161
4.1.46	Tennet TSO GmbH (15.09.2009)	Seite 161

4.1.47	Polizeidirektion Bad Segeberg (28.09.2009, 09.11.2015)	Seite 162
4.1.48	IHK zu Lübeck (28.10.2009)	Seite 162
4.1.49	Landgesellschaft Schleswig-Holstein (14.10.2009, 09.11.2015)	Seite 162
4.1.50	Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR (27.10.2009)	Seite 162
4.1.51	die linie GmbH (21.10.2009)	Seite 162
4.1.52	Autokraft GmbH (04.11.2009)	Seite 162
4.1.53	SVG Südholstein Verkehrsservicegesellschaft mbH (14.12.2009)	Seite 163
4.1.54	Gewässerpflegeverband Schmalfelder Au - Der Verbandsvorsteher - (29.10.2009, 16.01.2013, 04.12.2015, 03.11.2016)	Seite 163
4.1.55	Gewässerpflegeverband Ohlau - Der Verbandsvorsteher - (05.10.2009, 10.11.2015, 20.10.2016) und Amt Kaltenkirchen-Land für den Gewässerpflegeverband Ohlau (10.01.2013)	Seite 163
4.1.56	Gewässerpflegeverband Mözener Au - Der Verbandsvorsteher - (16.01.2013, 04.12.2015, 03.11.2016)	Seite 164
4.1.57	Bearbeitungsgebietsverband Obere Trave (19.10.2009)	Seite 164
4.1.58	Gewässerpflegeverband Brandsau – Faule Trave - (13.10.2009, 11.11.2015) und Amt Trave-Land für den Gewässerpflegeverband Brandsau – Faule Trave – (10.12.2012, 02.11.2016)	Seite 165
4.2	anerkannte Naturschutzvereine	Seite 166
4.3	Private Einwendungen	Seite 166
5.	Zurückgewiesene Stellungnahmen und Einwendungen	Seite 199
5.0	Allgemeine Einwendungen und Stellungnahmen	Seite 199
5.0.1	Allgemeines und Notwendigkeit der Maßnahme	Seite 199
5.0.2	Verfahrensrechtliche Fragen	Seite 199
5.0.3	Abschnittsbildung	Seite 200
5.0.4	Linienführung und Variantenwahl	Seite 200
5.0.5	Verkehr	Seite 200
5.0.6	Lärm	Seite 200
5.0.7	Luftschadstoffe/ Feinstaub	Seite 201
5.0.8	Wirtschaftswegenetz und Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Flächen/ Betriebe	Seite 201
5.0.9	Wasserrechtliche Belange	Seite 201
5.0.10	Auswirkungen während der Bauzeit/ Bauphase	Seite 202
5.0.11	Festsetzen von Entschädigungen (Wertverluste)	Seite 202
5.0.12	Mehrwege – Umwege	Seite 202
5.0.13	Bodenspezifische Belange	Seite 202
5.0.14	Hilfeleistung, Rettungskonzept und Brandschutz	Seite 202
5.0.15	Jagdrechtliche Belange	Seite 202
5.0.16	Naturschutzfachliche Belange	Seite 202
5.0.17	UVP-fachliche Belange	Seite 202
5.0.18	Kiesabbaugebiet Bark	Seite 202

5.1	Träger öffentlicher Belange	Seite 203
5.1.1	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein –Abteilung 6, Geologie und Boden- (19.10.2009)	Seite 203
5.1.2	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein – Außenstelle Südwest -, Regionaldezernat (20.10.2009, 07.12.2012)	Seite 204
5.1.3	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein – Untere Forstbehörde - (18.11.2009, 08.01.2013, 28.05.2013, 17.12.2015, 21.11.2016)	Seite 204
5.1.4	Schleswig-Holsteinische Landesforsten (AöR) Neumünster (17.11.2009, 16.11.2015)	Seite 204
5.1.5	Stadt Kaltenkirchen – Der Bürgermeister - , Bau und Planungsabteilung (28.10.2009)	Seite 204
5.1.6	Kreis Segeberg - Die Landrätin – Fachdienst Kreisplanung (30.10.2009, 19.12.2012, 21.12.2015, 15.11.2016)	Seite 204
5.1.7	Amt Kaltenkirchen-Land (01.10.2009)	Seite 205
5.1.8	Amt Kisdorf für die Gemeinde Struvenhütten (26.10.2009, 17.01.2013)	Seite 206
5.1.9	RA Dr. Mecklenburg für die Gemeinde Mönkloh (15.10.2009, 28.10.2009) RA Dr. Mecklenburg für die Gemeinde Weddelbrook (15.10.2009, 28.10.2009)	Seite 206
5.1.10	RAe Mohr und Partner für die Gemeinden Hartenholm, Hasenmoor, Schmalfeld, Nützen und Lentförden über das Amt Kaltenkirchen Land (15.10.2009) und RAe Mohr und Partner für die Gemeinden Hartenholm, Hasenmoor, Schmalfeld, Nützen und Lentförden über das Amt Kaltenkirchen-Land und Gemeinde Todesfelde über das Amt Leezen (15.01.2013, 16.12.2015)	Seite 206
5.1.11	RAe Mohr und Partner für die Gemeinde Todesfelde (15.10.2009, 29.10.2009, 15.01.2013, 16.12.2015)	Seite 210
5.1.12	Gemeinde Bark (19.10.2009) und RAe Günther für die Gemeinde Bark (27.10.2009)	Seite 211
5.1.13	Gemeinde Wittenborn (05.10.2009) und RAe Günther für die Gemeinde Wittenborn (27.10.2009, 04.12.2015, 17.11.2016)	Seite 211
5.1.14	RAe Günther für die Gemeinden Bark und Wittenborn (26.10.2009, 28.10.2009, 15.01.2013)	Seite 211
5.1.15	Gemeinde Groß Rönnau (01.10.2009)	Seite 211
5.1.16	Gemeinde Klein Gladebrügge (08.12.2015, 15.11.2016)	Seite 211
5.1.17	Wasserversorgung Bark eG (23.10.2009)	Seite 212
5.1.18	Autokraft GmbH (04.11.2009)	Seite 212
5.1.19	Gewässerpflegeverband Schmalfelder Au -Der Verbandsvorsteher- (29.10.2009, 16.01.2013, 04.12.2015, 03.11.2016)	Seite 212
5.1.20	Gewässerpflegeverband Brandsau – Faule Trave - (13.10.2009, 11.11.2015) und Amt Trave-Land für den Gewässerpflegeverband Brandsau – Faule Trave – (10.12.2012, 02.11.2016)	Seite 212

5.2	anerkannte Naturschutzvereine	Seite 212
5.3	Private Einwendungen	Seite 213
6.	Plankorrekturen durch Blaeintragungen und Deckblät- ter (Hinweis)	Seite 272
7.	Zustellung (Auslegung)	Seite 272

Begründung:

Zu 1.:	(Festgestellte Straßenbaumaßnahme)	Seite 274
	a) Verfahrensrechtliche Würdigung	Seite 274
	b) Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 11 und § 12 UVPG	Seite 303
	c) Materiell-rechtliche Würdigung	Seite 360
Zu 2.:	(Maßgaben (Planänderungen und Auflagen))	Seite 364
Zu 2.1	(Planänderungen und Auflagen)	Seite 364
Zu 2.1.1:	(Planänderungen)	Seite 364
Zu 2.1.2:	(Auflagen)	Seite 364
Zu 2.2	(Wasserhaushalt)	Seite 364
Zu 2.2.1:	(Wasserrechtliche Erlaubnis)	Seite 364
Zu 2.2.2:	(Wasserrechtliche Genehmigung)	Seite 364
Zu 2.2.3:	(Bau bzw. Verlängerung von Durchlässen oder Verlegung einer Gewässerteilstrecke)	Seite 365
Zu 2.2.4:	(Herstellung des Dammbauwerkes im Kiesabbaugebiet in der Gemeinde Bark)	Seite 365
Zu 2.3	(Landschaftspflege)	Seite 366
Zu 2.3.1:	(Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung)	Seite 366
Zu 2.3.2:	(Befreiung nach § 67 BNatSchG von den Bestimmungen des § 30 Abs. 2 BNatSchG i.V.m. § 21 LNatSchG)	Seite 390
Zu 2.3.3:	(Zulässigkeit nach § 34 BNatSchG – Natura 2000)	Seite 391
Zu 2.3.4:	(Zulässigkeit nach § 44 Abs. 1 i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG (Artenschutz))	Seite 433
Zu 2.3.5:	(Betroffenheit von Naturschutzgebieten nach § 23 BNatSchG und Landschaftsschutzgebieten nach § 26 BNatSchG)	Seite 610
Zu 2.3.6:	(Nebenbestimmungen (2.3.1 bis 2.3.4))	Seite 611
Zu 2.4	(Lärmschutz)	Seite 617
Zu 2.4.1:	(Lärmschutzanlagen (aktiver Lärmschutz))	Seite 620
Zu 2.4.2:	(Entschädigungsansprüche)	Seite 626
Zu 2.4.2.1:	(Erstattungsanspruch für Lärmschutz an Wohngebäuden - passiver Lärmschutz)	Seite 626
Zu 2.4.3:	(Provisorische Anbindung der A 20 an die B 206 (Bau-km 34+666))	Seite 628
Zu 2.4.3.1:	(Neubauabschnitt – Lärmvorsorge)	Seite 628
Zu 2.4.3.2:	(Entschädigungsansprüche wegen mittelbar planungsbedingter Verkehrslärmzuwächse auf der B 206)	Seite 629
Zu 2.5:	(Inanspruchnahme von Waldflächen)	Seite 631
Zu 2.5.1:	(Umwandlungs-Genehmigung)	Seite 631
Zu 2.5.2:	(Nebenbestimmungen)	Seite 631

Zu 2.6: (Widmung, Einziehung und Umstufung) Seite 632

Teil II

Zu 5.: (Zurückgewiesene Stellungnahmen und Einwendungen) Seite 633

Zu 5.0: (Allgemeine Einwendungen und Stellungnahmen) Seite 634

Zu 5.0.1: (Allgemeines und Notwendigkeit der Maßnahme) Seite 634

Zu 5.0.2: (Verfahrensrechtliche Fragen) Seite 654

Zu 5.0.3: (Abschnittsbildung) Seite 683

Zu 5.0.4: (Linienführung und Variantenwahl) Seite 702

Zu 5.0.5: (Verkehr) Seite 749

Zu 5.0.6: (Lärm) Seite 774

Zu 5.0.7: (Luftschadstoffe/ Feinstaub) Seite 794

Zu 5.0.8: (Wirtschaftswegenetz und Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Flächen/ Betriebe) Seite 806

Zu 5.0.9: (Wasserrechtliche Belange) Seite 819

Zu 5.0.10: (Auswirkungen während der Bauzeit/ Bauphase) Seite 892

Zu 5.0.11: (Festsetzen von Entschädigungen (Wertverluste)) Seite 906

Zu 5.0.12: (Mehrwege – Umwege) Seite 915

Zu 5.0.13: (Bodenspezifische Belange) Seite 916

Zu 5.0.14: (Hilfeleistung, Rettungskonzept und Brandschutz) Seite 923

Zu 5.0.15: (Jagdrechtliche Belange) Seite 932

Zu 5.0.16: (Naturschutzfachliche Belange) Seite 937

Zu 5.0.17: (UVP-fachliche Belange) Seite 963

Zu 5.0.18: (Kiesabbaugebiet Bark) Seite 993

Zu 5.1: (Träger öffentlicher Belange) Seite 1012

Zu 5.2: (anerkannte Naturschutzvereine) Seite 1060

Zu 5.3: (private Einwendungen) Seite 1063

8. Rechtsbehelfsbelehrung Seite 1347

Teil II

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.

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 Baulasträgers herbeizuführen, indem die Interessen einem Abwägungsvorgang unterworfen werden. Die Argumente der im Verfahren beteiligten Einwender werden dabei angemessen gewichtet und einer abschließenden Beurteilung unterworfen.

Ein entscheidendes Kriterium für die endgültige Beurteilung der Einwendungen von privater Seite ist der Grad der Betroffenheit und des Eingriffes in die Rechte des Einzelnen, die dem öffentlichen Interesse an der Baumaßnahme entgegenstehen. Es wird dabei geprüft, ob der Zweck und der Erfolg eines Eingriffes nicht im Missverhältnis zu den Belastungen stehen, die den Betroffenen zugemutet werden.

Hinweise:

1. Viele Einwender haben im bekannt gemachten Termin Anregungen und Bedenken zu diversen Sach- und Fachthemen geäußert, die inhaltlich mit den im Rahmen des Anhörungsverfahrens schriftlich vorliegenden Einwendungen übereinstimmen. Hierzu wird einerseits auf die Niederschriften vom 29.04.2011 (1. Planauslegung), 06.06.2013 (1. Planänderung), 07.06.2016 (2. Planänderung) und 20.02.2017 (3. Planänderung), jeweils Az.: 401-553.32-A 20-140, verwiesen. Andererseits erfolgt eine kritische Auseinandersetzung mit den mündlich vorgetragenen Sachverhalten in den nachfolgenden Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses, auf die verwiesen

wird. Ein gesonderter Hinweis bei dem jeweiligen Einwender auf den bekannt gemachten Termin entfällt.

2. Auf die im Rahmen von Einzelerörterungen gefassten Niederschriften

- zur 1. Planauslegung vom 19. 21. und 22. Oktober 2010, 03., 11., 19., 20., 23., 25. und 30. November 2010, 03., 10. und 16. Dezember 2010 sowie vom 04. und 12. Januar 2011,
 - zur 1. Planänderung vom 27. Mai 2013 und
 - zur 2. Planänderung vom 23. Mai 2016
- jeweils Az.: 401-553.32-A 20-140, die Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens sind, wird verwiesen. Eine gesonderte Erwähnung beim jeweiligen Einwender erfolgt nicht.

Zu 5.0: (Allgemeine Einwendungen und Stellungnahmen)

Zu 5.0.1: (Allgemeines und Notwendigkeit der Maßnahme)

1. Notwendigkeit/ Planrechtfertigung der Maßnahme

Das Vorhaben ist in der planfestgestellten Form gerechtfertigt. Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Das Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075/05, Rn. 182 – zitiert nach Juris).

1.1 Gesetzliche Bedarfsfeststellung

Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zum Fernstraßenausbaugesetz - FStrAbG - als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs enthalten und damit gemäß § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG, gemessen an den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, vernünftigerweise geboten. Die gesetzliche Feststellung des Bedarfs ist nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sowohl für die Planfeststellung als auch für das gerichtliche Verfahren verbindlich (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008, 9 A 3/06, Rn. 43 – zitiert nach Juris).

Nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der dem FStrAbG als Anlage beigelegt ist, ist die A 20 für diesen Streckenabschnitt rot eingetragen und damit in der Kategorie „vordringlicher Be-

darf“ ausgewiesen. Mit der Einstufung in den „vordringlichen Bedarf“ ist ein vorrangiger Planungsauftrag verbunden.

Eine Überprüfung des Bedarfsplanes wird alle 5 Jahre vorgenommen, um zwischenzeitlich veraltete Festlegungen auszuschließen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den Bedarfsplan zuletzt im Jahr 2010 überprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass Anpassungen nicht erforderlich sind. Damit ist auch der vordringliche Bedarf für die A 20 bestätigt worden.

Damit ist auch zugleich eine verbindliche Aussage über die Zielkonformität der Planung mit den Vorgaben des FStrG getroffen worden.

Dies ist entgegen einwenderseits vorgetragener Auffassung auch aus verfassungsrechtlicher Sicht nicht zu beanstanden (*Ziekow* in Hdb. Fachplanungsrecht, 2. Aufl., 2014, § 5, Rn. 4). Das BVerfG hat im Hinblick auf die verbindliche Festlegung des Verkehrsbedarfs in Gesetzesform durch das BSWAG festgestellt, dass es zu keiner Verletzung der Rechte aus Art. 14 und 19 Abs. 4 GG komme. Dies folge zum einen aus der begrenzten Reichweite, welche die gesetzliche Bedarfsbestimmung habe, und zum anderen aus dem Umstand, dass eine Kontrolle der gesetzgeberischen Entscheidung dahingehend stattfinde, ob die Bedarfsfestlegung evident unsachlich sei (BVerfG, Beschluss vom 08.06.1998 - 1 BvR 650/97 u.a., Rn. 7 ff. – zitiert nach Juris).

Dementsprechend geht die Rechtsprechung des BVerwG davon aus, dass eine gesetzliche Bedarfsfeststellung allenfalls dann nicht gelte, wenn Anhaltspunkte dafür vorlägen, dass der Gesetzgeber mit der Bedarfsfeststellung für die A 20 die Grenzen seines gesetzgeberischen Ermessens überschritten hat. Das wäre nur der Fall, wenn die Bedarfsfeststellung evident unsachlich wäre, weil es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan im Hinblick auf die bestehende oder künftig zu erwartende Verkehrsbelastung oder auf die verkehrliche Erschließung eines zu entwickelnden Raums an jeglicher Notwendigkeit fehlte oder wenn sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt hätten, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte (BVerwG, Urteil vom 06.11.2013 - 9 A 14/12, Rn. 25 f. – zitiert nach Juris).

Dass dies bei der Bedarfsfeststellung für die A 20 nicht der Fall ist, hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil zu dem A 20-Abschnitt „Bad Segeberg“ bereits ausdrücklich klargestellt (BVerwG, Urteil vom 06.11.2013 - 9 A 14.12, Rn. 25 - zitiert nach Juris). In der Entscheidung wird insbesondere die im hiesigen Verfahren wieder erhobene Einwendung zurückgewiesen, die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers hätten sich so grundlegend gewandelt, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen erreicht werden könne. Diese Feststellung besitzt

nach wie vor Gültigkeit. Die Einwender haben darüber hinaus keine neuen überzeugenden Argumente vorgetragen. Solche sind auch sonst nicht ersichtlich.

1.2 Zielkonformität

Auch unabhängig von der Ausweisung in der Anlage zum FStrAbG entspricht der hier planfestzustellende Abschnitt der A 20 den Anforderungen an die Zielkonformität.

Gem. § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG sind Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Gem. § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG haben die Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen. Gem. § 4 Satz 1 FStrG haben die Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen, dass ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen.

Aus der Zusammenschau von dem „Erläuterungsbericht zum gemeinsamen Antrag auf Linienbestimmung“ von Februar 2004 (S. 21) und den Erläuterungsberichten zum hiesigen Abschnitt (S. 16 ff. Teil A, S. 15 ff. Teil B) ergibt sich, dass der Vorhabenträger mit dem Bau der A 20 folgende wesentliche übergeordnete und verkehrliche Planungsziele verfolgt:

Übergeordnete Ziele:

- Fortsetzung der Ostseeautobahn A 20 in Richtung Westen und deren Anbindung an das westdeutsche Fernstraßennetz unter Umgehung der Metropole Hamburg
- Schaffung einer leistungsfähigen und großräumigen West-Ost-Verbindung im Norden der Bundesrepublik Deutschland im Hinblick auf die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung in Deutschland sowie als Folge der Öffnung der Grenzen zu Osteuropa
- Förderung und Entwicklung der verkehrlichen Wechselbeziehungen zwischen den Bundesländern Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern sowie den osteuropäischen Ländern einerseits und zwischen den Bundesländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen sowie den westeuropäischen Ländern andererseits
- Verbesserung der Anbindung Schleswig-Holsteins, insbesondere der Westküste Schleswig-Holsteins an die Zentren in West- und Süddeutschland, um diese Regionen im zunehmenden europäischen Wettbewerb zu stärken
- Wirtschaftliche und touristische Erschließung des gesamten Ostseeraums sowie im Zusammenwirken mit der A 20 in Niedersachsen (ehemals A 22) Schaffung einer leistungsfähigen Verbindung der Nord- und Ostseehäfen

- Verbesserung der Entwicklungsmöglichkeiten für die Städte und Regionen
- Förderung strukturpolitischer Effekte in Verbindung mit einer Sicherung und wahrscheinlich auch einer Erhöhung des Arbeitsplatzangebotes
- Verkehrliche Entlastung der vorhandenen großen Fernverkehrsachsen (A 1, A7, A 21, A 23) in Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen durch Schaffung einer diese Fernverkehrsachsen verbindenden Ost-West-Achse
- Verbesserung der Verkehrsabwicklung in Nord-Süd-Richtung bei gleichzeitiger Entlastung der A 7 im Süden Schleswig-Holsteins und in Hamburg bei gleichzeitiger Optimierung der Anbindung Skandinaviens an Zentral- und Westeuropa
- Entlastung des Verdichtungsraums Hamburg insgesamt
- Entlastung von Ortsdurchfahrten, Erhöhung der Verkehrssicherheit

Verkehrliche Ziele

- Sicherung und Gewährleistung einer angemessenen Verbindungsqualität, wozu zählen:
 - o Durchgängigkeit der Linienführung, d. h. Vermeidung von Versätzen über bestehende Straßen/Autobahnen,
 - o möglichst gestreckte Linienführung, um unerwünschte Mehrwege (Umwege) zu vermeiden und kurze Fahrzeiten zu erzielen,
 - o Ausrichtung der Streckencharakteristik auf den Fernverkehr,
 - o Zu- und Abfahrten nur über Anschlussstellen,
 - o Pkw-Fahrgeschwindigkeiten (in der Regel) mindestens 100 km/h bis 120 km/h,
 - o gleichmäßiger Fahrtverlauf, keine abrupten Geschwindigkeitsänderungen infolge ungünstiger Trassierungselemente sowie
 - o regelgerechte, wegweisende Beschilderung zur sicheren Führung von ortsunkundigen Verkehrsteilnehmern.
- Sicherung und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Anknüpfung an Nord-Süd-Verbindung ohne erhebliche Belastung durch Verkehrsstromvermischung
- Minimierung der Fahrzeiten und Transportkosten
- Grundsätzliche Entlastung der B 206 insbesondere in den Ortsdurchfahrten
- Verbesserte Erreichbarkeit im ländlichen Raum

1.2.1 Zusammenhängendes Verkehrsnetz, das dem weiträumigen Verkehr dient

Die A20, auch den gegenständlichen Teilabschnitt betreffend, fügt sich in ein zusammenhängendes Verkehrsnetz ein und ist dazu bestimmt, dem weiträumigen Verkehr zu dienen. Durch den Bau der A20 wird eine Lücke im Bundesfernstraßennetz im Norden der Bundesrepublik Deutschland geschlossen werden.

Transeuropäisches Straßennetz

Die A 20 einschließlich der hiesigen Teilstrecke ist Bestandteil des Gesamtnetzes des TEN, entsprechend der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. Nr. L 348 S. 1).

In dieser Verordnung werden die Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes festgelegt, das eine Struktur auf zwei Ebenen umfasst, die aus dem Gesamtnetz und aus dem Kernnetz besteht, wobei letzteres auf Grundlage des Gesamtnetzes errichtet wird. Zudem benennt die Verordnung Vorhaben von gemeinsamem Interesse und gibt die Anforderungen vor, die im Hinblick auf den Betrieb der Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes eingehalten werden müssen. Das transeuropäische Verkehrsnetz stärkt den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt der Union und trägt zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums bei, der effizient und nachhaltig ist, die Vorteile für die Nutzer erhöht und ein integratives Wachstum fördert, Art. 1, 4 und 6 der Verordnung. 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.

Mit der hier planfestzustellenden Teilstrecke wird eine weitere Etappe der durchgehenden Fernverkehrsverbindung mit europäischer Bedeutung von der deutsch-polnischen Grenze bis westlich der Metropolregion Hamburg hergestellt. 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. Die Vernetzung zentraler Regionen der Gemeinschaft, wie Polen, Belgien, der Niederlande und des skandinavischen Raums wird erheblich verbessert.

Bundesverkehrswegeplan

Der bisherige Bundesverkehrswegeplan 2003 nennt auf S. 147 für Schleswig-Holstein die A 20 unter der laufenden Nummer 24 zwischen A 23 und A 7 mit einer Neubaulänge von 44 km und unter der laufenden Nummer 25 zwischen A 7 und A 21 mit einer Neubaulänge von 22,9 km als vordringlichen Bedarf und umfasst damit auch den gegenständlichen Abschnitt.

Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 ist die A 20 von Weede bis zur A 7 (einschließlich des hier planfestzustellenden Vorhabens) mit einer Neubaulänge von 29,6 km in die Anlage 1 – Projekt-

listen Straße -, unter der laufenden Nummer 2 in die Liste „Laufende und fest disponierte Projekte“ eingestellt. Alle Laufenden und fest disponierten Projekte werden so schnell wie möglich fertiggestellt.

Raumordnungsplan: Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010

Der aktuelle Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP 2010) beschreibt die hohe Raumbedeutsamkeit der A 20 – Nordwestumfahrung Hamburg mit Elbquerung bei Glückstadt und damit auch die hier planfestzustellende Teilstrecke. Darin heißt es auszugsweise:

„Schleswig-Holstein soll der Logistikstandort in Nordeuropa werden. Aufgrund seiner geographischen Lage ist Schleswig-Holstein eine wichtige Schnittstelle im Wirtschaftsverkehr zwischen Mitteleuropa und Skandinavien sowie zwischen West- und Osteuropa. Durch den Ausbau wichtiger, europaweit bedeutsamer Verkehrsprojekte will das Land seine Position festigen und ausbauen. Einen wesentlichen Beitrag hierzu sollen die feste Fehmarnbeltquerung einschließlich der notwendigen Hinterlandanbindungen und der Ausbau der Bundesautobahn 20 mit einer festen Elbquerung westlich von Hamburg liefern.“ (S. 13)

„Die zunehmenden Verkehrsströme erfordern die zügige Realisierung einer Elbquerung im Zuge der Bundesautobahn 20 westlich von Glückstadt. Dieses wird zu einer spürbaren verkehrlichen Entlastung des Kernraumes der Metropolregion Hamburg führen.“ (S. 65)

„Die linienbestimmte und zum Teil im Bau befindliche Bundesautobahn 20 von der Bundesautobahn 1 in westliche Richtung bis nach Niedersachsen ist als „Nordwestliche Umfahrung Hamburgs mit westlicher Elbquerung bei Glückstadt“ zu realisieren.“ (S. 66)

„Der Bau der Bundesautobahn 20 von der Bundesautobahn 1 bei Lübeck mit einer Weiterführung über die Bundesautobahnen 21, 7 und 23 in Richtung Niedersachsen (Bundesautobahnen 22 und 26) mit westlicher Elbquerung ist erforderlich, um neben Regionalentwicklungseffekten auch eine Verkehrsentslastung des Raumes Hamburg zu bewirken. Hamburg bleibt ein durch hohes Verkehrsaufkommen belasteter Verkehrsknotenpunkt. Daher machen die zunehmenden Verkehrsströme den Bau einer weiteren Umfahrungs-möglichkeit erforderlich.“ (S. 67)

Unter Raumordnerischen Gesichtspunkten dient die A20 den Grundsätzen, im Gesamtraum der Bundesrepublik Deutschland und in seinen Teilräumen ausgeglichene soziale, infrastrukturelle, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Verhältnisse anzustreben, § 2 Nr. 1 ROG. Darüber hinaus entwickelt, stärkt sie den Raum im Hinblick auf eine langfristig wettbewerbsfähige und räumlich ausgewogene Wirtschaftsstruktur und wirtschaftsnahe Infrastruktur sowie auf ein ausreichendes und vielfältiges Angebot an Arbeits- und Ausbildungsplätzen und stärkt Regionale Wachstums- und Innovationspotenziale in den Teilräumen. Insbesondere in Räumen, in denen die Lebensverhältnisse

in ihrer Gesamtheit im Verhältnis zum Bundesdurchschnitt wesentlich zurückgeblieben sind oder ein solches Zurückbleiben zu befürchten ist (strukturschwache Räume), verbessert die A20 die Entwicklungsvoraussetzungen, § 2 Nr. 4 ROG.

Die A20 entspricht diesen Grundsätzen, indem sie eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung innerhalb Schleswig-Holsteins schafft. Durch sie wird die Anbindung des Ostseeraums und weiterer großer Bereiche Schleswig-Holsteins erheblich verbessert. Darüber hinaus verbessert die A20 in erheblichem Maß die Anbindung an Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern. Bei bundeslandübergreifender Betrachtung werden dadurch auch strukturschwache Räume in Mecklenburg-Vorpommern an wirtschaftlich bedeutsame Regionen Deutschlands, wie in Teilen Niedersachsens oder des Ruhrgebiets angeschlossen. Insgesamt wird die Anbindung Mecklenburg-Vorpommerns an das nationale Verkehrsnetz gestärkt.

Von Bedeutung ist zudem ein weiterer, im Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 genannter Grundsatz, nämlich 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). Eine der Hauptlandesentwicklungsachsen führt entlang überregionaler Verkehrswege von Lübeck, entlang der Bundesautobahn A20, in Richtung Niedersachsen. Die Landesentwicklungsachsen werden durch eine Vielzahl wichtiger Verkehrswege untereinander verbunden. Gemeinsam bilden sie eine dichte Netzstruktur, die im Hinblick auf die Stärkung Schleswig-Holsteins als Wirtschaftsstandort bedarfsgerecht weiterzuentwickeln ist. Die Landesentwicklungsachsen sollen zur Verbesserung der räumlichen Standortbedingungen sowie zur Stärkung der Verflechtungsstrukturen im Land beitragen. Sie sollen ausreichend leistungsfähige, überregionale Verkehrsverbindungen für einen großräumigen Leistungsaustausch gewährleisten, Orientierungspunkte für potenzielle gewerbliche Standorte von überregionaler Bedeutung sein, die Teilräume und Oberzentren des Landes untereinander und mit der Metropolregion Hamburg vernetzen und die Verflechtungen zu benachbarten Metropolräumen stärken und die Integration in die nationalen und transeuropäischen Netze unterstützen. 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.

Eine durchgehende A 20 bewirkt zudem eine Verkehrsentlastung der Metropolregion Hamburg und stärkt die maritimen Standorte. Hamburgs Stadtverkehr ist aufgrund des Hafens bereits durch ein eigenes hohes Verkehrsaufkommen, besonders durch Güterverkehr, geprägt. Die zusätzliche Elbquerung wird hier eine Entlastung darstellen, die insbesondere perspektivisch erforderlich ist, weil nach der aktuellen Verkehrsprognose 2025 der Güterverkehr in Hamburg und Bremen im Vergleich aller Bundesländer am stärksten wachsen wird.

In Schleswig-Holstein dient die A20 zudem der Hinterlandanbindung der Seehäfen in Kiel, Lübeck und Rostock, aber auch der Verbesserung der Anbindung des Planungsraums an den Überseehafen Hamburg sowie an den internationalen Flughafen Hamburg Airport.

Regionalplan

Der Regionalplan für den Planungsraum I in der Fortschreibung von 1998 für den Bereich Schleswig-Holstein Süd, der Regionalplan für den Planungsraum II von 2004 für den Bereich Schleswig-Holstein Ost und der Regionalplan für den Planungsraum IV in der Fortschreibung von 2005 für den Bereich Schleswig-Holstein Süd-West dokumentieren die Notwendigkeit der A 20 aus regionalplanerischer Sicht. Alle von der hier planfestzustellenden Neubaumaßnahme betroffenen Kreise werden vom Planungsraum I erfasst.

Durch den Bau der A 20 einschließlich der festen Elbquerung westlich von Hamburg als leistungsfähige Ost-West-Verbindung werden neue Entwicklungsimpulse erwartet:

Die Verkehrsverhältnisse im Planungsraum sind in den letzten Jahren zwar erheblich verbessert worden. Jedoch werden neben dem Bau der A 20 künftig im Zusammenhang mit der regionalen Entwicklung notwendige Ausbau- und Ergänzungsmaßnahmen im Vordergrund stehen. Sie sollen dazu beitragen, die durch die Schaffung der deutschen Einheit, die politische und wirtschaftliche Öffnung der osteuropäischen Staaten, die Fortentwicklung der Europäischen Union sowie die Integration der skandinavischen Länder Schweden und Finnland in der Europäischen Union stark zunehmenden Durchgangsverkehre vom übrigen Schleswig-Holstein sowie aus dem skandinavischen Raum nach Hamburg und in Richtung Süden, Westen und Osten durch den dichtbesiedelten Planungsraum zu beschleunigen (einschließlich der Verbesserung der Elbübergänge). Zudem sollen dadurch Engpässe in der regionalen Verkehrsinfrastruktur, insbesondere für Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehre, beseitigt und angemessene Verbindungen zu den Erholungsgebieten innerhalb und außerhalb der Planungsräume gewährleistet werden.

Kreisentwicklungskonzept

Das Kreisentwicklungskonzept 2006 bis 2011 des Kreises Segeberg sieht in der Bereitstellung einer optimalen Verkehrsinfrastruktur im Kreis Segeberg eine entscheidende Bedeutung für die positive Entwicklung. Sie stärkt den Wirtschaftsstandort. Festgehalten ist, dass die zügige Realisierung der geplanten überregionalen Verkehrsprojekte A 20 und A 21 von großer Wichtigkeit ist, da neben den prognostizierten steigenden Personen- und Güterverkehren auch die geplante feste Querung des Fehmarnbelt neue Verkehre in den Kreis lenken wird. Die A 20 ist danach ein Schlüsselprojekt für die weitere positive Wirtschaftsentwicklung in Norddeutschland und im Kreis Segeberg. Damit entspricht die A 20 auch regionalen Planungszielen.

1.2.2 Verkehrsbedürfnis

Darüber hinaus ergibt sich der Bedarf für den Bau der A 20 aufgrund der gegebenen verkehrlichen Situation:

Das vorhandene Straßennetz in Schleswig-Holstein ist stark in Nord-Süd-Richtung ausgeprägt. Dies gilt besonders für das Netz der Bundesfernstraßen. 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 A 20 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 östlich und westlich der A 7 gelegenen Teilabschnitte der A 20 einschließlich der Elbquerung wird der Lückenschluss einer leistungsfähigen Ost-West-Achse in Schleswig-Holstein, die den norddeutschen Raum erschließt, geschaffen. Durch die zusätzliche Elbquerung wird eine Alternative für den Nord-Süd-Verkehr hergestellt, die die Bundesfernstraßen in der Metropolregion Hamburg, insbesondere den 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. Außerdem werden durch die A 20 mit ihrer Netzverknüpfung an die A 21 und die A 7 die Verkehrsanbindung an Städte und Regionen nördlich und südlich des Landes Schleswig-Holstein verbessert. Insgesamt erhöht sich die Attraktivität Schleswig-Holsteins auch als Urlaubsland, aufgrund verbesserter Erreichbarkeit.

Hinsichtlich der verkehrlichen Notwendigkeit im gegenständlichen Abschnitt der A 20 wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.5 dieses Beschlusses verwiesen.

1.2.3 Anforderungen an Sicherheit und Ordnung

Die Wahl des beantragten Straßenquerschnitts ist hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität seitens der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Damit wird auch den auf

der Grundlage raumordnerischer Belange und der prognostizierten Verkehrsbelastung formulierten Anforderungen im Bedarfsplan nach einem zweibahnigen Querschnitt, mit dem eine bestimmte Verbindungsqualität verbunden ist, genügt.

Nach den Vorgaben der „Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung“ (RIN), ehemals RAS-N, und den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen“, (RAA), Ausgabe 2008, und einer prognostizierten Verkehrsstärke von ca. 22.700 Kfz/24h wird die A 20 der Verbindungsstufe 0 (kontinental) und der Verkehrswegekategorie AS 0 (Fernautobahn) zugeordnet und mit der Entwurfsklasse EKA 1 A und einem Regelquerschnitt RQ 31 eingestuft. Es gilt die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h. Für die Entwurfsklasse 1 handelt es sich hierbei um den Querschnitt mit den kleinsten Ausmaßen und damit verbunden mit dem geringsten Eingriff in Grundeigentum und Natur und Landschaft. Der geplante RQ 31 weist eine ausreichende Querschnittsbreite auf, um eine sogenannte 4 + 0 Führung, d. h. Führung des Verkehrs mit jeweils 2 beengten Fahrstreifen je Fahrtrichtung auf einer Richtungsfahrbahn, in Ausnahmesituationen zu ermöglichen.

Die Wahl des beantragten Querschnitts ist hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität seitens der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

1.3 Abschnittsbildung

Der vorliegend gewählte Streckenabschnitt der A 20 von der A 7 und der B 206 westlich Wittenborn ist sachgerecht und unter vollständiger Abwägung aller planungsrelevanten Interessen gebildet worden. Bezüglich weiterer Einzelheiten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.3 dieses Beschlusses verwiesen.

2. Lage des Autobahnkreuzes A 20/ A 7

Das Autobahnkreuz A 20/ A 7 (Bauwerk BW 7.16, BWV-Nr. 37) ist bei Bau-km 15+122,91 (A 20) und Betriebs-km 117+487,52 (A 7) vorgesehen, wobei die A 20 über die A 7 geführt wird. Es war ursprünglich Teil des westlichen Nachbarabschnittes von der L 114 bis zur A 7, wurde dort herausgelöst und diesem Planfeststellungsbeschluss der A 20 als Teil B hinzugefügt. Als Schnittpunkt der Teile A und B wurde Bau-km 16+100 beibehalten. Teil B endet somit östlich der A 7 bei Bau-km 16+100 und beginnt westlich der A 7 bei Bau-km 14+200. Er umfasst alle Anlagenteile zum Bau und Betrieb des Autobahnkreuzes, unter anderem die Verlegung der K 81. Die Länge der A 20 im Teil B ist 1,9 km. Das Autobahnkreuz liegt auf dem Gebiet der Gemeinden Lentförden und Schmalfeld.

In der Linienbestimmung war vorgegeben, dass das Autobahnkreuz im Südost-Quadranten im Bereich einer alten, nicht wieder verfüllten Seitenentnahme, die heute gewerblich als Angelteich genutzt wird, liegen sollte.

Für die Festlegung der genauen Lage des Autobahnkreuzes sowie die Anordnung der einzelnen Rampenführungen wurde im Zuge der parzellenscharfen Entwurfsbearbeitung im Rahmen einer Linienoptimierung eine Variantenvoruntersuchung durchgeführt. Sie ist datiert vom 20. Juli 2006 und liegt der Planfeststellungsbehörde vor. In dieser Untersuchung wurden sieben Varianten entwickelt und davon sechs vertiefend untersucht und bewertet. Hierbei wurde unter Abwägung aller Belange empfohlen, die Variante 4b (Kleeblatt am leicht nördlich verschobenen Schnittpunkt A 7/ A 20 ohne notwendige Verlegung der K 81 und mit größerer Schleifenrampe im Nordwesten und kleinerer Schleifenrampe im Südwesten; Südostquadrant wird nördlich des Angelteichs angeordnet) der weiteren Entwurfsplanung zu Grunde zu legen. Als Konfliktbereiche und Randbedingungen waren die alte Seitenentnahme/ der Angelteich östlich der A 7, ein Mooregebiet westlich der A 7, ein ökologisch wertvolles Gebiet (Birkenmoorwald und Nadelforst) nordwestlich der A 7, vier Anwesen mit teilweise dazugehörigen angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen sowie die zu verlegende Kreisstraße K 81 zu berücksichtigen. Im Ergebnis des Variantenvergleichs wurden die Varianten 2, 3a und 3c aus Gründen der Wirtschaftlichkeit verworfen, da sie keinen zusätzlichen Nutzen aufweisen, die Kosten jedoch um bis zu 50 % ansteigen. Variante 2 weist zusätzlich den Nachteil auf, dass zwei Anwesen weichen müssten. Die Variante 3b wurde aufgrund der unüblichen und für die Verkehrsteilnehmer schwer nachvollziehbaren Verkehrsführung (drei Schleifenrampen in Kleeblattform und eine nordöstlich außerhalb des Kleeblatts mit 400 m Abstand zur A 7 liegende Schleifenrampe anstelle eines Fly-Overs) nicht vertiefend untersucht. Die Varianten 1, 4a und 4b waren in vielen Belangen gleichwertig. Im Rahmen des Variantenvergleichs wurde empfohlen, die Variantengruppe 4 weiter zu verfolgen, weil die Variante 1 aus Umweltsicht keine deutlichen Vorteile aufweise, der Angelteich teilüberbaut würde und die Herstellungskosten höher seien. Im Vergleich zur Variante 4a ermöglichte die Variante 4b den Erhalt von zwei Anwesen. Durch die in den Norden verschobenen Rampen überlagern die Schleifen der Variante 4b die Kreisstraße K 81 nicht unmittelbar, so dass allein aus der Anordnung der Schleifenrampen keine Notwendigkeit für eine Verlegung der K 81 folgt. Allerdings wird in dem Variantenvergleich zugleich festgestellt, dass auch bei der Variante 4b eine Anpassung der K 81 notwendig ist, um sie mittels Kreuzungsbauwerke über die künftig sechsspurige A 7 und die neue A 20 zu führen. Die Untersuchungen des Vorhabenträgers zur Anpassung der K 81 kommen zu dem Ergebnis, dass die K 81 für diese Anpassung nach Süden verlegt werden muss. Denn ohne Verlegung müsste eine schiefwinklige Kreuzung mit der A 20 mit einem äußerst aufwendigen Querungsbauwerk erfolgen. Dies führt unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit zu keiner sinnvollen Lösung. Darüber hinaus wäre ein Verbleib in bisheriger Lage auch aus ökologischen Gründen nicht sinnvoll, da die unmittelbare Nachbarschaft der K 81 zum Autobahnkreuz die Nutzung der K 81 durch Fledermäuse als Leitstruktur behindert (vgl. S. 23 des Erläuterungsberichts, Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Teil B). Der Variantenvergleich sowie die

Ausführungen zur Verlegung der K 81 sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und schlüssig. Sie macht sich das Ergebnis zu eigen.

Eine Ausgestaltung des Autobahnkreuzes als rechtwinkliges System ist nicht erforderlich. Die Einwendung, dass in der geometrisch unregelmäßigen Ausgestaltung der Rampen des Kreuzes ein Verstoß gegen die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2008 (Ziffer 6.3 Knotenpunktsysteme) liege, wird zurückgewiesen. Die RAA sind Richtlinien, in denen die Autobahnkreuze und Rampen als Systemskizzen dargestellt sind. Die tatsächliche Ausgestaltung eines Autobahnkreuzes entsteht aus der Abwägung aller betroffenen Belange unter Berücksichtigung der Regelwerke. Dabei werden die Zwangspunkte unterschiedlichster Belange berücksichtigt. Dies ist im oben genannten Variantenvergleich für das Autobahnkreuz A 20/ A 7 erfolgt. Für die Rampen wurden keine unzulässigen Parametrisierungen gewählt.

Hinsichtlich der Einwendungen zu der Trassierung (Varianten des Kreuzungspunktes; geforderte Verschiebung des Autobahnkreuzes nach Norden; Zwangspunktbildung durch die Lage des Autobahnkreuzes für den westlich angrenzenden Planungsabschnitt der A 20 in den Gebieten der Gemeinden Nützen und Lentföhrden) wird auf die Ausführungen in Kapitel Zu 5.0.4 („Linienführung und Variantenvergleich“) verwiesen.

Hinsichtlich der geforderten Berücksichtigung des Ausbaus der A 7 auf sechs Spuren wird auf die Ausführungen im Kapitel Zu 5.0.3. („Abschnittsbildung“), Weitere Einzeleinwendungen („1. Gemeinsame Planfeststellung mit A7-Ausbau erforderlich wegen gesundheitsgefährdender Gesamtbelastungen“) verwiesen.

3. Standort PWC-Anlage

Gegenstand der Planung ist die Erstellung und der Betrieb einer unbewirtschafteten Rastanlage mit WC-Gebäude (PWC-Anlage) beiderseits der A 20 östlich der geplanten Anschlussstelle L 79/ A 20 (BWV-Nr. 161 und 169). Sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite der A 20 sollen jeweils 30 Lkw- bzw. Busstellplätze und 20 Pkw-Stellplätze (davon 2 Behindertenparkplätze) entstehen. Die Erschließung der Lkw- und Pkw-Stellflächen erfolgt über getrennte Fahrgassen. Zwischen der ersten Fahrgasse und der Autobahn sind als Abtrennung Verwallungen vorgesehen. Die WC-Anlage ist im Zentrum des Rastplatzes geplant. Die unbewirtschaftete Rastanlage ist unter funktionalen Gesichtspunkten Teil des Straßenkörpers im Sinne des § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG. Somit ist sie als Bestandteil der Bundesfernstraße anzusehen.

Die Anlage 1 – Erläuterungsbericht – zum Teil A der Planfeststellungsunterlagen befasst sich unter der Ziffer 4.8.1 mit der PWC-Anlage.

Die Planung verfolgt die Ziele, den Bedarf insbesondere an Lkw-Stellplätzen, aber auch an Pkw- und Busstellplätzen entlang der A 20 zu decken. Sie entsprechen den generellen Vorgaben des Bundesfernstraßengesetzes, denn gemäß § 3 Abs. 1 FStrG sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Die A 20 ist eine durchgehende Fernverkehrsverbindung mit europäischer Bedeutung von der deutsch-polnischen Grenze bis westlich der Metropolregion Hamburg. Zu einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand gehört nicht nur die ausreichende Leistungsfähigkeit des Autobahnnetzes selbst. Im Interesse der Schnelligkeit und Leichtigkeit des Verkehrs gehören dazu auch Stellplatzanlagen, die Gelegenheiten für Pausen bieten und Berufskraftfahrern die Möglichkeit einräumen, die gesetzlich geregelten Lenkzeiten einzuhalten.

Die funktionsgerechte und verkehrssichere Anordnung und Gestaltung der PWC-Anlage erfolgte auf der Grundlage der „Richtlinien für Rastanlagen an Straßen Teil 1 (RR 1)“ vom 10.08.1981 und der „Vorläufigen Hinweise zu den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen (VHRR)“ vom 18.10.1999. Mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 02/2011 vom 02.03.2011 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wurden diese Richtlinien aufgehoben und durch die „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS)“- Ausgabe 2011 – ersetzt, die sich insbesondere den veränderten Anforderungen der Größe unbewirtschafteter Rastanlagen im Hinblick auf die erforderlichen Lkw-Parkstände stellt. Eine Veränderung hinsichtlich der Abstände zwischen den Rastanlagen erfolgte nicht. Da sich das geplante Bauvorhaben zum Zeitpunkt der Einführung der ERS bereits in der Planfeststellung befand und die eigentliche Planung- und Entwurfsphase abgeschlossen war sowie sich die Einwände weitestgehend auf die Lage der PWC-Anlage beziehen, wird in den nachstehenden Ausführungen auf die RR 1 und die VHRR Bezug genommen.

Im Hinblick auf die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer und aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Wirtschaftlichkeit sind Rastanlagen in regelmäßigen Abständen vorzusehen. Der Regelabstand für neue bewirtschaftete Rastanlagen beträgt 50 bis 60 km, in Ausnahmefällen bis zu 80 km. Zwischen den bewirtschafteten Rastanlagen sind unbewirtschaftete Rastanlagen mit einem Regelabstand von 15 bis 20 km anzuordnen, in Ausnahmefällen 20 bis 25 km.

Die A 20 weist von der Landesgrenze zu Mecklenburg-Vorpommern kommend jeweils eine unbewirtschaftete Park- und WC-Anlage beidseitig der A 20 südlich von Lübeck („Auf dem Karkfeld“) und südöstlich von Weede („Kronberg“/ „Weede“) auf. Eine weitere Park- und WC-Anlage beidseitig der A 20 ist im Streckenabschnitt von der A 23 bis zur B 431 bei Herzhorn geplant.

Eine nach der o.g. Richtlinie zu definierende Tank- und Rastanlage ist auf dem Gebiet von Schleswig-Holstein auf der A 20 lediglich im Streckenabschnitt von der L 114 bis zur A 23 im Bereich Glindesmoor bei Hohenfelde auf der Richtungsfahrbahn von West nach Ost vorgesehen.

Aufgrund der Abstände zu den vorhandenen bzw. geplanten Rastplätzen an der A7, den östlich vorhandenen Rastanlagen an der A 20 und den geplanten Rastanlagen in den westlich anschließenden Abschnitten der A 20, der wirtschaftlichen Aspekte sowie in Anlehnung an die Richtlinien ist es geboten, in diesem planfestzustellenden Teilabschnitt der A 20 eine weitere PWC-Anlage vorzusehen. Hier bietet sich grundsätzlich die Lage östlich der geplanten Anschlussstelle AS L 79/ A 20 an. Vor dem Hintergrund, dass das derzeitige Stellplatzangebot angesichts des Verkehrsaufkommens mit seinem hohen Lkw-Anteil und des sich daraus ergebenden Bedarfs besonders für den Schwerlastverkehr unzureichend ist und nicht dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht - nach Angabe des Kieler Verkehrsministeriums vom März 2013 sind die Rastanlagen in Schleswig-Holstein zu 151 Prozent an der A 7 und zu 129 Prozent an der A 1 ausgelastet – ist eine mittig zwischen den vorhandenen Autobahnen A 7 und A 21 gelegene Rastanlage sinnvoll, um einen entlastenden Effekt auszuüben.

Die genaue Lage der PWC-Anlage ergibt sich zwangsläufig aus den Abständen zu der geplanten Anschlussstelle AS L 79/ A 20 mit ihren Verflechtungsspuren (Ein- und Ausfädelungsspuren). Die Verkehre sollen sich vermischen und anschließend eine bestimmte Zeit ungestört fließen, bevor durch ein- und abfließende Verkehre neuerliche Vermischungen erfolgen. Außerdem ist der Abstand zu der nur wenige Kilometer östlich gelegenen Grünbrücke (BW 6.10) maßgebend. Als weitere Zwangspunkte sind der Abstand zu den umliegenden Einzelgehöften und die Notwendigkeit der Freihaltung von hochwertigen Brutvogellebensräumen zu nennen.

Die PWC-Anlage wurde – wie eingangs beschrieben – versetzt geplant, um nicht zusätzlich landwirtschaftliche Flächen zu durchschneiden, sondern bereits durchschnittenen Restflächen zu nutzen. Zudem können durch die versetzte Anlage die Störwirkungen für den zitierten hochwertigen Vogel-lebensraum mit Bedeutung für Offenlandvögel erheblich minimiert werden. Dies wird erreicht durch den Bau der PWC-Anlage unmittelbar an die Gemeindeverbindungsstraße von Struvenhütten nach Todesfelde (BWV-Nr. 164). Die potentiellen Störwirkungen werden dadurch auf das Umfeld der Gemeindeverbindungsstraße begrenzt, die ohnehin bereits gewisse Störwirkungen durch Auto-, Radfahr- und Fußgängerverkehr aufweist. Weiterhin wird die nördliche Rastanlage durch einen bestehenden Redder eingefasst, so dass keine optischen Störungen in dem nördlich angrenzenden, offenen Vogel-lebensraum auftreten. Letztendlich liegt die südliche Rastanlage an einer Aufforstungsfläche. Diese wird langfristig den offenen Charakter des Landschaftsraumes südlich der Trasse der A 20 verändern und die Eignung des Bereichs für Offenlandvögel herabsetzen.

Eine Verschiebung der Rastanlage würde den beschriebenen Ausführungen und den mit der Anlage avisierten Zielsetzungen zuwiderlaufen. Eine Verschiebung beispielsweise nach Westen würde Eingriffe in den bestehenden Wald nach sich ziehen. Eingriffe in einen Wald erzeugen aber einen höheren Kompensationsbedarf als Eingriffe in landwirtschaftlich genutzte Flächen, so dass weitere Flächen der bisherigen Nutzung entzogen würden. Darüber handelt es sich um einen vermeidbaren

Eingriff in den Naturhaushalt, der nur zulässig wäre, wenn andere Vorteile für das Allgemeinwohl diese Nachteile überwiegen. Dies ist hier jedoch nicht der Fall. Der Eingriff in den Wald ist vermeidbar und somit wegen des Vermeidungs- und Minimierungsgebotes zu unterlassen.

Eine Verschiebung nach Westen würde ferner eine Verlagerung hinsichtlich der Eingriffe in die landwirtschaftlichen Nutzflächen anderer Grundstücksbetroffener zur Folge haben.

Die für die vom Vorhabenträger vorgelegte Planung der PWC-Anlage erforderlichen Flächen befinden sich darüber hinaus überwiegend im Eigentum des Vorhabenträgers. Auch die Flächen für die Ausgleichsplanung, die in direkter Nähe dieser Anlage angeordnet sind, hat der Vorhabenträger ebenfalls überwiegend erworben.

Die lärmtechnische Berechnung hat sowohl die von den Fahrstreifen der A 20 ausgehenden Immissionen als auch die von der Nutzung der neuen Verkehrsanlage an der PWC-Anlage verursachten Geräuschimmissionen zutreffend auf der Grundlage der 16. BImSchV i.V.m. den RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) berechnet und bewertet. Die RLS-90 enthalten unter Ziffer 4.5 spezielle Maßgaben für die Berechnung des von einem öffentlichen Parkplatz ausgehenden Lärms. Die dortige Tabelle 5 nennt z. B. Anhaltspunkte für die Fahrzeugbewegungen je Stellplatz und Stunde auf Tank- und Rastanlagen. Diese sind bei der Berechnung im vorliegenden Fall berücksichtigt worden. Die Lärmimmissionen der PWC-Anlage sind aufgrund des dominanten Lärmpegels durch den fließenden Verkehr auf der A 20 von untergeordneter Rolle. Immissionsgrenzwerte werden nicht überschritten. Es bedarf daher auch keiner Lärmschutzanlage wegen der von der PWC-Anlage ausgehenden Lärmimmissionen. Dass der Vorhabenträger eine Verwallung zwischen der A 20 und der Anlage vorsieht, ist mit der Abtrennung und der Nichteinsehbarkeit der Anlage zu begründen.

Die Erschließung der Rastanlage mit Trinkwasser, Abwasser und Energie erfolgt von der L 79 aus. Das bedeutet, dass die Trinkwasserleitungen und die Energieleitungen der PWC-Anlage an die an der L 79 befindliche Trinkwasserleitung des Amtes Kaltenkirchen-Land und an das Kabel der E.ON Hanse AG Entwässerung angeschlossen werden, die im Bereich der neuen Anschlussstelle L 79/ A 20 verlegt werden. Das anfallende Schmutzwasser der PWC-Anlage wird in Sammelbehältern aufgenommen und von dort mit Fahrzeugen abtransportiert. Sollte dies nicht möglich sein, werden die Abwässer an die Schmutzwasserleitung der Gemeinde Struvenhütten abgegeben (Ifd. Nr. 292 des BWV der Anlage 10.2, Teil A). Das Amt Kisdorf und die Gemeinde Struvenhütten haben der Einleitung in die Klärteichanlage von Struvenhütten zugestimmt. Die Oberflächenentwässerung der Rastanlage wird an autobahneigene Entwässerungsleitungen, die zum nächsten Regenrückhaltebecken führen, angeschlossen. Die Unterhaltung der PWC-Anlage durch das Straßenunterhaltungspersonal erfolgt, im Gegensatz zu den bewirtschafteten Rastplätzen, für die eigens rückwärtige Zufahrtsmöglichkeiten geschaffen werden, direkt von der geplanten Autobahn. Mit den vorgesehenen

Maßnahmen ist die Funktionsfähigkeit der PWC-Anlage sichergestellt. Bedenken diesbezüglich werden zurückgewiesen

Fazit:

Der Vorhabenträger hat die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit zutreffend berücksichtigt und mit der vorgelegten Planung die Alternative mit den geringsten Eingriffen gewählt.

Die planerisch nicht weiter reduzierbaren Eingriffe in die privaten Rechte der Grundstücksbetroffenen müssen hingenommen werden. 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 Eingriffe fallen dabei nicht so ins Gewicht, als dass das Vorhaben in einer anderen Lage oder gar insgesamt unterbleiben müsste. Die mit der Maßnahme verfolgten öffentlichen Verkehrsinteressen überwiegen das Interesse der Grundstücksbetroffenen am vollständigen Erhalt ihrer Flächen. Die PWC-Anlage ist wie geplant planfestzustellen.

Weitere Einwendungen:

- Verschmutzung des Rastplatzes und der angrenzenden Grundstücke

Weitere Anregungen und Bedenken zielen darauf ab, dass es zu einer Verschmutzung der Grundstücke an und in der Nähe der Autobahn und des Autobahnrastplatzes durch aus den fahrenden und auf dem Rastplatz parkenden Fahrzeugen kommen werde. Zudem würden sich der Rastplatz und die angrenzenden Grundstücke als wilde Müllkippe anbieten.

Die Befürchtungen werden zurückgewiesen, da eine derartige Überprüfung nicht dem notwendigen Stand der Technik entspricht und daher nicht Gegenstand der Planfeststellung ist. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Probleme der Müllablagerungen besser beherrschbar sind, weil diese Plätze beleuchtet sind. Im Übrigen erfolgt in regelmäßigen, aber größeren zeitlichen Abständen eine Leerung der Müllbehälter und notwendige Reinigung der WC-Anlage und eine gegebenenfalls notwendige Reinigung der Stellplatzanlage. Die Einwände sind folglich zurückzuweisen.

- keine öffentliche Zufahrtsmöglichkeit zu den Wirtschaftswegen über die PWC-Anlagen

Es wird vorgetragen, die Planung müsse dafür Sorge tragen, dass über die PWC-Anlagen faktisch keine öffentliche Zufahrtsmöglichkeit zu den Wirtschaftswegen geschaffen werde. Die Nutzung dieser Wege müsse den landwirtschaftlichen sowie den übrigen auf den Wirtschaftswegen zugelassenen Fahrzeugen vorbehalten bleiben.

Im Gegensatz zu bewirtschafteten Rastplätzen, die über eine rückwärtige Zufahrt erschlossen werden, ist für die Erschließung von unbewirtschafteten PWC-Anlagen keine öffentliche Zufahrt vorge-

sehen. Die Unterhaltung der PWC-Anlagen durch das Straßenunterhaltungspersonal erfolgt deshalb direkt von der Autobahn. Im Übrigen sieht die Planung eine Mulde sowie am Rand eine Böschung vor, die eine andere als die geplante Zuwegung ausschließen. Auf das Deckblatt zu Anlage 7, Blatt 19, der Planfeststellungsunterlagen, Teil A, wird verwiesen.

- Anpassung der Beleuchtung

Da die PWC-Anlagen im Offenlandbereich errichtet werden, müsse diesem Umstand durch eine entsprechende Anpassung der Beleuchtung Rechnung getragen werden.

Die Detailplanung der PWC-Anlagen einschließlich der Beleuchtung ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Vielmehr erfolgt diese im nachgeordneten Verfahren durch das Fachcenter Hochbau, das der Niederlassung Rendsburg des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein angegliedert ist. Der Planung werden die geltenden Richtlinien zugrunde gelegt.

- Eingriffsvermeidung nach § 15 Abs. 1 BNatSchG

Eine Abwägung nach § 15 Bundesnaturschutzgesetz habe für die PWC-Anlage nach Auffassung der Einwender nicht stattgefunden. In der Unterlage sei einzig das Ergebnis der Betrachtung des Vorhabenträgers dargestellt. Die Planfeststellungsunterlagen sollten um eine Unterlage ergänzt werden, in der das Arbeitsspektrum nach § 15 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz abgearbeitet wird.

Der Vorhabenträger verweist auf das Kapitel 3.2.3 des Landschaftspflegerischen Begleitplanes zum Teil A. Die Abwägung sei ein iterativer Prozess zwischen den technischen und naturschutzfachlichen Ansprüchen, bei dem auch agrarstrukturellen Belangen Rechnung getragen wurde durch eine versetzte Anordnung der PWC-Anlage.

Die Planfeststellungsbehörde folgt der Darstellung des Vorhabenträgers. Der planerische Optimierungsprozess, dessen Ergebnisse in der Anlage 12 dargestellt und begründet werden, ist zum Nachweis der Prüfung der Unvermeidbarkeit der mit der PWC-Anlage verbundenen Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild ausreichend. Auf Ziffer 2.3.1 wird insoweit verwiesen. Im Übrigen verpflichtet der § 15 Abs. 1 BNatSchG den Vorhabenträger nicht, Alternativen an einem anderen Standort zu ergreifen, selbst wenn diese ggf. zu geringeren Beeinträchtigungen führten. Das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG, das einer Abwägung nicht zugänglich ist, bezieht sich lediglich auf zumutbare Alternativen am gleichen Ort. Die Lage der PWC-Anlage unterliegt dagegen der Abwägung der verschiedenen Belange, wie es der Vorhabenträger in den Planunterlagen dargelegt hat. Darüber hinaus können zumutbare Alternativen am gleichen Ort ausgeschlossen werden.

- Verrohrung der Barnbek im Bereich der PWC-Anlage

Hinsichtlich der Forderung, die Barnbek als Gewässer im Bereich der PWC-Anlage nicht zu verrohren, sondern mit einem Bauwerk zu queren, wird auf Punkt 2 in Ziffer 5.0.16 verwiesen.

4. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen geben grundsätzlich die Kosten-Nutzen-Analyse einer Maßnahme wieder. Sie dienen i.d.R. dem Variantenvergleich und der Dringlichkeitsreihung eines Bauvorhabens 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 des Bauvorhabens A 20 erfolgt (Dringlichkeit). Zudem werden im Zuge der Linienbestimmung alle näher betrachteten Varianten einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung unterzogen, die dann in die Bewertung mit einfließt. Unter dieser Voraussetzung ist die Linie der hier planfestzustellenden Variante bestimmt worden.

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 von den Einwendern vorgetragen, würde kein anderes Ergebnis erwarten lassen und ist für die Ebene der Planfeststellung bei diesem Vorhaben nicht erforderlich, weil hier keine nennenswerten Planungsalternativen zu betrachten waren. Demzufolge sieht die Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung, dies dem Vorhabenträger aufzuerlegen.

5. Finanzierung/ Unterfinanzierung der Maßnahme

Es wird geltend gemacht, dass die Planrechtfertigung fehle, weil die Finanzierbarkeit der Nord-West-Umfahrung Hamburg, insbesondere des Abschnitts 8 „Elbquerung (Tunnel)“ unklar sei und im Ergebnis scheitern werde. Eine Finanzierung unter privater Beteiligung sei verfassungswidrig und mangels Wirtschaftlichkeit nicht realistisch. Bei der verfahrensgegenständlichen Planung handele es sich derzeit um eine unzulässige Vorratsplanung.

Die Einwendung ist nicht geeignet, die Planrechtfertigung in Zweifel zu ziehen. Sie wird daher zurückgewiesen.

Zeitpunkt und Modalitäten der Finanzierung eines Fernstraßenbaus sind weder Bestandteil der fachplanerischen Abwägung im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens sind (§ 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG), noch werden sie in dem Planfeststellungsbeschluss geregelt. Über Zeitpunkt und Modalitäten der Finanzierung entscheidet der Bund, nicht die Planfeststellungsbehörde (BVerwG, Urteil vom

20.05.1999, 4 A 12.98). Dies gilt auch im Hinblick auf eine etwaige Privatfinanzierung eines Elbtunnels oder weiterer Abschnitte der Nord-West-Umfahrung Hamburg.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts wäre allerdings eine Planung rechtswidrig, wenn sie von vornherein – zum Beispiel mangels Finanzierbarkeit – objektiv nicht realisierungsfähig wäre. Die Planung eines solchen Vorhabens wäre verfrüht und nicht gerechtfertigt. Eine solche Konstellation ist hier indessen nicht gegeben. Das Bundesverwaltungsgericht hat in dem oben genannten Urteil vom 06.11.2013 (BVerwG 9 A 14.12) zum Abschnitt 3 „Wittenborn – Weede“ der Nord-West-Umfahrung Hamburg in diesem Zusammenhang eine allgemeine Aussage getroffen, die auf den hier verfahrensgegenständlichen Abschnitt übertragbar ist. Das Bundesverwaltungsgericht hat ausgeführt:

„(...) Die Planrechtfertigung fehlt auch nicht mit Blick auf die Finanzierungsprobleme eines Elbtunnels. Dieser Tunnel betrifft erst den 8. Abschnitt des Gesamtvorhabens. Im Übrigen sind sämtliche schleswig-holsteinischen Abschnitte der A 20 im Bedarfsplan als vordringlicher Bedarf ausgewiesen. Diese Ausweisung unterstreicht nicht nur die Dringlichkeit der Planung, sondern auch die Vorrangigkeit der Finanzierung (...). Die Planfeststellungsbehörden haben lediglich vorausschauend zu beurteilen, ob dem Vorhaben „unüberwindliche“ finanzielle Schranken entgegenstehen (...). Davon kann hier keine Rede sein. Es steht keineswegs fest, dass die Finanzierung, ggf. auch unter Beteiligung Privater, auf Dauer ausgeschlossen ist. (...)“ (BVerwG, Urteil vom 6.11.2013, 9 A14.12 RN 27, zitiert nach juris)

Das Bundesverwaltungsgericht hat in der zitierten Passage betont, dass die Planrechtfertigung nicht bereits dann zweifelhaft ist, wenn die Finanzierung eines Straßenbauvorhabens zum Zeitpunkt des Planfeststellungsverfahrens noch nicht abschließend geklärt ist, sondern vielmehr unüberwindbare finanzielle Schranken gegeben sein müssten. Für das Bundesverwaltungsgericht bestanden keine Anhaltspunkte für die Annahme, dass die Finanzierung der schleswig-holsteinischen Abschnitte der Nord-West-Umfahrung Hamburg, ggf. auch unter Beteiligung Privater auf Dauer ausgeschlossen wäre. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Einschätzung an.

Für die Planfeststellungsbehörde besteht auch aufgrund der von den Einwendern vorgetragenen Gesichtspunkte kein Anlass, an der Wirtschaftlichkeit eines ggf. privat finanzierten und betriebenen Elbtunnels in einer haushaltsverfassungsrechtlich unbedenklichen Ausgestaltung zu zweifeln. Die Planfeststellungsbehörde geht vielmehr vorausschauend davon aus, dass bei Bedarf verschiedene Modelle öffentlich privater Partnerschaften zur Verfügung stehen, die in der Praxis des Fernstraßenbaus erfolgreich erprobt und anerkannt sind. Vor diesem Hintergrund nimmt die Planfeststellungsbehörde an, dass die Finanzierung der Nord-West-Umfahrung Hamburg, einschließlich eines Elbtunnels entweder aus öffentlichen Mitteln oder auf der Grundlage einer erfolgreichen öffentlich privaten Partnerschaft jedenfalls nicht von vornherein auf Dauer ausgeschlossen erscheint. Diese Einschätzung wird unterstützt durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit Schreiben vom 12.01.2016. Darin wird dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein mitgeteilt, dass es nach wie vor Ziel des Bundesminis-

teriums sei, das Vorhaben Elbquerung als ÖPP-Projekt zu realisieren. Sollte sich gleichwohl erweisen, dass das Vorhaben nicht als ÖPP-Projekt umgesetzt werden könne, würde die Maßnahme wie jede andere Bedarfsplanmaßnahme des vordringlichen Bedarfs behandelt und nach Vorliegen des Baurechts nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel konventionell finanziert werden. Die Frage, ob das Vorhaben durch eine Privatfinanzierung verwirklicht würde, sei daher nicht entscheidungserheblich.

Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

6. Sandentnahmen

Es wird eingewendet, dass das Thema Sandentnahmen bei der Linienbestimmung und bei den Planfeststellungen für die Abschnitte der A 20 nicht behandelt wurde, obwohl die schwierigen Bodenverhältnisse insoweit erhebliche Mehraufwendungen erforderlich machen und der Umfang der Sandentnahmen zu erheblichen Problemen mit dem Grundwasserhaushalt führen würden. Zudem hätten die separat durchgeführten Planfeststellungsverfahren des Kreises Segeberg zur Sandentnahme Schmalfeld und Mönkloh in das Planfeststellungsverfahren für die A 20 integriert werden müssen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Zeitpunkt der Linienbestimmung sind die durch die Beschaffung von Sand als Baustoff für die Straße auftretenden Umweltauswirkungen für den Vorhabenträger noch nicht konkret behandelbar, weil der Bedarf erst durch die im Laufe der Entwurfsplanung durchgeführten bodenkundlichen Untersuchungen abgeschätzt werden kann. Eine Berücksichtigung im Linienbestimmungsverfahren ist daher nicht geboten.

Im anhängigen Planfeststellungsverfahren ist keine Sandentnahme durch den Vorhabenträger geplant, d.h. es steht keine Entnahmestelle für Kies bzw. Sand fest.

Bei den in der Einwendung angeführten Sandentnahmen in Schmalfeld und Mönkloh bzw. evtl. geplanten Sand- und Kiesentnahmen entlang der Trasse handelt es sich um Vorhaben, die von Privatunternehmen beantragt wurden bzw. werden müssen. Dies trifft auch für das Vorhaben der Kies- und Sandentnahmestelle am Tannenhof zu, das von einem Privatunternehmen beantragt wurde und von diesem durchgeführt wird. Die genannten Sand- und Kiesentnahmen haben keinen Einfluss auf das hier durchzuführende Planfeststellungsverfahren für den Streckenabschnitt der A 20 von der A 7 bis zur B 206 westlich Wittenborn. Vielmehr ist für die Abbauvorhaben auf der Grundlage des Wasserhaushaltsgesetzes in Verbindung mit dem Wassergesetz des Landes Schleswig-Holstein jeweils ein eigenes Planfeststellungsverfahren durchzuführen. In diesen Verfahren können die Abbauvorhaben nach dem Landes-Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz einer UVP-Pflicht unterlie-

gen. Die Vorhaben kumulieren jedoch nach den Vorschriften über die Umweltverträglichkeitsprüfung als Abbauvorhaben nicht mit dem Straßenbauvorhaben. Eine Berücksichtigung in dem hier anhängigen Planfeststellungsverfahren ist für diese Sand- und Kiesentnahmen nicht erforderlich.

Zu 5.0.2: (Verfahrensrechtliche Fragen)

1. Linienbestimmungsverfahren

- 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. 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 für die beiden Abschnitte, d.h. Abschnitt „Bad Segeberg (Schleswig-Holstein) bis A 26 (Niedersachsen) und Streckenabschnitt 5 (Weede – Wittenborn)“, I.10+2.1. So sind beide Teile, die unter dem Oberbegriff „Nord-West-Umfahrung Hamburg“ zusammengefasst wurden, Abschnitte der A 20. Die Entscheidung, die beiden Linienbestimmungsabschnitte zusammen zu bestimmen, lag alleine beim Bundesministerium. Dieses ist nach § 16 FStrG auch zuständig.

Die Linienbestimmung ist eine vorbereitende Grundentscheidung, die Verbindlichkeit gegenüber dem Straßenbaulasträger und Dritten erst dadurch erlangt, dass sie in den Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses ihren Niederschlag findet. Gesetzliche Anforderungen dazu, wie die Abschnitte im Rahmen der Linienbestimmung bestimmt werden, bestehen nicht.

Insofern bestehen auch keine rechtlichen Bedenken dagegen, dass die Linienbestimmung von zwei Bundesländern gemeinsam beantragt wurde. Das Bundesverwaltungsgericht sieht ebenfalls keinen Verfahrensfehler darin, dass die Linienbestimmung in Schleswig-Holstein ursprünglich auf zwei Verfahren beruhte (BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, Az. 9 A 9.15, Rn. 24 zum Elbtunnel-Abschnitt der A 20). Ungeachtet dessen würden formelle oder materielle Fehler im Rahmen der Linienbestimmung nicht ohne weiteres auf die Planfeststellung durchschlagen.

Ebenso wenig greift die Kritik durch, es habe im Linienbestimmungsverfahren an ausreichenden Dokumenten nach §§ 11, 12 UVPG gefehlt. Nach § 11 Satz 4 UVPG kann die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen auch in der Zulassungsentscheidung selbst erfolgen, d.h. die Erstellung einer besonderen Unterlage ist nicht erforderlich. Gleiches gilt für die Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG); auch insoweit ist keine besondere Form vorgeschrieben (Beckmann, in: Hoppe/Beckmann, UVPG, 4. Aufl. 2012, § 11 Rn. 29 ff. und § 12 Rn. 18 ff.). Von daher ist es nicht zu beanstanden, dass im großräumigen Linienbestimmungsverfahren für die Nord-West-Umfahrung Hamburg auf die entsprechenden Unterlagen aus dem früher selbständigen Verfahren zur Teilstrecke 5 zurückgegriffen und nicht eine neue Gesamtunterlage nach §§ 11, 12 UVPG erstellt wurde (BVerwG, Urt. v. 06.11.2013 – 9 A 14.12, NVwZ 2014, 714 ff. Rn. 35).

- künstliche Zusammenführung der Linienbestimmungsverfahren Teilstrecke 5 – Raum Segeberg - und Nord-West-Umfahrung Hamburg führte zu einem Zwangspunkt/ 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 dem Einwand befasst, die Verklammerung der beiden Linienbestimmungsverfahren durch die einheitliche Linienbestimmungsentscheidung des Bundesverkehrsministerium vom 28. Juli 2005 habe zu Beteiligungsausfällen geführt. Das Bundesverwaltungsgericht hat diese Auffassung in seiner Entscheidung vom 06.11.2013, Az. 9 A 14.12, Rn. 34, zurückgewiesen. Die von der Überschneidung der beiden Linienbestimmungsverfahren betroffene Öffentlichkeit wurde in beiden Linienbestimmungsverfahren angehört, d.h. zunächst im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens zur Teilstrecke 5 (Teilstrecke B 206 westlich Wittenborn bis B 206 westlich Weede) und anschließend erneut im Rahmen der hier relevanten Linienfindung für die großräumige Nord-West-Umfahrung Hamburg. In der Entscheidung zum Elbtunnel-Abschnitt der A 20 hat das Bundesverwaltungsgericht erneut festgestellt, dass die Öffentlichkeitsbeteiligungen im Linienbestimmungsverfahren fehlerfrei erfolgten (BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, Az. 9 A 9.15, Rn. 14).

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 verfolgten Ziele. Es trifft andererseits auch nicht zu, dass der Gelenkpunkt nach dem Urteil des BVerwG vom 06.11.2013 (Az. 9 A 14.12) zum Teilabschnitt der A 20 bei Bad Segeberg nicht mehr haltbar ist. Das Bundesverwaltungsgericht hat dem Vorhabenträger aufgegeben, weiter südlich der Planfeststellungstrasse des Abschnittes 3 der A 20 verlaufende Varianten zu prüfen. Mit dieser Vorgabe war nicht gemeint, die gesamte Linienbestimmungstrasse der A 20 zu hinterfragen. Dies hat das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung zum Elbtunnel-Abschnitt der A 20 noch einmal ausdrücklich klargestellt: „Aus den Mängeln, die der Senat in Bezug auf die Planung des 3. Abschnitts festgestellt hat, folgt nicht, dass der weitere Verlauf der linienbestimmten Trasse in Frage gestellt und die Linienbestimmung insgesamt wieder offen wäre.“ (BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, Az. 9 A 9.15, Rn. 173). Der Vorhabenträger hat gemäß der Vorgabe des Gerichts entsprechende Varianten geprüft und diese in die Achse des Abschnittes 4 (Teilstrecke A 7 bis B 206 westlich Wittenborn) der A 20 eingeschleift. Nach Durchführung neuer fachlicher Untersuchungen zur Linienführung südlich von Bad Segeberg und dem im Herbst 2015 durchgeführten Beteiligungsverfahren zur ergänzenden FFH-Alternativenprüfung geht die Planfeststellungsbehörde im Sinne einer vorausschauenden Beurteilung davon aus, dass es keine zumutbaren (südlich verlaufenden) Trassenalternativen im Sinne von § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG zur planfestgestellten Linie im Streckenabschnitt 3 gibt.

- fehlerhafter Gegenstand der Linienbestimmung

Die Einwendung, die vom Bundesminister für Verkehr bestimmte Linie und die meisten der untersuchten Trassenkorridore seien mit der Linienführung des damaligen Bedarfsplans unvereinbar, ist zurückzuweisen.

Die zeichnerische Darstellung im Bedarfsplan legt eine bestimmte Bedarfsstruktur fest, etwa bzgl. des Verkehrsbedarfs und der Netzverknüpfungen. Sie ist als gesetzgeberische Wertung in der planerischen Abwägung der Trassenwahl zu berücksichtigen. Die dargestellte Trassenwahl selbst nimmt an der Bindung des Bedarfsgesetzes aber nicht teil (BVerwG, Urteil vom 12.12.1996, Az.: 4 C 29/94, juris). Insofern ist auch der Einwand zurückzuweisen, das Linienbestimmungsverfahren sei missbräuchlich betrieben worden, weil der Nordkorridor schon mit Aufstellung des BVWP 2003 festgestanden habe.

Auch sofern seitens der Einwender bemängelt wird, das Linienbestimmungsverfahren sei zu komplex gewesen, weil verschiedene Trassenkorridore zur Auswahl gestellt wurden und die Stufen I und II der UVS in das Verfahren integriert worden seien, ist der Einwand zurückzuweisen.

Das Linienbestimmungsverfahren hat den Charakter einer „vorbereitenden Grundentscheidung“ (vgl. BVerwG v. 28.02.1996, Az.: 4 A 27.95, NVwZ 1996, 1011, 1014). Zu seinen wichtigsten Aufgaben gehört die Trassenauswahl. Zu diesem Zweck müssen alle in Betracht kommenden Trassenvarianten schon bei der Linienbestimmung berücksichtigt werden (*Ronellenfitch*, in Marschall, FStrG, Kommentar, 6. Auflage, 2012, § 16 Rn. 30). Insofern war auch die Auswahl der Trassenkorridore im Linienbestimmungsverfahren richtig verortet. Es war rechtlich nicht erforderlich, die UVS Stufe I im Wege eines Raumordnungsverfahrens abzuschichten. Auf die Ausführungen zu Ziffer 2 im Kapitel 5.0.2 („Verfahrensrechtliche Fragen – Raumordnungsverfahren“) dieses Beschlusses wird verwiesen. Den Einwendern blieb es unbenommen, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu den einzelnen Punkten der UVS Einwendungen zu erheben.

Schließlich wird bemängelt, dass die Planungen verschiedener Maßnahmen (Fehmarnbeltquerung, Ausbau der A 1 im östlichen Bereich von Hamburg sowie eine weitere angedachte Ostumfahrung Hamburgs u. a.) bei der Ermittlung der Bedarfsprognosen nicht berücksichtigt wurden. Wenigstens ein Korridor im Osten Hamburgs hätte in die Betrachtung einbezogen werden müssen. Diese würden die planerischen Grundlagen verändern.

Es ist zu beachten, dass ein entsprechender Korridor im Osten Hamburgs nicht der im Bedarfsplan dargestellten Bedarfsstruktur der A 20 entspräche. Insbesondere die von der A 20 angestrebte Ost-West-Verbindungsfunktion in Schleswig-Holstein würde mit einem Korridor im Osten Hamburgs nicht erreicht werden. Im Übrigen existiert dort bereits die A 1, so dass kein Bedarf für eine weitere Autobahn besteht. Ferner hat der Vorhabenträger bereits im Planfeststellungsverfahren A 20, Teilstrecke B 206 westlich Wittenborn bis B 206 westlich Weede, erklärt, dass eine Verkehrssteigerung von ca. 5.000 Kfz/ 24 h infolge der Fehmarnbeltquerung im direkten Bereich von Fehmarn zu erwarten sei. Diese Verkehre würden vornehmlich über die A 1 und möglicherweise über die A 20 abgewickelt werden. Die Verkehrssteigerung läge innerhalb der üblichen Fehlerquote und schliege daher nicht durch. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel, die Gültigkeit dieser Aussage auch auf den hier planfestzustellenden Streckenabschnitt der A 20 zu übertragen. Der Einwand ist zurückzuweisen.

- Durchführung der Bestimmung der Linienführung ohne ausreichende Öffentlichkeitsbeteiligung; Antrag auf Linienbestimmung hätte vor Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgen müssen

Soweit der Einwand erhoben wurde, dass es im Rahmen der Linienbestimmung an einer ausreichenden Beteiligung der Öffentlichkeit fehlte, ist auch hier zunächst festzustellen, dass diese Fragen für das Planfeststellungsverfahren nicht entscheidend wären, da das Linienbestimmungsverfahren eine verwaltungsinterne Wirkung entfaltet.

Im Übrigen trifft der Einwand auch inhaltlich nicht zu. Das Bundesverwaltungsgericht hat die im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens durchgeführte Öffentlichkeitsbeteiligung nicht bean-

standet (BVerwG, Urteil vom 28.04.2016 – 9 A 9.15, Rn. 14; Urteil vom 06.11.2013 – 9 A 14.12, NVwZ 2014, 714 Rn. 34).

Im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens wurde insbesondere eine Umweltverträglichkeitsstudie mit einer Raumempfindlichkeitsanalyse und einem Variantenvergleich sowie einer verkehrlichen Voruntersuchung erstellt. 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.

Auch hinsichtlich der Bekanntmachung der Linienbestimmungsentscheidung sind keine Fehler erkennbar. 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 ausgelegt. Eine Begründung musste der Entscheidung nicht beigelegt werden. § 9 Abs. 3 Nr. 4 UVPG gilt hinsichtlich der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens nicht, wie sich aus § 15 Abs. 2 UVPG ergibt.

Der Einwand, die Überschrift der Bekanntmachung („...bis Bad Segeberg“) decke sich in räumlicher Hinsicht nicht mit dem Umfang der Entscheidung („...bis Weede“), da Weede östlich von Bad Segeberg liege, ist zurückzuweisen. Die Bekanntmachungstexte benannten in ihrer Überschrift jeweils den Linienbestimmungsabschnitt bzw. die Linienbestimmungsabschnitte, der bzw. die für die betroffene Gemeinde relevant war bzw. waren. Die in der Einwendung zitierte Überschrift bezieht sich auf den Abschnitt A, der gemeinsam mit dem Abschnitt B von der Entscheidung („...bis Weede“) umfasst ist.

Auch der Einwand, aus der Bekanntmachung sei in zeitlicher Hinsicht nicht erkennbar, dass es auch um eine Linienbestimmung bezogen auf ein Verfahren aus 1999 gehe, ist zurückzuweisen. In Ziffer 1 der Bekanntmachungstexte für die vom Linienbestimmungsabschnitt B betroffenen Gemeinden ist ausdrücklich beschrieben, dass die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens zu B in der Zeit vom 07.06.1999 bis einschließlich 07.07.1999 ausgelegt haben.

Die formelle Antragstellung beim Bundesverkehrsministerium musste auch nicht vor der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen erfolgen. Das Fernstraßengesetz enthält keine Vorschriften zur Öffentlichkeitsbeteiligung. Das UVP-Gesetz erleichtert im vorgelagerten Verfahren, zu denen auch das Linienbestimmungsverfahren zählt, die Anforderungen an die Öffentlichkeitsbeteiligung. Eine Vorgabe, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung zwingend erst nach der formalen Antragstellung zu er-

folgen hat, enthalten die Vorschriften nicht. Insbesondere finden § 9 Abs. 1a und b UVPG keine Anwendung (vgl. § 15 Abs. 2 i. V. m. § 9 Abs. 3 UVPG).

- fehlerhafte Verfahrensführung durch die Straßenbauverwaltung des Landes

Es ist zu Unrecht gerügt worden, dass das Linienbestimmungsverfahren durch die Landesstraßenbauverwaltung betrieben wurde, obwohl das Gesetz eine Kompetenzzuweisung für die Linienbestimmung an den Bundesverkehrsminister vorsieht. Zwar ist das BMVdI für die Entscheidung über die Planung und die Linienführung der Bundesfernstraßen zuständig (§ 16 Abs. 1 S. 1 FStrG). Die oberste Straßenbaubehörde des Landes veranlasst aber die Erarbeitung der notwendigen Planunterlagen und bereitet die Bestimmung der Linienführung vor (*Sauthoff/Witting*, in: Müller/Schulz, FStrG, 2. Aufl. 2013, § 16 Rn. 31; *Ronellenfitsch*, in: Marschall, FStrG, 6. Aufl. 2012, § 16 Rn. 13).

- Bodenmassen in der Linienbestimmung nicht betrachtet

Die Betrachtung der Massenbilanz sowie der mögliche Bauablauf erfolgten richtliniengemäß erst zum Zeitpunkt der Entwurfsaufstellung. Dies schließt auch anfallende Bodentransporte sowie mögliche Deponierungen gemäß 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).

Im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens mussten die Fragen der Rohstoffbeschaffung noch nicht abschließend geprüft werden. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.13, Nr. 2 („Bodenspezifische Belange – Bodenmassentransporte“) wird verwiesen.

- europäischer und internationaler Naturschutz in Linienbestimmung nicht ausreichend berücksichtigt - Datengrundlagen der Linienbestimmung

Es wurde von einigen Einwendern vorgetragen, dass der europäische Naturschutz sowie das Übereinkommen über die biologische Vielfalt in der Linienbestimmung nicht ausreichend berücksichtigt und die Datengrundlagen der Linienbestimmung insoweit unvollständig seien. Insbesondere sei die zugrunde gelegte Kulisse des Netzes Natura 2000 zum Zeitpunkt des Linienbestimmungsverfahrens zu klein gewesen. So würde beispielsweise das bedeutsame Gebiet „Krempfer Marsch“ fehlen. Zudem hätten die Gebiete „Schmalfelder Au“ und „Langenhalsener Wettern“ als faktische Vogelschutzgebiete betrachtet werden müssen. Aufgrund der fehlenden Berücksichtigung des europäischen Naturschutzes auf der Ebene der Linienbestimmung würden dieser Planungsabschnitt sowie die westlich und östlich angrenzenden Planungsabschnitte an den Anforderungen des europäischen Habitatschutzes scheitern.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die FFH-Problematik wurde im Linienbestimmungsverfahren behandelt. Die zum Zeitpunkt der Linienbestimmung am 28. Juli 2005 gemel-

deten Natura 2000-Gebiete wurden bei der Entscheidung über die Linie der A 20 nach aktuellem Meldestand berücksichtigt. Die Untersuchungen zur FFH-Verträglichkeit erstreckte sich auf die vom Land Schleswig-Holstein vorgeschlagenen Schutzgebiete gemäß FFH-Richtlinie und gemeldete Gebiete gemäß EU-Vogelschutzrichtlinie der Meldetranchen bis 2002, ein „unter Vorbehalt“ gemeldetes Schutzgebiet (Hörner Au / Winselmoor als Ausgleich für Maßnahmen des Mühlenberger Lochs), sog. „Schattenlistengebiete“ der Naturschutzverbände (wie Kl. Offenseth – Bolkelsesser Moor, Pinnauniederung oder die Feuchtgebiete Rethwisch) sowie die im Juli 2003 vom Land Schleswig-Holstein vorgeschlagenen Schutzgebiete gemäß FFH-Richtlinie der dritten Meldetranche. 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. Bei der Aufstellung der Linienbestimmungsunterlagen sowie zum Zeitpunkt der Linienbestimmung wurde folglich der jeweils aktuelle Stand der Umsetzung der FFH-Richtlinie in Schleswig-Holstein berücksichtigt.

Es besteht auch keine Pflicht zur Wiederholung des Verfahrens bzw. zur erneuten Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung, wenn ein vorgelagertes Linienbestimmungsverfahren zu einer Zeit durchgeführt worden ist, zu der Art. 6 Abs. 3 FFH-RL mangels Listung der betroffenen Gebiete noch nicht anwendbar war, sondern es genügt, dass dem FFH-Recht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Rechnung getragen wurde (BVerwG, Urteil vom 06.11.2013 – 9 A 14.12, NVwZ 2014, 714 Rn. 37). Der späteren Erweiterung der Schutzgebietskulisse im konkreten Planungsraum wurde im Rahmen der Planfeststellungsverfahren für die einzelnen Abschnitte der A 20 ausreichend Rechnung getragen. Die Planfeststellungsunterlagen berücksichtigen die derzeit aktuelle Kulisse der Natura 2000-Gebiete. Nach den Ergebnissen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen werden keine Natura 2000-Gebiete erheblich beeinträchtigt. Die vom Land Schleswig-Holstein gemeldeten Gebiete sind von der Europäischen Union in die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung aufgenommen und im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht worden. Forderungen der Europäischen Union zur Ausweisung weiterer Gebiete bzw. zur Vergrößerung von Gebieten bestehen nicht. Das Netz Natura 2000 und seine Berücksichtigung im Rahmen der Linienbestimmung stellen damit kein unüberwindbares Planungshindernis für die Realisierung des planfestzustellenden Abschnitts der A 20 dar.

Das Übereinkommen über die biologische Vielfalt 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. Eine explizite Nennung der biologischen Vielfalt als Schutzgut erfolgt auch in § 2 Abs. 1 Nr. 1 UVPG. Die biologische Vielfalt umfasst die Vielfalt der Arten, die genetische Vielfalt innerhalb der Arten sowie die Vielfalt an Ökosystemen bzw. Lebensgemeinschaften, Lebensräumen und Landschaften

(Gassner/ Winkelbrandt/ Bernotat, UVP und strategische Umweltprüfung 2010). Die Berücksichtigung der biologischen Vielfalt im Rahmen der Umweltprüfung kann nach den Autoren „in großen Teilen auf den üblichen Schutzgütern, Parametern, Leistungen und Funktionen aufbauen“. Auch der in der biologischen Vielfalt enthaltene wertende Aspekt werde mit den üblichen Bewertungskriterien verdeutlicht.

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 der UVS aus den Jahren 1999 und 2003 – und somit vor Erstellung der Richtlinien zur Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau – nicht explizit thematisiert wurde.

Ergänzend wird auf die Ausführungen in den Ziffern Zu 5.0.3, Nr. 4 („Abschnittsbildung – keine unüberwindlichen Hindernisse in anderen Abschnitten der A 20“) und Zu 5.0.17 („UVP-fachliche Belange“) verwiesen.

- fehlende artenschutzrechtliche Prüfungen in der Linienbestimmung

Des Weiteren wird eingewendet, dass eine artenschutzrechtliche Prüfung bereits im Linienbestimmungsverfahren hätte erfolgen müssen. Das Fehlen der Prüfung mache die Linienbestimmung unbrauchbar. Diese Einwendung ist zurückzuweisen.

Eine artenschutzrechtliche Prüfung erfolgte in der Linienbestimmung im Jahr 2005 nicht. Die Rechtsauffassung, dass der spezielle Artenschutz auch für Eingriffe anzuwenden ist, wurde erst mit dem entsprechenden Urteil des EuGH vom 10. Januar 2006 bestätigt und in den Planungen für Eingriffsvorhaben umgesetzt. Entsprechend hat sich das Bundesamt für Naturschutz in seiner Stellungnahme aus dem Juli 2005 zur Linienbestimmung zwischen Stade und Bad Segeberg nicht zu artenschutzrechtlichen Fragen geäußert. Der Hinweis in den Einwendungen auf eine angebliche Forderung des BfN nach einer artenschutzrechtlichen Prüfung im Linienbestimmungsverfahren in dieser Stellungnahme geht fehl. Das BfN verweist vielmehr ausdrücklich darauf, dass „in der weiteren Planung“ die artenschutzrechtlichen Bestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes abzarbeiten seien. Damit sind die nachfolgenden Planungsstufen gemeint, d.h. die Planfeststellungsverfahren für die einzelnen Abschnitte.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Umweltverträglichkeit gemäß § 15 Abs. 1 S. 1 UVPG für die Linienbestimmung nach § 16 Abs. 1 S. 1 FStrG nach dem jeweiligen Planungsstand des Vorha-

bens geprüft wird. Aufgrund der nur groben Linienführung im Linienbestimmungsverfahren können die artenschutzrechtlichen Belange im Detail erst auf der Ebene des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens konkret erfasst werden. Auf dieser Ebene sind bei Bedarf auch Ausnahmegenehmigungen und Befreiungen von den artenschutzrechtlichen Verboten zu erteilen.

Um Sicherheit für die weitere Planung zu erhalten, werden bei aktuellen Planungen die artenschutzrechtlichen Belange 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. so gering wie möglich gehalten werden. Eine grundsätzliche Verpflichtung zur Betrachtung des Artenschutzes nach § 44 BNatSchG in der Linienbestimmung kann hieraus jedoch nicht abgeleitet werden.

- veraltete und mangelhafte Linienbestimmungsunterlagen im Zeitpunkt der Planfeststellung

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.

Es besteht keine gesetzliche Frist für den Abschluss des Planfeststellungsverfahrens nach erfolgter Linienbestimmung. 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.

Insofern ist der Einwand zwar richtig, dass sich die Planfeststellungsbehörde nicht eigenständig über auf die grundsätzliche Linienführung bezogene Mängel der Linienbestimmung auf Ebene der Planfeststellung ohne Beteiligung des Bundesministers für Verkehr hinwegsetzen kann. Im vorliegenden Planfeststellungsverfahren wurde das Ergebnis des Linienbestimmungsverfahrens aber 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 (ständige Rechtsprechung, vgl. zuletzt BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, Az. 9 A 9.15, Rn. 172). 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 Verwaltungsschutz 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; Urteil vom 06.11.2013 – 9 A 14.12, NVwZ 2014, 714 Rn. 31).

- veraltete Umweltuntersuchungen der Linienbestimmung

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gibt es keine Anhaltspunkte, die in der Umweltverträglichkeitsstudie verwendeten naturschutzfachlichen Daten für die Linienbestimmung bezogen auf den Zeitpunkt der Planfeststellung als nicht ausreichend und veraltet einzustufen. Die Umweltverträglichkeitsstudie für die Nord-West-Umfahrung Hamburg wurde im Jahr 2003 fertiggestellt. Die Methodik der Umweltuntersuchung auf Ebene der Linienbestimmung, insbesondere die erforderlichen Einzeluntersuchungen und speziellen Kartierungen, entsprechen den anerkannten fachlichen Anforderungen und wurden im Rahmen von Scoping-Terminen im Mai 2000 und in den Arbeitskreissitzungen von Januar 2001 in den drei zuständigen Kreisen Pinneberg, Steinburg und Segeberg mit den betroffenen Ämtern und Behörden sowie Vertretern der Naturschutzverbände nach § 29 BNatSchG a.F. abgestimmt (vgl. Ordner B2-25, Anhang 11 und 12). Es wurden bei den Umweltuntersuchungen die jeweils aktuellsten, zur Verfügung stehenden Unterlagen herangezogen. In den Ordnern B2-21 bis B2-24 sind die Methoden sowie Erfassungs- und Erhebungsbögen für die untersuchten Arten und Gruppen zusammengestellt; diese Unterlagen enthalten auch das Datum der jeweiligen Kartierung. Die Inhalte der faunistischen Kartierung und die Darstellung der Ergebnisse entsprechen den Vorgaben aus dem Scoping-Termin. Ergänzend wird auf die obigen Ausführungen in diesem Kapitel zur ausreichenden Berücksichtigung des europäischen und internationalen Naturschutzes in der Linienbestimmung verwiesen

- unterschiedliches Alter der Unterlagen der beiden Abschnitte der Linienbestimmung

Es ist nicht zu beanstanden, dass die Unterlagen der beiden Abschnitte der Linienbestimmung unterschiedlich alt sind (1999 und 2003). Die Unterlagen aus den zwei Linienbestimmungsteilbereichen sind aufeinander abgestimmt und nehmen aufeinander Bezug. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 06.11.2013 (Az. 9 A 14.12, zitiert nach Juris) zum Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt der A 20 von Wittenborn bis Weede keine Fehler des Verfahrens der Linienbestimmung festgestellt (Rn. 32 des Urteils). Insbesondere ist es nach Auffassung des Gerichts nicht zu beanstanden, dass im großräumigen Linienbestimmungsverfahren für die Nord-West-Umfahrung Hamburg auf die entsprechenden Unterlagen zu den Umweltauswirkungen aus dem früher selbstständigen Verfahren zur Teilstrecke 5 zurückgegriffen wurde (Rn. 35 des Urteils). Das unterschiedliche Alter der Unterlagen wurde vom Gericht nicht bemängelt.

- Unterlagen zur Linienbestimmung bzw. zumindest Begründung der Entscheidung zur Linienbestimmung fehlten bei der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen

Es ist nicht zu beanstanden, dass die Unterlagen zum Linienbestimmungsverfahren im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung im Planfeststellungsverfahren nicht mit auslagen (so auch BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, Az. 9 A 9.15, Rn. 19), sowie BVerwG, Urteil vom 10.11.2016, Az. 9 A 18.15, Rn. 21 und Az. 9 A 19.15, Rn. 25). Die Unterlagen der nach § 2 Abs. 3 Nr. 2 UVP-pflichtigen Linienbestimmung sind vielmehr in dem Verfahren zur Linienbestimmung auszulegen und die Öffentlichkeit ist gemäß § 15 Abs. 2 UVPG in diesem Verfahren zu beteiligen (BVerwG, a.a.O.).

Bei der Linienbestimmung von Bundesautobahnen handelt es sich um ein eigenständiges Planungsverfahren nach § 16 Abs. 1 FStrG, das der Planfeststellung vorgelagert ist (vgl. *Sauthoff/Witting*, in: Müller/Schulz (Hrsg.), FStrG, 2. Auflage, 2013, § 16 Rn. 21). Adressaten der Bestimmung der Linie nach § 16 Abs. 1 FStrG sind ausschließlich die mit der fernstraßenrechtlichen Planung befassten Straßenbaubehörden. Die wesentlichen Aussagen und Ergebnisse des Linienbestimmungsverfahrens wurden in die ausgelegten Planfeststellungsunterlagen übernommen. Der Ablauf des Linienbestimmungsverfahrens sowie die Linienbestimmungsunterlagen inklusive Fachbeiträgen, die zur Linienbestimmung des Bundesverkehrsministers vom 28.07.2005 geführt haben, sind im Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen im Kapitel 2.1.2 (ab S. 13) beschrieben und ausführlich in den chronologischen Zusammenhang gestellt und aufgelistet. Die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen auf der Ebene der Linienbestimmung haben für den Abschnitt bis Bad Segeberg (westlich der A 21) im Jahr 2003 und für den Abschnitt 5 Raum Bad Segeberg im Jahr 1999 ausgelegt. Die Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Linienbestimmung vom 28.07.2005 lag nach Bekanntmachung im Jahr 2005 ebenfalls aus. Alle Betroffenen konnten zu diesen Unterlagen somit bereits Stellung nehmen. Eine erneute Auslegung der Unterlagen im Planfeststellungsverfahren war nicht erforderlich.

Im Übrigen konnten und können die Linienbestimmungsunterlagen beim Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein eingesehen werden.

- *UVS-Unterlagen zur Linienbestimmung nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen*

Seitens der Einwender wird bemängelt, dass die UVS der Linienbestimmung nicht in den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen enthalten war. Dieser Einwand ist zurückzuweisen.

Voranzustellen ist, dass die UVS auf der Vorplanungsebene zur Linienbestimmung das Instrument zur Darlegung der entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens gem. § 6 UVPG ist. Auf der Planfeststellungsebene ist dies der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP).

Gegen dieses gestufte Vorgehen sind keine durchgreifenden Bedenken zu erheben. Es liegt in der Natur der Sache, dass die erforderlichen Untersuchungen im Zuge der fortschreitenden Planung nach und nach durchgeführt werden und daher auf verschiedene Unterlagen verteilt sind (vgl. BVerwG, Urte. v. 10.10.2006 - 9 B 27.05 -, juris Rn. 15; ebenso OVG NRW, Urte. v. 17.11.2014 – 11 D 88/11.AK –, juris Rn. 58), was sich im Übrigen zwingend aus der Vorgabe des § 15 Abs. 1 Satz 1 UVPG ergibt, wonach für die Linienbestimmung nach § 16 Abs. 1 FStrG die Umweltverträglichkeit nach dem jeweiligen Planungsstand des Vorhabens geprüft wird (OVG Lüneburg, Urte. v. 14.08.2015 – 7 KS 121/12, juris, I. 5.).

Die zur Linienbestimmung erstellte UVS wurde bereits im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens in den Jahren 1999 und 2003 öffentlich ausgelegt. Damit wurde den Anforderungen des § 15 Abs. 2 i.V.m. § 9 Abs. 3 UVPG Rechnung getragen.

Hinzu kommt, dass mit der Planauslegung nicht sämtliche Unterlagen bekannt gemacht werden müssen, die möglicherweise erforderlich sind, um die Rechtmäßigkeit der Planung umfassend darzutun. Es genügt die Anstoßfunktion, die von dem geplanten Vorhaben potentiell Betroffenen Anlass gibt, zu prüfen, ob und inwieweit ihre Belange von der Planung berührt werden (BVerwG, Urteil vom 03.03.2011 – 9 A 8.10, juris, Rn. 19; *Kopp/Ramsauer*, VwVfG, 16. Auflage, 2015, § 73, Rn. 47). Nach § 9 Abs. 1b Nr. 1 UVPG sind die Unterlagen nach § 6 UVPG mit auszulegen. Dies sind die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens (vgl. § 6 Abs. 1 UVPG). Die allgemein verständliche Zusammenfassung wurde mit ausgelegt. Die ausgelegten Unterlagen erfüllen die Anstoßfunktion. Auch das Bundesverwaltungsgericht hat in seinen Urteilen zum Elbtunnel-Abschnitt der A 20 in Niedersachsen ausdrücklich entschieden, dass eine Auslegung der UVS I und UVS II im Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich war und die Anstoßwirkung für die betroffene Öffentlichkeit gegeben war (BVerwG, Urteile vom 10.11.2016, Az. 9 A 18.15, Rn. 21 sowie 9 A 19.15, Rn. 25).

Die Daten der UVS aus dem Linienbestimmungsverfahren dienen als Grundlage für den LBP. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gibt es keine Anhaltspunkte, die in der Umweltverträglichkeitsstudie verwendeten naturschutzfachlichen Daten für die Linienbestimmung als nicht ausreichend und veraltet einzustufen.

- fehlerhafte UVS

Soweit im Planfeststellungsverfahren pauschale Einwendungen gegen die auf der Ebene der Voruntersuchung bzw. Linienbestimmung durchgeführte UVS erhoben wurden, sind diese als zu unsubstantiiert zurückzuweisen.

2. Raumordnungsverfahren

Die Einwender bemängeln, dass die Korridorwahl nicht im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens erfolgt ist.

Regelungen zum Raumordnungsverfahren finden sich auf Bundesebene im Raumordnungsgesetz (ROG). In Schleswig-Holstein sind nähere Regelungen zum Raumordnungsverfahren im „Gesetz über die Landesplanung – (LaplaG SH)“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.02.1996 (GVBl. Schl.-H. S.232) getroffen worden.

Ein Raumordnungsverfahren ist nach §§ 15 f. ROG bzw. 14 ff. LaplaG ein Verfahren, das darauf gerichtet ist, dass der Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein als Landesplanungsbehörde darüber entscheidet, ob ein bestimmtes – raumbedeutsames – Vorhaben raumverträglich ist, also die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung feststellt. Nach § 1 Raumordnungsverordnung (ROV) soll für bestimmte, näher aufgeführte Planungen und Maßnahmen ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden, wenn diese im Einzelfall raumbedeutsam sind und überörtliche Bedeutung haben. Aufgeführt sind dort u.a. auch – der verfahrensgegenständlichen Planung entsprechend – der Bau einer Bundesfernstraße (§ 1 Nr. 8 ROV).

Nach § 15 Abs. 1 Satz 4 ROG kann jedoch auch bei raumbedeutsamen Maßnahmen im Sinne des § 1 ROV von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens abgesehen werden. Dies setzt voraus, dass sichergestellt ist, dass die Raumverträglichkeit anderweitig geprüft wird. Eine solche anderweitige Prüfung kann u.a. – wie hier – im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens sichergestellt werden (Stürer, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 4. Auflage (2009), Rn. 4925).

Der Verzicht auf ein Raumordnungsverfahren für das gegenständliche Vorhaben war gemäß § 15 Abs. 1 Satz 4 ROG 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. Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.1 „Allgemeines und

Notwendigkeit der Maßnahme“ verwiesen. Zum anderen war eine ausreichende Berücksichtigung landesplanerischer Erfordernisse im Planfeststellungsverfahren gewährleistet. Insofern hat das Innenministerium Schleswig-Holstein als Landesplanungsbehörde bereits mit Schreiben vom 05.03.2003 und 03.09.2004, AZ: IV 941 553.1-20, im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach UVPG der Gesamtplanung und der im Rahmen der Voruntersuchung zur Linienfindung ermittelten Wahllinie I.10+2.1 (Nord-West-Umfahrung HH) aus Sicht der Raumordnung und der Landesplanung uneingeschränkt zugestimmt. In diesem Zusammenhang wurde zudem entschieden, dass von einem Raumordnungsverfahren in Schleswig-Holstein gemäß § 14 Abs. 2 Landesplanungsgesetz i.V.m. § 15-Raumordnungsgesetz abgesehen wird. Des Weiteren hat die Landesplanungsbehörde des Landes Schleswig-Holstein mit Schreiben vom 22.9.2009 (vgl. Stellungnahme des Innenministeriums unter Ziffer 4.1.3 dieses Beschlusses) im Planfeststellungsverfahren keine Einwendungen erhoben und die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen 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.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Planfeststellungsbehörde die Raumverträglichkeit der verfahrensgegenständlichen Planung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geprüft hat. Danach bestehen hinsichtlich der Raumverträglichkeit der Nord-West-Umfahrung Hamburg keine Bedenken.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass kein Rechtsanspruch auf Einleitung eines Raumordnungsverfahrens besteht (§ 14 (5) LaplaG SH).

3. Flurbereinigungsverfahren

Gegen das Vorhaben wurde der Einwand erhoben, dass der hohe Flächenbedarf der Planung einerseits sowie die bedeutenden Eingriffe in die Verkehrswege- und Wasserwegenetze andererseits die Durchführung einer Flurbereinigung praktisch unumgänglich machen.

Raumbedeutsame Planungen wie die vorliegende führen regelmäßig zu Beeinträchtigungen der Agrarstruktur. 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, falls ihm Ersatzland zur Verfügung stehe. Dies ist ein vernünftiger Weg, weil hierdurch die Beeinträchtigungen für Voll-

erwerbsbetriebe reduziert werden können. Zudem ist der Erwerb der betroffenen Flächen zu einem großen Teil abgeschlossen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht daher als Ergebnis des Anhörungsverfahrens keine Notwendigkeit zur Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens. Im Übrigen wird auf die Ziffer 33 (3) der Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz (Planfeststellungsrichtlinien 2015 – PlafeR 15) verwiesen. Danach kann die Einleitung eines Flurbereinigungsverfahrens nicht durch Planfeststellungsbeschluss angeordnet werden.

4. 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. Dennoch schließt die Anhörungsbehörde nicht aus, in zukünftigen Verfahren die Unterlagen in digitaler Form zur Verfügung zu stellen.

5. Planfeststellungsbehörde und Antragsteller 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 rechtsstaatlichen 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 Lübeck agiert.

6. 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.

7. Fehlen von aussagefähigen Bauwerkszeichnungen

Es wird die Einwendung erhoben, dass aussagefähige Bauwerkszeichnungen in den Unterlagen zur Planfeststellung fehlen und offenbar erst noch fertig gestellt werden sollen.

Hierzu ist einzustellen, dass entsprechend den Richtlinien für Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz (PlafeR 15) Bauwerkszeichnungen nicht Bestandteil der auszulegenden Planfeststellungsunterlagen sind (Nr. 17 PlafeR 15). In den Anlagen 7, 10.2 und 1 der Planfeststellungsunterlagen, d. h. 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 hingegen noch keine Statiken vor. Erst im Zuge der Ausführungsplanung werden diese erstellt. Hat der Vorhabenträger bereits zur Planfeststellung wesentliche Bauwerkszeichnungen erstellt, sind diese als sonstige Pläne der Unterlage beizufügen. Diese werden jedoch nur nachrichtlich Bestandteil des Beschlusses.

8. Planfeststellungsunterlagen unvollständig und unzureichend und verfehlen Anstoßfunktion, fehlende Fachgutachten

Eine gesetzliche Vorschrift, die den Umfang und Inhalt von Planfeststellungsunterlagen detailliert beschreibt, gibt es nicht. Einen Anhalt geben die Planfeststellungsrichtlinien (PlafeR 15), Ziffer 17.

Auf den Inhalt der entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens wird in § 6 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) hingewiesen.

Die Planunterlagen bestehen aus Zeichnungen und Erläuterungen, die das Straßenbauvorhaben, seinen Anlass und die von ihm betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen (§ 140 Abs. 1 Satz 2 LVwG). Sie müssen so klar und verständlich sein, das bei der Auslegung im Anhörungsverfahren sich jedermann darüber unterrichten kann, ob und ggf. inwieweit er durch das Straßenbauvorhaben in seinen Belangen berührt wird. Insbesondere müssen die Unterlagen den Umfang der von dem Bauvorhaben auf Dauer oder vorübergehend (z. B. Flächen für die Lagerung von Baumaterial oder Ablagerung von Boden, für Arbeitsstreifen, für die Anlage von Baustraßen sowie für Umfahungsstrecken) in Anspruch zu nehmenden Grundstücke und Anlagen erkennen lassen. Die Eigentums Grenzen müssen entsprechend ihrem Nachweis im Liegenschaftskataster dargestellt sein. Die ausgelegten Planunterlagen erfüllen diesen Anspruch.

Das Anhörungsverfahren dient neben der Informationsbeschaffung auch dem Zweck, dass sich jedermann durch Einsichtnahme in die Unterlagen Klarheit über seine eigene Planungsbetroffenheit verschaffen kann, insbesondere mit welchen Gefährdungen und sonstigen Nachteilen er rechnen muss, um diesbezüglich ggf. Einwände gegen das Projekt zu erheben. 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. Eine Pflicht, zusätzliche Gutachten und Fachbeiträge in die Anhörung einzubeziehen und sie gegebenenfalls auszulegen, besteht nur dann, wenn die Anhörungsbehörde erkennt oder erkennen muss, dass ohne diese Unterlagen Betroffenheiten nicht oder nicht vollständig geltend gemacht werden können. Dies ist hier offensichtlich nicht der Fall. 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. Im Übrigen hat der Vorhabenträger im Erläuterungsbericht der Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A, Ziffer 11, darauf hingewiesen, dass die verwendeten Fachgutachten im Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Lübeck, hätten eingesehen werden können. Von dieser Option nach Terminabsprache Gebrauch zu machen, stand im Ermessen jedes Einzelnen.

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 Konflikträchtigkeit sehr viele Prob-

lembereiche 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.

Der Anstoßfunktion genügen die ausgelegten Unterlagen, dies betrifft auch die Auslegung der Planänderungsunterlagen. Dabei wurden die Hinweise, wie nach § 140 Abs. 5 LVwG bekannt zu machen ist, eingehalten. Zudem haben sowohl für die erste Planauslegung als auch für die Planänderungen Erörterungen stattgefunden. Die Anstoßfunktion für die Betroffenen wurde somit gewährt.

9. Darstellung der Änderung

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 jeweiligen Planänderung sind nur die Pläne und Unterlagen öffentlich ausgelegt und zwecks Beteiligung an die Träger öffentlicher Belange übergeben worden, in denen Änderungen eingearbeitet wurden. Diese überarbeiteten Pläne sind stets mit „Deckblatt“ gekennzeichnet. Zu Beginn jedes Ordners wurden ein Verzeichnis der Deckblattunterlagen sowie eine 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. In den textlichen Anlagen der Planfeststellungsunterlagen sind die Änderungen durch Blaudruck hervorgehoben. In den Plänen sind sie stichpunktartig unterhalb bzw. neben der Legende beschrieben.

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 der jeweiligen Planänderung Rechnung getragen worden. Eine Form der Darstellung der Änderungen in Text und Karte ist nicht vorgegeben. Ein Mangel des Anhörungsverfahrens liegt demnach nicht vor. Auch das Bundesverwaltungsgericht hat die Einarbeitung von Planänderungen im Deckblattverfahren als ausreichend erachtet (BVerwG. Urteile vom 10.11.2016, Az. 9 A 18.15, Rn. 28, und 9 A 19.15, Rn. 25).

10. Einwendungsfrist

Die Einwendungen gegen die Bekanntmachung einer vierwöchigen Einwendungsfrist greifen nicht durch. Der Vorhalt, die Frist sei im Hinblick auf die gesetzlichen Vorgaben 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. Darin liegt kein Verstoß gegen § 24a UVPG. Zwar bestimmt § 9 Abs. 1 S. 3 UVPG, dass das Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit den Anforderungen des § 73 Abs. 4 VwVfG – mit der zweiwöchigen Frist – entsprechen muss, weil das UVPG selbst keine Dauer für die Einwendungsfrist festlegt. Nach § 24a UVPG kann von den im UVPG getroffenen Regelungen zum Verwaltungsverfahren durch Landesrecht aber in dem durch § 4 UVPG bestimmten Umfang abgewichen werden. Nach § 4 S. 2 UVPG bleiben Rechtsvorschriften der Länder mit weitergehenden Anforderungen unberührt. Eine vierwöchige Einwendungsfrist ist eine derartige weitergehende Anforderung, weil sie der Öffentlichkeit einen längeren Zeitraum für die Beteiligung im Verfahren und damit eine günstigere Rechtsposition einräumt.

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.

Bezüglich der Forderung einer Fristverlängerung wegen der Präklusionswirkung ist darauf hinzuweisen, dass die Bekanntmachung der Auslegung der Unterlagen für die zweite Planänderung am 23.09.2015 vor dem Urteil des europäischen Gerichtshofs in der Rechtssache Rs. C-137/14 vom 15.10.2015 erfolgte und den geltenden nationalen gesetzlichen Vorschriften entsprach.

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 A 7 bis B 206 westlich Wittenborn, in der Amtsverwaltung der Ämter Leezen, Kaltenkirchen-Land, Kisdorf, Trave-Land, Boostedt-Rickling und Nortorfer-Land veranlasst. Die Änderungsunterlagen der 1. Planänderung lagen im

Dezember 2012 erneut in den vorgenannten Verwaltungen mit Ausnahme des Amtes Nortorfer-Land aus, diejenigen der 2. und 3. Planänderung zusätzlich im Rathaus der Stadt Bad Bramstedt und in der Amtsverwaltung des Amtes Mittelholstein. Eine Auslegung in weiteren amtsfreien Gemeinden oder Ämter 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 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 beispielsweise 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. Bekanntmachung verstößt gegen § 9 UVPG

Die Öffentlichkeitsbeteiligungen wurden durch die amtlichen Bekanntmachungen vom 24.07.2009 über die Auslegung der Planunterlagen vom 01.09.2009 bis 01.10.2009 (ursprünglicher Plan), vom 12.10.2012 über die Auslegung der Planunterlagen vom 19.11.2012 bis 19.12.2012 (erste Planänderung), vom 23.09.2015 über die Auslegung der Planunterlagen vom 15.10.2015 bis 15.11.2015 (zweite Planänderung) sowie vom 24.08.2016 über die Auslegung der Planunterlagen vom 21.09.2016 bis 21.10.2016 (dritte Planänderung) eingeleitet.

Es wird eingewendet, dass die Bekanntmachungen die Anforderungen des § 9 Abs. 1a und Abs. 1b UVPG nicht einhielten. Der Hinweis unter Ziffer I.6) der Bekanntmachungen heile diese Fehler nicht. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Bekanntmachungen halten die Anforderungen des § 9 Abs. 1a und 1b UVPG ein.

§ 9 Abs. 1a Nr. 2 UVPG verlangt es, die Öffentlichkeit über die Feststellung der UVP-Pflicht zu unterrichten. In der Bekanntmachung vom 23.09.2015 wird in Satz 1 der Ziffer I.6. festgestellt, dass für das beantragte Vorhaben gemäß § 3a UVPG die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. In den Bekanntmachungen vom 24.07.2009 und 12.10.2012 kommt ebenfalls eindeutig zum Ausdruck, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist und durchgeführt wird. Sie enthalten den Hinweis auf die Auslegung der entscheidungserheblichen Un-

terlagen über die Umweltauswirkungen, insbesondere der allgemeinverständlichen Zusammenfassung nach dem UVPG (vgl. Ziffer I.1. am Ende), und verweisen in Ziffer I.6. darauf, dass die Regelungen der Ziffer I.1. bis 4 für die Anhörung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 9 Abs. 1, 1a UVPG entsprechend gelten. Ziffer I.6. enthält damit die Aussage, dass die bekanntgemachte Öffentlichkeitsbeteiligung ausdrücklich auch als Anhörungsverfahren im Sinne des § 9 UVPG für ein UVP-pflichtiges Vorhaben verstanden wird. . Das Bundesverwaltungsgericht hat diese Angaben in seiner Entscheidung zum Elbtunnel-Abschnitt der A 20 für ausreichend gehalten, um die Anforderungen des § 9 Abs. 1a Nr. 2 UVPG einzuhalten (BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, Az. 9 A 9.15, Rn. 17).

Soweit das Fehlen der Angabe der für die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens zuständigen Behörde und die Art der möglichen Entscheidung beanstandet werden, ist auf Ziffer I.5 der Bekanntmachungen zu verweisen. Der Bekanntmachungstext ist diesbezüglich eindeutig und ausreichend. Die Art der möglichen Entscheidung wird bereits durch die Überschrift „Planfeststellung für den Neubau der Bundesautobahn A 20 – Nord-West-Umfahrung Hamburg“ klargestellt. Das Bundesverwaltungsgericht teilt diese Auffassung für die gleichlautenden Bekanntmachungen im Elbtunnel-Abschnitt der A 20 (BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, Az. 9 A 9.15, Rn. 18). Insbesondere wird durch die Verwendung der entsprechenden Begrifflichkeiten im Singular auch deutlich, dass das Vorhaben aus den Teilen A und B besteht und für diese beiden Teile des Vorhabens ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird. Dies wurde zudem im Erörterungstermin zu den ursprünglichen Planunterlagen durch den Verhandlungsleiter klargestellt (vgl. Niederschrift vom 29.04.2011, S. 4).

Die Anhörungsbehörde hat ferner alle nach § 9 Abs. 1a Nr. 3 UVPG zuständigen Behörden, bei denen weitere relevante Informationen erhältlich sind und bei denen Äußerungen und Fragen eingereicht werden können, in den Bekanntmachungen aufgeführt (vgl. Ziffer I.1).

Im Hinblick auf das Beteiligungsverfahren für die zweite Planänderung wird eingewendet, dass mit der Entscheidung des europäischen Gerichtshofs, EuGH C-137/14 vom 15.10.2015 (Kommission/Deutschland) abschließend festgestellt sei, dass die deutschen Regelungen über die Präklusion von Einwendungen in Verfahren für UVP-pflichtige Projekte rechtswidrig seien. Die Anordnung der Präklusion von Einwendungen in der Bekanntmachung der Auslegung für die zweite Planänderung sei daher ein Verfahrensfehler. Es müsse in einem neuen Verfahren ohne Präklusion von Einwendungen angehört werden. Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Die Bekanntmachung der Auslegung der Unterlagen für die zweite Planänderung erfolgte am 23.09.2015, also vor dem Urteil des europäischen Gerichtshofs und entsprach den geltenden nationalen gesetzlichen Vorschriften. Infolge des Urteils des EuGH erweiterte Einwendungsmöglichkeiten werden durch das durchgeführte Anhörungsverfahren nicht beschnitten.

Sämtliche Bekanntmachungen in diesem Planfeststellungsverfahren haben dazu geführt, dass sich die Öffentlichkeit, einschließlich der Umweltverbände und der betroffenen privaten Eigentümer und sonstigen Nutzungsberechtigten, umfassend im Verfahren beteiligt hat. Darüber hinaus bestand aufgrund der drei Planänderungen insgesamt viermal die Möglichkeit für die Öffentlichkeit, sich in dem Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt durch schriftliche Stellungnahmen und mündlich in den jeweiligen Erörterungsterminen zu beteiligen. Von dieser Möglichkeit wurde auch umfassend Gebrauch gemacht. So ist von Seiten der betroffenen privaten Eigentümer und sonstigen Nutzungsberechtigten eine Vielzahl von Einwendungen eingegangen. Zudem wurde in der örtlichen und überörtlichen Presse laufend über das Vorhaben berichtet. Es ist also davon auszugehen, dass die Öffentlichkeit hinreichend über das Vorhaben und seine möglichen Auswirkungen informiert war und insoweit die Bekanntmachungen ihrer Anstoßfunktion hinreichend Genüge getan haben.

14. Fehlen einer förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung auf der Ebene der Planfeststellung/ Fehler in der Öffentlichkeitsbeteiligung/ frühere Untersuchungen in vorgelagerten und notwendig gröberen Planungsstufen sind ungeeignet, Anforderungen des UVPG Rechnung zu tragen/ Antragsunterlagen verfehlen den integrativen Ansatz des UVPG und der UVP-RL

Von mehreren Einwendern wird das Fehlen einer förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung auf der Ebene der Planfeststellung und damit ein Fehler der Öffentlichkeitsbeteiligung gerügt. Die in Bezug genommenen früheren Untersuchungen in vorgelagerten und notwendig gröberen Planungsstufen seien ungeeignet, den Anforderungen des UVPG projektbezogen hinreichend Rechnung zu tragen. Es bedürfe der zweifelsfreien Zuordnung zum Projektbegriff, weil sich die Anforderungen des UVP-Rechts jeweils auf ein planfeststellungsrechtliches Vorhaben beziehen und die Antragsunterlagen und ein etwaiger Planfeststellungsbeschluss jeweils projektbezogen und zusätzlich über das Gebot der Ermittlung und Berücksichtigung kumulierender Wirkungen projektübergreifend aufzeigen müssen, mit welchen Umweltauswirkungen ein Projekt verbunden und welche Interessen gleichwohl für seine Realisierung streiten. Die Antragsunterlagen verfehlten in ihrer Struktur den integrativen Ansatz des UVPG und der UVP-Richtlinie.

Dies werde durch den LBP nicht ausgeglichen, der als Instrument der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zwangsläufig einen anderen rechtlichen Bezugspunkt und einen eingeschränkteren Prüfungsgegenstand als eine UVP habe. So gehe der LBP hinsichtlich der verschiedenen Umweltfaktoren, insbesondere zu Boden und Wasser, nicht ausreichend in die Tiefe und berücksichtige keine Wechselwirkungen. Hinzu komme, dass der LBP nach den Abschnitten A und B in einem einheitlichen Planfeststellungsverfahren aufgeteilt ist, so dass die ausgelegten Unterlagen die Anstoßfunktion verfehlten. Ein Hinweis auf die allgemein verständliche Zusammenfassung (AVZ) in Ordner 1 heile den Fehler nicht, weil die Zusammenfassung nur zusammenfassen kann, was auch vor-

liege. Auch ein Verweis auf das Linienbestimmungsverfahren könne den Fehler nicht heilen, weil die entsprechenden Unterlagen nicht mit ausgelegt waren.

Die Planfeststellungsbehörde folgt diesen Einwendungen nicht. Eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung konnte auf der Ebene der Planfeststellung entfallen, da das UVPG in seinem § 15 Abs. 1 und 4 eine abgestufte Umweltverträglichkeitsprüfung für die Linienbestimmung nach § 16 FStrG und das nachfolgende Planfeststellungsverfahren als Zulassungsverfahren ausdrücklich vorsieht. Nach diesem im UVPG festgelegten gestuften Ansatz erfolgt die Prüfung der Umweltverträglichkeit in einer Umweltverträglichkeitsstudie auf der vorgelagerten Stufe der Linienbestimmung, vgl. § 15 Abs. 1 UVPG. Die Prüfung der Umweltauswirkungen auf Planfeststellungsebene ist mit Hilfe des Instruments des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) erfolgt. Der LBP berücksichtigt Wechselwirkungen und hat eine ausreichende Prüftiefe. Insoweit wird auf die Ausführungen in Kapitel Zu 5.0.17 („UVP-fachliche Belange“) dieses Beschlusses verwiesen. Der LBP wurde im Rahmen der zweiten Planänderung für die Teile A und B ergänzt, so dass eine Beurteilung der Umweltauswirkungen für den hier planfestgestellten Planungsabschnitt als Gesamtvorhaben durch die zu beteiligenden Öffentlichkeit und die Planfeststellungsbehörde möglich war. In der Konsequenz wurde auch die AVZ gemäß § 6 UVPG im Rahmen der zweiten Planänderung angepasst. Es handelt sich um eine gemeinsame AVZ für die gemeinsame Planfeststellung der Teile A und B, die die in der vertieften Planungsebene der Planfeststellung gewonnenen Erkenntnisse zu den Umweltauswirkungen des Projektes beschreibt. Hinsichtlich der gemeinsamen Planfeststellung der Teile A und B wird ergänzend auf die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer 15 verwiesen. Der integrative Ansatz des UVPG ist auch nicht durch einen Verweis auf die UVS auf der Ebene der Linienbestimmung verletzt. Im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie mit einer Raumempfindlichkeitsanalyse und einem Variantenvergleich sowie einer verkehrlichen Voruntersuchung erstellt und in der Zeit vom 06.01.2003 bis zum 06.02.2003 öffentlich ausgelegt. Eine Öffentlichkeitsbeteiligung hat für die UVS stattgefunden. Es wird ergänzend auf die Ausführungen in Ziffer 1 dieses Kapitels verwiesen. Eine erneute Auslegung dieser Unterlagen im Planfeststellungsverfahren war nicht erforderlich, um die Anforderungen des UVPG zu wahren. Der integrative Ansatz des UVPG und der UVP-Richtlinie wurde durch die Antragsunterlagen gewahrt.

15. Teil A und Teil B ein Planungsabschnitt

- Teile A und B als getrennte Vorhaben dargestellt

Ein Teil der Einwände ist darauf gerichtet, dass die Antragsunterlagen im Unklaren lassen, wie die Teile A und B des Abschnittes zueinander stehen sollen bzw. das einiges darauf hindeute, dass es sich um zwei selbständige Vorhaben handele.

Die Planfeststellungsunterlagen für die hier planfestzustellende Teilstrecke der A 20 umfassen den Teil A von der A 7 nordwestlich von Schmalfeld bis zur B 206 westlich von Wittenborn (Bau-km

16+100 bis Bau-km 35+776,347) und den Teil B – Autobahnkreuz A 20/ A 7 (Bau-km 14+200 bis 16+100).

Die Planungsvorgaben des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr sahen seinerzeit eine Betreuung der westlich der A 7 liegenden Streckenabschnitte der A 20 durch die Niederlassung Itzehoe und der östlich der A 7 liegenden Streckenabschnitte der A 20 durch die Niederlassung Lübeck vor. Nach der ursprünglichen Planung hätte das Autobahnkreuz bereits vorgängig durch den westlich der A 7 nachfolgenden Teilabschnitt der A 20 von der A 7 bis zur L 114 planfestgestellt werden sollen. Da aber das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt von der A 7 bis zur B 206 westlich Wittenborn den Folgeabschnitt westlich der A 7 in zeitlicher Hinsicht „überholt“ hat, ist die Integration des Autobahnkreuzes in den Streckenabschnitt von der A 7 bis zur B 206 zwingend erforderlich, um das Ziel der Herstellung eines verkehrswirksamen Streckenabschnittes zu gewährleisten. Die Verkehrswirksamkeit der Teilstrecke A 7 bis B 206 erfordert also den Anschluss an das Autobahnkreuz. Infolgedessen wurde das ursprünglich zur A 20, Teilabschnitt von der A 7 bis zur L 114, zugehörige Autobahnkreuz AK 20/ A 7 als Teil B in dieses Planfeststellungsverfahren eingebracht und in die Verantwortung der Niederlassung Lübeck übertragen. Die von der Niederlassung Lübeck betriebene Planung von der A 7 bis Wittenborn erhielt daraufhin die Bezeichnung „Teil A“.

Dass die Teile A und B ein Vorhaben darstellen, ergibt sich bereits aus der Tatsache, dass der Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Lübeck, hierfür am 15.07.2009 den Antrag auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens gestellt hat. Für das beantragte Vorhaben mit den Teilen A und B ergeht somit eine Gesamtentscheidung der Planfeststellungsbehörde, die in Form dieses Planfeststellungsbeschlusses vorliegt.

Die Bekanntmachungen vom 24.07.2009, 12.10.2012, 23.09.2015 und 24.08.2016 tragen dem Umstand, dass das Vorhaben aus den Teilen A und B besteht und hierfür ein gemeinsamer Planfeststellungsbeschluss erlassen wird, ebenfalls Rechnung. Der Bekanntmachungstext ist diesbezüglich eindeutig und ausreichend. Insbesondere wird dies durch die Verwendung der entsprechenden Begrifflichkeiten im Singular auch deutlich. Zudem wurde die Zuordnung der Teile A und B in ein Verfahren mit einem gemeinsamen Planfeststellungsbeschluss im Erörterungstermin zu den ursprünglichen Planunterlagen durch den Verhandlungsleiter klargestellt (vgl. Niederschrift vom 29.04.2011, S. 4). Damit wurde die Öffentlichkeit zum frühestmöglichen Zeitpunkt hierüber informiert.

Im Übrigen wurden im Erläuterungsbericht seitens des Vorhabenträgers noch klarstellende Formulierungen aufgenommen, die der Öffentlichkeit im Rahmen der zweiten Planänderung bekannt gegeben wurden (vgl. Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, S. 8, 57). Daraus ergibt sich eindeutig, dass es sich das beantragte Vorhaben aus den Teilen A und B zusammensetzt und gemeinsam zur Planfeststellung gestellt wird.

Somit bestehen seitens der Planfeststellungsbehörde keine Bedenken, einen Planfeststellungsbeschluss mit einer gemeinsamen Zulassungsentscheidung für das aus den Teilen A und B bestehende Vorhaben zu erlassen; diese Vorgehensweise ist sogar rechtlich geboten.

- Gemeinsame Planfeststellung der Teile A und B wegen inkohärenter Unterlagen nicht zulässig

Die Unterlagen sind kohärent. Die Planfeststellungsunterlagen sind jede für sich und insgesamt klar und verständlich formuliert. Das Bauvorhaben ist umfassend dargestellt und begründet und lässt den direkten Zusammenhang zwischen der „Strecke der A 20“ (Teil A) und dem Autobahnkreuz (Teil B) erkennen. Auch sind die durch die Maßnahme ausgelösten unmittelbaren und mittelbaren Beeinträchtigungen für den Betroffenen ersichtlich. Insgesamt stehen die vorgelegten Unterlagen und das hohe Maß an Fachkompetenz, Sachverstand und Erfahrung der Mitarbeiter der Behörde einer abschließenden zusammenhängenden Bewertung und Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde nicht entgegen.

Die Teile A und B des Abschnittes 4 der A 20 wurden mit ihren baubedingten und betrieblichen Auswirkungen jeweils einzeln betrachtet. Zusätzlich zu den Einzelbetrachtungen der Teile A und B wurde von den Gutachtern geprüft, ob bei gemeinsamer Betrachtung andere Auswirkungen entstehen würden. Hierzu wurden ergänzende gutachterliche Stellungnahmen erarbeitet, die darlegen, ob die gesamthafte Betrachtung der Umweltauswirkungen der Teile A und B zu den gleichen Ergebnissen führt wie die in den Unterlagen zu den Teilen A und B vorgenommene getrennte Betrachtung oder ob es inhaltlich bei der zusammenfassenden Betrachtung der Bestandsaufnahmen, der Bewertungsmethoden oder der Auswirkungen der Teile A und B zu Dopplungen bzw. zu Defiziten kommt. Das Ergebnis dieser ergänzenden gutachterlichen Stellungnahme ist in der Allgemein verständlichen Zusammenfassung gemäß § 9 UVGP als Punkt 9 „Zusammenfassende Umweltbetrachtung“ dargestellt (Anhang 2 zum Erläuterungsbericht, Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen) und wurde der Öffentlichkeit im Rahmen der zweiten Planänderung zur Kenntnis gegeben. Danach ist nachgewiesen, dass die gesamthafte Betrachtung der Umweltauswirkungen der Teile A und B zu den gleichen Ergebnissen führt wie die in den Unterlagen zu den Teilen A und B vorgenommene getrennte Betrachtung. Die Vorlage eines einheitlichen, die Teile A und B betreffenden Fachbeitrages zur Wasserrahmenrichtlinie stehen diesem Procedere nicht entgegen.

Es ist auch nicht zu beanstanden, dass die Teile A und B durch unterschiedliche Niederlassungen des Vorhabenträgers geplant worden sind. Die Niederlassungen Itzehoe und Lübeck gehören zum Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein und sind bei der Planung und Entwurfsaufstellung von Straßen- und Brückenbaumaßnahmen an allgemein gültige Standards und Verwaltungsabläufe gebunden. Dennoch ist unstrittig, dass sich die Niederlassungen Itzehoe und Lübeck selbstverständlich in vielerlei Hinsicht unterscheiden. So können nicht nur Arbeitsstil und -methoden voneinander abweichen, sondern auch Interpretationen, Gestaltung und Darstellungs-

weisen. Daraus aber abzuleiten, dass eine komplette Überarbeitung der Unterlagen des Teiles B erforderlich sei, weil nur so eine kohärente Abwägung im Planfeststellungsbeschluss erfolgen könne, ist nicht nachvollziehbar und daher zurückzuweisen. Dass die A 20 in einzelne Streckenabschnitte unterteilt und diese entsprechend der Örtlichkeiten und vorhandener Kapazitäten auf die Niederlassungen Itzehoe und Lübeck des Landesbetriebes Schleswig-Holstein verteilt wurden, liegt wegen der Größe auf der Hand und ist nicht zu beanstanden. Ebenso ist der 2. Schritt, nämlich das Autobahnkreuz AK A 20/ A 7 als Teil B dem Planfeststellungsverfahren für den Teil von der A 7 bis Wittenborn anzugliedern, um damit die Verkehrswirksamkeit dieser Strecke zu gewährleisten, plausibel und nachvollziehbar und liegt im Ermessen des Vorhabenträgers. Auch vor dem Hintergrund, dass die Planung für die gesamte A 20 auf der Grundlage einheitlich anzuwendender Gesetze und Richtlinien erfolgte, ist dies nicht nur nicht zu beanstanden, sondern auch unschädlich für die Durchführung dieses Planfeststellungsverfahrens in der gewählten Form.

- Unzumutbare Erschwerung der Bearbeitung für Einwender wegen getrennter und teilweise doppelter Unterlagen für Teile A und B ("künstliche Aufspaltung"); Anstoßfunktion wird verfehlt; Rechtsschutz wird erschwert; Neuauslegung erforderlich

Richtig ist, dass das deutsche Planungsrecht umfangreiche Untersuchungen erforderlich macht und hierdurch bei großen Infrastrukturprojekten ein großer Umfang entsteht. Dieser dient aber der vollumfänglichen Problembewältigung und ist daher nicht zu beanstanden.

Die ursprünglich vollständige Trennung der Unterlagen für die Teile A und B ist der Historie der Abschnittsbildung geschuldet (s. o.); es handelt sich um keine „künstliche Aufspaltung“ der Planunterlagen. Die Teile A und B wurden vielmehr in den Bereichen, in denen es geboten war, zusammengeführt. Neben den vorhandenen Einzelunterlagen für die jeweiligen Teile wurden eine Reihe übergreifender Unterlagen für Teil A und B erstellt (vgl. Materialband zu Teil A der Planfeststellungsunterlagen). Die vorgenommenen Änderungen sind in den Unterlagen vorab tabellarisch übersichtlich dargestellt. Die zu Grunde gelegte Methodik ist übersichtlich und dennoch detailliert beschrieben.

Der Anstoßfunktion der Unterlagen wird Genüge getan, einer Neuauslage bedarf es nicht. Auch der Rechtsschutz der Betroffenen wird nicht unzumutbar erschwert.

16. Verfahrensmissbrauch durch Verfahrenshäufung für sechs Planfeststellungsabschnitte/ Veraltern der naturschutzfachlichen Daten/ erhöhte Belastungen durch Beteiligungspflichten

Es befinden sich alle sechs Planfeststellungsabschnitte der A 20 in Schleswig-Holstein gleichzeitig in der Planfeststellung. Vor diesem Hintergrund wird eingewendet, dass die Verfahrenshäufung da-

zu führe, dass die einzelnen Verfahren sehr schleppend geführt würden. Dies stelle einen Verfahrensmissbrauch dar, weil die Rechtsfolgen der Einleitung von Planfeststellungsverfahren (z.B. Veränderungssperre, Präklusion) über Gebühr in Anspruch genommen würden. Zudem würden die naturschutzfachlichen Daten innerhalb der Planungszeiträume veralten und zu Lasten der Einwender sei mit erhöhten Belastungen durch Beteiligungspflichten zu rechnen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Verfahrenshäufung ist dem vordringlichen Bedarf der A 20 geschuldet. Es existiert keine rechtliche Vorgabe, die eine gleichzeitige Bearbeitung mehrerer Abschnitte einer Straße in Planfeststellungsverfahren untersagt. Daher werden die Einwender durch eine Verfahrenshäufung auch nicht verfahrensmisbräuchlich belastet.

Die Aktualität der naturschutzfachlichen Daten steht in keinem Zusammenhang mit der gleichzeitigen Planfeststellung für die sechs Abschnitte der A 20. Sie ist unabhängig davon zu gewährleisten.

17. Nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens

Treten nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens, z. B. Beeinträchtigung der Entwässerung, Beeinträchtigung von Trinkwasserbrunnen, Lärmbeeinträchtigungen u. a., erst nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses auf, so kann der Betroffene nach § 142 (2) LVwG Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen verlangen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen. Mit dem Merkmal „nicht voraussehbare Wirkungen“ ist eine tatsächliche Entwicklung gemeint, die sich erst später zeigt und mit der die Beteiligten verständlicherweise nicht rechnen konnten. Anträge, mit denen Ansprüche geltend gemacht werden, sind schriftlich an die Planfeststellungsbehörde zu richten. Sie sind nur innerhalb von drei Jahren nach dem Zeitpunkt zulässig, zu dem der Betroffene von den nachteiligen Wirkungen des unanfechtbar festgestellten Plans Kenntnis erhalten hat. Sie sind ausgeschlossen, wenn nach Herstellung des dem Plan entsprechenden Zustandes 30 Jahre verstrichen sind (§ 142 (3) LVwG). Nachdem die Planfeststellungsbehörde den Vorhabenträger zur Prüfung des Sachverhaltes aufgefordert hat, wird dem Antragsteller das Ergebnis der Prüfung zugestellt.

18. 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 die Umsetzung nicht zeitgerecht oder fehlerhaft erfolgt. In Artikel 3 (1) der Richtlinie 2014/52/EU 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.

19. Umweltschadensgesetz

Das Umweltschadensgesetz vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 666), zuletzt geändert durch Art. 4 des Gesetzes vom 4.8.2016 (BGBl. I S. 1972) definiert seinen Anwendungsbereich in § 3 in Verbindung mit der – auch von den Einwendern angesprochenen – Anlage 1, ohne dass es insoweit eines weitergehenden klarstellenden Hinweises oder einer entsprechenden Auflage im Planfeststellungsbeschluss bedurfte. 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.

Im Übrigen hat der Vorhabenträger mögliche vorhabensbedingte Schädigungen von Arten und natürlichen Lebensräumen nach § 19 BNatSchG im Rahmen seiner Fachgutachten geprüft und ist damit für diese Umweltschäden enthaftet. Die Haftung für Schäden an Böden und Gewässern richtet sich nach den bereits angesprochenen Fachgesetzen, die im Rahmen der Baudurchführung vom Vorhabenträger berücksichtigt werden. Der Planfeststellungsbeschluss ordnet darüber hinaus eine Umweltbaubegleitung auch mit dem Ziel der Vermeidung von Umweltschäden im Sinne des Umweltschadensgesetzes an.

20. Abschnitt nicht im 5-Jahresplan und Investitionsrahmenplan enthalten

Bemängelt wird, dass der Streckenabschnitt der A 20 von der A 7 bis zur B 206 westlich Wittenborn nicht im 5-Jahresplan und Investitionsrahmenplan enthalten und damit eine Realisierung fraglich sei. Es wird beantragt, den Planfeststellungsbeschluss für diese Maßnahme nicht zu erlassen.

Die Bundesregierung der Bundesrepublik Deutschland hat das Ziel, den Menschen eine sichere und bezahlbare Mobilität zu ermöglichen und für die Wirtschaft zuverlässige und wettbewerbsfähige Transportbedingungen zu schaffen. Grundlage für die Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur des Bundes ist der Bundesverkehrswegeplan (BVWP), der vom Bundesinnenministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen wird. Er enthält den Erhaltungsbedarf für die Bundesverkehrsinfrastruktur sowie alle von der Bundesregierung beabsichtigten Investitionsprojekte für Straßen, Schienen und Wasserstraßen. Beim BVWP handelt es sich um ein Rahmenprogramm und Planungsinstrument, er ist jedoch kein Finanzierungsplan oder –programm, hat keinen Gesetzescharakter und ersetzt keine öffentlichen Genehmigungen. Er gilt bis zur Verabschiedung des nächsten BVWP, in der Regel 10 – 15 Jahre. Der derzeit gültige Bundesverkehrswegeplan ist der 2030.

Der BVWP bildet die Grundlage für den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung der Ausbaugesetze für Bundesschienenwege und Bundesfernstraßen mit den zugehörigen Bedarfsplänen. Das heißt, dass diese Empfehlung von Vorhaben des BVWP vom Deutschen Bundestag für die Schienenwege des Bundes und die Bundesfernstraßen aufgegriffen und in das „Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)“ bzw. das „Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG)“ übernommen wird. Die einzelnen Projekte sind dort jeweils in einer Anlage als „Bedarfsplan“ aufgeführt. Im Einzelfall können die Bedarfspläne vom BVWP abweichen. Erst damit ist der Bedarf für die ausgewählten Projekte gesetzlich festgelegt.

Auf der Grundlage der Bedarfspläne stellt das BMVI Fünfjahrespläne auf. Dafür hat das BMVI einen verkehrsträgerübergreifenden Investitionsrahmenplan für die Infrastruktur des Bundes (IRP) entwickelt. Der IRP enthält neben den Bedarfsplanmaßnahmen für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen auch Aussagen zu den im BVWP enthaltenen Bundeswasserstraßenprojekten. Er ist kein Finanzierungsplan, sondern zeigt lediglich den Investitionsbedarf für die Erhaltung und den Ersatz der Bestandsnetze sowie Aus- und Neubaumaßnahmen auf, die für einen Zeitraum von fünf Jahren begonnen, fortgeführt oder fertiggestellt werden. Der Umfang des IRP liegt über dem absehbaren Finanzrahmen, um Planungsreserven zu haben und den Bedarf zu verdeutlichen. Wenngleich es eine gesetzliche Verpflichtung für die Fünfjahrespläne gibt, trifft er hinsichtlich Realisierung und Finanzierung von Maßnahmen keine Festlegungen. Maßgebend dafür ist die Bereitstellung der Mittel im jeweiligen Bundeshaushalt. Der letzte IRP mit Stand vom 15. März 2012 umfasste den Zeitraum 2011 – 2015, ein neuer Fünfjahresplan auf der Basis der neuen Bedarfspläne des Fernstraßenausbaugesetz vom 23.12.2016 lag zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht vor.

Vor dem Hintergrund dieser ausführlichen Darstellung ist für den hier planfestzustellenden Streckenabschnitt der A 20 Folgendes einzustellen:

Das gegenständliche Bauvorhaben ist nach dem FStrAbG dem vordringlichen Bedarf zugeordnet. Zudem wird es im letzten IRP für den Zeitraum 2011 – 2015 zwar nicht bei den prioritären Vorhaben aufgelistet. Das sind die Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die Baurecht vor-

liegt oder bis 2015 erlangt werden kann. Jedoch ist die gesamte A 20 in Schleswig-Holstein bei den weiteren wichtigen Vorhaben gelistet, deren Planung weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden soll, um die Projekte nach 2015 beginnen zu können. Darüber hinaus hat das BMVI bereits Vorleistungen für diese Maßnahme in den aktuellen Bundeshaushalt 2017, Teil A Straßenbauplan, Tabelle 2, S. 43, Nr. S0763, eingestellt und somit sein Interesse an der Realisierung bekräftigt.

Die vorstehenden Ausführungen und die vom Bund eingeleiteten Maßnahmen lassen seitens der Planfeststellungsbehörde keine Zweifel daran, dass der Bund willens und in der Lage ist, am Bauvorhaben festzuhalten und dies auch zu verwirklichen. Die Maßnahme ist in allen bedeutenden Gesetzen und Haushaltsplänen verankert, so dass die Umsetzung nicht in Frage steht. Die Planrechtfertigung ist nachgewiesen. Ein Anlass, den Planfeststellungsbeschluss für das Straßenbauvorhaben nicht zu erlassen, ist folglich nicht gegeben. Diesbezüglich erhobene Einwände werden daher insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.0.3: (Abschnittsbildung)

1. Grundsätze

Der Neubau einer Bundesautobahn kann in der Regel nur abschnittsweise durchgeführt werden. Je länger die Strecke ist, die durch die bestimmte Linienführung betroffen ist, desto stärker ergibt sich die Notwendigkeit, das Bauvorhaben abschnittsweise durchzuführen.

Die Straßenbauverwaltung ist aus Rechtsgründen nicht daran gehindert, eine umfassende Planungsmaßnahme durch abschnittsweise Planfeststellung zu verwirklichen. Ausgangspunkt ist dabei die planerische Gestaltungsfreiheit des Vorhabenträgers. In der Rechtsprechung ist insoweit anerkannt, dass aus Praktikabilitätsabwägungen eine Trassenplanung für linienförmige Vorhaben, wie Autobahnen, grundsätzlich auch in Abschnitten zulässig ist (ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, vgl. BVerwG, Urteile vom 26.06.1981 – 4 C 5/78 -, vom 19.05.1998 – 4 A 9.97, vom 30.01.2008 – 9 A 27/96, vom 05.12.2008 – 9 B 28/08 und vom 21.11.2013 – 7 A 28/12, Rn. 39, jeweils zitiert nach Juris).

Ihre Grenzen findet diese Gestaltungsfreiheit in dem Grundsatz der umfassenden Problembewältigung sowie dem Gebot effektiven Rechtsschutzes aus Art. 19 Abs. 4 GG.

Darüber hinaus muss sich nach der Rechtsprechung des BVerwG die jeweils getroffene Abschnittsbildung inhaltlich rechtfertigen lassen. Die Bildung von Teilabschnitten muss das Ergebnis planerischer Abwägung sein und dem rechtsstaatlichen Abwägungsgebot genügen. Darüber hinaus bedarf der planfestgestellte Streckenabschnitt der eigenen Planrechtfertigung. Diese ist allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten Gesamtplanung zu sehen. Um zu vermeiden, dass durch eine nicht sachgerechte Abschnittsbildung ein Planungstorso entsteht, muss der jeweilige Teilabschnitt eine

insoweit selbständige Verkehrsfunktion besitzen. Mit dieser rechtlichen Bindung soll unter anderem gewährleistet werden, dass die Bildung von Teilabschnitten auch dann noch planerisch sinnvoll ist und bleibt, wenn sich die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögert oder schließlich ganz aufgegeben werden sollte (BVerwG, Urteil vom 19.05.1998 - 4 A 9/97, Rn. 52; Urteil vom 18.01.1999 - 4 CN 5/98, Rn. 19; Urteil vom 24.11.2010 - 9 A 13/09, Rn. 69 – zitiert nach Juris).

Weiterhin sind gewichtige Belange, die die Gesamtplanung im weiteren Streckenverlauf zu überwinden hätte, im Rahmen der Abwägung vorausschauend zu berücksichtigen. In der Planfeststellung für einen einzelnen Abschnitt sind aber die Auswirkungen auf nachfolgende Planabschnitte oder auf das Gesamtvorhaben noch nicht in allen Einzelheiten abschließend zu prüfen. Vielmehr reicht für die nachfolgenden Abschnitte die Prognose aus, dass der Verwirklichung des Gesamtvorhabens keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen. (ständige Rechtsprechung, vgl. zuletzt BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, juris, Rn. 32).

2. Rechtfertigung des beantragten Planungsabschnitts

Der vorliegende Abschnitt der A 20 ist ein zwingend notwendiger Bestandteil einer durchgängigen und leistungsfähigen Fernstraßenverbindung in West-Ost-Richtung im norddeutschen Raum. Er erstreckt sich von der Bundesstraße 206 westlich von Wittenborn bis zur Bundesautobahn A 7, wo als Bestandteil dieses Streckenabschnitts ein neues Autobahnkreuz A7/ A20 errichtet wird. Der Bau dieses Teilabschnittes wird dazu beitragen, die für die volle Verkehrswirksamkeit der A 20 notwendige Durchgängigkeit zu gewährleisten und damit dem Verkehr ein leistungsfähiges überregionales Straßenverkehrssystem zur Verfügung zu stellen. Im Besonderen dient der beantragte Streckenabschnitt zusätzlich der südlichen Umfahrung des Segeberger Forstes und damit der verkehrlichen Entlastung der B 206 und der anliegenden Ortschaften. Damit werden die mit dem Bundesfernstraßengesetz allgemein verfolgten (Planungs-)Ziele, die in § 1 FStrG mit seiner Definition der Bundesfernstraßen Ausdruck gefunden haben, namentlich die Steigerung der Leistungsfähigkeit des dem weiträumigen Verkehr dienenden Straßennetzes, erreicht. Im Übrigen wird hinsichtlich der Planrechtfertigung auf die Begründung zu Ziffer 5.0.1, Nr. 1 („Allgemeines und Notwendigkeit der Maßnahme –, Notwendigkeit/ Planrechtfertigung der Maßnahme“, dieses Beschlusses verwiesen.

Die Abgrenzung zum westlich angrenzenden Planungsabschnitt L 114 bis A 7 orientiert sich an der A 7. Für diese Trennlinie gibt es sachliche Gründe. Die A 7 ist die Hauptverkehrsachse in Nord-Süd-Richtung, an die der vorliegende Abschnitt zunächst anschließen soll. Dies ist unter verkehrlichen Gesichtspunkten sinnvoll, weil dadurch das Einfügen der östlichen Abschnitte in das vorhandene Netz ermöglicht wird. So betrachtet auch die Verkehrsprognose den Abschnitt West, der sich von der A 23 bis an die A 7 erstreckt.

Die Abgrenzung zum östlich angrenzenden Planungsabschnitt erfolgt südlich des Segeberger Forstes vor Wittenborn an der bestehenden B 206. Der Abschnitt bis zur B 206 bei Wittenborn dient der

Entlastung der heute zum Teil stark durch die B 206 belasteten und zerschnittenen Ortslagen entlang der bestehenden B 206 zwischen der A 7 und Wittenborn und zur Steigerung der Verkehrssicherheit in diesem Bereich. Hinsichtlich der Verkehrsprognose wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.0.5 („Verkehr“) verwiesen. Die Anbindung an die B 206 als klassifizierte Bundesstraße ist dabei nicht zu beanstanden. Zu einem späteren Zeitpunkt ist eine Verknüpfung mit dem Streckenabschnitt 3 „B 206 westlich Wittenborn bis B 206 westlich Weede“ im Rahmen eines Planänderungsverfahrens vorgesehen. Im Anschluss an die Umfahrung von Bad Segeberg entsteht dann eine durchgängige Verbindung zwischen den beiden wichtigsten Nord-Süd-Achsen A 7 und A 21.

Der Streckenabschnitt ist mit rd. 20 km ausreichend lang, um eine sachgerechte planerische Abwägung im Hinblick auf die Gesamtplanung vornehmen zu können. Es wird kein für einen größeren Bereich möglicher und bei gerechter Abwägung gebotener Interessenausgleich verhindert. Andererseits ist der Streckenabschnitt auch nicht zu lang gewählt. Das Gebiet zwischen der A 7 und Wittenborn weist eine relativ geringe Siedlungsdichte auf. Daher war es sinnvoll, das Gebiet als einen Abschnitt zu planen. Die Verknüpfung mit dem untergeordneten Straßennetz bei etwa der Hälfte der Strecke ist durch die Anschlussstelle L 79/ A 20 auf Höhe von Hartenholm und Struvenhütten sichergestellt.

3. Verkehrswirksamer Abschnitt

Der beantragte Teilabschnitt der A 20 von der B 206 westlich Wittenborn bis zur A 7 stellt in sich bereits eine selbstständige Maßnahme mit einem eigenen Verkehrswert dar (vgl. zu diesem Kriterium BVerwG, Urt. v. 07.03.1997 – 4 C 10.96, BVerwGE 104, 144, 152 f. m.w.N.). Es ist nicht zu erkennen, dass im Falle des Scheiterns der Gesamtplanung die Verwirklichung des Projekts nicht sinnvoll bliebe und lediglich einen Planungstorso darstellen würde. Die eigenständige Verkehrsbedeutung erlangt der Abschnitt im Westen durch die Integration des Autobahnkreuzes A 7/ A 20 (Teil B der Planunterlagen) südlich von Bad Bramstedt. Damit ist im Westen eine Anbindung an das in Nord-Süd-Richtung ausgerichtete Autobahnnetz gewährleistet.

Im Osten sieht die Gesamtplanung einen Anschluss an den Streckenabschnitt 3 „B 206 westlich Wittenborn bis B 206 westlich Weede“ vor, der sobald wie möglich umgesetzt werden soll. Im Rahmen des vorliegenden Verfahrens erfolgt zunächst eine Anbindung der A 20 an die B 206 westlich von Wittenborn. Dadurch werden die Verknüpfung mit dem Bundesfernstraßennetz und zugleich die selbstständige Verkehrsfunktion des beantragten Streckenabschnitts auch in einem möglichen Übergangszeitraum sichergestellt, falls der Abschnitt 3 und der vorliegende Abschnitt 4 nicht zeitgleich realisiert werden können. Die provisorische Anbindung des vorliegenden Streckenabschnitts an die B 206 ist erforderlich, weil der Planfeststellungsbeschluss für den Streckenabschnitt 3 vom Bundesverwaltungsgericht mit Urteilen vom 06.11.2013 (Az. 9 A 9.12 ff.) für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt wurde und der Durchführung eines ergänzenden Fehlerheilungsverfahrens bedarf. Nach Durchführung neuer fachlicher Untersuchungen zur Linienführung südlich von

Bad Segeberg und dem im Herbst 2015 durchgeführten Beteiligungsverfahren zur ergänzenden FFH-Alternativenprüfung geht die Planfeststellungsbehörde im Sinne einer vorausschauenden Beurteilung davon aus, dass es keine zumutbaren Trassenalternativen im Sinne von § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG zur planfestgestellten Linie im Streckenabschnitt 3 gibt. Insofern ist auch das Festhalten am Gelenkpunkt bei Wittenborn plausibel, wie auch das Bundesverwaltungsgericht bestätigt hat (BVerwG Urt. v. 28.04.2016 – 9 A 9.15, juris, Rn. 173). Der Anschluss an den vorliegenden Streckenabschnitt wird nach Abschluss des Fehlerheilungsverfahrens und der damit verbundenen Aufhebung der Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses vom 30.12.2012 (in der Fassung des Planänderungsbescheids vom 16.10.2013 und der in der mündlichen Verhandlung vom 22./23.10.2013 erklärten Ergänzungen) im Wege der Planänderung erfolgen. Die Gefahr der Entstehung eines Planungstorsos ist zu keinem Zeitpunkt gegeben.

Im Übrigen wird hinsichtlich der verkehrlichen Bedeutung dieses Abschnitts auf die Begründung zu Ziffer 5.0.5 („Verkehr“) dieses Beschlusses verwiesen.

4. Keine unüberwindlichen Hindernisse in anderen Abschnitten der A 20

Bedenken gegen die Abschnittsbildung bestehen auch nicht unter dem Gesichtspunkt rechtlich unüberwindlicher Hindernisse. Entsprechende Einwendungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht überzeugend. Dies gilt sowohl für die angebliche Unfinanzierbarkeit des Elbtunnels bei Glückstadt als auch hinsichtlich behaupteter naturschutzrechtlicher Hindernisse in benachbarten Abschnitten. Wegen des Grundsatzes der umfassenden Problembewältigung muss die Abschnittsbildung auf der Grundlage einer konzeptionellen Gesamtplanung ergehen. Der hier geplante 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, Urteil vom 12.08.2009, Az. 9 A 64/07, juris, Rn. 115). Dies ist nicht der Fall, und zwar unabhängig davon, ob einzelne Planfeststellungsbeschlüsse zu Abschnitten der A 20 beklagt sind oder nicht. Dass dem gesamtvorhaben der A 20 keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen, hat das Bundesverwaltungsgericht bereits in seinem Urteil vom 6. November 2013 – 9A 14.12 (BVerwGE 148, 373 Rn. 151) festgestellt und in seinem Urteil zur Elbtunnelquerung der A 20 (Abschnitt Schleswig-Holstein) vom 28. April 2016 – 9 A 9.15 (Juris, Rn. 45) noch einmal bestätigt.

Die Abschnitte der A 20 in Schleswig-Holstein befinden sich sämtlich 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.

Auch in den Niedersächsischen Anschlussabschnitten liegen keine unüberwindbaren Planungshindernisse vor. Die Nord-West-Umfahrung Hamburgs mit Elbquerung (Tunnel) zwischen Glückstadt und Drochtersen setzt die A 20 nach Niedersachsen hin fort. Hier trifft die A 20 bei Drochtersen (Landkreis Stade) auf die zurzeit in Bau und Planung befindliche Autobahn 26, die über Stade an die A 7 südlich von Hamburg anknüpft, und führt als sogenannte Küstenautobahn A 20 (früher A 22) über den Wesertunnel südlich von Bremerhaven weiter in Richtung Westerstede (A 28).

Für den Abschnitt der A 20 Elbquerung nördlich des Landernwegs bis zur Landesgrenze mit Schleswig-Holstein (Elbmitte) endete das Planfeststellungsverfahren mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 30. März 2015. Der Beschluss wurde beklagt. Am 10. November 2016 hat das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig die Klagen abgewiesen (BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15). Die Küstenautobahn A 20 ist in Niedersachsen in insgesamt sieben Planungsabschnitte unterteilt. In den Abschnitten 2 und 3 (Geschäftsbereich Oldenburg) sowie 4, 5 und 7 (Geschäftsbereich Stade) laufen die Entwurfsplanungen. Für den Abschnitt 6 ist das Planfeststellungsverfahren am 28. September 2012 eingeleitet worden, für den Abschnitt 1 am 26. Mai 2015.

Die A 26 ist von Drochtersen bis Hamburg (Anschluss an die A 7) in fünf Bauabschnitte aufgeteilt. Der 1. Bauabschnitt von Stade bis östlich Horneburg wurde am 23. Oktober 2008 für den Verkehr freigegeben. Im 2. und 3. Abschnitt laufen die Bauarbeiten, wobei der Teilabschnitt 2a am 28. November 2014 zunächst in Fahrtrichtung Stade, am 17. Juli 2015 auch in Fahrtrichtung Hamburg für den Verkehr freigegeben wurde. Insofern haben sich auch Einwendungen erledigt, die darauf abstellen, dass im 3. Bauabschnitt bei Rübke unüberwindbare Planungshindernisse vorlägen. Die Abschnitte 4 und 5 befinden sich in der Planfeststellung. Das Planfeststellungsverfahren für den 4. Abschnitt wurde am 6. September 2012 eingeleitet. 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, wurde das Planfeststellungsverfahren am 20. September 2010 eingeleitet.

Mit Schreiben vom 19.05.2014 hat die Planfeststellungsbehörde die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr um Klärung gebeten, ob in den niedersächsischen Abschnitten der A 20 unter Berücksichtigung des aktuellen Planungs- und Verfahrenstandes mögliche unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen. Dies hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr mit Schreiben vom 28.05.2014 verneint. Eine Vorausschau wurde hierbei auch hinsichtlich des Natura 2000-Gebietsschutzes (§ 34 BNatSchG), des Artenschutzrechts (§ 44 BNatSchG) sowie weiterer umweltrechtlicher Anforderungen vorgenommen. Im Ergebnis können danach für die im Umfeld der A 20 gelegenen europarechtlich geschützten Gebiete erhebliche Beeinträchtigungen nach gegenwärtigem Planungsstand weitestgehend ausgeschlossen, jedenfalls aber bewältigt wer-

den. Weitere erhebliche Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt in Niedersachsen zeichnen sich nach Stand der Vorplanung zwar ab, können aber ebenfalls bewältigt werden.

Die Planfeststellungsbehörde konnte demnach weder auf schleswig-holsteinischer Seite noch im weiteren Verlauf in Niedersachsen unüberwindbare Hindernisse ermitteln.

Finanzierbarkeit sämtlicher Abschnitte der A 20, einschließlich der Elbquerung

Das Bundesverwaltungsgericht hat mehrfach entschieden, dass die Art der Finanzierung weder Bestandteil der fachplanerischen Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG noch Regulationsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses ist (zuletzt: BVerwG, Urt. v. 28.04.2016 – 9 A 9.15, Juris, Rn. 58). Die Entscheidung des Bundes als Träger der Straßenbaulast für die Privatfinanzierung einer Bundesfernstraße (oder die Finanzierungsmöglichkeit durch die Erhebung von Mautgebühren u. ä.) ist ihrer Art nach eine finanz- und haushaltspolitische Entscheidung, die haushaltsrechtlichen Bindungen unterliegt. Das Haushaltsrecht begründet vornehmlich Bindungen für die mit der Haushalts- und Wirtschaftsführung sowie ihrer Kontrolle befassten Organe und Behörden des Staates. Das Haushaltsrecht entfaltet grundsätzlich keine materiellrechtliche Außenwirksamkeit zwischen Verwaltung und Bürger, die im Rahmen der den Fachplanungsbehörden überantworteten Planungsaufgaben zu beachten wäre. Es gibt also kein Abhängigkeitsverhältnis zwischen Haushaltsrecht und der straßenrechtlichen Fachplanung. Nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG sind bei der Planfeststellung „die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange“ im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Von dem Vorhaben „berührt“ werden vor allem die Belange, die inhaltlich einen bodenrechtlichen Bezug aufweisen. Die dabei nach den tatsächlichen Verhältnissen in die Abwägung einzustellenden öffentlichen und privaten Belange ergeben sich aus den Sachverhalten, auf die die Planung trifft. Haushaltsrechtliche Gesichtspunkte, die die Art und Weise der Vorhabenfinanzierung betreffen, fallen nicht darunter. Im Planfeststellungsbeschluss wird also nicht geregelt, auf welche Weise ein Straßenbauvorhaben zu finanzieren ist.

Um eine Aussage zu treffen, ob ein Bauvorhaben innerhalb eines bestimmten Zeitrahmens durchgeführt werden kann oder wegen mangelnder Finanzierbarkeit aufgegeben wird, wird auf § 17 c Nr. 1 FStrG zurückgegriffen. Danach tritt der Planfeststellungsbeschluss außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt seiner Unanfechtbarkeit begonnen wird; die Frist kann um höchstens fünf Jahre verlängert werden. Dieser Zeitrahmen kann auch auf das planungsrechtliche Vollzugshindernis der mangelnden Finanzierbarkeit des Vorhabens übertragen werden. Eine Planung, die nicht mit ihrer Realisierung innerhalb des Zeitrahmens rechnen kann, ist verfrüht und damit unzulässig.

Der Bau der A 20 in Schleswig-Holstein und ihre Weiterführung als Küstenautobahn in Niedersachsen, die als leistungsfähige Ost-West-Verbindung der Bewältigung der Verkehrssituation im norddeutschen Raum dient, ist im Bedarfsplan des Fernstraßenausbaugesetzes in der Dringlichkeitsstufe

des „vordringlichen Bedarfs“ ausgewiesen. Dies bedeutet, dass für diese Maßnahme für die Straßenbauverwaltung ein uneingeschränkter Planungsauftrag besteht. Nach dem Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) ist ihr Ausbau gegenüber anderen Vorhaben vorrangig. Die Bedarfsplanung ist auch ein Instrument der Finanzplanung, die haushaltsmäßige und zeitliche Prioritäten zum Ausdruck bringt und deshalb indizielle Bedeutung für die Finanzierbarkeit prioritärer Vorhaben besitzt. Mit der Einstufung in den „vordringlichen Bedarf“ wird daher nicht nur die Dringlichkeit der Planung, sondern auch die Vordringlichkeit der Finanzierung aller in den Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben unterstrichen. Dieser Umstand rechtfertigt die Prognose, dass auch die derzeit noch nicht in den aktuellen Straßenbauplan bzw. Investitionsrahmenplan aufgenommenen Abschnitte eines vordringlichen Vorhabens innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre finanziert werden können. Im Übrigen ist auch in der Vergangenheit kein Vorhaben, das in den vordringlichen Bedarf eingestellt war, an mangelnder Finanzierbarkeit gescheitert. Ergänzend wird auf die Ausführungen zu 5.0.2, Ziffer 20, verwiesen.

Entgegen anderslautender Einwendungen kann eine positive Finanzierungsprognose auch für den am 30.12.2014 planfestgestellten Teilabschnitt der A 20 Elbquerung (Landesgrenze Niedersachsen / Schleswig-Holstein bis B 431) gestellt werden. Der Abschnitt Elbquerung 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. Der Elbtunnel-Abschnitt ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ebenfalls im vordringlichen Bedarf ausgewiesen, weshalb die oben ausgeführten Grundsätze Gültigkeit besitzen. Dies hat das Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 6.11.2013, 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. Die Planfeststellungsbehörde sieht sich im hiesigen Planfeststellungsverfahren angesichts der differenzierten Ausführungen zur Tunnelfinanzierbarkeit im Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt Elbquerung (Landesgrenze Niedersachsen / Schleswig-Holstein bis B 431) vom 30.12.2014, Az. 404-553.32–A 20–02/12, S. 202 f., im Gegenteil ohne weiteres in der Lage, bzgl. der Finanzierbarkeit der Elbquerung ein vorläufiges positives Gesamturteil zu fällen. Im bezeichneten Beschluss wird ausgeführt, dass das „Ob“ der Finanzierung außer Frage stehe. Dies entspricht auch der Auffassung des Bundesverkehrsministeriums. In einem Schreiben an das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein vom 12.01.2016, das der Planfeststellungsbehörde vorliegt, bestätigt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, dass das Vorhaben Elbquerung unabhängig von der

vorrangig angestrebten Realisierung als ÖPP-Projekt auch aus konventionellen öffentlichen Mitteln finanziert werden würde. Sollte sich also zeigen, dass das F-Modell nicht wirtschaftlich ist, wird der Abschnitt der Elbquerung klassisch finanziert. Diese alternative Vorgehensweise hat das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung zur schleswig-holsteinischen Elbtunnelquerung vom 28. April 2016 – 9 A 9.15 (Juris, Rn. 59 f.) für ausreichend erachtet. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.1, Nr. 5 („Allgemeines und Notwendigkeit der Maßnahme – Finanzierung/ Unterfinanzierung der Maßnahme“), dieses Beschlusses wird verwiesen.

Keine unüberwindlichen naturschutzrechtlichen Hindernisse in anderen Abschnitten

Es bestehen auch keine unüberwindlichen naturschutzrechtlichen Hindernisse in anderen Planungsabschnitten der A 20.

Dies gilt insbesondere auch für das Habitatschutzrecht. Nach der gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erfährt die grundsätzliche Zulässigkeit der Abschnittsbildung durch das Habitatschutzrecht keine Einschränkung. Erforderlich, aber auch ausreichend ist eine Vorausschau auf nachfolgende Abschnitte nach Art eines vorläufigen positiven Gesamturteils. Die Prognose muss ergeben, dass nach summarischer Prüfung der Verwirklichung des Vorhabens auch im weiteren Verlauf keine von vornherein unüberwindlichen habitatschutzrechtlichen Hindernisse entgegenstehen (vgl. BVerwG, Urt. vom 12.03.2008 – 9 A 3.06, juris, Rn. 270 f.; Urt. vom 12.08.2009 – 9 A 64.07, juris, Rn. 115; Urt. vom 06.11.2013 - 9 A 14/12, juris, Rn. 151).

Keine erheblichen Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten

Erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten in westlich angrenzenden Folgeabschnitten der A 20 sind nach den Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten.

Hinsichtlich des schleswig-holsteinischen Abschnitts zur Elbquerung (Landesgrenze Niedersachsen / Schleswig-Holstein bis B 431) wird auf den Planfeststellungsbeschluss vom 30.12.2014, Az. 404-553.32–A 20–02/12, S. 369 ff., verwiesen. Dieser Beschluss wurde beklagt und vom Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt (BVerwG, Urt. v. 28.4.2016 – 9 A 9.15, Juris). Das BVerwG hat aber ausdrücklich festgestellt, dass der Planfeststellungsbeschluss den besonderen Anforderungen an den Schutz von FFH-Gebieten Rechnung trägt (BVerwG, a. a. O., Rn. 97 ff.). Mit Blick darauf werden Einwendungen, die sich auf die in jenem Abschnitt der A 20 gelegenen FFH-Gebiete (*FFH-Gebiet DE 2323-392 "Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen"*, *FFH-Gebiet DE 2222-321 "Wettersystem in der Kollmarer Marsch"* unter Berücksichtigung der Erweiterungskulisse P 2222-322) beziehen, zurückgewiesen.

Hinsichtlich des niedersächsischen Abschnitts zur Elbquerung (Landesgrenze Niedersachsen / Schleswig-Holstein bis Drochtersen) wird auf den Planfeststellungsbeschluss vom 30. März 2015, Az. 3320-31027 (A 20/A26-403), S. 90 ff., verwiesen. Die Klagen gegen diesen Beschluss wurden vom Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 10. November 2016 abgewiesen (BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15). In dem Urteil stellt das BVerwG auch die Vereinbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses mit den besonderen Anforderungen an den Schutz der FFH- und Europäischen Vogelschutzgebiete „Unternelbe“ fest (BVerwG, a. a. O., Rn. 62 ff.).

Der Planfeststellungsbehörde liegen seit Erlass der Urteile vom 28.4.2016 und vom 10.11.1026 keine neuen Erkenntnisse zu diesen Schutzgebieten vor, die eine andere Beurteilung rechtfertigen würden.

Auch gibt es für die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass, an der den einzelnen Fachgutachten zur FFH-Verträglichkeitsuntersuchung jeweils zugrunde gelegten Gebietskulisse, die den aktuellen Meldestand des Landes Schleswig-Holstein widerspiegelt, zu zweifeln. Soweit eingewendet wurde, dass die Gebietsabgrenzung einzelner in Folgeabschnitten der A 20 gelegener FFH-Gebiete nicht hinreichend erfolgt sei, ist dem ebenfalls entgegenzutreten. Die Gebietsabgrenzungen sind das Ergebnis fachbehördlicher Beurteilungen und im Rahmen eines formalisierten Verfahrens auf Vorschlag des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit an die Europäische Kommission gemeldet worden. Diese hat die Gebietsabgrenzungen bislang nicht in Frage gestellt, sondern die vorgeschlagenen Gebiete in der gemeldeten räumlichen Abgrenzung in die Kommissionsliste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung aufgenommen. In den einzelnen Planfeststellungsverfahren der A 20 haben die vorgelegten Fachgutachten die Gebietsabgrenzungen sämtlicher von der A 20 betroffenen FFH-Gebiete bestätigt. Diesen fachbehördlichen und gutachterlichen Einschätzungen schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Faktische Vogelschutzgebiete in nachfolgenden Streckenabschnitten

Die Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 2009/147/EG) verpflichtet die Mitgliedsstaaten, u.a. für die im Anhang I zur Vogelschutzrichtlinie aufgeführten Arten Schutzgebiete auszuweisen. Dazu sind die zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebiete auszuwählen. Nach Art. 4 Abs. 2 der Vogelschutzrichtlinie besteht auch für alle nicht im Anhang I aufgeführten, regelmäßigen Zugvogelarten die Verpflichtung hinsichtlich ihrer Vermehrungs-, Mauser- und Überwinterungsgebiete sowie der Rastplätze in ihren Wanderungsgebieten entsprechende Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Die Gebietsauswahl der zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebiete erfolgt in Schleswig-Holstein auf der Grundlage des „Konzepts zur Auswahl Besonderer Schutzgebiete gemäß Artikel 4 der EU-Vogelschutzrichtlinie in Schleswig-Holstein“. Dieses geht davon aus, dass für das Land Schleswig-Holstein für jede der in Betracht kommenden Arten des Anhang I der Vogelschutzrichtlinie zu-

nächst eine Liste mit fünf Gebieten bestimmt wird, in der die Art flächen- und zahlenmäßig am häufigsten vorkommt. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, ob es sich um ein Feuchtgebiet von internationaler Bedeutung entsprechend der Ramsar-Konvention handelt.

Die Gebietsmeldungen sind zwischenzeitlich abgeschlossen. Das zunächst gegen Deutschland angestregte Vertragsverletzungsverfahren wurde von der Kommission nach einer Anpassung der ausgewiesenen Flächen mit Beschluss vom 29.10.2009 eingestellt. Die Europäische Kommission hat somit mittlerweile auch die Gebietsausweisung in Schleswig-Holstein als ausreichend angesehen.

Das Bundesverwaltungsgericht und der EuGH haben vor Abschluss der Gebietsmeldungen angenommen, dass ein Gebiet als faktisches Vogelschutzgebiet dem Schutzregime der Vogelschutzrichtlinie unterfallen könne, wenn es aus fachlicher Sicht als Vogelschutzgebiet hätte ausgewiesen werden müssen. Der EuGH und das BVerwG haben dazu regelmäßig auf das Verzeichnis der "Important Bird Areas" (sog. IBA-Verzeichnis) Bezug genommen, welches ein Indiz für das Vorliegen eines Vogelschutzgebietes darstelle. Mit dem Abschluss des Meldeverfahrens und der Zustimmung der Kommission zu den gemeldeten Gebieten besteht eine tatsächliche Vermutung für die Richtigkeit der Gebietsauswahl und Gebietsabgrenzung. Diese Vermutung der Richtigkeit und Vollständigkeit wird nur dann erschüttert, wenn die Nichteinbeziehung bestimmter Gebiete in ein gemeldetes Vogelschutzgebiet auf sachwidrigen Erwägungen beruht (BVerwG, Urteil vom 27.03.2014 - 4 CN 3.13 -, Juris Rn. 20).

Die Vermutung der richtigen und vollständigen Gebietsabgrenzung führt zu erhöhten Anforderungen an die Darlegungslast für denjenigen, der behauptet, es liege ein faktisches Vogelschutzgebiet vor (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.03.2014 – 4 CN 3/13 -, juris, Rn. 24; Urt. v. 28.04.2016 – 9 A 9.15, juris, Rn. 124). Derjenige, der das Bestehen eines faktischen Vogelschutzgebietes behauptet, muss darlegen, dass es naturwissenschaftlich unvertretbar war, das Gebiet nicht nachzumelden und auszuweisen, bzw. dass die Entscheidung auf anderen sachwidrigen Erwägungen beruht. Es reicht nach der Rechtsprechung des BVerwG insbesondere nicht aus, sich auf eine isolierte Betrachtung des streitgegenständlichen Gebietes zu beschränken und die ornithologischen Beurteilungskriterien nicht auszuschöpfen, sondern nur einzelne Aspekte wie Bestandsdichte oder Stetigkeit hervorzuheben (BVerwG, Urteil vom 21.06.2006 – 9 A 28/05 -, juris Rn. 24). Vielmehr muss dargestellt werden, dass das streitgegenständliche Gebiet für das kohärente Netz an Vogelschutzgebieten in Europa nach Art. 4 Abs. 3 V-RL erforderlich ist und es zahlen- und flächenmäßig zu den geeignetsten Gebieten gehört. Zudem müssen alle ornithologischen Beurteilungskriterien geprüft und mit anderen Gebieten verglichen werden. Aufgrund dieses Vergleichs muss dargelegt werden, weswegen es sich bei dem streitgegenständlichen Gebiet um das geeignetste handelt. Solche relevanten ornithologischen Beurteilungskriterien sind die Seltenheit, die Empfindlichkeit und die Gefährdung einer Vogelart und ihre Erhaltungsperspektiven, sowie die Populationsdichte, die Artendiversität, die Größe der Biotopzusammenhänge und die Artgerechtigkeit des Habitats, das Entwicklungspotential und

die Netzverknüpfung eines bestimmten Gebietes (BVerwG, Urteil vom 14.11.2002 – 4 A 15/02 -, juris Rn. 27, 38). Je bedrohter, seltener und empfindlicher die Arten sind, desto größere Bedeutung ist dem Gebiet beizumessen, welches die für ihr Leben und ihre Fortpflanzung ausschlaggebenden physikalischen und biologischen Elemente aufweist. Nur Habitate, die unter Berücksichtigung dieser Maßstäbe für sich betrachtet in signifikanter Weise zur Arterhaltung beitragen, gehören zum Kreis der im i.S.d. Art. 4 Abs. 1 Satz 4 V-RL geeignetsten Gebiete (BVerwG, Urteil vom 21.06.2006 – 9 A 28/05 -, juris Rn. 20).

Soweit also der Einwand erhoben wurde, dass in nachfolgenden Streckenabschnitten so genannte faktische Vogelschutzgebiete vorlägen, in denen aus europarechtlichen Gründen keine erhebliche Beeinträchtigung durch Infrastrukturvorhaben erlaubt sei, wäre zunächst der Nachweis zu erbringen, dass die betreffenden Gebiete – unter den dargelegten erschwerten Voraussetzungen – tatsächlich die Qualität eines faktischen Vogelschutzgebietes aufweisen. Zudem müsste begründet dargelegt werden, dass durch das Vorhaben der A 20 erhebliche Beeinträchtigungen des betreffenden Gebietes hervorgerufen werden können. Beides haben die Einwender nicht getan. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde besteht kein vernünftiger Zweifel daran, dass die vom Land Schleswig-Holstein getroffene fachliche Gebietsauswahl fehlerfrei erfolgt und die nach Meldung an die EU-Kommission zugrunde zu legende Gebietskulisse nicht zu beanstanden ist. Dementsprechend bestehen seitens der EU-Kommission aktuell auch keine Forderungen nach weiteren Gebietsmeldungen.

Im Übrigen sind die von den Einwendern bislang nicht hinreichend substantiiert vorgetragenen Einwendungen hinsichtlich faktischer Vogelschutzgebiete bzw. fehlerhafter Gebietsabgrenzungen auch in der Sache falsch. Hierzu im Einzelnen:

Vogelschutzgebiet Untere Elbe bis Wedel

Von Einwenderseite wird geltend gemacht, dass das Vogelschutzgebiet DE 2323-401 „Untere Elbe bis Wedel“ unzureichend abgegrenzt sei: insbesondere sei ein relevantes Rastvogelgebiet für die Nonnengans unberücksichtigt geblieben, so dass insoweit ein faktisches Vogelschutzgebiet vorliege.

Dieser Vorwurf wird unter Verweis auf den Planfeststellungsbeschluss vom 30.12.2014, Az. 404-553.32–A 20–02/12, S. 370 ff., zum schleswig-holsteinischen Abschnitt zur Elbquerung (Landesgrenze Niedersachsen / Schleswig-Holstein bis B 431) und das dazu ergangene Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 28. April 2016 (Az. 9 A 9.15) sowie auf den Planfeststellungsbeschluss vom 30. März 2015, Az. 3320-31027 (A 20/A26-403), S. 101 ff., zum niedersächsischen Abschnitt zur Elbquerung (Landesgrenze Niedersachsen / Schleswig-Holstein bis Drochtersen) und das dazu ergangene Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. November 2016 (Az. 9 A 18.15) zurückgewiesen. Das BVerwG hat in beiden Urteilen ausdrücklich festgestellt, dass das Vorhaben (der Elbtunnelquerung) in Einklang mit der Vogelschutzrichtlinie steht (BVerwG, Urt. v. 28.4.2016 – 9

A 9.15, juris Rn. 121 ff.; Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, juris, Rn. 69 ff.). Auch die Gebietsabgrenzung wird vom Gericht nicht beanstandet. Der Planfeststellungsbehörde liegen seit Erlass der Urteile vom 28.4.2016 und vom 10.11.2016 keine neuen Erkenntnisse vor, die eine andere Beurteilung rechtfertigen würden.

Auch für weitere näher untersuchte Arten, wie die von einigen Einwendern ausdrücklich hervorgehobenen Arten Blässgans, Graugans, Sturmmöwe, Kiebitz, Zwergschwan, Singschwan, Kornweihe, Kampfläufer und Goldregenpfeifer, stellt das Gebiet kein faktisches Vogelschutzgebiet dar. Auch bei diesen Arten handelt es sich nicht um solche, für die die Ramsar-Kriterien erfüllt werden. Sie liegen ebenfalls nicht in einem Gebiet, das im Verzeichnis der „Important Bird Areas“ aufgenommen wurde. Zum Kiebitz (ebenfalls keine Anhang-I-Art) wird in den Faunistischen Untersuchungen 2014/2015 - Nachkartierungen zur Rast- und Zugvogelerfassung – vom Mai 2015 – Materialband, Ordner 1, Unterlage 08, der Planunterlagen zum Abschnitt B 431 bis A 23, S. 15 festgestellt, dass die Individuenzahlen dieses für den Raum typischen Wiesenvogels der feuchten Agrarflächen mit einem Maximum von rund 180 Individuen im Oktober 2014 sehr niedrig gewesen wäre. Anhaltspunkte für die Ausweisung eines gesonderten Vogelschutzgebietes für den Kiebitz bestehen daher nicht. Dieses Ergebnis bestätigt auch eine Nachfrage der Planfeststellungsbehörde an den Vorhabenträger vom März 2017. Entwicklungen, die eine andere Beurteilung erfordern, haben sich auch im Rahmen der Aufstellung der Planänderungsunterlagen nicht ergeben.

Kremper Marsch

Ebenfalls zurückzuweisen ist der zum Teil erhobene Einwand, die Kremper Marsch stelle ein faktisches Vogelschutzgebiet für den Wachtelkönig, den Eisvogel, den Kiebitz, die Kornweihe und die Wiesenweihe dar. Allein das Vorkommen des Wachtelkönigs und des Eisvogels führt nicht dazu, dass es sich bei dem relevanten Gebiet um eines der zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebiete für die relevante Art handelt. Die von Einwendern behaupteten Individuenzahlen des Wachtelkönigs, des Eisvogels, des Kiebitz und der Korn- und Wiesenweihe konnten bei den Bestandserhebungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt Krempermarsch (A 23 bei Hohenfelde bis B 431 bei Glückstadt), die der Planfeststellungsbehörde vorliegen, nicht bestätigt werden. Es wurden lediglich einzelne Exemplare nachgewiesen. Auf die Feststellungen im Bericht über die Faunistischen Untersuchungen 2014/2015 – Nachkartierungen zur Rast- und Zugvogelerfassung – vom Mai 2015 – Materialband der Planunterlagen zum Abschnitt B 431 bis A 23 – wird verwiesen. Eine Nachfrage der Planfeststellungsbehörde beim Vorhabenträger im März 2017 hat ergeben, dass sich auch keine anderen Erkenntnisse bei der Erarbeitung der Planänderungsunterlagen ergeben haben. Diese einzelnen Exemplare rechtfertigen nicht die Bewertung, dass das Gebiet eines der geeignetsten Gebiete für diese Arten darstelle. Für keine dieser Arten werden die Ramsar-Kriterien erreicht. Sie liegen zudem nicht in einem Gebiet, das im IBA-Verzeichnis aufgenommen wurde. Gleiches gilt für den Flussuferläufer. Die Kartierung 2010 (ÖKOPLAN) ergab, dass der Flussufer-

läufer den Status eines Durchzüglers hat. Es ist nichts dafür vorgetragen, dass sich die Kremper Marsch für den Flussuferläufer als nicht Anhang-I-Art als geeignetstes Rastgebiet darstellt, das besonders geschützt werden müsste.

Im Übrigen sei darauf hingewiesen, dass die genannten Arten bei der Ausweisung der Vogelschutzgebiete in Schleswig-Holstein berücksichtigt wurden.

Von einzelnen Einwendern wurde der Vorwurf erhoben, der Grund dafür, dass bei keiner der durchgeführten Bestandserhebungen die von Einwenderseite behaupteten Zahlen an Individuen bestätigt werden konnten, sei, dass die Bestandserhebung unzureichend und methodisch fehlerhaft erfolgte. Dieser Einwand ist zurückzuweisen. Die Methodik der Bestandserhebung wurde mit dem LLUR abgestimmt. Konkrete Einwendungen gegen die Methodik werden auch von Einwenderseite nicht geltend gemacht.

Hörner-Au-Niederung

Zurückzuweisen ist auch der von einigen Einwendern erhobene Einwand, der Planung stünden unüberwindliche Hindernisse entgegen, da im Abschnitt Westerhorn (Geestabschnitt zwischen der A 23 und L 114) die Trasse durch die Hörner-Au-Niederung verläuft, dieses Gebiet aber ein faktisches Vogelschutzgebiet für die Arten Weißstorch, Wachtelkönig, Sumpfohreule, Rohrweihe und den Zwergschwan darstelle. Die Einwender beschränken sich allein auf den Hinweis, dass ein faktisches Vogelschutzgebiet vorliegen könne, ohne darzulegen, ob es zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Gebietes komme. Auch ist dem Vortrag nicht zu entnehmen, wo und in welcher Ausdehnung ein solches Gebiet angenommen wird. Ein Anlass, dass das von den Einwendern erwähnte Gebiet in die Schutzkulisse zu integrieren sei, ist nicht erkennbar.

Möglichkeit der Gebietsausweisung und anschließenden Abweichungsentscheidung nach § 34 Abs. 3-5 BNatSchG

Unabhängig davon läge selbst, wenn man das Vorliegen eines oder mehrerer faktischer Vogelschutzgebiete und auch das Eintreten erheblicher Beeinträchtigungen derselben durch das Vorhaben der A 20 unterstellt, kein unüberwindliches Planungshindernis für den beantragten Teilabschnitt der A 20 vor. Denn bis zu einer Umsetzung des beantragten Planfeststellungsbeschlusses bliebe dem Vorhabenträger ausreichend Zeit, um gegebenenfalls das faktische Vogelschutzgebiet nach dem in § 32 BNatSchG geregelten Procedere an die europäische Kommission zu melden und nach nationalem Recht unter Schutz zu stellen. Gemäß Art. 7 der Richtlinie 92/43/EWG (sog. FFH-Richtlinie) treten mit der nationalen Unterschutzstellung die in der FFH-Richtlinie geregelten Verpflichtungen an die Stelle der Verpflichtungen aus der Richtlinie 2009/147/EG (Vogelschutzrichtlinie). Damit würden selbst in dem Fall, dass Projekte – wie der Bau der A 20 – erhebliche Beeinträchtigungen

eines solchen Gebietes hervorrufen, Abweichungsentscheidungen auf der Grundlage von § 34 Abs. 3 BNatSchG möglich. Gemäß § 17c Nr. 1 FStrG tritt der Planfeststellungsbeschluss erst außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt seiner Unanfechtbarkeit begonnen wurde. Nach Ablauf dieser Frist ist auf Antrag des Trägers des Vorhabens eine Verlängerung des Planfeststellungsbeschlusses um weitere fünf Jahre möglich. Es verbleibt dem Vorhabenträger also nach Abschluss möglicher Klageverfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss eine Frist von maximal 15 Jahren, um mit den Bauarbeiten für die A 20 in den betreffenden Abschnitten zu beginnen. Dieser Zeitraum würde ausreichen, um die vermeintlichen faktischen Vogelschutzgebiete gegenüber der Kommission zu benennen und sie nach nationalem Recht als Schutzgebiete auszuweisen.

Für das Gebiet der Hörner-Au-Niederung, durch das die derzeitige Planungstrasse des Nachbarabschnitts führen soll, und die eine nördliche Umfahrung von Westerhorn/Osterhorn/Brande-Hörnerkirchen darstellt, wurde bereits im Linienbestimmungsverfahren ein Vergleich mit einer Südostumfahrung der Ortslage vorgenommen. Im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens wurden beide Varianten als umsetzbar angesehen. Die nördliche Variante wurde aber im Ergebnis präferiert, weil die in den Vergleich eingestellte südöstliche Führung (Achsabschnitt b-2) aufgrund der dichten Streusiedlungsstruktur und der Zerschneidungseffekte zwischen den Ortslagen Bökel und Hörnerkirchen Nachteile beim Schutzgut Mensch aufwies. Zudem würden mit dieser Trassenführung die Randbereiche des LSG's „Klein Offenseth-Bokelsesser Moor“ tangiert. Die mit einer nordwestlichen Umfahrung des Siedlungsgebietes (Achsabschnitt b-1) zu erwartenden Auswirkungen auf das aus landschaftsökologischer Sicht ebenfalls bedeutsame Landschaftsschutzgebiet „Hörner Au-Niederung, Winselmoor“ wurden in der Gesamtschau aller Schutzgüter als weniger gravierend eingestuft.

Im Linienbestimmungsverfahren wurden mithin beide realisierbaren Varianten gegeneinander abgewogen. Sollte die Hörner-Au-Niederung tatsächlich ein Vogelschutzgebiet darstellen, könnte diese Abwägung ggf. anders ausfallen. Sollte sich im Rahmen der Prüfung herausstellen, dass die südöstliche Umfahrung von Westerhorn/Osterhorn/Brande-Hörnerkirchen eine zumutbare Alternative zur bisher präferierten Trasse darstellt, würde dies zwar zur Änderung der Trassenführung im Abschnitt zwischen der A 23 und der L 114 führen. Am Trassenverlauf im hiesigen Planungsabschnitt würde sich dadurch aber nichts ändern. Sowohl die nordwestliche als auch die südöstliche Umfahrung um Westerhorn/Osterhorn/Brande-Hörnerkirchen könnte an das im hiesigen Abschnitt geplante Autobahnkreuz anschließen. Die Planungsalternativen Achsabschnitt b-1 und Achsabschnitt b-2 treffen auf der Höhe des in diesem Beschluss geplanten Autobahnkreuzes zusammen.

Sofern sich die südöstliche Umfahrung von Westerhorn/Osterhorn/Brande-Hörnerkirchen nicht als zumutbare Alternative herausstellen sollte, bliebe es bei der bisherigen Plantrasse, da die Voraussetzungen des § 34 Abs. 3 BNatSchG gegeben wären.

Im Ergebnis besteht eine positive Gesamtprognose für die Realisierung des Gesamtvorhabens, selbst wenn eine alternative Trassenführung im angrenzenden Nachbarabschnitt gewählt würde.

Heilbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses der A 20, Abschnitt Bad Segeberg

Hinsichtlich des vorangehenden Abschnitts westlich Weede bis westlich Wittenborn (Südführung Bad Segeberg) hat das Bundesverwaltungsgericht den Planfeststellungsbeschluss vom 30.04.2012 auf die Klagen zweier anerkannter Naturschutzvereinigungen und einer Gemeinde für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt (BVerwG, Urteile v. 06.11.2013, Az. 9 A 9.12 und 9 A 14.12). Die vom Gericht insbesondere im Hinblick auf das FFH-Recht und das besondere Artenschutzrecht festgestellten Fehler sind indes heilbar und stellen insofern kein unüberwindliches Hindernis für die Planfeststellung dar. Dem Bundesverwaltungsgericht zufolge nötigten die vom Gericht aufgezeigten Fehler nicht zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses für den Streckenabschnitt westlich Weede bis westlich Wittenborn, weshalb es genügt habe, ihn für rechtswidrig und nichtvollziehbar zu erklären. Die in § 17e Abs. 6 Satz 2 FStrG getroffene Fehlerfolgenregelung finde nicht nur auf den Abwägungsmangel, sondern – entsprechend – auch auf Verstöße gegen Vorschriften strikten Rechts Anwendung, die wie die hier festgestellten Verstöße gegen die FFH-Richtlinie der Abwägung Schranken setzen. Die vom Gericht festgestellten Fehler seien nicht von solcher Art, dass sie die Planung von vornherein als Ganzes in Frage stellten. Vielmehr bestehe die konkrete Möglichkeit, dass die erforderlichen zusätzlichen Ermittlungen und Bewertungen in einem ergänzenden Verfahren nachgeholt werden (BVerwG, Urt. v. 06.11.2013 – 9 A 14.12, juris, Rn. 153). Damit geht das Gericht selbst von der Heilbarkeit und der Möglichkeit der Bestätigung der planfestgestellten Vorzugstrasse aus. Der Planfeststellungsbeschluss vom 30.04.2012 ist im Übrigen nach wie vor wirksam und kann daher in den Folgeabschnitten zugrunde gelegt werden.

Ein erster Teil des ergänzenden Verfahrens zur Heilung der vom BVerwG festgestellten Fehler bei der habitatschutzrechtlichen Alternativenprüfung in Bezug auf das FFH-Gebiet „Travetal“ wurde im August 2015 eingeleitet. Dieser hatte die Planung und habitatschutzrechtliche Untersuchung von durchgehenden Trassenführungen der A 20 im großräumigen und weiträumigen Bereich südlich von Bad Segeberg zum Inhalt, wobei auch eine Trassenvariante mit südlichem Versatz auf der A 21 einbezogen wurde. Die möglichen Varianten wurden in ihren verkehrlichen und ökologischen Wirkungen aus habitatschutzrechtlicher Sicht mit der Planfeststellungstrasse verglichen. Sie schneiden in der Gesamtbetrachtung alle, zum Teil deutlich schlechter ab. Zu den Untersuchungsergebnissen des Fehlerheilungsverfahrens Teil 1, die der Planfeststellungsbehörde vorliegen, wurden die erfolgreichen Kläger, die anerkannten Naturschutzvereinigungen und die betroffenen Behörden beteiligt. Auch nach den Erkenntnissen aus dem Beteiligungsverfahren existieren keine zumutbaren Alternativen zur planfestgestellten Trasse im Sinne von § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG, weshalb ein Abrü-

cken von der planfestgestellten Vorzugstrasse aus habitatschutzrechtlichen Gründen voraussichtlich nicht geboten sein wird.

Auch die weiteren vom BVerwG festgestellten habitatschutzrechtlichen und artenschutzrechtlichen Fehler können nach den bisherigen Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde im Rahmen eines zweiten Teils des ergänzenden Verfahrens geheilt werden. Das Bundesverwaltungsgericht hatte unter anderem beanstandet, dass die Fledermausuntersuchungen im vorliegenden Abschnitt nicht vollständig nach der Methodik des vom LBV-SH aufgestellten artenschutzrechtlichen Leitfadens durchgeführt wurden, insbesondere nicht im Umkreis von 2 km um die Kalkberghöhle. Der Vorhabenträger hat aufgrund des Gerichtsurteils im Zeitraum von März bis November 2014 zusätzliche Erhebungen zu Fledermauslebensräumen und -flugrouten durchgeführt. Diese bestätigen die bisherige worst-case-Abschätzung. Insofern sind nur geringfügige Änderungen am Fledermausschutzmaßnahmenkonzept erforderlich. Es ist davon auszugehen, dass nach Abschluss des Fehlerheilungsverfahrens Teil 2, in dessen Zuge auch ergänzende Untersuchungen zu Haselmauspopulationen entlang der Trasse durchgeführt werden, die vom Gericht festgestellten Mängel bei der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Segeberger Kalkberghöhlen“ sowie die artenschutzrechtlichen Mängel behoben sein werden und kein weiteres Hindernis für die Vollziehung der Planfeststellung des Streckenabschnitts westlich Weede bis westlich Wittenborn mehr darstellen.

Nach prognostischer Beurteilung wird auch die abschließende gesamtplanerische Abwägungsentscheidung über die Trassenführung die planfestgestellte Linienführung bestätigen. Vorbehaltlich der endgültigen Ergebnisse aus dem Fehlerheilungsverfahren ist davon auszugehen, dass somit zugleich der so genannte Gelenkpunkt westlich von Wittenborn und die Trassenführung im vorliegenden Streckenabschnitt 4 (B 206 bis A 7) unverändert bleiben. Die von einigen Einwendern gesehene Gefahr eines Planungstorsos infolge einer später notwendigen Verschiebung des Gelenkpunktes besteht nach den bisherigen Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde aller Voraussicht nach nicht. Dies entspricht der Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts, welches in seiner Entscheidung zum schleswig-holsteinischen Abschnitt der Elbtunnelquerung der A 20 das Festhalten am Gelenkpunkt bei Wittenborn auch vor Abschluss der Fehlerheilungsverfahren als plausibel bezeichnet hat (BVerwG, Urt. v. 28.04.2016 – 9 A 9.15, juris, Rn. 173).

Weitere Einzeleinwendungen:

1. *Gemeinsame Planfeststellung mit A7-Ausbau erforderlich wegen gesundheitsgefährdender Gesamtbelastungen – Planungsabhängigkeit zwischen A 7 und A 20*

Von einigen Einwendern wurde gefordert, dass eine einheitliche Planfeststellung für den Bau der A 20 und den Ausbau der A 7 im Bereich des geplanten Autobahnkreuzes A 20/A 7 ergehen müsse.

Dabei sei insbesondere eine einheitliche Betrachtung der Umweltauswirkungen (Gesamtbelastung) vorzunehmen.

Bei dem Ausbau der A 7 und dem Neubau der A 20 handelt sich um zwei selbstständige Vorhaben mit eigenständiger verkehrlicher Bedeutung, für deren Durchführung Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind. Die Vorhaben treffen nicht derart zusammen, dass für diese Vorhaben oder für Teile von ihnen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist (§ 145 Abs. 1 LVwG).

Die beiden Vorhaben treffen schon in zeitlicher Hinsicht nicht zusammen. Der letzte Planfeststellungsbeschluss für den sechsstreifigen Ausbau der A 7 erging im Frühjahr 2013. Hierzu wird auf den Planfeststellungsbeschluss vom 30.04.2013, Az.: StD-553.32-A 7 07/10, verwiesen. Alle Abschnitte sind rechtskräftig und zum Teil im Bau. Hinzuweisen ist darauf, dass der erste Spatenstich für den Beginn des Ausbaues der A 7 von Bordesholm bis Quickborn im Herbst 2014 erfolgte. Es besteht somit eine erhebliche zeitliche Lücke zwischen dem Ausbau der A 7 und dem Bau der A 20. Schon aus diesem Grund schied eine einheitliche Planfeststellung aus.

Eine einheitliche Planfeststellung beider Vorhaben war auch nicht aus Gründen eines gesteigerten Koordinationsbedarfs geboten. Ein solcher Fall liegt nur vor, wenn die selbstständigen Vorhaben oder die Teile von ihnen einen gesteigerten Koordinierungsbedarf auslösen und diesem auf keiner anderen Weise in angemessener Art und Weise Rechnung getragen werden kann. Ein gesteigerter Koordinierungsbedarf kann sich unter anderem aus einer räumlichen Überschneidung oder einer räumlichen Verdichtung der Vorhaben ergeben. Dies ist aber stets eine Frage des Einzelfalls und insbesondere dann nicht gegeben, wenn sich die Vorhaben nur geringfügig oder räumlich begrenzt berühren und an den Schnittstellen die planerischen Belange in der planerischen Abwägung angemessen berücksichtigt werden können. Die in § 145 Abs. 1 LVwG angeordnete Verfahrenskonzentration setzt einen nicht sinnvoll trennbaren Sachzusammenhang zwischen beiden Vorhaben voraus. Können hingegen planerisch erhebliche Belange des einen Verfahrens in dem anderen durch Verfahrensbeteiligung und durch Berücksichtigung im Rahmen planerischer Abwägung angemessen erfasst werden, so entfällt dieser Zusammenhang. Ein nur materielles Interesse an der planerischen Koordination verschiedener Belange rechtfertigt für sich nicht, Verfahren und Behördenzuständigkeit zu konzentrieren (vgl. zu dem gleichlautenden § 78 Abs. 1 VwVfG: BVerwG NVwZ 1993, 980, 982; NVwZ 1996, 389; NVwZ 1996, 901, 903; NVwZ 2004, 1500, 1501; NVwZ 2005, 813, 814). Das Autobahnkreuz zwischen der A 7 und der A 20 löst keinen gesteigerten Koordinierungsbedarf in diesem Sinne aus. Im Hinblick auf den Verlauf der beiden Verkehrswege und die Länge der Planungsabschnitte ist die Überschneidung der beiden Vorhaben nur punktuell. Der Ausbau der A 7 kann unabhängig von einem Neubau der A 20 erfolgen, weil alle für das Autobahnkreuz erforderlichen technischen Maßnahmen seitlich dieser Ausbaustrecke gebaut werden können. Der Ausbau der A 7 wird auch bei einer möglichen Nichtrealisierung des Neubaus der A 20 sowie zeitlich unabhängig vom geplanten Neubau der A 20 verwirklicht werden. Dabei soll der sechsstreifige

Ausbau der A 7 in allen Abschnitten zeitnah realisiert werden und der Abschnitt 4 wegen möglicher Verzögerungen bei der Planung der A 20 von der Realisierung nicht ausgenommen werden. Insofern wird durch einen früheren Ausbau der A 7 kein Präjudiz geschaffen, und die Planung zum Ausbau der A 7 stellt keinen Zwangspunkt für die geplante A 20 dar.

Sowohl die Planung des sechsstreifigen Ausbaus der A 7 als auch des Neubaus der A 20 wurde in der jeweils anderen Planung bzw. Planfeststellung berücksichtigt. Die Aspekte des Ausbaus der A 7 können und wurden in die planerische Abwägung der Planfeststellung des gegenständlichen Teilabschnitts der A 20 einbezogen und ihnen dabei angemessen Rechnung getragen. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass das Autobahnkreuz als Teil B Bestandteil der durch diesen Beschluss festgestellten Planfeststellungsunterlagen ist (siehe hierzu die Ausführungen zu 5.0.2 („Verfahrensrechtliche Fragen“), Nr. 15 („Teil A und Teil B ein Planungsabschnitt“), dieses Beschlusses). Die Planung der A 20 berücksichtigt die ausgebaute A 7 und die für den Ausbau prognostizierten Verkehrszahlen. Diese Verkehrszahlen sind in die Immissionsberechnungen (Lärm und Luftschadstoffe) für die A 20 eingeflossen. Darauf aufbauend wurden die Umweltauswirkungen der A 20 im Planfeststellungsabschnitt mit der ausgebauten A 7 als Vorbelastung ermittelt. Auf diese Weise werden die planerischen Belange des A 7-Ausbaus in der planerischen Abwägung der vorliegenden Planfeststellung der A 20 angemessen berücksichtigt. Die von den Einwendern geforderte kumulative Betrachtung der Lärmwirkungen der beiden selbstständigen Vorhaben ist nur in verfassungsrechtlich engen Grenzen geboten und insoweit auch erfolgt. Auf die Ziffern 5.0.6, Nr. 7 („Lärm – Gesamtlärmbetrachtung (Summenpegel) – enteignungsgleicher Eingriff“), sowie 5.0.17, Nr. 2.1 („UVP-fachliche Belange – Keine kumulative Betrachtung der A 20 und des A 7-Ausbaus bzgl. Immissionen entgegen UVP-Recht“), dieses Beschlusses wird verwiesen.

Eine gemeinsame Planfeststellung der beiden selbstständigen Vorhaben war auch nicht unter dem Aspekt der notwendigen Folgemaßnahme gemäß § 142 Abs. 1 LVwG geboten. Keines der Vorhaben ist durch das jeweils andere veranlasst, so dass keine notwendige Folgemaßnahme vorliegt.

Einwände, die darauf abzielen, ein einheitliches Planfeststellungsverfahren für beide Maßnahmen zu erlassen oder die Planung des Ausbaus der A 7 erst mit der der A 20 planfestzustellen, sind daher – unabhängig von dem bereits vorliegenden Planfeststellungsbeschluss für den 4. Streckenabschnitt der A 7 – zurückzuweisen.

2. Von den Einwendungsführern vorgetragene Planungshindernisse in anderen Abschnitten der A 20 sind in den Planunterlagen nicht gewürdigt worden

Wie die obigen Ausführungen unter 4 („Keine unüberwindlichen Hindernisse in anderen Abschnitten der A 20“) gezeigt haben, liegen unüberwindbare Planungshindernisse in anderen Abschnitten der A 20 nicht vor. Dies durfte der Vorhabenträger zu Recht seiner Planung zugrunde legen. Die

von den Einwendungsführern im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgetragene Bedenken hinsichtlich etwaiger unüberwindbarer Planungshindernisse hat die Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen, geprüft und im Rahmen dieses Beschlusses hinreichend gewürdigt.

3. Planung auf Ebene der Linienbestimmung beruht auf ungenügenden Gebietsmeldungen, daher werden Anschlussabschnitte an FFH-rechtlichen Anforderungen scheitern

Die FFH-Problematik wurde im Linienbestimmungsverfahren behandelt. Die zum Zeitpunkt der Linienbestimmung am 28. Juli 2005 gemeldeten Natura 2000-Gebiete wurden bei der Entscheidung über die Linie der A 20 nach aktuellem Meldestand berücksichtigt. Bei der Aufstellung der Linienbestimmungsunterlagen sowie zum Zeitpunkt der Linienbestimmung wurde folglich der jeweils aktuelle Stand der Umsetzung der FFH-Richtlinie in Schleswig-Holstein berücksichtigt. Die der Linienbestimmung zugrunde liegende Planung wurde auf der Ebene der Planfeststellung aktualisiert. Dies gilt auch hinsichtlich der Prüfung der FFH-Verträglichkeit, die insofern den jeweils aktuellen Stand der Gebietsmeldungen und Gebietskulisse zugrunde gelegt. Erweiterungen der Gebietskulisse aufgrund zwischenzeitlicher Gebietsmeldungen und Neuausweisungen von Natura-2000-Gebieten bedeuten dabei nicht automatisch, dass Autobahnabschnitte nunmehr an FFH-rechtlichen Anforderungen scheitern müssen. Auf die Ausführungen zu Ziffer 5.0.2, Nr. 1 („Verfahrensrechtliche Fragen – Linienbestimmungsverfahren“), wird verwiesen. Wie bereits oben unter 4 („Keine unüberwindlichen Hindernisse in anderen Abschnitten der A 20“) dargestellt, prognostizieren die zu den Folgeabschnitten der A 20 vorliegenden FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen keine erheblichen Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten. Im Übrigen stellen wegen der Möglichkeit von Abweichungsentscheidungen gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG selbst erhebliche Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten keine unüberwindbaren Hindernisse für die Autobahnplanung dar.

4. Keine Begründung für die Unterteilung des Abschnittes vom Anschluss der B 206 bis zur A 7 unmittelbar vor der A 7

Die Planfeststellungsunterlagen für die hier planfestzustellende Teilstrecke der A 20 umfassen den Teil A von der A 7 nordwestlich von Schmalfeld bis zur B 206 westlich von Wittenborn (Bau-km 16+100 bis Bau-km 35+776,347) und den Teil B – Autobahnkreuz A 20/ A 7 (Bau-km 14+200 bis 16+100). Beide Teile werden durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss einheitlich planfestgestellt. Auf die Ausführungen unter 5.0.2, Ziffer 15 („Verfahrensrechtliche Fragen – Teil A und Teil B ein Planungsabschnitt“) wird verwiesen.

5. Planfeststellungsbeschluss darf kein Baurecht für besonders problematische Bereiche im Segeberger Forst schaffen, so lange Anschlussabschnitt nicht vollziehbar ist

Die Abschnittsbildung wurde im Hinblick auf das ursprünglich vorgesehene östliche Ende des Abschnitts 4 im Segeberger Forst kritisiert. Es wurde eingewendet, dass der gegenständliche Planfeststellungsbeschluss kein Baurecht für den naturschutzfachlich besonders sensiblen Bereich im Segeberger Forst schaffen dürfe, so lange der östliche Anschlussabschnitt (bei Bad Segeberg) noch nicht vollziehbar sei.

Der Einwendung wurde Rechnung getragen. Im Rahmen der zweiten Planänderung wurde die Strecke im Segeberger Forst aus der Planfeststellung für den gegenständlichen Abschnitt 4 herausgenommen. Stattdessen erfolgt nunmehr eine provisorische Anbindung der A 20 an die B 206. Dadurch wird die Verkehrswirksamkeit des Abschnittes 4 sichergestellt. Die herausgenommene Strecke im Segeberger Forst soll im Wege der Planänderung dem östlichen Anschlussabschnitt bei Bad Segeberg zugeschlagen werden.

Zu 5.0.4: (Linienführung und Variantenwahl)

Die Wahl der planfestgestellten Trasse für die A 20 ist das Ergebnis eines mehrstufigen Planungsprozesses mit langjähriger Planungsgenese (siehe hierzu sogleich 1.). Im Rahmen einer umfangreichen Voruntersuchung zur Linienbestimmung wurden verschiedene Trassenvarianten in Erwägung gezogen und nach einer Vorauswahl ernsthaft in Betracht kommende Varianten im Hinblick auf ökologische, verkehrliche, wirtschaftliche und sonstige Belange in einem Variantenvergleich einander gegenüber gestellt (s. hierzu 2, *Variatenvergleich auf der Ebene der Linienbestimmung*). Auf der Ebene der Planfeststellung wurde der Variantenvergleich im Hinblick auf mittlerweile eingetretene tatsächliche Veränderungen und neue Erkenntnisse noch einmal aktualisiert (s. hierzu 4., *Aktualisierung des Variantenvergleichs auf der Ebene der Planfeststellung*).

1. Planungsgenese

Voruntersuchungen zur „Nord-West-Umfahrung Hamburg“

Die Fortsetzung der Ostseeautobahn A 20 von der A 11 bei Prenzlau (in Mecklenburg-Vorpommern) bis Lübeck wurde als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 10 bereits 1992 in den Bundesverkehrswegeplan als Projekt mit vordringlichem Bedarf aufgenommen. Mit Aufnahme der Planung für eine Fortführung der Ostseeautobahn über die A 1 bei Lübeck nach Westen und Süden mit dem Ziel, die Metropolregion Hamburg im Nordwesten zu umfahren, wurden zwei großräumige Streckenabschnitte betrachtet: Ein erster Abschnitt von Lübeck bis westlich Bad Segeberg und ein zweiter Abschnitt von westlich Bad Segeberg (A 21) bis zum Anschluss an die A 26 in Niedersachsen. Beide Abschnitte wurden unter dem Oberbegriff „Nord-West-Umfahrung Hamburg“ zusammengefasst.

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 mit der Planung Befassten 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 diesen 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“ (Machbarkeitsstudie VU A 20) – mit vier Hauptvarianten und drei Elbquerungsstellen durchgeführt 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 elf untersuchten Varianten im Wesentlichen zu denselben Auswirkungen im Hinblick auf den Streckenabschnitt 5 zwischen westlich Weede und westlich Bad Segeberg führen würden. Eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Streckenabschnitt 5 bei der großräumigen Variantenprüfung der Untersuchung zur Linienfindung A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg war daher nicht erforderlich.

Aufgrund der Größe des Untersuchungsraumes wurde im Rahmen der Voruntersuchung zur Linienfindung „Nord-West-Umfahrung Hamburg“ 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 erfolgten eine vertiefende Untersuchung, die Erstellung der Auswirkungsprognose und der Variantenvergleich. Sie wurde parallel zum Linienentwurf von 2000 bis 2002 erarbeitet.

Linienbestimmungsverfahren

Im Mai 2000 fanden die Scopingtermine in den Kreisen Steinburg, Pinneberg und Segeberg statt.

Im Mai 2002 hat die Landesregierung Schleswig-Holstein aufgrund der Voruntersuchung zur Linienfindung „Nord-West-Umfahrung Hamburg“ ihr Votum für die von ihr präferierte Linie abgege-

ben. 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.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten des Linienbestimmungsverfahrens wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.2 („Verfahrensrechtliche Fragen“) dieses Beschlusses verwiesen.

Planfeststellungsverfahren

Am 15. Juli 2009 wurde das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der antragsgegenständlichen Teilstrecke der A 20 – Nord-West-Umfahrung Hamburg „Teil A – A7 bis B 206 westlich Wittenborn und Teil B – Autobahnkreuz A7/ A20“ 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 24.07.2009 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 1. September 2009 bis zum 1. Oktober 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 19. November 2012 bis zum 19. Dezember 2012 öffentlich ausgelegt, die Planunterlagen des zweiten Planänderungsverfahrens vom 20. Oktober 2015 bis 20. November 2015. Im Rahmen eines dritten Planänderungsverfahrens erfolgte die Auslegung der geänderten Planunterlagen vom 21. September 2016 bis 21. Oktober 2016.

Die gemäß § 6 UVPG zur Prüfung erforderlichen Unterlagen bzw. Angaben wurden vom Vorhabenträger in Form des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) vorgelegt und es wurde eine allgemein verständliche, nicht technische Zusammenfassung der Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung erstellt (Anlage 1, Anhang 2 der Planfeststellungsunterlagen). 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 Wirkungsraum dieser Beeinträchtigungen bemessenen, abschnittsbezogenen Untersuchungsraum. 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 erfasst und nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde angemessen bewertet. Auf Ziffer 5.0.17 („UVP-fachliche Belange“) wird verwiesen. Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgte als Umweltrisikoprüfung. Wegen der dazu erforderlichen Arbeitsschritte wird auf den LBP verwiesen. Die angewandte Methodik ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Die vorgelegten Unterlagen sind inhaltlich nachvollziehbar und lassen weder logische Brüche noch Verstöße gegen anerkannte Gesetze erkennen. Die Planfeststellungsbehörde macht sich daher ihre Ergebnisse zu eigen.

Auf der Grundlage der Unterlagen nach § 6 UVPG wurde von der Planfeststellungsbehörde eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 11 UVPG erarbeitet. Auf ihrer Basis wurde von der Planfeststellungsbehörde eine Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG vorgenommen. Die durch § 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 wurde gemäß §§ 1, 12 UVPG in der Abwägung berücksichtigt. Auf Kapitel Zu 1.: b) (Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 11 und § 12 UVPG) wird verwiesen.

2. 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.

Entwicklung relativ konfliktarmer Korridore

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 ergaben sich drei Hauptkorridore von Westen kommend bis zur A 7, die östlich der A 7 bis Bad Segeberg im sog. Nordkorridor gebündelt werden. Die UVS Stufe I empfahl zudem, die südlich des Segeberger Staatsforstes gelegenen Offenlandbereiche als Alternative zu der Bündelung der Trasse mit der B 206 in den Nordkorridor für eine vertiefende Betrachtung einzubeziehen, um für das im Segeberger Forst gelegene und von einer A 20 potenziell betroffene NATURA 2000-Gebiet „Barker und Wittenborner Heide“ eine Alternativenprüfung durchführen zu können. Die Ortslage Struvenhütten bildet den südlichsten Punkt des Nordkorridors. Konfliktschwerpunkte im Nordkorridor sind die Gebiete des Segeberger Staatsforstes.

Der nordwestliche Korridor bis zur A 7 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, von hier aus erfolgt ein Versatz bis Bad Bramstedt. Der südliche Korridor beginnt bei Hetlingen, verläuft westlich von Pinnberg bis zur Querung mit der A 23 bei Ellerhoop über Hemdingen und Langeln bis zur A 7 bei Kaltenkirchen und im weiteren Verlauf ebenfalls mit einem Versatz über die A 7 bis Bad Bramstedt. Der Nordkorridor zwischen der 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

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 im Rahmen einer Grobanalyse ausgeschieden werden. Es wurde über einen Vorvergleich eine Vorauswahl getroffen, wobei jeweils die am wenigsten konfliktträchtige Führung zur Umfahrung von Siedlungsgebieten und landschaftsökologisch sensiblen Bereichen ermittelt wurde. Auch städtebauliche und agrarstrukturelle Aspekte in Niedersachsen wurden berücksichtigt. Im Ergebnis verblieben elf durchgängige Varianten. Davon verlaufen vier Varianten über die Elbquerungsstelle I bei Glückstadt, zwei über die Elbquerungsstelle II bei Pagensand / Seestermühle und fünf über die Elbquerungsstelle III bei Hetlingen, wovon zwei den Verbindungskorridor nutzen und drei über den südlichen Korridor in Richtung Pinneberg verlaufen.

Im Hinblick auf die Linienführung des gegenständlichen Abschnitts 4 der A 20 genügt an dieser Stelle eine Darstellung von Teilen des auf der Ebene der Linienbestimmung vorgenommenen Variantenvergleichs innerhalb des Nordwestkorridors (ausgehend von der Elbquerungsstelle I) und innerhalb des Nordkorridors (östlich der A 7 bis Bad Segeberg), da sämtliche Varianten des mittleren und des südlichen Korridors ausgehend von der Elbquerung (Elbquerungsstellen II und III) und nach einem Versatzstück auf der A 7 an demselben Gelenkpunkt, dem vorgesehenen Autobahnkreuz A 7/A 20 südöstlich von Bad Bramstedt, enden. Der auf der Ebene der Voruntersuchung vorgenommene Hauptvariantenvergleich zwischen den im nordwestlichen, mittleren und südlichen Korridor verlaufenden Trassenvarianten (I.10 bis III.34) braucht an dieser Stelle insofern nicht nachvollzogen zu werden. Diesbezüglich wird auf den Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt der A 20 von der Landesgrenze Niedersachsen/ Schleswig-Holstein bis zur B 431 (Elbquerung) vom 30.12.2014 verwiesen. Zudem wird auf die Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts zur Elbtunnelquerung der A 20 (Abschnitte Schleswig-Holstein und Niedersachsen) verwiesen. In beiden Entscheidungen hat das Gericht die Auswahlentscheidung für den nördlichen Elbquerungskorridor nicht beanstandet (BVerwG, Urt. v. 28.04.2016 – 9 A 9.15 A 20, juris, Rn. 168 ff.; Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, juris, Rn. 125 f.).

Die Linienführung des antragsgegenständlichen Abschnitts 4 der A 20 östlich der A 7 wird von den nachfolgend dargestellten Trassierungsvarianten im Nordwestkorridor und im Nordkorridor beeinflusst.

Nord-/ Südumfahrung Bad Bramstedts (Nordwestkorridor)

Bei dem Nordwestkorridor standen 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 Streusiedlungsbe- reich bei Hingstheide meiden, schneiden in der Voruntersuchung mit geringen Vorteilen ab. Für die Trassenführung im Abschnitt 4 ist lediglich der für die Umfahrung Bad Bramstedts durchgeführte Variantenvergleich von unmittelbarer Bedeutung. Eine ausführliche Betrachtung des Variantenver- gleichs enthält der Zusammenfassende Erläuterungsbericht der „Untersuchung zur Linienfindung“ für die A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg aus Oktober 2002 in Ziffer 2.1.8. Darüber hinaus ist der Variantenvergleich in Ziffer 5.2.1 der Allgemeinverständlichen Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG der „Untersuchung zur Linienfindung“ für die A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg aus Oktober 2002 dargestellt

Für die Führung der A 20 im Raum Bad Bramstedt bieten sich vier grundsätzliche Lösungen an: ei- ne Süd- oder Nordumgehung mit oder ohne zusätzlicher Ortsumgehung im Zuge der B 206. Die Va- riante 1 führt die A 20 im Süden Bad Bramstedts über den Achsabschnitt f mit dem Verzicht auf ei- ne Ortsumgehung im Norden der Stadt. Bei Variante 2 verläuft die A 20 entsprechend Variante 1 im Süden und sieht gleichzeitig die Ortsumgehung (als B 206 neu) im Norden vor. Die Variante 3 führt die A 20 im Norden über den Achsabschnitt c in Parallellage zur Ortsumgehung. Und die Variante 4 führt ebenfalls über den Achsabschnitt c, aber mit Integration der Ortsumgehung in die Autobahn. Zur Verdeutlichung der Lage der Achsabschnitte wird auf die Abbildung 1 („Varianten der Linien- bestimmung“) im Erläuterungsbericht verwiesen (S. 24 des Erläuterungsberichts, Anlage 1 der Plan- feststellungsunterlagen, Teil A). Hierzu ist anzumerken, dass die Ortsumgehung Bad Bramstedt mittlerweile unter Verkehr steht. Die Einwendung, dass eine Nordumfahrung Bad Bramstedts nicht geprüft wurde, ist vor dem Hintergrund des durchgeführten Variantenvergleichs somit zurückzuwei- sen.

Bei Variante 1 hätte die Autobahn die Verkehrsfunktion der nördlich gelegenen Ortsumgehung auf- grund der ungenügenden Verknüpfungspunkte der Ortsumgehung und der zu weit südlich gelegenen A 20 nicht mit übernehmen können. Somit wäre der Durchfahrtsverkehr auf der B 206 verblieben. Wegen mangelnder verkehrlicher Wirkungen und weil die Ortsumgehung bereits gebaut ist, wurde diese Variante nicht weiter verfolgt.

Bei Variante 2 stehen die beiden Straßen bezüglich ihrer Nutzer nicht in direkter Konkurrenz. Zwar nimmt die Autobahn in diesem Fall von der Ortsumgehung rund 2.000 Kfz/24h auf, doch auch mit dieser Entlastung bleibt die Ortsumgehung voll bauwürdig. Durchgeführte Berechnungen zeigen, dass bei Vorhandensein einer A 20 südlich von Bad Bramstedt die Ortsumgehung mit etwa bis zu 10.000 Kfz/24h belastet wäre. Aus verkehrlicher Sicht stellt Variante 2 eine zweckmäßige Lösung dar.

Variante 3, die parallele Führung einer Autobahn und einer Ortsumgehung im Norden von Bad Bramstedt, führt zu erheblichen ökologischen Konflikten. Durch deutlich voneinander abweichende Trassierungs- und Entwurfsparameter (z.B. Mindeststradien, Gradientenföhrung, planfreie Knotenpunkte) käme eine „echte“ Parallellage nur selten und auf kurzer Länge zu Stande. Die Konsequenz daraus wären kleinere oder größere verinselte Flächen, deren ökologischer, aber auch wirtschaftlicher Wert stark eingeschränkt wäre. Ein weiterer und noch gravierenderer Grund ist, dass im anschließenden Verlauf in Richtung Osten die A 20 das FFH-Gebiet „Osterautal“ queren muss. Die dort hervorgerufenen Beeinträchtigungen werden, auch bei entsprechenden technischen Vermeidungsmaßnahmen, von den Fachgutachtern als so erheblich eingeschätzt, dass eine Autobahnplanung hier als nicht vertretbar eingestuft wird. Insbesondere würde eine Talbrückenlösung die Lärmbeträchtigungen, die in Kumulation mit den Auswirkungen der A 7 zu der erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebiets föhren, nicht verhindern. Die Aussage, dass eine Autobahnplanung hier nicht vertretbar ist, gilt umso mehr, als es mit einer Föhrung im Süden von Bad Bramstedt eine angemessene Alternative gibt. Neben umweltbezogenen Gründen sprechen aber auch verkehrliche Gründe gegen Variante 3. Eine Autobahn im Norden zöge in erheblichem Maße Verkehr von der Ortsumgehung ab. Dies liegt daran, dass viele potenzielle Nutzer einer Ortsumgehung bereits im Vorfeld die A 20 befahren und im Raum Bad Bramstedt nicht extra die Autobahn verlassen wüorden, nur um über eine parallel verlaufende Ortsumgehung in Bad Bramstedt einzufahren. Von daher verliert bei einer Parallellage von A 20 und Ortsumgehung letztere wesentliche Teile ihrer verkehrlichen Funktion. Im Ergebnis wird die Variante 3 wegen der ökologischen Konflikte und mangels verkehrlicher Wirkung als ungeeignet eingestuft und nicht weiter verfolgt.

Aus Umweltsicht wäre die Variante 4, eine Integration der Ortsumgehung in die Autobahn, eine effektive Lösung, da sich ein Straöenneubau erübrigen wüorde. Auch aus verkehrlicher wäre eine solche Lösung akzeptabel. Sie bietet allerdings nur dann verkehrliche Vorteile, wenn im weiteren Verlauf der Autobahn die direkte Föhrung durch den Segeberger Forst gewählt wüorde. Die Entlastungseffekte für Bad Bramstedt wären vergleichbar mit einer getrennten Ortsumgehung. Variante 4 weist aber vergleichbare FFH-rechtlichen Probleme bei der Querung des Osterautals auf wie Variante 3. Hinzu kommt, dass die bereits gebaute Ortsumgehung im Zuge des A 20-Neubaus entsprechend umgerüstet werden müusste.

Auch in Bezug auf die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung durchgeföhrten Vorvergleiche liegen die Vorteile bei einer südlichen Föhrung der A 20. Zwar zeichnen sich bei beiden Umfahrungsmöglichkeiten erhebliche landschaftsökologische Konflikte ab: Bei einer nördlichen Umfahrung Bad Bramstedts wüorden 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 föhrt

durch einen großräumigen, unzerschnittenen, verkehrsarmen Raum mit intensiver landwirtschaftlicher Nutzung. Sie führt durch die floristische und faunistisch wertvolle Geestlandschaft von Lentförden (Schwerpunktbereich im Biotopverbundsystem mit Ohlauniederung als Hauptverbundachse). Vor diesem Hintergrund wurde in der Kurzfassung der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung zur A 20 aus Februar 1998 die Aussage getroffen, dass eine südliche Umfahrung Bad Bramstedts wegen des Kurgebietes und der großen Wald- und Niederungskomplexe von Ohlau und Schmalfelder Au „ausgeschlossen sei“ (S. 14, Verkehrswirtschaftliche Untersuchung zur A 20, Großräumige Umfahrung der Metropolregion Hamburg, Kurzfassung, Februar 1998, Gutachtergruppe A 20). Gleichzeitig wies die Gutachtergruppe aber auf die erheblichen Konflikte bei der Querung der Talräume von Osterau und Bramau bei einer nördlichen Trassenführung hin. Die im Nachgang zur verkehrswirtschaftlichen Untersuchung aus 1998 durchgeführte FFH-Verträglichkeitsprüfung hat ergeben, dass die Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets „Osterautal“ bei der nördlichen Führung als erheblich einzustufen sind. Die südliche Umfahrung liegt hingegen außerhalb des FFH-Gebiets DE 2024-391 „Mittlere Stör, Bramau und Bünzau“ und löst weder isoliert noch in Zusammenwirkung mit Drittprojekten erhebliche Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen dieses FFH-Gebiets aus (vgl. S. 73 und 77 der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung DE 2024-391 „Mittlere Stör, Bramau und Bünzau“, Kieler Institut für Landschaftsökologie, August 2014, Materialband, Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A). Daher steht mit der südlichen Umfahrung eine Alternative zur Verfügung, die aus rechtlichen Gründen zwingend zu wählen ist.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass Führungen der A 20 im Norden von Bad Bramstedt insbesondere wegen deren Problematik in Zusammenhang mit der Querung des FFH-Gebiets „Osterautal“ ausscheiden. Daher verbleibt als Alternative eine südliche Umfahrung Bad Bramstedts. Da die Südumfahrung die verkehrlichen Wirkungen einer nördlichen Ortsumgehung nicht mit übernehmen kann, bleibt die inzwischen realisierte Ortsumgehung weiterhin notwendig.

Linienführung im Bereich des Segeberger Forstes (Nordkorridor)

Im Rahmen der Entwicklung von Linienführungen im Bereich des Segeberger Forstes wurden zwei grundsätzliche Führungen diskutiert (vgl. Abb. 1 des Erläuterungsberichts, Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen). Variante 1 besteht aus den Abschnitten d und o und nimmt den Vorschlag aus der Machbarkeitsstudie VU A 20 auf, orientiert sich also an der Führung der B 206. Dabei liegt sie immer nördlich der B 206 und durchfährt auf längeren Abschnitten das Waldgebiet „Segeberger Forst“. Der Verknüpfungspunkt mit der A 7 liegt bei dieser Trassenführung nordöstlich von Bad Bramstedt, das im weiteren Verlauf nördlich umfahren wird. Variante 2, bestehend aus den Abschnitten p und q, umfährt dagegen den Segeberger Forst weiträumig im Süden auf der Linie Schmalfeld, Struvenhütten, Todesfelde und Bark. Der Verknüpfungspunkt mit der A 7 liegt dabei südöstlich von Bad Bramstedt, etwa in Höhe von Schmalfeld.

Zwischen der A 7 und Hartenholm wurden mehrere Übergänge (Abschnitte e und n) zwischen beiden Linien entwickelt und als Untervarianten der Varianten 1 und 2 mit betrachtet. Untervariante 1.1, bestehend aus den Abschnitten n und o, schwenkt auf Höhe von Hartenholm von der Führung nördlich der bestehenden B 206 zu einem Verknüpfungspunkt mit der A 7 südöstlich von Bad Bramstedt ab. Die Untervariante 2.1, bestehend aus den Abschnitten e und q, schwenkt südlich von Hasenmoor in Richtung Nordwesten ab zu einem Verknüpfungspunkt mit der A 7 nordöstlich von Bad Bramstedt.

Aus **Umweltsicht** ergeben sich insgesamt Vorteile für die Variante 2 trotz ihrer besonderen Problematik im Bereich Todesfelde – Bark. Der Segeberger Forst gehört zu einem der größten zusammenhängenden Waldgebiete in Schleswig-Holstein. Durch die zerschneidende B 206 weist er bereits erhebliche Vorbelastungen auf, die jedoch durch eine Bundesautobahn weit übertroffen würden. Dies betrifft die Wildwechsel, die anliegenden Ortslagen sowie potentiell erhebliche Beeinträchtigungen des NSG „Barker Heide“ und des EU-Vogelschutzgebiets DE 2026-401 „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 Agrarstruktur wäre ferner wesentlich stärker betroffen als bei einer zur B 206 parallel geführten Trasse. Insgesamt weist die südliche Umfahrung des Segeberger Forstes jedoch geringeres Konfliktpotenzial auf als Variante 1.

Im Einzelnen ergeben sich aus gutachterlicher Sicht hinsichtlich der betroffenen Schutzgüter folgende Unterschiede zwischen den verschiedenen Varianten:

Hinsichtlich des Schutzes des Wohnumfeldes von Menschen sind die Beeinträchtigungen von Todesfelde und Bark bei einem südlichen Verlauf (Varianten 2 und 2.1) etwas geringer einzuschätzen als die Beeinträchtigungen von Bockhorn und Schafhaus bei einem nördlichen Verlauf (Variante 1). Die nördliche Trassenführung führt zu starken Beeinträchtigungen der Ortslagen Bockhorn und Schafhaus und besonders auch Hasenmoor (u. a. Verlust von Siedlungsflächen, Verlärmung und Zerschneidung siedlungsnaher Freiräume). Die Variante 1.1 (n/o) ist aufgrund zusätzlicher Beeinträchtigungen von Hasenmoor insgesamt am ungünstigsten einzuschätzen.

Hinsichtlich des Schutzes der Erholungsräume für Menschen bestehen nur sehr geringe Unterschiede zwischen allen Varianten, mit leichten Vorteilen für die Variante 1.1.

Hinsichtlich des Schutzgutes Pflanzen sind im Hinblick auf ihre Anbindung an die A 7 die Varianten 2 und 1.1 am günstigsten, da sie südlich von Bad Bramstedt verlaufen und daher die ökologischen Schwerpunktbereiche Osterauniederung und Hasenmoor nicht beeinträchtigen. Insgesamt bestehen deutliche Vorteile für die Variante 2, da ein Verlauf durch den Segeberger Forst (Abschnitt

o) im Vergleich zu einer südlichen Umfahrung (Abschnitt q) mit höheren Verlusten und Betroffenheiten hochwertiger Biotoptypen und gesetzlich geschützter Biotope verbunden wäre. Die Kartierungen und die Eingriffsermittlung des LBP haben die Ergebnisse der UVS insoweit bestätigt.

Hinsichtlich des Schutzgutes Tieres schneidet ebenfalls die Variante 2 mit deutlichem Vorteil ab, weil sie als einzige Variante die beiden Konfliktschwerpunktbereiche „Osterau“ und „Segeberger Forst“ meidet. Es folgen die gleichrangigen Varianten 2.1 und 1.1 und auf dem letzten Platz mit deutlichen Nachteilen die Variante 1.

Auch hinsichtlich des Schutzgutes Boden weist die Variante 2 mit Ausnahme der Schadstoffbelastung und Versiegelung in allen Kriterien die geringsten Betroffenheiten und somit insgesamt deutliche Vorteile vor den übrigen Varianten auf. Es folgen die gleichrangigen Varianten 1 und 1.1 und auf dem letzten Platz mit deutlichen Nachteilen die Variante 2.1.

Hinsichtlich des Schutzgutes Wasser weisen die südlich verlaufenden Varianten hingegen Nachteile gegenüber den nördlichen Varianten auf. Bezüglich des Teilschutzgutes Grundwasser weist die Variante 1.1 hinsichtlich aller Kriterien deutliche Vorteile gegenüber den anderen Varianten auf, weil sie weitgehend einen Trassenverlauf in Niederungen und Moorbereichen meidet. Die südlich verlaufenden Varianten führen zu den höchsten Belastungen, auch bezüglich des Teilschutzgutes Oberflächengewässer, weil sie überdurchschnittlich viele Fließgewässer von besonderer Bedeutung beeinträchtigen.

Bezüglich des Schutzgutes Landschaft ergeben sich deutliche Vorteile für die nördlich verlaufenden Varianten. Dies folgt aus der geringeren Überprägung der Landschaft durch Verlauf mit Sichtverschattung im Segeberger Forst sowie geringerer Beeinträchtigung durch Zerschneidung von Landschaftsräumen. Hierbei sind insbesondere die historische Knicklandschaft und der unzerschnittene Raum bei Todesfelde zu berücksichtigen, die im Zuge der Variante 2 teilweise stark beeinträchtigt würde.

Schließlich werden durch die nördlichen Varianten deutlich weniger archäologische Denkmäler und Kulturlandschaften beeinträchtigt als durch die südlichen Varianten, so dass sie insgesamt einen deutlichen Vorteil bezüglich des Schutzgutes Kultur- und sonstige Schutzgüter aufweisen.

Insgesamt weist die südliche Umfahrung des Segeberger Forstes aus Umweltsicht das geringere Konfliktpotenzial als die nördlichen Varianten auf. Ausschlaggebend sind die geringere Betroffenheit von Wohn- und Wohnumfeldbereichen, hochwertiger faunistischer Lebensräume sowie die geringere Betroffenheit naturschutzrechtlich ausgewiesener Schutzgebiete und hochwertiger Biotopstrukturen. Insbesondere vermeidet die Variante 2 Beeinträchtigungen des EU-Vogelschutzgebietes „Barker und Wittenborner Heide“ vollständig. Während die Vorteile aus Umweltsicht für Variante

2 über weite Strecken nur leicht ausfallen, ergibt sich im direkten Vergleich der Verknüpfungen mit der A 7 ein eindeutiger Vorteil der Variante 2. Ein Autobahnkreuz bzw. -dreieck in Höhe von Schmalfeld wird von den Umweltgutachtern als klar verträglicher eingeschätzt als im Bereich des Osterautals. Bei einer nördlichen Anbindung der A 7 im Zuge der Varianten 1 und 2.1 wäre dies verbunden mit Auswirkungen auf die als Wiesenvogellebensraum bedeutsame Grünlandniederung südlich des Hasenmoores sowie erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets „Osterautal“ (s. hierzu bereits ausführlich oben). Die mit der südlichen Anbindung verbundenen Auswirkungen einer Querung der Schmalfelder Au sind weniger konfliktträchtig, da eine geplante Talraumbücke anlagebedingte Eingriffe im Niederungsbereich ausschließen könnte. Für die Variante 2 und zugleich gegen die Varianten 1 und 1.1 spricht ferner, dass sie Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes „Barker und Wittenborner Heide“ (DE 2026-401) gänzlich vermeidet. Aus Sicht des Vogelschutzes ist daher der südlichen Umfahrung des Segeberger Forstes in diesem Bereich der Vorzug zu geben.

Auch aus **städtebaulicher Sicht** wird Variante 2 favorisiert, da sie insgesamt geringere Beeinträchtigungen als die Variante 1 verursacht. Hinsichtlich der Wohnbauflächenentwicklung bzw. Siedlungsentwicklung weisen die beiden Südvarianten 2 und 2.1 eine niedrigere Beeinträchtigung als die Nordvarianten 1 und 1.1 auf. Die Varianten 1 und 1.1 weisen erkennbare Beeinträchtigungen der Hof- bzw. Streusiedlungsstrukturen und Beeinträchtigungen von Außenbereichsstreusiedlungen auf, wogegen die Varianten 2 und 2.1 gravierende Beeinträchtigungen bei der Hof- und Streusiedlungsstruktur und der Unterbrechung der bandartigen Hofstrukturen aufweisen und daher schlechter zu bewerten sind. Bei Variante 1 (und Variante 1.1) treten wegen ihrer dichten Lage zu den Ortslagen (z. B. Hasenmoor, Fuhlenrue, Bockhorn, Schafhaus) auf ihrer ganzen Länge immer wieder erhebliche städtebauliche und sozio-kulturelle Konflikte auf. Von Beeinträchtigungen sind zwar auch die Varianten 2 und 2.1 nicht frei, hier konzentrieren sich die Konflikte jedoch auf den Raum Todesfelde – Bark und haben damit eine geringere räumliche Ausbreitung.

In **verkehrlicher Hinsicht** sind die Varianten 1 und 2 gleichwertig. Lediglich in Bezug auf die Anbindung von Bad Bramstedt weist Variante 1 eine etwas höhere Verkehrswirksamkeit auf. Die Variante 2.1 kann hingegen eine angemessene Verbindungsqualität nicht erreichen. Ein Abschwenken von der B 206 orientierten Linie auf eine Linie, die den Segeberger Forst umfährt, führte bei einer nördlichen Umfahrung Bad Bramstedts zu einer deutlichen Reduzierung der Verkehrswirksamkeit der A 20 im gesamten Abschnitt zwischen der A 7 und Segeberg. Dies wäre unter anderem der deutlich längeren Strecke geschuldet, die den Verkehr veranlasste, die B 206 anstelle der A 20 zu nutzen. Die Variante 2.1 verfehlt die wichtigen verkehrlichen Planungsziele einer „möglichst gestreckten Linienführung, um unerwünschte Mehrwege und kurze Fahrzeiten zu erreichen“, der „Minimierung der Fahrzeiten und Transportkosten“ sowie der „grundsätzlichen Entlastung der B 206“. Auch die Variante 1.1 bewirkt keine grundsätzliche Entlastung der B 206 und verfehlt damit ein selbstständiges Planungsziel. Dies folgt daraus, dass der Verkehr westlich von Bad Segeberg kommend

(Westküstenverkehr aus Richtung Itzehoe) aufgrund der längeren Verbindungskorridore nicht bereits auf Höhe von Bad Bramstedt oder der A 7 auf die A 20, sondern eher weiter über die B 206 Richtung Bad Segeberg fahren würde, um dann an der Anschlussstelle L 79 im Segeberger Forst auf die A 20 zu wechseln.

Eine Führung gemäß Variante 1 ist aus Sicht der **Agrarstruktur** vorteilhaft, weil landwirtschaftliche Flächen, anders als bei Variante 2, kaum betroffen sind. Allerdings bleiben bei dieser Einschätzung negative Wirkungen auf die Forstwirtschaft unberücksichtigt. Stellt man diese Wirkungen mit ein, ergibt sich zwischen den Varianten 1 und 2 kein nennenswerter Unterschied. Die Untervarianten 1.1 und 2.1 rufen aufgrund ihrer größeren Länge stärkere agrarstrukturelle Betroffenheiten im Übergangsbereich hervor, so dass sie gegenüber den Hauptvarianten in dieser Hinsicht als schlechter zu beurteilen sind.

Aus Sicht der **Raumordnung** ergibt sich keine Präferenzlinie. Dazu liegen beide Linien zu dicht beieinander, um substantielle Unterschiede zu erzeugen.

Auch unter entwurfstechnischen Aspekten sind beide Linienführungen als gleichwertig zu beurteilen, zumal ihre Baukosten ähnlich hoch sind, wobei die Variante 2 ca. 8 Mio. € günstiger als Variante 1 ist.

Die **abschließende Entscheidung**, die südliche Umfahrung des Segeberger Forstes (Variante 2) in das weitere Verfahren als Vorzugsvariante einzustellen, bezieht die Problematik der Querung des FFH-Gebietes Osterautal im Zuge der Nordumfahrung Bad Bramstedts mit ein. Da eine verträgliche Querung des FFH-Gebietes praktisch nicht möglich ist, wäre auch eine nördliche Umfahrung Bad Bramstedts aus FFH-rechtlichen Gründen unzulässig. Damit scheidet die Varianten 1 und 2.1 bereits aus umweltrechtlichen Gründen aus. Verzichtete man im Verlauf der Variante 1 nach Durchquerung des Segeberger Forstes aber auf die Nordumfahrung Bad Bramstedts, entfielen zugleich die verkehrlichen Vorteile der Variante 1, die nur bei einer konsequent nördlichen Führung der A 20 in Bezug auf die Anbindung Bad Bramstedts zum Tragen kämen. Zudem wäre bei einer Anbindung an die A 7 südlich von Bad Bramstedt ein erheblich umwegiger Versatz auf der A 7 nach Süden erforderlich. Dieser Versatz könnte zwar theoretisch durch einen Übergang auf die Variante 2 über den Abschnitt n vermieden werden (Variante 1.1). Die Variante 1.1 stellt aber aus verkehrlichen Gründen keine geeignete Alternative dar, da sie den westlich von Bad Bramstedt kommenden Verkehr voraussichtlich erst zu spät auf die A 20 umleiten würde und daher das selbständige Planungsziel der grundsätzlichen Entlastung der B 206 verfehlt. Dazu kommen erhebliche negative Wirkungen der Variante 1.1 im Bereich Umwelt (Schutzgut Mensch, Wohnen) und Städtebau, weil aufgrund der Trassenführung im Abschnitt n zusätzlich die Gemeinde Hasenmoor beeinträchtigt wird. Nachteile der Variante 1.1. im Vergleich zur Variante 2 ergeben sich auch im Zusammenhang mit der Querung des Segeberger Forstes und den damit verbundenen Beeinträchtigungen des EU-

Vogelschutzgebiets „Barker und Wittenborner Heide“, die Variante 2 vollständig vermeidet. Auch aus städtebaulicher Sicht ist die Variante 2 zu bevorzugen. So verblieben der Variante 1 (und Variante 1.1) letztlich nur noch Vorteile aus agrarstruktureller Sicht, die aber als weniger entscheidungsrelevant eingeschätzt werden als ihre nachteiligen Wirkungen im Bereich Umwelt und Städtebau.

In der Summe aller Wirkungen ergeben sich deutliche Vorteile für die Variante 2, die deshalb auch in das weitere Verfahren als Vorzugsvariante eingestellt wurde.

Nullvariante

In der Regel wird im Rahmen der Linienfindung auch eine sogenannte Nullvariante mit untersucht. Unter Nullvariante versteht man den Verzicht auf die eigentliche Maßnahme, also im Fall der Nord-West-Umfahrung Hamburgs den Neubau der A 20 zwischen der Landesgrenze zu Niedersachsen und dem östlichen Anschlusspunkt westlich von Bad Segeberg und bezogen auf den Antragsgegenstand dieses Verfahrens den Verzicht auf den Neubau des Abschnitts 4 zwischen der A 7 und der B 206 westlich von Bad Segeberg. Vorteile einer Nullvariante gibt es bezüglich der Kosten; die Nullvariante ist hinsichtlich der Investitionskosten praktisch zum „Nulltarif“ zu bekommen.

In vorliegendem Fall wurde auf die explizite Betrachtung der Nullvariante auf der Ebene der Linienfindung verzichtet. Die explizite Mitbetrachtung der Nullvariante ist immer dann erforderlich, wenn sie eine realistische Alternative zur Planungsmaßnahme darstellt. Die Nullvariante stellt aber keine Alternative im Rechtssinne dar, wenn wesentliche Planungsziele sich nur erreichen lassen, wenn das Vorhaben verwirklicht wird (BVerwG, Beschl. v. 01.04.2009 - 4 B 61.08, juris, Rn. 62). Hinsichtlich der A 20 hätte die Nullvariante eine vollständige Planungszielverfehlung zur Folge. 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, die diese Anforderungen abdecken kann, gibt es im untersuchten Streckenabschnitt nicht. Bei einem Verzicht auf das Vorhaben könnten auch die verkehrlichen Ziele einer durchgängigen transeuropäischen Autobahn nicht erreicht werden. Damit verlöre die A 20, insbesondere westlich der A 7, an Attraktivität, mit der Folge, dass die Verkehrsteilnehmer sich großräumig andere Wege suchen würden. Die verkehrliche Wirkung der A 20 würde durch das fehlende Teilstück (Nord-West-Umfahrung Hamburg) insgesamt geschmälert.

Die Nullvariante ist auch hinsichtlich ihrer regionalen Verkehrswirksamkeit gegenüber einer eigenständig geführten Autobahn wesentlich schlechter einzustufen. Dies spiegeln unter anderem die nur geringfügig höheren verkehrlichen Belastungen auf der B 206 gegenüber dem Bezugsfall wider. Ei-

ne bündelnde Wirkung, wie sie eine Autobahn hat, fehlt vollständig. Dadurch kann es auch zu keinen Entlastungen im angrenzenden Straßennetz kommen. Die bereits heute vorhandenen Beeinträchtigungen in den Ortsdurchfahrten blieben weiterhin bestehen. Insgesamt betrachtet führt der Verzicht auf das Teilstück der A 20 zwischen der A 7 und Bad Segeberg zu keiner verbesserten regionalen Verkehrssituation. Dies sollte aber gerade durch den Autobahnneubau mit erreicht werden. Die Verkehrswirksamkeit der A 20 minderte sich durch das fehlende Teilstück deutlich.

In den Abwägungsbereichen Umwelt und Städtebau wurde eine durchgängige Nullvariante deshalb nicht explizit betrachtet. Allerdings wurden in der UVS die zu erwartenden Be- und Entlastungseffekte zusammenfassend unter Zugrundelegung der sogenannten Nullvariante ermittelt.

Dagegen bezieht die Verkehrsuntersuchung die Nullvariante direkt mit ein. Die Nullvariante, die identisch mit dem Bezugsfall ist, bildet den Vergleichsfall für alle Varianten. Auf die Abwägungsbereiche Raumordnung und Agrarstruktur lassen sich leicht qualitative Aussagen zur Nullvariante ableiten. Dabei gilt generell, dass im Abwägungsbereich Raumordnung bei allen untersuchten Varianten verglichen mit der Nullvariante positive Effekte entstehen, während im Bereich Agrarstruktur allein durch die zusätzliche Flächeninanspruchnahme grundsätzlich negative Wirkungen auftreten.

Da die Nullvariante jedoch, wie oben dargestellt, 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.

Im Übrigen darf die Nullvariante 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 die Nord-West-Umfahrung Hamburgs und den vorliegenden Streckenabschnitt der A 20 wurde durch eine grundlegende Verkehrsuntersuchung, die mehrfach aktualisiert worden ist, verlässlich prognostiziert (s. hierzu im Einzelnen die Begründung zu 5.0.5 („Verkehr“) des Beschlusses). 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 in Betracht gezogen. Bei dieser Variante verbleibt die B 206 im heutigen Zustand und zusätzlich werden zweistreifige Ortsumgehungen vorgesehen. Diese Variante würde zwar die Situation in der Ortsdurchfahrt selbst ver-

bessern, an den Ortsrändern aber zu neuen Belastungen führen. Es käme auch hier zu keinen Entlastungen im angrenzenden Straßennetz. Vorteile liegen allein bei den Kosten.

Die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität einer Ortsumgehung ist in keiner Weise mit der einer Autobahn vergleichbar. Durch das fehlende Teilstück der A 20 würde aufgrund der deutlich längeren Fahrtzeiten die gesamte verkehrliche Wirkung der A 20 geschmälert. Auch die Null-Plus-Variante führt zu keiner verbesserten Verkehrssituation und ist daher zu Recht ausgeschieden worden.

Ausbauvarianten

Grundsätzlich sind neben der Untersuchung der Nullvarianten auch Ausbauvarianten in Betracht zu ziehen. Dies ist aufgrund der fehlenden parallelen Verkehrsachsen nicht in allen Abschnitten der A 20 durchführbar. Für den Abschnitt zwischen der A 7 bis westlich Bad Segeberg wurde allerdings geprüft, ob es nicht möglich wäre, die bestehende B 206 zur Autobahn auszubauen, gegebenenfalls mit einem kleineren Querschnitt als in einer Neubauvariante, z.B. durch Verzicht auf Standstreifen.

Die nicht autobahngerechte Linien- und Gradientenführung der bestehenden B 206 widerspricht jedoch einem Ausbau zur Autobahn. Überdies wäre auch wegen fehlender Flächen ein Eingriff in bestehende Bebauung unvermeidbar. Da eine Autobahn immer anbaufrei ist, würde zudem eine Erschließung der an der B 206 liegenden Grundstücke und Gebäude nicht ohne weiteres möglich sein. Aus diesem Grund 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 war 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 würde dann ein kompletter Neubau der Autobahn erforderlich. Durch diese Variante entstünde wegen des mehrmaligen Aus- und Einschwenkens eine sehr bewegte Streckenführung. Eine vollständige Neutrassierung (außerhalb der heutigen B 206) würde in dem Abschnitt zwischen A 7 und Wittenborn auf ca. 50 % der Strecke erforderlich. Aber auch die übrigen Streckenabschnitte müssten hinsichtlich ihrer Lage- und/oder Höhenführung angepasst werden. Es wurde deutlich, dass die Aus- und Neubauvariante durchgängig neu gebaut werden müsste. 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, die nach ihrer Stre-

ckencharakteristik sogar eine günstigere Führung ermöglicht. Im Gegenteil, die vielen Zwangspunkte würden sich kostensteigernd bemerkbar machen. Hinzu kommt auch, dass in einem nennenswerten Umfang (ca. 5 km) neue Wege oder Straßen zur Erschließung von Grundstücken gebaut werden müssten. Die Verbindung zwischen den Ortslagen längs der B 206 könnte künftig für den regionalen und den zwischengemeindlichen Verkehr nicht mehr oder nur noch sehr eingeschränkt genutzt werden. Dies wäre insbesondere für den nicht motorisierten Verkehr sehr nachteilig. Die Ortslage Hartenholm würde mit zusätzlichem Verkehr belastet. Da die Autobahn nur planfreie Knotenpunkte zulässt, würden mindestens zwölf Kreuzungsbauwerke erforderlich, die nicht nur kostensteigernd sind, sondern auch wegen ihrer Höhe und der notwendigen Rampenstrecken aus Sicht des Landschaftsbildes störend wirkten. Die teilweise sehr dichte Führung der A 20 am Ortsrand erforderte umfangreichen Lärmschutz, der unter anderem die Sichtbeziehungen stark reduzierte. Eine von den Ortslagen weiter abgerückte Führung bedeutete ein früheres Ausschwenken aus dem Verlauf der B 206, wodurch diese wiederum noch weniger als bisher in die Autobahnführung eingebunden werden könnte.

Die Vorteile der Aus- und Neubauvariante liegen darin, dass vergleichsweise wenig neue Flächen verkehrsbedingt belastet würden. Für die Ortslagen längs der B 206 sind jedoch sehr starke negative Wirkungen zu erwarten. Da diese Variante als ein weiter entfernt liegender Neubau wäre, wird die Aus- und Neubauvariante insgesamt als nicht geeignet ferner keinerlei Vorteil hinsichtlich der Investitionskosten bietet, sondern teurer eingestuft und deshalb nicht weiter verfolgt.

Nordbogen über die B 205

Alternativ zu einer Führung der A 20 im Raum zwischen Bad Segeberg und der A 7 parallel zur B 206 wurde eine Führung über die B 205 mit Integration der Südumgehung Neumünster, Anschluss an die A 7 westlich von Neumünster und einer anschließenden Versatzführung auf der A 7 bis nach Bad Bramstedt bzw. bis zur heutigen Anschlussstelle Henstedt-Ulzburg, vorgeschlagen. Die Linienführung auf der Trasse der B 205 deckt sich mit dem Vorschlag der „Initiative A 20-Nordbogen“. Diese Alternative wurde im Rahmen der Voruntersuchung zur Linienfindung geprüft.

Als Vorteil einer solchen Führung wird angeführt, dass die Nutzung einer bereits bestehenden, wenn auch abschnittsweise auszubauenden Straße günstiger sei als der komplette Neubau. Die dabei entstehenden Eingriffe seien wesentlich geringer als die bei einer Führung durch den Segeberger Forst.

Der im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthaltene Realisierungsvorschlag für die A 20 war bereits das Resultat umfangreicher Variantenbetrachtungen, zu denen unter anderem auch weiträumigere als die in die UVS eingestellten Linienführungen zählten. Solche weiträumigen Varianten wurden überwiegend aus verkehrlichen Überlegungen heraus ausgeschieden. Eine Führung der A 20 über die B 205 in Richtung Neumünster entspricht nicht der durch den Bedarfsplan vorgegebenen

Zielsetzungen der zu planenden Autobahn. Der vorgesehene Ost-West-Verlauf würde zugunsten einer Nord-Süd-Ausrichtung verlassen. Bei diesem Verlauf ergibt sich ein Mehrweg gegenüber einer Fahrt über eine parallel zur B 206 liegende A 20 von rund 25 km. Damit wird die Fahrtstrecke praktisch verdoppelt. Durchgeführte Verkehrsmodellrechnungen zeigen, dass die Verkehrsteilnehmer mit Fahrziel oder -quelle im Westen bzw. Südwesten (bspw. Itzehoe oder Hamburg) wegen des großen Mehrwegs bei einer Führung der A 20 über die B 205 nicht mehr die A 20 nutzen, sondern, wie bisher, über die B 206 zur A 7 fahren würden. Damit entfielen in diesem Abschnitt die bündelnden Wirkungen der A 20, die sich unter anderem in einer Entlastung der Ortsdurchfahrten längs der B 206 zeigen sollen. Die mit der A 20 angestrebte Verbesserung der Verkehrsqualität hinsichtlich der Ost-West-Verbindung im südlichen Schleswig-Holstein würde wesentlich geschmälert.

Es wird deutlich, dass sich die Verkehrswirksamkeit einer A 20 bei einer Führung über die B 205 stärker reduzierte, da eine durchgängige Ost-West-Verbindung praktisch nicht mehr gegeben wäre. Der Vorschlag einer Führung der A 20 über die B 205 widerspricht der angestrebten Zielsetzung der A 20 und erreicht die gewünschten verkehrlichen Wirkungen nicht. 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. Der Vorschlag ist daher ungeeignet und wurde daher zu Recht im Rahmen der Voruntersuchung nicht weiterverfolgt.

3. Weitere Einwendungen zur Linienführung und Variantenwahl

Nordumfahrung Bad Segebergs

Es wurde vereinzelt eingewendet, dass im Rahmen der Linienfindung eine Nordumfahrung Bad Segebergs nicht geprüft worden sei und sich dieser Fehler im antragsgegenständlichen Abschnitt 4 der A 20 fortsetze.

Der für die UVS zur Teilstrecke 5 in der Voruntersuchung abgestimmte Untersuchungsraum Segeberg umfasst die Stadt Bad Segeberg, an deren Grenzen sich die nördliche Begrenzung des Untersuchungsraums orientiert, sowie die Ortslagen Weede im Osten, Klein und Groß Gladebrügge im Südosten, Mözen und Schwissel im Südwesten und Süden, einschließlich Wittenborn, das die westliche Begrenzung des Untersuchungsraums bildet.

Eine Erweiterung dieses Untersuchungsraums nach Norden erweist sich als nicht zielführend: Eine stadtnahe Nordumfahrung des Segeberger Sees scheidet bereits aufgrund der dichten Besiedlung nördlich Bad Segebergs (Klein Rönnau – Groß Rönnau – Schackendorf) sowie aufgrund der ökologischen Wertigkeit dieses Gebietes aus. In diesem Bereich kommt eine Trassenführung für eine Autobahn von vornherein nicht in Betracht.

Eine weitere Ausdehnung des Untersuchungsraums nach Norden mit dem Ziel einer großräumigen nördlichen Umfahrung Bad Segebergs verfehlt aus verkehrlicher Sicht das Planungsziel, neben der Aufnahme und Bündelung des weiträumigen Verkehrs auch die Stadt Bad Segeberg von Durchgangsverkehr zu entlasten. Aufgrund der Zwangspunkte Bad Segeberger See und der Ortslage Klein Rönnau könnte im Osten eine Trasse nur sehr weit abgerückt von Bad Segeberg verlaufen. Daraus resultieren einerseits eine sehr große Streckenlänge (hohe Umwegigkeit) und andererseits eine unzureichende Anbindung von Bad Segeberg. Alle denkbaren Varianten wären mit einem größeren Flächenverbrauch, einer Zerschneidung von verkehrsarmen Räumen und – wegen der erheblichen Streckenverlängerung – mit höheren Gesamtmissionen verbunden. Dies widerspricht den selbständigen Planungszielen der Sicherung und Gewährleistung einer angemessenen Verbindungsqualität und der Minimierung von Fahrtzeit und Transportkosten. Auch würden die selbständigen Planungsziele der Entlastung der B 206 westlich von Bad Segeberg und der Ortsdurchfahrt Bad Segebergs nicht mehr erreicht werden, da die Umfahrungsstrecke zu weit vom Korridor der B 206 entfernt läge, als dass sie nennenswerte Entlastungswirkungen für die B 206 mit sich bringen könnte. Allein aus verkehrlicher Sicht ist eine nördliche Umfahrung Bad Segebergs so nachteilig, dass Linieneinführungen in diesem Bereich ausgeschlossen werden können.

Nördliche Umfahrungen von Bad Segeberg sind daher vom Vorhabenträger einvernehmlich mit dem für Umwelt zuständigen Ministerium zu Recht nicht in die nähere Untersuchung einbezogen worden.

Auf die entsprechenden Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss zur Teilstrecke 3, B 206 westliche Wittenborn bis B 206 westlich Weede, vom 30.04.2012, S. 352 f., wird verwiesen. Gegenteilige Einwendungen sind zurückzuweisen.

Verzicht auf die Prüfung einer Trassenvariante über Kaltenkirchen

Es wurde eingewendet, im Rahmen der Linienbestimmung sei fehlerhaft eine Variante nicht geprüft worden, bei der die Südumfahrung des Segeberger Forstes an ihrem südlichsten Punkt nicht wieder nach Norden abbiegt, sondern nach Süden direkt auf den Versatzpunkt für die Trassenkorridore II und II geführt wird. Die Einwendung macht geltend, dass dadurch stillschweigend die Option für einen Flughafen Kaltenkirchen offen gehalten werde, ohne dass dieses Abwägungselement in der Linienbestimmung aufgetaucht wäre.

Diese Einwendung ist zurückzuweisen. Eine entsprechende Linienführung östlich von Kaltenkirchen läge außerhalb der in der Voruntersuchung zur A 20 ermittelten relativ konfliktarmen Korridore und wurde daher nicht weiter verfolgt. Ausschlaggebend hierfür war nicht die damals noch diskutierte Option eines Großflughafens in Kaltenkirchen, sondern waren die hohen Raumwiderstände im Bereich östlich und südlich von Kaltenkirchen (Siedlungsflächen und naturräumliche Si-

tuation). Es handelt sich um einen unzerschnittenen, verkehrsarmen Raum. Die erfolgte Vorauswahl entspricht dem üblichen Vorgehen bei der Ermittlung potentieller Trassenkorridore und folgt aus dem Erfordernis der Abschichtung in gestuften Planungsprozessen.

Schwissel-Variante mit Nordversatz und unmittelbarem Anschluss an B 206 wurde nicht geprüft

Ein Einwender bringt vor, es hätte zusätzlich eine Trassenvariante untersucht werden müssen, die der im Rahmen der Linienbestimmung geprüften Variante 3 (sog. „Schwissel-Linie“) einschließlich des Versatzes auf der A 21 nach Norden entspricht, aber anstatt einer Weiterführung nach Westen über die Varianten 1 (Stadtautobahn Bad Segeberg) oder 2 (ortsnahe Südumfahrung, planfestgestellte Vorzugsvariante) eine direkte Verknüpfung mit der B 206 vorsieht.

Eine solche Variante musste nicht näher geprüft werden, weil sie den vollständigen Abriss der Bundeswehrkaserne Lettow-Vorbeck auf der Westseite der A 21 erfordert hätte. Dieser wurde bereits im Rahmen der Voruntersuchung der Ausbauvariante I der Variante 1 geprüft und verworfen. Während der Abbruch der seit Ende 2008 leer stehenden Kaserne damals nur unter Kostengesichtspunkten bewertet wurde, würde er mittlerweile in ein in Entwicklung befindliches Nachnutzungskonzept eingreifen. Auf den Planfeststellungsbeschluss vom 30.04.2012 zur vorangehenden Teilstrecke 3 der A 20 westlich Weede bis westlich Wittenborn, S. 383, wird verwiesen.

Im Übrigen ändert die genaue Lage des Autobahnkreuzes an der A 21 nichts an der grundsätzlichen Unzumutbarkeit der sog. Schwissel-Variante mit Nordversatz.

Anbindung an der Anschlussstelle Bad Bramstedt mit Versatz auf der A 7 nach Süden

Ein Einwender trägt vor, dass die Anbindung der A 20 durch den Segeberger Forst mit Anschluss an die A 7 an der Anschlussstelle Bad Bramstedt mit Versatz auf der A 7 nach Süden nicht ausreichend untersucht worden sei. Diese Anbindung sei aus der Sicht des Gewässerschutzes am günstigsten. Die Einwendung ist zurückzuweisen. Die im Rahmen der Linienfindung untersuchten Hauptvarianten I.11 und I.13 sowie I.21 sehen für den Abschnitt A 7 bis westlich Bad Segeberg eine Lösung mit Versatz über die A 7 südlich Hartenholm und südlich des Segeberger Forstes vor (vgl. A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg, Untersuchung zur Linienfindung, Zusammenfassender Erläuterungsbericht, Oktober 2002, Tabelle 2.3 in Kapitel 2.2.2).

Variantenvergleich Nordtrasse und Südtrasse im Bereich des Segeberger Forstes

Hinsichtlich des Variantenvergleichs zwischen der Variante 1 (Nordtrasse) und der Variante 2 (Südtrasse) im Bereich des Segeberger Forstes wird eingewendet, dass die Aussage auf Seiten 23 und 27 des Erläuterungsberichts zur Variante 2, „diese nehme den Vorschlag der UVS Stufe I auf“

und umfahre den Segeberger Forst weiträumig im Süden, falsch sei. Die Begründung der UVS Stufe I bewerte vielmehr die nördliche Variante als günstiger. Dieses Verständnis von der Begründung der UVS Stufe I ist nicht korrekt. Die UVS Stufe I empfahl, die südlich des Segeberger Staatsforstes gelegenen Offenlandbereiche als Alternative zu der Bündelung der Trasse mit der B 206 in den Nordkorridor für eine vertiefende Betrachtung einzubeziehen, um für das im Segeberger Forst gelegene und von einer A 20 potenziell betroffene Natura 2000-Gebiet „Barker und Wittenborner Heide“ eine Alternativenprüfung durchführen zu können. Die UVS Stufe I kam nicht zu einem abschließenden Ergebnis des Variantenvergleichs, sondern enthielt eine Tendenzaussage mit dem Hinweis, dass die Vor- und Nachteile einer nördlichen und südlichen Führung noch nachprüfbar belegt werden müssten. Dies ist in der weiteren Bearbeitung mit dem Ergebnis erfolgt, dass die südliche Führung aus Umweltsicht vorteilhafter ist.

Des Weiteren wird die Gewichtung von Belangen in dem Variantenvergleich kritisiert. So seien die agraren Belange unterbewertet worden. Zudem biete die südliche Variante allein bei dem Belang „Schutzgut Mensch“ aus gutachterlicher Sicht Vorteile. Auch diese Bewertung könne indes nicht nachvollzogen werden, da die Belastungen in den Gemeinden Bark, Todesfelde, Hartenholm (teilweise) stärker seien als dieses angenommen werde. Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Es wird auf die obigen Ausführungen in Ziffer 2 dieses Kapitels zum Variantenvergleich für die Linienführung im Bereich des Segeberger Forstes (Nordkorridor) verwiesen. Maßgebend ist die Gesamtabwägung aller Belange, bei der die südliche Umfahrung des Segeberger Forstes insgesamt ein geringeres Konfliktpotenzial aufweist als die Nordtrasse.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Menschen, die an der Trasse leben, wird schließlich eingewendet, dass an der Südtrasse viermal mehr Menschen leben als an der Nordtrasse und die Wirkung der Straße somit viermal größer sei. Es wird auf die obigen Ausführungen zur Gewichtung des Schutzes des Wohnumfeldes von Menschen verwiesen. Allein die Anzahl der im Umfeld einer Trasse lebenden Menschen ist nicht ausschlaggebend für die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch. In der Gesamtschau aller Schutzgüter besteht ein Vorteil für die Südtrasse im Bereich des Segeberger Forstes.

Fehlerhafte Trassierung im Bereich des Autobahnkreuzes mit Zwangspunktbildung für die Gemeinden Nützen und Lentförden (so genannte „Nützen-Beule“)

Die Lage des Autobahnkreuzes A 20/ A 7 (Bauwerk BW 7.16, BWV-Nr. 37) ist im Kapitel Zu 5.0.1 („Allgemeines und Notwendigkeit der Maßnahme“) in Ziffer 2 dargestellt und wird dort begründet. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

Das Autobahnkreuz gehört als Teil B zum Umfang dieses Planfeststellungsbeschlusses. Der Teil B endet östlich der A 7 bei Bau-km 16+100 und beginnt westlich der A 7 bei Bau-km 14+200. An

dieser westlichen Verfahrensgrenze bei Bau-km 14+200 beginnt der Nachbarabschnitt von der L 114 bis zur A 7. Die A 20 verläuft dort auf dem Gebiet der Gemeinde Nützen nicht weiter geradlinig, sondern wird in einem leichten Bogen in südlicher Richtung geführt. Diese Trassenführung wird von den Einwendern als Nützener Bogen bzw. „Nützen-Beule“ bezeichnet und als fehlerhaft kritisiert. Hinsichtlich des gegenständlichen Planfeststellungsabschnittes wird dazu vorgetragen, dass mit der gewählten Lage des Autobahnkreuzes ein Zwangspunkt für die Trassenführung als „Nützen-Beule“ im westlichen Nachbarabschnitt auf dem Gebiet der Gemeinden Nützen und Lentföhrden gesetzt werde. Die Einwander fordern eine geradlinig verlaufende Verschiebung der Trasse nach Norden in den Bereich zwischen der K 81 und der Schmalfelder Au. Eine derartige Variante sei vorzugswürdig, aber fehlerhaft nicht geprüft worden. Im Einzelnen wird eingewendet, dass die Planungsprämisse der „gestreckten Linienführung“ nicht eingehalten werde. Die „Nützen-Beule“ zerstöre die reizvolle Feuchtwiesen-, Auen-, Moor- und Knicklandschaft; ein Verlauf der A 20 nördlich der K 81 wäre aus Natursicht wegen des höhergelegenen sandigen Geländes und der vorhandenen Straße vorzugswürdig. Auch könnten bei dieser Trassenführung die Mehrkosten für vier Brücken über Gewässer und zwei Querungen der K 81 sowie für die Auskofferung von diversen Moorlinsen mit Tiefen von mehr als 15 m eingespart werden.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die eingewendeten Bedenken nicht. Zutreffend ist zwar, dass der Erläuterungsbericht als verkehrliches Planungsziel eine „möglichst gestreckte Linienführung“ nennt (Erläuterungsbericht, S. 18, Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A). Im Vergleich zum gesamten Nachbarabschnitt und insbesondere aber zum Gesamtvorhaben „Nord-West-Umfahrung Hamburg“ handelt es sich hier aber um eine lediglich kleinräumige Verschwenkung, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beachtlichen Mehrwegen oder sonstigen Beeinträchtigungen der verkehrlichen Planungsziele führen wird. Jedenfalls wäre aber auch diese Zielsetzung einer Abwägung zugänglich, sodass selbst eine Beeinträchtigung verkehrlicher Planungsziele gerechtfertigt werden kann, wenn im Rahmen der Abwägung andere Belange von höherem Gewicht sind.

So verhält es sich hier. Denn der Raum nordwestlich des Autobahnkreuzes A 20 / A 7 stellt einen Biotopverbund-Schwerpunktbereich („Geestlandschaft nordöstlich Lentföhrden“) dar. Der Vorhabenträger hat die kleinräumige Verschiebung vorgenommen, um den Eingriff in diesen Biotopverbund-Schwerpunktbereich zu minimieren. Der Biotopverbund-Schwerpunktbereich ist Bestandteil des Biotopverbundkonzepts des Landes Schleswig-Holstein. Die planfestgestellte Linie quert den Biotopverbund an seiner im räumlichen Umfeld schmalsten Stelle (ca. von Bau-km 13+500 bis ca. Bau-km 14+200). Die Ohlau, entlang derer die Hauptverbundachse des Biotopverbundes verläuft, wird bei Bau-km 14.094 unterführt. Sie ist vom Vorhaben nicht direkt durch Zerschneidung und/oder Überbauung betroffen. Die Vorzugsvariante nimmt damit deutlich weniger Flächen des Biotop-Schwerpunktbereichs in Anspruch.

Zudem meidet die gewählte Trassenführung wertgebende Flächen dieses Biotopverbund-Schwerpunkts. Für den Biotop-Schwerpunktbereich „Geestlandschaft nordöstlich Lentförden“ sind hier wertgebend die naturnahe Niederung der Schmalfelder Au, die Ohlau, der Birkenmoorwaldkomplex an der A 7 sowie Bereiche mit Trockenrasen und Moorresten. Die naturnahe Niederung der Schmalfelder Au liegt mit dem westlichen Teil im Betrachtungsraum des LBP A 20, Abschnitt L 114 bis westlich A 7, und mit dem östlichen Teil im Betrachtungsraum des LBP, Abschnitt B 206 bis A 7, Teil B, Autobahnkreuz A 20 / A 7. Sie wird großflächig extensiv genutzt. Neben den Feucht- und Nassgrünländern prägen Schilfflächen und feuchte/nasse Hochstaudenfluren den Talraum. Die Kanten des Talraumes sind mit Gehölzen bewachsen. Unmittelbar an der A 7 nördlich der Schmalfelder Au liegt mit dem Dewsbeker Moor ein kleiner Teilabschnitt eines Naturschutzgebiets aus mehreren Teilflächen mit Mooren (NSG „Katenmoor, Schindermoor, Dewsbeker Moor und Schapbrookermoor“, Verordnung vom 26.10.1962, GVOBl. S-H, S. 375) (S. 11 des LBP, Anlage 12.0 der Planunterlagen, Teil A). Mehrere Flächen sind nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 21 LNatSchG geschützt (vgl. S. 12 des LBP, Anlage 12.0 der Planunterlagen, Teil A). Eine nach Norden verschobene Trassierung unmittelbar südlich der Schmalfelder Au würde durch die Parallellage zur Niederung zu einer erheblichen Beeinträchtigung durch Lärm und visuelle Störungen in den Niederungsbereichen führen. Feuchtgebiete an der Ohlau gingen verloren und der Birkenmoorwald an der A 7, der ein zu beachtendes Kriterium bei der Variantenuntersuchung für das Autobahnkreuz war, würde von den Niederungsflächen getrennt werden. Das Autobahnkreuz südlich der Schmalfelder Au würde in ökologisch wertvolle Bereiche eingreifen. Insgesamt käme es bei einer Verschiebung der Trasse nach Norden zu einer deutlich umfangreicheren Beeinträchtigung von Verbundbeziehungen zwischen Moor-, Heide-, Wald- und Saumbiotopen als bei der nunmehr gewählten Variante.

Diese Aussage gilt auch angesichts der Tatsache, dass die gewählte Variante in diesem Planfeststellungsabschnitt östlich der Ohlau sowie im Bereich zwischen dem Autobahnkreuz und der Ohlau (Gemarkungsgrenze Nützen), der dem westlichen Nachbarplanfeststellungsabschnitt von der L 114 bis zur A 7 zugeordnet ist, durch den Niedermoorkomplex Ohlau verläuft. Dieser Moorkomplex besitzt hohe Torfmächtigkeiten und ist für das Schutzgut Boden von besonderer Bedeutung. Von Seiten verschiedener Einwender wird der Eingriff in diesen Moorkomplex als nicht gerechtfertigt angesehen. Die Mächtigkeit des Moores wird von den Einwendern mit 18 bis 20 m Tiefe angegeben. Es wird gerügt, dass eine Vermeidbarkeitsprüfung und eine vergleichende naturschutzfachliche Bewertung mit dem Eingriff in die Schmalfelder Au fehlen würden.

Der Eingriff in den Moorkomplex wurde jedoch bei der Festlegung der Trassenführung im Rahmen der Linienführung berücksichtigt und ist in die Ermittlung der Vorzugsvariante eingeflossen. Aussagen zu den Moorböden werden in dem LBP zum Teil B (Anlage 12.0 der Planfeststellungsunterlagen, Teil B) beim Schutzgut Boden in den Kapiteln 4.1.1 „Bestand und Bestandsbewertung Boden“, Tabelle 2 „Bodentypen mit besonderer Bedeutung“ (Lage Niedermoor: in den Niederungen

von Schmalfelder Au und Ohlau), 5.5.1 „Boden“ (quantitative Konfliktermittlung) mit Aussagen zur Inanspruchnahme von Niedermoorböden als Boden besonderer Bedeutung und zum Bodenaustausch bzw. der Bodensanierung im Bereich östlich der Ohlau (LBP, S. 87) sowie 6.5.2.3 „Kompensation von Eingriffen in abiotische Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung“ getroffen. In dem Plan Anlage 12.1.2 „Bestands- und Konfliktplan Boden“ sind die Bodentypen sowie die Bewertung und die Konflikte, die im LBP textlich aufgeführt sind, dargestellt. Hier ist der Bereich des betroffenen Niedermoorbodens (Bodentyp 6) östlich der Ohlau deutlich erkennbar, ebenso die Bewertung mit besonderer Bedeutung und die Konflikte. Die Baugrunduntersuchungen haben ergeben, dass der Moorboden im Bereich der Trasse entweder ab Geländeoberkante beginnt und dann teilweise bis 9,50 m Tiefe reicht oder in tieferen Lagen anfängt und bis ca. 15 m unter Gelände ansteht. Die tief anstehenden Böden sind oberhalb von 4 bis 8 m mit mächtigen Sandschichten überdeckt. Eine Mächtigkeit des Moores von bis zu 20 m wurde an keiner Stelle festgestellt. Die Eingriffe in das Schutzgut Boden und damit auch in den Moorkomplex Ohlau sind bewertet und die notwendigen Kompensationen ermittelt worden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist der Eingriff in den Biotopschwerpunkt als Bestandteil des Biotopverbundsystems zu Recht als hochwertiger Belang in die Abwägung eingestellt worden. Die Idee eines bundesweiten Biotopverbundsystems basiert auf den §§ 20 ff. BNatSchG. Gemäß § 20 Abs. 1 BNatSchG wird ein Netz verbundener Biotope (Biotopverbund) geschaffen. Der Biotopverbund soll in Schleswig-Holstein mindestens 15% der Fläche umfassen (§ 12 LNatSchG). Gemäß § 21 BNatSchG dient der Biotopverbund der dauerhaften Sicherung der Populationen wild lebender Tiere und Pflanzen einschließlich ihrer Lebensstätten, Biotope und Lebensgemeinschaften sowie der Bewahrung, Wiederherstellung und Entwicklung funktionsfähiger ökologischer Wechselbeziehungen. Er soll auch zur Verbesserung des Zusammenhangs des Netzes „Natura 2000“ beitragen. Der Biotopverbund soll länderübergreifend erfolgen. Die Länder stimmen sich hierzu untereinander ab. Der Biotopverbund besteht aus Kernflächen, Verbindungsflächen und Verbindungselementen. Der Biotopverbund ist in Schleswig-Holstein auf Ebene der Raumordnung mit Hilfe von „Gebieten mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft“ in den Regionalplänen verankert. Die Schwerpunktbereiche sind die Hauptpfeiler des regionalen Verbundsystems (vgl. BAB A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg, UVS Stufe I - Raumanalyse, S. 59). Ihnen ist bei der Bewertung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen die Wertstufe „sehr hoch“ zugewiesen (vgl. BAB A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg, UVS Stufe I - Raumanalyse, S. 82, Tabelle 5).

An dieser Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ändern die vorgetragenen Einwendungen nichts. Hinsichtlich des Einwandes der Mehrkosten wegen zusätzlicher Querungen und Auskofferrung von Moorlinsen ist anzumerken, dass die Baukosten nur ein Abwägungsgesichtspunkt sind, der in diesem Fall, dass mit der gewählten Trassenführung erhebliche Eingriffe in besonders schützenswerte Bereiche vermieden werden können, unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit in Kauf genommen werden muss.

Auch das Argument, die Trassenführung im Bereich zwischen der K 81 und der Schmalfelder Au sei deshalb weniger eingriffsintensiv als die jetzige Variante, weil der dortige Bereich „eher sandig und naturschutzfachlich weniger wertvoll“ sei, überzeugt nicht. Naturschutzfachlich stellen sich die dortigen Flächen als hochwertige Strukturen dar. Insbesondere befindet sich unmittelbar nordwestlich des geplanten Autobahnkreuzes an der A 7 ein Moorbereich. Der Vorhabenträger hat im Rahmen der Erörterung zum Planfeststellungsverfahren für den westlichen Nachbarabschnitt darauf hingewiesen, dass er für den Bereich der A 20 und der Schmalfelder Au die Biotoptypen im Jahr 2013 aktualisiert habe (vgl. Planfeststellungsverfahren für den Neubau der BAB A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg, Abschnitt L 114 bis A 7, Niederschrift über den bekanntgemachten Erörterungstermin vom 21.05.2015, S. 6). Auf den Einwand, dass die vermeintlich hochwertigen Flächen aktuell ackerbaulich durch Maisanbau genutzt werden, ist zu erwidern, dass das Biotopverbundsystem ein Planungskonzept ist, das als solches Planungsziele enthält, die nicht zwingend allorts bereits verwirklicht worden sein müssen.

Die vorstehenden Ausführungen zur Berücksichtigung des Biotopverbundsystems bei der Trassierung der A 20 belegen auch, dass die Trassenführung im Bereich der „Nützen-Beule“ nicht maßgeblich dadurch motiviert ist, dass im Bereich des Nordwestquadranten des Autobahnkreuzes Flächen für den Ausgleich der Nordumgehung Bad Bramstedt freigehalten werden sollen. Die von den Einwendern in diesem Zusammenhang kritisierten Ausführungen auf Seite 50 des LBP (Anlage 12.0 der Planfeststellungsunterlagen, Teil B) stellen den Bestand der Biotop- und Nutzungstypen nach Biotoptypenkartierung im Jahr 2006 sowie der Aktualisierung im Jahr 2011 dar. Dabei wurden die zur Zeit der Kartierung bekannten bzw. festgestellten Kompensationsmaßnahmen der Ortsumgehung Bad Bramstedt entsprechend ihrer Zielkonzeption in dem Bereich berücksichtigt, da mit einer zeitnahen Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen zu rechnen ist. Dieses Vorgehen berücksichtigt die Eingriffskompensation für die Ortsumgehung Bad Bramstedt als kumulierendes Vorhaben bei der A 20. Eine doppelte Belegung und naturschutzfachliche Anrechnung der Flächen durch Zuordnung zu zwei Bauprojekten ist unzulässig.

Die Berücksichtigung des Belangs des Biotopverbundsystems bei der Trassenführung rechtfertigt zudem die nahe Trassenführung an dem Wohngebiet Bissenmoor. Die Einwendungen, die eine versenkte Trassenführung der A 20 unter der B 4 und der AKN südlich von Bissenmoor sowie eine Lärmschutzwand fordern, sind zurückzuweisen. Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich, weil die Immissionsgrenzwerte für das Wohngebiet durch die A 20 nicht überschritten werden. Zudem würde eine Unterführung der A 20 auf ca. 800 m Länge unter der B 4 und der AKN-Strecke Baukosten in ca. neunfacher Höhe als die vorgesehene Überführung verursachen (vgl. Niederschrift über den bekanntgemachten Erörterungstermin im Abschnitt L 114 bis A 7 vom 21.05.2015, S. 3 f.).

Im Ergebnis überwiegen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde diejenigen Belange, die für die jetzige Trassenführung im Bereich des Nützener Bogens bzw. der „Nützen-Beule“ sprechen. Die Planfeststellungsbehörde hält daher eine von Einwenderseite geforderte „gutachterliche Stellungnahme für eine kleinräumige Variantenbetrachtung der Linienführung der A 20 im Bereich des Autobahnkreuzes A 7 / A 20 anhand der Schutzgüter des UVPG unter Berücksichtigung zu berücksichtigender Trassierungselemente“ nicht für erforderlich.

Trassenverlauf durch das Schmalfelder Moor

Die Einwendungen hinsichtlich der in einem Südschwenk verlaufenden Trassenführung durch das Schmalfelder Moor betreffen zum einen die Konsequenzen für die landwirtschaftlichen Wegebeziehungen und zum anderen die naturschutzfachliche Bewertung des Moores als Biotop sowie die Vermeidbarkeit des Eingriffs.

Hinsichtlich der **landwirtschaftlichen Wegebeziehungen** wird kritisiert, dass die landwirtschaftlichen Flächen nördlich der geplanten Autobahntrasse von vielen Landwirten nur mit erheblichen Umwegen erreicht werden könnten. Daher wird eine Verlegung der Trasse der A 20 zwischen der Müllumschlagstation an der L 234 nördlich von Schmalfeld und der Straße „Auf der Schanze“ um ca. 150 bis zu 350 m in Richtung Norden bis etwa in Höhe des 3. Moorweges gefordert. Weiterhin wird angeführt, dass im Falle einer Verschiebung der Trasse nach Norden der Verbindungsweg zwischen dem Dammweg und dem 3. Moorweg wegfallen könne, ebenso der Parallelweg nördlich der A 20 im Anschluss an die Querung der Straße „Auf der Schanze“. Sollte die Verschiebung der Trasse nicht möglich sein, wird eine Brücke über die A 20 im Bereich des Schmalfelder Moores gefordert, damit die Landwirte ihre nördlich der Trasse liegenden Flächen ohne große Umwege erreichen können. Sollte auch die Brücke nicht umgesetzt werden können, müsse der in Ost-West-Richtung verlaufende Moorweg für die Erreichbarkeit der Wiesen instand gesetzt werden, was einen zusätzlichen Eingriff verursachen würde. Insoweit wird darauf hingewiesen, dass der öffentliche Weg im Norden des Flurstücks 13 (allgemein als 3. Moorweg bezeichnet), der dann nach Süden abbiegt und an der Autobahn endet, seit der Flurbereinigung im Jahre 1983 keine Bedeutung mehr habe. Der Weg sei zum Teil zugewachsen und durch Moorlöcher unterbrochen. Als Verbindungsweg sei der 3. Moorweg ungeeignet, da der Weg nicht funktionstüchtig unterhalten und ausgebaut sei. Die an diesem Weg liegenden Flächen würden von der südlich gelegenen Spurbahn erreicht.

Im Übrigen sei die Abwägung hinsichtlich des südlichen Trassenverlaufs der A 20 im Bereich des Schmalfelder Moores nicht nachvollziehbar. Der Südschwenk werde in den Planfeststellungsunterlagen nicht näher begründet.

Den Forderungen wird nicht nachgekommen. Die gewählte südliche Linienführung zwischen der Querung der Schmalfelder Au und der Anschlussstelle der L 79 ergibt sich unter Berücksichtigung

verschiedener Kriterien. Hierzu zählen die technischen Trassierungsparameter, die vorhandenen Zwangspunkte, wie beispielsweise Splittersiedlungen oder Bebauung, sowie das naturschutzfachliche Vermeidungs- und Minimierungsgebot.

Der Vorhabenträger hat die Linienführung speziell für den Bereich des Schmalfelder Moores in einer ergänzenden Stellungnahme erneut begründet (vgl. Schreiben der Niederlassung Lübeck vom 30.08.2016). Der Vorhabenträger kommt darin zu dem Ergebnis, dass eine vollständige Vermeidung jeglichen Eingriffs in das Schmalfelder Moor nicht möglich sei. Er geht dabei auch auf zwei Varianten der Trassierung ein, die das Schmalfelder Moor nur randlich durchfahren und nördlich zu der gewählten Trassierung angeordnet sind. Beide Varianten weisen gegenüber der gewählten Trassierung jedoch Nachteile auf. So führen sie hinsichtlich der Außenwohnbereiche an der L 234 und der Gemeindeverbindungsstraße dazu, dass zusätzliche Betroffenheiten hervorgerufen werden. Auch hinsichtlich der Trassierung bestehen erhebliche Nachteile, die eine gleich bleibende Geschwindigkeit und eine sichere Fahrweise nicht mehr gewährleisten. So lässt die eine Variante die Anordnung von Übergangsbögen, die laut der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA) erforderlich sind, nicht zu und überschreitet darüber hinaus mehrere Grenzwerte der RAA. Hinsichtlich der anderen untersuchten Variante gilt, dass die Kreisbogenlängen kürzer als die Länge der Übergangsbögen sind. Des Weiteren lösen beiden Varianten neue Grundstücksbetroffenheiten im Bereich des Tannenhofs aus. Die Hofkoppeln werden zerschnitten und müssten durch zwei Wirtschaftswege nördlich und südlich der A 20 neu erschlossen werden. Im Bereich „Auf der Schanze“ wird durch beide Varianten zusätzliche Waldfläche beansprucht. Die Begründung des Vorhabenträgers ist nachvollziehbar. Die Planfeststellungsbehörde macht sich diese Begründung zu eigen.

Eine von Einwenderseite geforderte gestrecktere Linienführung der A 20 zwischen der Müllumschlagstation an der L 234 nördlich von Schmalfeld und der Straße „Auf der Schanze“ würde somit zu größeren Beeinträchtigungen führen. Die Trassenverschiebung würde sich nicht nur lokal beschränkt, sondern in größerem Ausmaß auf den örtlichen Rahmen auswirken. Aufgrund der oben dargestellten Nachteile bei den einzuhaltenden Vorgaben und Grenzwerten der RAA würde sich die Trassenverschiebung um ca. 300 m nach Norden auf die Trasse vom Autobahnkreuz A 20 / A 7 bis zur Anschlussstelle L 79 / A 20 auswirken, da die Lage der jeweils anschließenden Trassierungselemente verändert werden müsste. Wie dargestellt wurde, würde sich der Kreis der Betroffenen im Bereich der Außenwohnbereiche an der L 234 und dem Gemeindebindungsweg sowie am Tannenhof weiter ausdehnen.

Eine Brücke über die A 20 ist nicht erforderlich. Zur Vermeidung von unzumutbaren Umwegen hat sich der Vorhabenträger bemüht, für Haupterwerbslandwirte durch Tausch zusammenhängende Flächen zu beschaffen. Alle erforderlichen Wegebeziehungen wurden wiederhergestellt. Die Verlängerung von Anfahrtswegen ist in einem zumutbaren Rahmen hinzunehmen. Es wird ergänzend auf die Ausführungen in den Kapiteln Zu 5.0.8 („Wirtschaftswegenetz und Beeinträchtigung landwirt-

schaftlicher Flächen/Betriebe“), Zu 5.0.12 („Mehrwege – Umwege“) sowie Zu 5.0.11 („Festsetzungen von Entschädigungen (Wertverluste“) verwiesen. Der Wirtschaftsweg nördlich des Flurstückes 13, in den Einwendungen und Stellungnahmen als „3. Moorweg“ bezeichnet, wird künftig ausschließlich die Zufahrt zu den Ausgleichsflächen des Bundes darstellen. Deshalb beabsichtigt der Vorhabenträger, diesen zu erwerben. Dieser Umstand wurde in der ersten Planänderung berücksichtigt. Es wird somit zu einem Wechsel des Baulastträgers kommen, d.h. die Straßenbaulast und alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straße zusammenhängenden Aufgaben werden von der Gemeinde auf den Bund übergehen. Als Eigentümer und Unterhaltungspflichtigem liegt es daher zukünftig in der Verantwortung des Vorhabenträgers, den Wirtschaftsweg in einem dem Verkehrsbedürfnis entsprechenden Zustand zu erhalten. Auf die Deckblätter zu den Anlagen 7, Blatt 4, 10.2 (BWV-Nr. 25.1), Anlage 14.1, Blatt 4 und Anlage 14.2 des Teiles A der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen.

Aufgrund des Einwands der nicht nachvollziehbaren Abwägung für den südlichen Trassenverlauf und der nicht näheren Begründung des Südschwenks in den Planfeststellungsunterlagen hat die Planfeststellungsbehörde die oben dargestellte Stellungnahme des Vorhabenträgers vom 30.08.2016 eingeholt. Es wird auf den oben dargestellten Inhalt dieser Stellungnahme sowie die Ausführungen zum Verlauf der Achse p der Variante 2 im Erläuterungsbericht verwiesen (Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A, S. 27f.). Die Trasse des geplanten Bauvorhabens im Bereich des Schmalfelder Moores ist anhand der topografischen Gegebenheiten und Zwangspunkte vor Ort angemessen und vernünftigerweise geboten.

Die Trassenführung im Schmalfelder Moor wird von verschiedenen privaten Einwendern sowie den Gemeinden Schmalfeld, Hartenholm, Hasenmoor, Nützen, Lentförden und Todesfelde auch hinsichtlich der **naturschutzfachlichen Bewertung des Moores** als Biotop sowie der **Vermeidbarkeit des Eingriffs** kritisiert. Sie unterstellen eine fehlende Prüfung der Vermeidbarkeit der Eingriffe in den Moorkomplex. Eine Verschiebung der Trasse nach Norden erbrächte nach Auffassung der Einwender erhebliche ökologische Vorteile. So könne der vorhandene empfindliche Niedermoorbereich durch die Baumaßnahme „unschädlich“ umfahren werden und eine Trennwirkung der ökologischen Wirkeinheit vermieden werden. Vielmehr blieben ca. 20 ha zusätzliche Moor- und Niederungsfläche im Schmalfelder Moorkomplex ungestört als Einheit erhalten. Zugleich könnte so der Lebensraum für Weißstorch, Kranich, Schwarzstorch, Brachvogel, Eisvogel usw. erheblich aufgewertet werden. Aus Sicht der Einwender spiegelt sich zudem der naturschutzfachliche Wert des Moores in den Bewertungen des Landschaftspflegerischen Begleitplans nicht wider. Das Moor sei ein biologisch bedeutsameres Biotop als im LBP angegeben sei: In der Tabelle 7 des LBP (Anlage 12.0 der Planunterlagen, Teil A, S. 67) werde das Moorgebiet fälschlicherweise mit der Wertzahl „2“ bewertet („mäßig wertvolles Biotop, weil häufig und allenthalben kurzfristige Neuentstehung“). Der LBP bezeichne das Schmalfelder Moor an anderer Stelle (Kapitel 4.3.4.1) jedoch als „Hochmoor“. In Tabelle 5 des LBP (S. 63) zur naturschutzfachlichen Einstufung der Biotoptypen nach §

25 LNatSchG würden alle Hochmoortypen die Einstufung 4 (hoch bedeutend) oder sogar 5 (sehr hoch bedeutend) erhalten. Nach Auffassung der Gemeinde Schmalfeld sei das Gebiet praktisch ein Naturschutzgebiet und die Ziele des Landschaftsplans bezüglich des Moores seien nur fragmenthaft wiedergegeben.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der LBP stellt die Ziele und Maßnahmenvorschläge des Landschaftsplans der Gemeinde Schmalfeld für das Schmalfelder Moor und dessen Umfeld in Kapitel 1.5.3 dar. Die Darstellung ist ausreichend, um die mit dem Eingriffsvorhaben verbundenen Konflikte mit der örtlichen Landschaftsplanung aufzuzeigen und die Ziele der Landschaftsplanung in der Maßnahmenplanung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen berücksichtigen zu können. Eine Ausweisung des Schmalfelder Moores als Naturschutzgebiet nach § 23 BNatSchG ist seitens des Landes nicht vorgesehen. Auch die weiteren Darstellungen und Bewertungen der Anlage 12 und der AVZ zum Schmalfelder Moor sind nicht widersprüchlich und belegen, dass die naturschutzfachliche Bedeutung des Moores erkannt, im Einzelnen dargestellt und korrekt bewertet wurde.

Insbesondere sind die Aussagen in den Tabellen 5 und 7 korrekt und stehen in keinem Widerspruch zueinander. In Tabelle 7 wird die Bedeutung der Biotopkomplexe, Biotopverbundflächen und Funktionsräume im Untersuchungsraum dargestellt. Dabei kommt dem Schmalfelder Moor aufgrund der dort beschriebenen aktuell bestehenden Reststrukturen mit den entsprechenden Beeinträchtigungen wie Entwässerung, Moordegeneration, Intensivnutzung etc. als Gesamttraum nur der Status eines Funktionsraumes mit mäßiger Bedeutung (2) zu. Dies widerspricht nicht dem Vorhandensein einiger hochwertiger, z.T. auch gesetzlich geschützter Biotoptypen, die eine naturschutzfachliche Einstufung von hoher und sehr hoher Bedeutung aufweisen. Der gesamte Biotopkomplex als Funktionsraum wird dann fachlich an dem in der Tabelle 7 ebenfalls dargestellten idealtypischen Leitbild einer Nieder- bzw. Hochmoorlandschaft gemessen. Die Darstellung ist fachlich abgeleitet und zutreffend. Die Bewertung der einzelnen Biotope im Schmalfelder Moor ist in Plan 12.1, Blatt 1.2 der Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Die Biotope sind nicht flächendeckend als hoch bedeutend einzustufen. Kleine Restflächen (entwässerter Moorbirkenwald – Biotop 12, Feucht-/Nassgrünland, Redderabschnitte) sind als hoch bewertet. Alle anderen Biotope sind aufgrund der intensiven Nutzungen geringer bewertet. Die einzelnen Biotopwertigkeiten beruhen auf der aktuell durchgeführten Biotoptypenkartierung und sind fachlich nachvollziehbar.

Aufgrund der von den Gemeinden zitierten Untersuchung „Avifauna im Niederbereich der Schmalfelder Au zwischen Hartenholmer Mühle und A 7“ (Büro für ökologische und faunistische Freilanduntersuchungen) wird eine Bedeutung des Schmalfelder Moores für Rastvögel gesehen. Im Rahmen dieser Untersuchung wurden an einem Begehungstermin 110 rastende Kiebitze und 37 rastende Große Brachvögel beobachtet. Eine größere Anzahl von Kiebitzen ist lediglich überfliegend gesichtet worden, was in der Bewertung nicht zu einer besonderen Bedeutung des Raumes führt. Die Beobachtungen rastender Vögel bleiben in ihrer Bestandsgröße deutlich hinter einer lokalen

Bedeutung zurück, die zu einer Berücksichtigung und ggf. zu einer anderen Bewertung hätten führen müssen. Zu der in diesem Zusammenhang aufgeworfenen Frage der Erforderlichkeit von Untersuchungen der Rast- und Zugvögel wird auf Ziffer Zu 2.4.3.1: verwiesen.

Bei einer weiter nördlich verlaufenden Trassenführung im Bereich des Schmalfelder Moores liegen keine geringeren Beeinträchtigungen in ökologischer Hinsicht vor. Die Einwender unterstellen insoweit, dass eine weiter nördlich verlaufende Trassenführung zu geringeren Beeinträchtigungen von Großem Brachvogel und Feldlerche führen würde und hierdurch der Bedarf an Kompensationsflächen in Groß Rönnau und am Blunker Bach entfiele. Dem ist entgegenzuhalten, dass der Große Brachvogel im Schmalfelder Moor nicht nachgewiesen ist, sondern ausschließlich im Hartenholmer/Struvenhüttener Moor. Die gewählte Trassenführung im Schmalfelder Moor beeinträchtigt den Großen Brachvogel somit nicht, so dass eine Verschiebung nach Norden keine geringere Beeinträchtigung bewirken kann. Auch für die Feldlerche trifft die Unterstellung der Einwender nicht zu, da die Art im Bereich des Schmalfelder Moores vor allem die nördlich der Trasse gelegenen weniger durch Gehölze strukturierten Flächen besiedelt, die bei einer weiter nördlich verlaufenden Trasse ebenfalls betroffen wären.

Eine Prüfung der Vermeidbarkeit des Eingriffs ist damit entsprechend auch für den Bereich des Schmalfelder Moores erfolgt mit dem Ergebnis, dass die Beeinträchtigungen des Schmalfelder Moores nicht vermeidbar sind. Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Trassenführung verstößt gegen das Raumordnungsrecht

Es werden verschiedene angebliche Verstöße der Trassenführung gegen das Raumordnungsrecht eingewendet.

Dazu ist vorab festzustellen, dass das Innenministerium Schleswig-Holstein als Landesplanungsbehörde mit Schreiben vom 05.03.2003 und 03.09.2004, AZ: IV 941 553.1-20, im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach UVPG der Gesamtplanung und der im Rahmen der Voruntersuchung zur Linienfindung ermittelten Wahllinie I.10+2.1 (Nord-West-Umfahrung HH) aus Sicht der Raumordnung und der Landesplanung uneingeschränkt zugestimmt hat. Des Weiteren hat die Landesplanungsbehörde des Landes Schleswig-Holstein mit Schreiben vom 22.9.2009 (vgl. Stellungnahme des Innenministeriums unter Ziffer 4.1.3 dieses Beschlusses) im Planfeststellungsverfahren keine Einwendungen erhoben und die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung bestätigt. Es wird ergänzend auf die Begründungen zu Ziffer 5.0.1 („Allgemeines und Notwendigkeit der Maßnahme“) und zu Ziffer 5.0.2 Nr. 2 („Verfahrensrechtliche Fragen – Raumordnungsverfahren“) verwiesen.

Die Raumordnung stellt sich für das von dem hier planfestgestellten Abschnitt der A 20 betroffene Gebiet wie folgt dar: Auf der landesweiten Ebene sind die Vorgaben des Landesentwicklungsplanes 2010 (LEP) als landesweiter Raumordnungsplan zu beachten. Der LEP ist am 04.10.2010 mit der Veröffentlichung im Amtsblatt (Amtsbl. Schl.-H. S. 1262) in Kraft getreten und ersetzt den Landesraumordnungsplan 1998 (LRP 1998). Die Bezugnahme im Erläuterungsbericht (S. 12) auf den LRP 1998 wurde daher in der dritten Planänderung berichtigt und durch die Bezugnahme auf den LEP 2010 ersetzt. Inhaltlich ergab sich durch diese Berichtigung kein Änderungsbedarf. Der LEP 2010 sieht unter anderem als Ziel der Raumordnung vor, dass *„die linienbestimmte und zum Teil im Bau befindliche Bundesautobahn 20 von der Bundesautobahn 1 in westliche Richtung bis nach Niedersachsen als ‚Nordwestliche Umfahrung Hamburgs mit westlicher Elbquerung bei Glückstadt‘ zu realisieren“* ist (vgl. LEP 2010, Teil B, Kapitel 3.4.1, 5, S. 66).

Auf der regionalen Ebene existieren derzeit noch Regionalpläne für fünf Planungsräume. Seit Inkrafttreten des neuen Landesplanungsgesetzes 2014 ist Schleswig-Holstein in drei Planungsräume aufgeteilt. Die Verfahren zur Neuaufstellung der Regionalpläne für die drei Planungsräume sind noch nicht abgeschlossen. Für das hier betroffene Gebiet von der A 7 bis zur B 206 westlich von Wittenborn gilt der Regionalplan für den Planungsraum I Schleswig-Holstein Süd, Fortschreibung 1998. Er ist auf der Grundlage des LRP 1998 entstanden. Der Regionalplan I enthält als Ziel der Raumordnung folgende Aussage zur A 20: *„Als leistungsfähige Ost-West-Verbindung ist die Ostseeautobahn (A 20) von Lübeck über Bad Segeberg zur A 7 und darüber hinaus einschließlich einer festen Elbquerung westlich von Hamburg dringlich. Die Errichtung und Unterhaltung der A 20 ist Ziel der Landesplanung und bleibt im linienbestimmten Korridor auch bei der Querung von vorhandenen und geplanten Naturschutzgebieten eine der Befreiung zugängliche Handlung, soweit diese Linie im Planfeststellungsverfahren bestätigt wird.“* (vgl. Regionalplan für den Planungsraum I, Kapitel 6.2.4 (4), S. 48).

Der Einwand, die Trassenführung der A 20 sei im LRP 1998 nicht als kartographische Darstellung enthalten und der LRP 1998 sei insoweit zu unbestimmt, ist zurückzuweisen. Sowohl der aktuell geltende LEP 2010 als auch der Regionalplan I von 1998 nehmen ausdrücklich Bezug auf den linienbestimmten Korridor, so dass die zur A 20 formulierten Ziele der Raumordnung hinreichend bestimmbar sind.

Auf das Vorbringen, dass der LRP 1998 ungültig sei, weil bei seiner Aufstellung keine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde, ist zu erwidern, dass der LRP 1998 durch den LEP 2010 ersetzt wurde. Im Rahmen der Umweltprüfung für den LEP 2010 wurden auch mögliche Auswirkungen von LEP-Festlegungen auf Gebiete des NATURA 2000-Netzes untersucht; sofern diese nicht auszuschließen sind, enthält der Umweltbericht zum LEP auch Aussagen zur FFH-Verträglichkeit (vgl. Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein, Teil C, Umweltbericht und

zusammenfassende Erklärung, Anlage zum Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein, S. 12). Zudem wurde im Rahmen der Planfeststellung eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt.

Die Einwender tragen vor, dass der raumordnerische Grundsatz, dass nach dem LRP 1998 und dem Regionalplan I das überplante Gebiet als (ländlicher) Raum mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung sowie als Vorranggebiet für den Naturschutz ausgewiesen ist, nicht beachtet worden sei.

Diese Einwendung ist zurückzuweisen. Die im Linienbestimmungsverfahren erstellte Umweltverträglichkeitsstudie Stufe II geht in ihrem Kapitel 2.3 auf die übergeordneten Raumordnungs- und Landschaftsplanungen ein und behandelt die maßgeblichen Vorgaben bei den jeweiligen Schutzgütern. So werden die raumordnerischen Anforderungen an das überplante Gebiet als Gebiet mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung beim Schutzgut Mensch im Kapitel 4.1 der UVS Stufe II betrachtet. Die Einstufung als Vorranggebiet für den Naturschutz wird bei den Schutzgütern Tiere, Pflanzen und Landschaft in den Kapiteln 4.3, 4.2 und 4.7 der UVS Stufe II berücksichtigt. Damit wurden die Bedeutung des von der Trassenführung betroffenen Gebietes für Tourismus und Erholung sowie die Bedeutung als Vorranggebiet für den Naturschutz als Belange in die Gesamt abwägung zur Variantenuntersuchung für die Linienführung eingestellt.

Hinsichtlich der raumordnerischen Gewichtung der Vorgaben zu den Gebieten mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung ist zudem festzuhalten, dass diese in Kapitel 4.3 des Regionalplans I als Grundsätze der Raumordnung ausgestaltet sind. Grundsätze der Raumordnung sind in Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen, wohingegen Ziele der Raumordnung zu beachten sind und daher nicht im Rahmen der Abwägung überwunden werden können (vgl. § 4 Abs. 1 S. 1 ROG). Die Errichtung der A 20 im linienbestimmten Korridor ist als Ziel der Raumordnung im Regionalplan I und im LEP 2010 vorgegeben. Diese Vorgabe überlagert die als Grundsätze der Raumordnung ausgestalteten Vorgaben zu den Gebieten mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung.

In Vorranggebieten für Naturschutz ist als Ziel der Raumordnung im Regionalplan I vorgegeben, dass dem Arten- und Biotopschutz Vorrang vor anderen Nutzungen einzuräumen ist (vgl. Kapitel 4.4, Z (2) des Regionalplans I). In den Erläuterungen zu Kapitel 4.4 wird klargestellt, dass die Ausweisung der vorrangigen Schutzfunktion in der Regel jedoch nicht den Ausschluss jeglicher anderer Ansprüche, sondern lediglich derjenigen, die mit dem Schutzziel nicht vereinbar sind, bedeutet. Die Errichtung der A 20 im linienbestimmten Korridor ist ebenfalls als Ziel der Raumordnung im Regionalplan I und im LEP vorgegeben. Im Kapitel 6.2.4 des Regionalplans I wird die Errichtung der A 20 ausdrücklich als eine „*im linienbestimmten Korridor bei der Querung von vorhandenen und geplanten Naturschutzgebieten der Befreiung zugängliche Handlung*“ eingestuft. Damit wird der A 20 bereits durch die raumordnerischen Vorgaben zugebilligt, vorhandene und geplante Naturschutzge-

biete queren zu dürfen. Im Hinblick auf die Befreiung nach § 67 BNatSchG von den Bestimmungen des § 30 Abs. 2 BNatSchG in Verbindung mit § 21 LNatSchG wird auf die Ziffer 2.3.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwender fordern des Weiteren ein Zielabweichungsverfahren, weil die Planung in ein Vorranggebiet mit besonderer Bedeutung für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe und damit in das bestehende Kiesabbaugebiet Bark eingreift. In Kapitel 4.6 (2) des Regionalplans I ist als Ziel der Raumordnung festgelegt, dass in diesen Vorranggebieten die Rohstoffgewinnung grundsätzlich Vorrang vor anderen Nutzungsansprüchen hat und Nutzungsänderungen die Rohstoffgewinnung nicht verhindern oder wesentlich beeinträchtigen dürfen. Ein Zielabweichungsverfahren ist nicht erforderlich. Das in Kapitel 4.6 (2) des Regionalplans I festgelegte Ziel ist nicht beeinträchtigt, weil in dem Bereich des Vorranggebietes im Kiesabbaugebiet Bark, der durch die Trasse der A 20 in Anspruch genommen wird, die Rohstoffgewinnung abgeschlossen ist. Die Rohstoffgewinnung wird daher nicht verhindert oder wesentlich beeinträchtigt. Es wird ergänzend auf die Begründung zu Ziffer 5.0.18 („Kiesabbaugebiet Bark“) verwiesen.

Die Einwender tragen zudem vor, dass die in Kapitel 8.3 (4) des LRP 1998 als Ziel der Raumordnung festgelegte Vorgabe, die feste Elbquerung für die A 20 und die Schiene zeitgleich zu realisieren, verfehlt würde. Es müsse zumindest eine Fertigstellung beider Facetten während der Laufzeit des LRP erfolgen. Dies könne nicht erreicht werden, weil inzwischen bekannt sei, dass die Steigungen im Tunnel von 3% bzw. 4 % eine Kombination mit einer Schienenquerung verbieten. Die Planfeststellungsbehörde kann der Formulierung des Kapitels 8.3 Z (4) des LRP 1998 nicht entnehmen, dass eine Elbquerung mit Schiene und Straße zeitgleich erfolgen muss. Der aktuell geltende LEP 2010 sieht eine zeitgleiche Realisierung von Straße und Schiene bei der Elbquerung nicht vor. Er enthält überhaupt keine Aussage zum Schienenverkehr und der Elbquerung. Ein Verstoß gegen Ziele der Raumordnung ist daher nicht erkennbar.

Die Einwendung, dass die Sandentnahmen in Mönkloh und Schmalfeld den Vorgaben des Regionalplans I widersprechen, betrifft nicht das hier planfestgestellte Vorhaben der A 20. Im Rahmen dieses Vorhabens sind keine Sandentnahmen geplant (vgl. auch Ziffer 6 in Kapitel Zu 5.0.1 „Allgemeines“).

Darüber hinaus betreffen Einwendungen die Instrumente des Landschaftsrahmenplans, des Landschaftsprogramms und des Kreisentwicklungsplans. Der Landschaftsrahmenplan und das Landschaftsprogramm sind Instrumente der naturschutzrechtlichen Landschaftsplanung auf der regionalen Ebene. Nach § 6 Abs. 1 S. 1 LNatSchG haben ihre Darstellung und ihr Inhalt den Anforderungen des Landesentwicklungsplans sowie der Regionalpläne zu entsprechen.

Es wird eingewendet, dass der Landschaftsrahmenplan I (1998) (S. 150) sich mit der A 20 überhaupt nicht befasse, sondern nur auf den Regionalplan I verweise. Dies widerspreche dem Vorrang der Landschaftsplanung vor der Raumplanung. Selbst wenn der Verweis fehlerhaft wäre, ist nicht ersichtlich, dass sich dieser Fehler auf die Linienbestimmung für die A 20 auswirkt. Dieser Einwand wird daher zurückgewiesen. Im Übrigen besteht ein solcher Vorrang nicht. Im Gegenteil: Der Landschaftsrahmenplan muss Ziele der Raumordnung aus dem Regionalplan und aus dem Landesentwicklungsplan beachten. Der Verweis auf den Regionalplan I ist daher nicht zu beanstanden.

Aus Sicht einzelner Einwender würde der Bau der A 20 im Widerspruch zum Landschaftsprogramm Schleswig-Holstein stehen, das einen großen Teil des Hartenholmer Gemeindegebietes als Gebiet mit besonderer Bedeutung für die Bewahrung der Landschaft, ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie als Erholungsraum bezeichnet. Hierzu ist zu erwidern, dass die Zielvorgaben der Landschaftsplanung keinen Ausschlusscharakter für andere Planungsvorhaben haben, sondern bei den Vorhaben zu beachten sind. Dies ist erfolgt. Entsprechende Maßnahmen zur Kompensation der Eingriffe in den Naturhaushalt sind in diesem Beschluss festgesetzt. Es wird ergänzend auf die obige Erwiderung zu der Einwendung aufgrund der Kapitel 4.3 und 4.4. des Regionalplans I verwiesen.

Die Vorgabe des Landschaftsrahmenplans für den Planungsraum I, dass in Gebieten mit besonderen ökologischen Funktionen (wie dem Segeberger Forst und den Niederungsbereichen im Westen und Süden der Gemeinde Hartenholm) bei allen größeren Vorhaben privater und öffentlicher Planungsträger Umweltverträglichkeitsprüfungen durchgeführt werden sollen, ist erfüllt. Auf der Ebene der Linienbestimmung ist eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung durchgeführt worden, auf die auf der Ebene der Planfeststellung die landschaftspflegerische Begleitplanung aufgesetzt hat. Dies ist die Grundlage für die von der Planfeststellungsbehörde durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung. Auf der Ebene der Linienbestimmung ist als Kriterium bei dem Schutzgut Pflanzen in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung auch die Beeinträchtigung von Verbundfunktionen des Verbundsystems Schleswig-Holstein berücksichtigt worden. Entgegen der von Einwenderseite geäußerten Auffassung wurde damit die Ausweisung der Präferenztrasse als Gebiet mit besonderer Eignung zum Aufbau eines Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems im Landschaftsrahmenplan beachtet.

Schließlich wird eingewendet, dass das Vorhaben dem Kreisentwicklungsplan und dem Landschaftsplan der Gemeinde Hartenholm entgegenstehe, soweit diese dem Gemeindegebiet eine Erholungsfunktion zuweisen und als Entwicklungsziel den Ausbau der Erholungsaktivitäten in Richtung Schmalfeld ausweisen. Es wird auf die obige Erwiderung zu der Einwendung aufgrund des Kapitels 4.3 des Regionalplans I verwiesen.

Sonstige Abwägungsfehler

Es wird eingewendet, dass die Auswahl zwischen den Achsabschnitten a und g bei den Trassenvarianten nicht geprüft wurde. Diese nicht näher begründete Behauptung wird zurückgewiesen. Es ist nicht ersichtlich, wie sich die Auswahl zwischen den Achsabschnitten a und g auf den hier planfestgestellten Abschnitt der A 20 auswirken sollte. Die Achsabschnitte a und g befinden sich im Bereich der A 23, wohingegen der hier planfestgestellte Abschnitt zwischen der A 7 und Bad Segeberg liegt.

Die Ablehnung einer weitergehenden Entlastung des Ortes Todesfelde unter anderem aus Kostengründen wird von Einwenderseite ohne nähere Begründung kritisiert. Die von den Einwendern in Bezug genommenen Ausführungen auf Seite 58 des Erläuterungsberichts (Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen) beziehen sich auf die Linienoptimierung westlich von Todesfelde. Um die Belastungen für Todesfelde so gering wie möglich zu halten, wurde die Autobahntrasse um ca. 140 m in nordwestlicher Richtung vom Ort weg soweit wie möglich an die Teichkläranlage verschoben. Ein noch weiteres Abrücken der Trasse vom Ort mit Überbauung eines Teiles der Teichkläranlage wurde vor allem aus Kostengründen und aufgrund des nicht tragfähigen Baugrundes mit seinem hohen Grundwasserstand verworfen. Gegen eine nördliche Umfahrung der Klärteiche sprechen der zu geringe Abstand zum Natura 2000-Gebiet „Barker und Wittenborner Heide“ sowie die anschließenden Probleme in der Trassierung. Die Argumentation ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde schlüssig und nachvollziehbar.

Es wird eingewendet, dass auf Seite 144 des Erläuterungsberichts hinsichtlich der landschaftlichen Einbindung der Trasse die Anwohnerbelange zugunsten einer abwechslungsreichen Straßenumgebung der Reisenden fehlgewichtet worden seien. Eine Aussage zur Gewichtung der Anwohnerbelange und der Belange der Reisenden wird an der zitierten Stelle des Erläuterungsberichts jedoch nicht getroffen. Vielmehr werden dort die Gestaltungsmaßnahmen für die landschaftliche Einbindung der Trasse beschrieben, die sowohl den Anforderungen an den Sichtschutz der Anwohner als auch den Bedürfnissen von Reisenden nach einer abwechslungsreich gestalteten Straßenumgebung Rechnung tragen.

Von Einwenderseite wird behauptet, dass das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot in der Abwägung mit anderen Varianten vernachlässigt worden sei. Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot ist ein Aspekt im Rahmen der umweltfachlichen Bewertung der betrachteten Varianten. Es wurde bei der Variantenuntersuchung im Rahmen der Linienerbestimmung berücksichtigt und in die Gesamtabwägung für die Varianten eingestellt. Ergänzend wird auf die Ausführungen im Erläuterungsbericht (Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, ab S. 22 und S. 34f.) sowie auf die obigen Ausführungen in Ziffer 2 dieses Kapitels verwiesen.

Zu der Variantenuntersuchung wird des Weiteren vorgetragen, dass die Nationale Strategie für die biologische Vielfalt gegen eine neue Trasse und für eine Trassenbündelung spreche. Ebenso wie das

naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot ist die biologische Vielfalt ein Aspekt im Rahmen der umweltfachlichen Bewertung der betrachteten Varianten. Bei der Variantenuntersuchung im Rahmen der Linienbestimmung wurden die umweltfachlichen Aspekte in die Gesamtabwägung für die Varianten eingestellt. Ergänzend wird auf die Ausführungen im Erläuterungsbericht (Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, ab S. 22 und S. 34f.) sowie auf die obigen Ausführungen in Ziffer 2 dieses Kapitels und zur Berücksichtigung der biologischen Vielfalt in der Linienbestimmung in Ziffer 1 des Kapitels Zu 5.0.2 („verfahrensrechtliche Fragen – Linienbestimmungsverfahren“) verwiesen. Zum Umgang mit der biologischen Vielfalt auf der Ebene der Planfeststellung wird auf Kapitel Zu 5.0.17 („UVP-fachliche Belange“) verwiesen.

Die Aspekte der agrarstrukturellen Entwicklung, Raumordnung und städtebaulichen Analyse sind hinreichend berücksichtigt worden. Defizite sind nicht erkennbar.

Bei der Realisierung von Großbaumaßnahmen wird i.d.R. der Belang Agrarstruktur durch Flächenverbrauch und Flächenzerschneidung in großem Umfang betroffen. Der Belang Agrarstruktur ist generell in die Abwägung einzubeziehen. Dies ist sowohl im Vor- als auch im Hauptvariantenvergleich zur Linienbestimmung berücksichtigt worden (vgl. Erläuterungsbericht, Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, S. 40). Im Linienbestimmungsverfahren wurde dazu ein agrarstruktureller Fachbeitrag erstellt (Agrarstruktureller Fachbeitrag zur geplanten Fortführung der Autobahn A 20 westlich Bad Segeberg bis zur Elbe (Nord-West-Umfahrung Hamburg), 2002, Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein, Ordner G-1). Aus agrarstruktureller Sicht ist die Variante 1 (d/o) zu bevorzugen, weil der Eingriff in die Agrarstruktur und damit die Betroffenheit der Betriebe erheblich geringer ist. Werden allerdings die negativen Wirkungen auf die Forstwirtschaft mit eingestellt, ergibt sich zwischen den Varianten 1 (d/o) und 2 (p/q) kein Unterschied, da die Variante 1 zwar einen geringeren Anteil an landwirtschaftlicher Nutzung, aber dafür einen ebenso hohen Anteil an Waldflächen aufweist. Zum Umgang mit den agrarstrukturellen Belangen auf der Ebene der Planfeststellung wird auf die Ausführungen in Kapitel Zu 5.0.8 („Wirtschaftswegenetz und Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Flächen/Betriebe“) Ziffer 8 („agrarstrukturellen Gutachten“) verwiesen.

Aus Sicht der Raumordnung ergibt sich im Variantenvergleich in der Linienbestimmung keine Präferenzlinie, weil alle Varianten zu dicht beieinander liegen, um substantielle Unterschiede zu erzeugen.

Die städtebauliche Analyse dahingehend, inwieweit die einzelnen Varianten Einfluss auf die langfristige städtebauliche Entwicklung der Gemeinden haben, wurde ebenfalls als Aspekt im Variantenvergleich ausreichend betrachtet (vgl. Erläuterungsbericht, Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, S. 38 f.). Im Linienbestimmungsverfahren wurde dazu eine eigene Unterlage erstellt, die die anlage- und betriebsbedingten Wirkungen der A 20 auf die Siedlungsentwicklung und sozial-kulturellen Funktionsbeziehungen betrachtet, um die Entscheidungsgrundlage für die Wahl einer

Präferenzvariante zu vervollständigen (A 20 – Ermittlung und fachliche Beurteilung der Auswirkungen auf Siedlungsentwicklung und sozio-kulturelle Strukturen (Städtebauliche Analyse), April 2002, Trüper Gondesen Partner, Ordner D-1).

In den Einwendungen wird zudem der Umgang mit den unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen in der Linienbestimmung kritisiert. Dazu wird vorgetragen, dass die jetzt betroffenen Bereiche des Bauabschnitts maßgeblich in die Erholungsgebiete und Naturschutzgebiete Barker Heide und Segeberger Forst als einen der letzten unzerschnittenen Landschaftsteile in Schleswig-Holstein fielen. Insbesondere der Raum südlich des Segeberger Forstes sei ein solcher unzerschnittener Raum. Die Planung ignoriere die Hinweise des BfN (z.B. AVZ Strecke, Seite 6). Außerdem werde die in der Linienbestimmung wiedergegebene Auflage zur Zustimmung des BMU, dass „bei der weiteren Planung der Konflikt der ‚unzerschnittenen verkehrsarmen Räume‘ im Abschnitt A 23 bis A 7 besonders zu berücksichtigen“ sei, nicht eingehalten. Diese Auflage werde in der Linienbestimmung wie folgt konkretisiert: „Durch konkrete Vorkehrungen zur Vermeidung und Minderung wie optimierte Linienführung und/oder tiergerechte Querungsbauwerke sind Zerschneidungswirkungen zu minimieren und eine hohen Durchlässigkeit für die regional charakteristisch vorkommenden Arten zu erreichen.“

Die Einwendungen sind zurückzuweisen. Die unzerschnittenen verkehrsarmen Räume sind entsprechend ihrer Bedeutung in die Linienbestimmung eingestellt worden. Der Indikator „unzerschnittene verkehrsarme Räume“ (UZVR) bildet laut BfN die Landschaftszerschneidung ab, d.h. die Zerschneidung der Fläche einer Region, ohne die Qualität und Struktur/Ausstattung der Landschaft zu berücksichtigen. Die Zerschneidungswirkung der A 20 im planfestgestellten Abschnitt wurde im Rahmen des Schutzgutes Landschaft bei dem Teilschutzgut „Landschaftsraum“ unter dem Aspekt „unzerschnittene verkehrsarme Räume“ bei der Linienfindung berücksichtigt (vgl. Zusammenfassender Erläuterungsbericht zur A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg, Untersuchung zur Linienfindung, Oktober 2002, Ziffer 1.5.2.8 und Abb. 1.10). Sie wurde durch die Linienführung im Rahmen der Voruntersuchung minimiert. Auf der Planfeststellungsebene sind insoweit die Maßgaben des BfN zur Erhaltung der Durchlässigkeit der Landschaft, insbesondere zu den Durchlässen und Grünbrücken, in der Form der Stellungnahme des BMVBS vom 28.07.2005 zur Linienbestimmung beachtet worden (vgl. Stellungnahme BfN vom 04.07.2005 zur Linienbestimmung BAB A 20: Stade – Bad Segeberg (Abschnitt Schleswig-Holstein), II 3.2 – 6.4.1 (A 20), Ziffern 2.1.2 und 2.3). Hier wird ergänzend auf die Ausführungen in Kapitel 5.0.16 („naturschutzfachliche Belange“) dieses Beschlusses verwiesen.

Nur ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die von den Einwendern zitierte Auflage des BMU zur Zustimmung zu der Linienbestimmung sich ausdrücklich auf den Abschnitt A 23 bis A 7, also auf den westlich angrenzenden Folgeabschnitt des hier planfestgestellten Abschnitts bezieht.

Darüber hinaus wird eingewendet, dass die Linienführung auf der Ebene der Linienbestimmung deshalb fehlerhaft sei, weil eine einheitliche Betrachtung in Niedersachsen und Schleswig-Holstein erforderlich gewesen sei und die Abschnittsbildung im Elberaum nicht sachgerecht sei. Dazu ist zu erwidern, dass im Linienbestimmungsverfahren in der UVS Stufe II ein länderübergreifender Variantenvergleich von der A 26 südöstlich Stade in Niedersachsen bis Bad Segeberg in Schleswig-Holstein in einer zusammenhängenden Betrachtung mit einer Empfehlung der aus Umweltgesichtspunkten verträglichsten länderübergreifenden Variante durchgeführt wurde (vgl. Kapitel 5.2 der UVS Stufe II). Die Abschnittsbildung im Elberaum ist dem Umstand geschuldet, dass die Landesgrenze zwischen Niedersachsen und Schleswig-Holstein in der Elbe verläuft.

4. Aktualisierung des Variantenvergleichs auf der Ebene der Planfeststellung

Nordbogen über die B 205

Ogleich von Einwenderseite erneut die Trassenführung in einem als solchen bezeichneten "Großen Nordbogen" gefordert wurde, besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung, diese Variante einer tieferen Betrachtung zu unterziehen, als bisher geschehen. Der Einschätzung des Vorhabenträgers hat sich die Planfeststellungsbehörde bereits in ihrem Beschluss zum Abschnitt der A 20 von Wittenborn bis Weede vom 30.04.2012 angeschlossen (S. 352 des Beschlusses). Dies wurde vom Bundesverwaltungsgericht in dem Urteil vom 06.11.2013 (Az. 9 A 14/12) nicht beanstandet. Die Planfeststellungsbehörde ist nach wie vor der Auffassung, dass eine Abwägung der betroffenen Belange zum Ausschluss dieser Variante führt. Entsprechende Einwendungen sind zurückzuweisen.

Nord- / Südumfahrung Bad Bramstedts (Nordwestkorridor)

Die Ortsumgehung Bad Bramstedts (B 206 neu) ist mittlerweile realisiert worden. Damit sind die auf der Ebene der Linienfindung geprüften Varianten, die einen Verzicht auf die Ortsumgehung vorgesehen haben, endgültig hinfällig.

Das Ergebnis der Voruntersuchung, die eine südliche Umfahrung Bad Bramstedts favorisiert, bestätigt sich auch unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungen auf der Ebene der Planfeststellung. Eine Bündelung der A 20 mit der Ortsumgehung Bad Bramstedt scheidet vor allem wegen der damit verbundenen erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets „Osterautal“ aus. Diese Auswirkungen wurden im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung aus April 2002 prognostiziert und auf die Kumulationswirkungen mit der vorhandenen A 7 und ihrem geplanten 6-streifigen Ausbau zurückgeführt (vgl. Untersuchung zur Linienfindung, A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg, Untersuchung zur Verträglichkeitsprüfung des Vorhabens gemäß Art. 6 Abs. 3 der FFH-RL bzw. § 19c BNatSchG, Trassenabschnitt c im Bereich des Gebiets der nationalen Meldeliste DE 2026-303

„Osterautal“ (FFH), Unterlage 15.4.8, KiFL, Stand April 2002) . Während die potentiell erheblichen Beeinträchtigungen der Osterau während der Bauphase sowie die verkehrsbedingten Einträge von Tausalzen in den Fluss durch entsprechende Schadensvermeidungsmaßnahmen verhindert werden könnten, kommt der Gutachter zu der Einschätzung, dass sich die verkehrsbedingte Belastung der naturnahen Begleitbiotope der Osterau durch Lärm selbst durch aufwändige Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichend reduzieren ließe. Der 6-streifige Ausbau der A 7 auf den Abschnitten in Schleswig-Holstein ist mittlerweile planfestgestellt (der zuletzt erteilte Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 6 datiert aus Mai 2013) und befindet sich in der Bauphase.

Insofern sind Einwendungen zurückzuweisen, die eine Nordumfahrung Bad Bramstedts gegenüber einer Südumfahrung bevorzugen. Die mit einer Nordumfahrung in Kumulation mit dem 6-streifigen Ausbau der A 7 verbundenen erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets „Osterautal“ sprechen gegen eine solche Trassenführung, zumal mit einer Südumfahrung eine geeignete Alternative zur Verfügung steht. Die erheblichen Beeinträchtigungen des Osterautals aufgrund des Verkehrslärms ließen sich auch nicht durch eine „vernünftige Talbrückenlösung“ vermeiden, wie von Einwanderseite vorgetragen wurde.

Linienführung im Bereich des Segeberger Forstes (Nordkorridor)

Seitens des Kreises Segeberg wurde eine grundsätzliche Neubewertung der ausgewählten Präferenztrasse zu Gunsten der Variante 1.1 (n/o) gefordert. Dies wird damit begründet, dass Einzelbewertungen des Variantenvergleichs zum großen Teil nicht nachvollziehbar und schon im Grundsatz unbegründet seien. Diese Auffassung wird seitens der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Die Einzelbewertungen des Variantenvergleichs sind durchgängig nachvollziehbar und gut begründet. Teilweise beruhen die seitens des Kreises Segeberg vorgebrachten Kritikpunkte offenbar auf Missverständnissen. Insoweit wird auf obige klarstellende Ausführungen verwiesen.

Der Kreis Segeberg bringt als weiteres Argument gegen die Vorzugsvariante 2 vor, sie führe zu einer erheblichen Beeinträchtigung der im wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren zum Kiesabbau als Ausgleichsmaßnahme für 20 Jahre Kiesabbau festgestellten Renaturierungsziele. Gemeint dürften der im „Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau eines Gewässers durch Freilegen von Grundwasser im Rahmen einer Unterwasseraus Kiesung in der Gemeinde Bark“ vom 29.06.1993 festgestellte Renaturierungsplan sowie die darauf bezogenen Nebenbestimmungen sein. Eine Beeinträchtigung der planfestgestellten Renaturierungsziele ist indes nicht zu besorgen. Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss für die Teilstrecke 4 der A 20 legt der Beurteilung der mit dem Autobahnbau verbundenen Eingriffswirkungen die vollständige Umsetzung des Renaturierungsplans für den Kiesabbau zugrunde. Etwaige Beeinträchtigungen von Renaturierungsflächen werden als neue Eingriffe bilanziert und sind ihrerseits ausgleichspflichtig. Dadurch wird sichergestellt, dass nach dem Autobahnbau keine Beeinträchtigungen verbleiben, die den Renaturierungszielen des Planfest-

stellungsbeschlusses für den Kiesabbau zuwider laufen. Es wird ergänzend auf die Ausführungen im Kapitel Zu 5.0.18 („Kiesabbaugebiet Bark“) verwiesen.

Des Weiteren bringt der Kreis Segeberg vor, die besondere Betroffenheit der Schutzgüter „Landschaftsraum/Landschaftsbild“ sowie auch der Schutzgüter „Mensch“ und „Erholen“ ergebe sich aus der sehr hohen mittleren Gradientenlage von +1,25 m ü.G., deren Erfordernis mit einem sehr hoch anstehenden Grundwasserstand des Baugrundes begründet ist. Dies müsse wiederum als Indiz für die fehlende Eignung der gewählten Linie gelten. Diese Schlussfolgerung ist nicht nachvollziehbar. Zwar hat die Gradientenlage einer Trassierungsvariante Einfluss auf die genannten Schutzgüter. Diese Schutzgüter werden aber auch durch weitere Aspekte beeinflusst. In der UVP sind sie unter Berücksichtigung sämtlicher Einzelaspekte betrachtet worden. Dies führt zu einer differenzierten Bewertung der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter durch die verschiedenen Varianten. Im Übrigen führt die Betroffenheit eines oder mehrerer Schutzgüter nicht automatisch zur fehlenden Eignung einer Variante. Es erfolgt vielmehr eine Gesamtabwägung aller Schutzgüter aus Umweltsicht sowie aus Sicht der weiteren planungsrelevanten Kriterien (z. B. Städtebau, Verkehr, etc.).

Neubeurteilung der Variante „Ausbau der B²⁰⁶“

Vereinzelt wurde von Einwendern gefordert, die Variante eines (teilweisen) Ausbaus der B 206 zur Autobahn erneut zu prüfen, nachdem voraussichtlich die Elbquerung nicht realisiert werde. Diese Prämisse trifft nicht zu. Die Elbquerung der A 20 ist mit Planfeststellungsbeschluss vom 30.12.2014, Az. 404-553.32–A 20–02/12, für den schleswig-holsteinischen Abschnitt und mit Planfeststellungsbeschluss vom 30.3.2015, Az. 3320-31027 (A 20/A26-403), für den niedersächsischen Abschnitt planfestgestellt worden. Ihrer Finanzierung stehen keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinen Entscheidungen zu den Elbtunnel-Abschnitten der A 20 die positive Einschätzung der Planfeststellungsbehörde zur Finanzierbarkeit der Elbquerung geteilt und die Planrechtfertigung für die Elbtunnel-Abschnitte in diesem Zusammenhang bejaht (BVerwG, Urteil vom 28.04.2016 - 9 A 9.15, Rn. 57 und 58; Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, juris, Rn. 48). Auf die Ausführungen zu 5.0.3 („Abschnittsbildung“), Ziffer 4 („Keine unüberwindlichen Hindernisse in anderen Abschnitten der A 20“), wird verwiesen.

Trassierung im Bereich des Autobahnkreuzes mit Zwangspunktbildung für die Gemeinden Nützen und Lentförden (so genannte „Nützen-Beule“)

Von Einwenderseite wird die Trassierung der A 20 im Bereich des Autobahnkreuzes mit einer Zwangspunktbildung für die Gemeinde Nützen und Lentförden (so genannte „Nützen-Beule“) kritisiert. Im Erörterungstermin zur zweiten Planänderung wurde diesbezüglich behauptet, dass die vom Vorhabenträger vorgetragene Einbeziehung des Bereichs nördlich der K 81 in das Biotopverbundsystem Nr. 162 „Geestlandschaft nordöstlich Lentförden“ faktisch nicht mehr gegeben sei

(vgl. Niederschrift vom 07.06.2016 über die bekanntgemachten Erörterungstermine am 18. und 19.05.2019, S. 5). Als Beleg wurden Bilder des Bereiches nördlich und südlich der Schmalfelder Straße (K 81) westlich der A 7 vorgelegt (vgl. Anlage 2 der Niederschrift vom 07.06.2016 über die bekanntgemachten Erörterungstermine am 18. und 19.05.2019). Die Planfeststellungsbehörde hat diesen Vortrag zum Anlass genommen, zu überprüfen, ob der fragliche Bereich aktuell noch in das Biotopverbundsystem einbezogen ist. Dies wurde durch das MELUR als oberste Naturschutzbehörde im Juli 2016 bestätigt. Auch nach Auffassung des MELUR handelt es sich bei dem Gebiet Nr. 162 „Geestlandschaft nordöstlich Lentförden“ um einen hochwertigen Schwerpunktbereich des Biotopverbundsystems. Die Verringerung der landwirtschaftlichen Nutzungsintensität ist als eine vorrangige Maßnahme zur Erreichung des Entwicklungsziels für den Schwerpunktbereich vorgesehen.

Im Ergebnis überwiegen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde diejenigen Belange, die für die jetzige Trassenführung im Bereich des Nützens Bogens bzw. der „Nützen-Beule“ sprechen.

An dieser Auffassung hält die Planfeststellungsbehörde auch nach Auswertung der von dem Gutachterbüro RegioConsult Verkehrs- und Umweltmanagement erstellten „*Stellungnahme zur Nützen-, Beule‘ der A20-Linie im Abschnitt Bad Bramstedt-Nützen-Schmalfeld*“ aus Februar 2009 sowie der Stellungnahme zur „*Sichtung und Auswertung der Planunterlagen im PFV A 20, AK A20/A7 – Teil B*“ aus September 2009 fest. Die beiden Stellungnahmen sind als Anlagen zu Einwendungen in das Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt von der A 7 bis B 206 westlich Wittenborn eingebracht worden. Soweit die Stellungnahmen inhaltlich die Linienführung des westlich angrenzenden Nachbarabschnittes von der L 114 bis zur A 7 (Abschnitt Bad Bramstedt) betreffen, hat die Planfeststellungsbehörde in diesem Abschnitt nur eine Prognoseentscheidung zu treffen, dass der Linienführung im Nachbarabschnitt keine unüberwindbaren Hindernissen entgegenstehen (vgl. ergänzend dazu die Begründung in Ziffer 5.0.3 „Abschnittsbildung“). Eine vertiefte Auseinandersetzung mit den einzelnen Kritikpunkten der Stellungnahmen erfolgt in dem Planfeststellungsbeschluss für den Nachbarabschnitt von der L 114 bis zur A 7.

RegioConsult setzt sich in der Stellungnahme zur Nützen-, „Beule“ aus Februar 2009 mit den Planunterlagen der UVS II der Linienbestimmung sowie den Einwendungen des Kreises Bad Segeberg, der Gemeinden Lentförden, Nützen und Schmalfeld und den Antworten des Vorhabenträgers zu diesen Einwendungen im Linienbestimmungsverfahren auseinander. Die Gutachter kommen zu den Ergebnissen, dass der Achsabschnitt c gegenüber dem Achsabschnitt f fachlich fehlerhaft als vorteilhaft bewertet worden sei, die Untersuchungen des Vorhabenträgers zur Avifauna im Bereich Schmalfeld und Struvenhütten unzureichend seien (z.B. zahlreiche Arten nicht festgestellt, obwohl sie vorhanden sind; keine Erhebung der Tiergruppe der Fledermäuse) sowie die Landschaftsräume der Ohlau, der Dreckau und der Schmalfelder und Struvenhüttener Au hinsichtlich ihres naturräumlichen Potenzials, der Störungsempfindlichkeit und der faunistischen Ausstattung fehlerhaft bewert-

tet worden seien. Auf der Ebene der UVS habe somit keine geeignete Datenbasis zur habitat- und artenschutzrechtlichen Bewertung des Eingriffs vorgelegen. Nach Auffassung der Gutachter entstehe der Eindruck, dass mit dem FFH-Gebiet Osterautal und dem Segeberger Forst als zusammenhängendem Waldgebiet versucht wurde, den Südkorridor als vorteilhafter darzustellen. Die Stellungnahme stuft darüber hinaus die Gegenüberstellung der Achsabschnitte c und f im Norden und Süden von Bad Bramstedt in der Gesamtabwägung zur Linienführung als fehlerhaft ein und sieht Abstimmungsdefizite bei den Planungen zur Ortsumgehung B 206 (gemeint sein dürfte die Ortsumgehung Bad Bramstedt) und der A 20 hinsichtlich der Trassenführung und der Lage der notwendigen Ausgleichsmaßnahmen. Bezüglich der Gegenüberstellung der Nord- und Südvarianten in den Achsabschnitten o und q halten die Gutachter die Bewertung der Südvariante als deutlich vorteilhaft für falsch, weil die faunistische Wertigkeit der Schmalfelder Au als potenzielles Vogelschutzgebiet nicht erkannt worden sei und der Vorhabenträger in dem Raum fälschlicherweise eine sehr intensive landwirtschaftliche Nutzung unterstellt habe.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde enthält die dargestellte Kritik keine unüberwindbaren Planungshindernisse für den Nachbarabschnitt von der L 114 bis zur A 7. Die Planfeststellungsbehörde hält die UVS auf der Ebene der Linienbestimmung für rechtmäßig. Selbst wenn die UVS aus der Linienbestimmung defizitäre Daten für die habitat- und artenschutzrechtliche Bewertung des Nachbarabschnittes enthalten sollte, wäre es noch möglich, diese Defizite auf der Ebene der Planfeststellung zu beheben. Etwaige artenschutzrechtlich verbotene Handlungen könnten mittels Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie Ausnahmegenehmigungen legitimiert werden.

In der Stellungnahme zu den Planunterlagen zum Autobahnkreuz A 20/ A7 (Teil B) aus September 2009 kommt RegioConsult zu dem Ergebnis, dass Erfassungsdefizite hinsichtlich der Erhebungen zur Avifauna, der Fledermäuse, des Fischotters und der Reptilien bestünden, die auf einer/m unzureichenden Untersuchungsmethodik bzw. Untersuchungsumfang beruhten. Die notwendigen artenschutzrechtlichen Ausnahmeverfahren seien nicht durchgeführt worden. Die Überprüfung der Machbarkeit und Verschiebung des Autobahnkreuzes nach Norden sei artenschutzrechtlich und trassierungstechnisch nicht überprüft worden. Zudem werde die Lärmbelästigung am Hof Marskamp jenseits der akuten Gesundheitsgefährdung erheblich unterschätzt. Die Planunterlagen zum Autobahnkreuz A 20/ A 7 (Teil B) gehören zu dem Straßenbauvorhaben der A 20, das Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist. Hinsichtlich der Einwendungen zum Artenschutz und den artenschutzrechtlichen Ausnahmeverfahren wird auf die Begründung zu Ziffer 2.3.4 des Beschlusses verwiesen. Der Einwand, eine Verschiebung des Autobahnkreuzes nach Norden sei nicht geprüft worden, wird zurückgewiesen. Es wurde bereits oben ausführlich begründet, dass eine derartige Verschiebung wegen des damit verbundenen Eingriffs in den Schwerpunktbereich des Biotopverbundsystems „Geestlandschaft nordöstlich Lentförden“ nicht möglich ist. Zu der eingewendeten Lärmbelästigung wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.6 („Lärm – 7. Gesamtlärbetrachtung (Summenpegel) – Enteignungsgleicher Eingriff“) dieses Beschlusses verwiesen.

Abweichende Querungen der A 20 in der Linienbestimmung

Hinsichtlich der in der Linienbestimmung vorgesehenen Brückenquerungen der A 20 werden verschiedene Aspekte eingewendet.

Die Gemeinde Schmalfeld moniert, dass die im Linienbestimmungsverfahren noch vorgesehene Brücke über einen Wirtschaftsweg der Gemeinde bei Bau-km 19+250 weggefallen ist. Bei der Konkretisierung des Vorhabens auf der Planungsstufe des Planfeststellungsverfahrens, die der Linienbestimmung nachgelagert ist, ist ein Straßen- und Wegegutachten erstellt worden (vgl. Erläuterungsbericht, Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, S. 67). Es hat sich herausgestellt, dass die Brücke an der ursprünglich vorgesehenen Stelle nicht erforderlich ist. Die nördlich der A 20 gelegenen großen Ackerlandflächen werden von ebenfalls dort ansässigen Betrieben bewirtschaftet. Die Erschließung der Landwirtschaftsflächen nördlich und südlich der A 20 ist gesichert.

Es wird zudem eingewendet, dass im Rahmen der Linienbestimmung für die Querungen der A 20 eine andere Trassenführung vorgelegt worden sei und die nunmehr geänderte Trassenführung sich nachteilig auf die Gemeinden auswirke. Auf der Ebene der Linienbestimmung weist die Planung nicht denselben Detaillierungsgrad auf wie auf der Ebene der Planfeststellung. Entsprechend den Ergebnissen des für das Planfeststellungsverfahren erstellten Straßen- und Wegegutachtens haben sich Änderungen hinsichtlich der Querungen der A 20 ergeben (Erläuterungsbericht, Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, S. 67 f.). So ist auf die in der Linienbestimmungsunterlagen vorgesehene Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Schmalfeld-Hartenholm östlich der L 234 über die A 20 verzichtet worden. Nunmehr ist vorgesehen, die Gemeindeverbindungsstraße parallel zur A 20 zu verlegen und an die L 234 neu anzuschließen. Darüber hinaus wurde nach einer Überprüfung der Erreichbarkeit der anliegenden Grundstücke auf zwei Wirtschaftswegquerungen im Bereich zwischen der L 234 und der A 20 verzichtet, die in der Linienbestimmung noch vorgesehen waren. Die insoweit geänderte Trassenführung ist sachlich begründet.

Schließlich wird gefordert, dass die Querungen der Mühlenau, Buerwischbek und Schmalfelder Au wildtiergerecht erweitert werden sollten. An den ursprünglich vorgesehenen Bauwerksbreiten wird jedoch festgehalten. Es wird auf die Ausführungen in den Ziffern 2.3.1.3 („Schutz-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen“) und Ziffer Zu 5.1.5 verwiesen.

Die optimierte Vorzugsvariante weicht in der Feintrassierung von der linienbestimmten Trasse ab

Es wurde vereinzelt eingewendet, dass die im Zuge der Entwurfsplanung auf der Ebene der Planfeststellung vorgenommenen Optimierungen der linienbestimmten Vorzugsvariante 2 im Bereich des Kiesabbaugebietes bei Bark und im Bereich des Autobahnkreuzes (Feintrassierung) von der li-

nienbestimmten Trasse abweichen würden und insoweit auf die Erforderlichkeit einer Anpassung der Linienbestimmung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hingewiesen.

Die Einwendung ist zurückzuweisen. Eine Anpassung der Linienbestimmung ist nicht erforderlich, da es sich um geringfügige Abweichungen handelt. Wegen ihrer Zweckbestimmung kann die Linienbestimmung nicht so genau sein wie der festgestellte Plan. Deshalb werden Abweichungen von der Linienbestimmung im Planfeststellungsbeschluss innerhalb weniger hundert Meter für zulässig gehalten, wenn die generelle Planung im Wesentlichen beibehalten wird und keine besonderen Verhältnisse auf eine engere Bindung an eine bestimmte Linie hindeuten (BVerwG, Beschl. v. 17.02.1969 – IV B 223.68 –, Juris). Die Voraussetzungen für eine zulässige Abweichung von der Linienbestimmung liegen hier vor.

Keine Integration der Flurbereinigung

In den Planfeststellungsbeschluss musste entgegen der Sicht der Einwender keine Flurbereinigung integriert werden. Zum einen hält die Planfeststellungsbehörde eine Flurbereinigung nicht für erforderlich. Zum anderen wird auf Ziffer 33 (3) der Planfeststellungsrichtlinien 2015 verwiesen. Danach kann die Einleitung eines Flurbereinigungsverfahrens durch den Planfeststellungsbeschluss nicht angeordnet werden.

Verzicht auf die Prüfung globaler, abschnittsübergreifender Trassenvarianten / Gelenkpunkt Wittenborn / Fehlerheilungsverfahren

Vereinzelt wurde von Einwendern die Prüfung weiterer, abschnittsübergreifender („globaler“) Trassenvarianten gefordert, weil die Linienbestimmung der A 20 rechtswidrig gewesen sei. Diese Prämisse trifft nicht zu. Die Linienbestimmung erfolgte rechtmäßig. Dies wurde auch vom Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung zur Teilstrecke 3 der A 20 bei Bad Segeberg (BVerwG, Urt. vom 06.11.2013, Az. 9 A 14.12, juris, Rn. 29 ff.) sowie in seiner Entscheidung zum schleswig-holsteinischen Elbtunnel-Abschnitt der A 20 (BVerwG, Urt. vom 28.04.2016, Az. 9 A 9.15, juris, Rn. 172 ff.) bestätigt. Das Bundesverwaltungsgericht stellt in seiner Entscheidung zum schleswig-holsteinischen Elbtunnel-Abschnitt der A 20 ausdrücklich fest, dass die Planfeststellungsbehörde aufgrund der Ausführungen im Urteil vom 06.11.2013 – 9 A 14.12 nicht verpflichtet war, erneut in die weiträumige Variantenprüfung einzutreten und zu untersuchen, ob sich ein anderer als der linienbestimmte Trassenkorridor in den Folgeabschnitten als vorzugswürdig erweist (BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, Az. 9 A 9.15, Rn. 174). Auf die Ausführungen zu 5.0.2, Ziffer 1 („Linienbestimmungsverfahren“), wird verwiesen.

In diesem Zusammenhang wurde zudem eingewendet, dass sich südliche Varianten aufdrängen würden, die den Segeberger Forst verschonen und die Baustrecke verkürzen. Im Hinblick auf den Anschlusspunkt des gegenständlichen Abschnitts 4 der A 20 südwestlich von Wittenborn wurde eingewendet, dieser sog. „Gelenkpunkt“ sei sachlich nicht gerechtfertigt, sondern basiere auf einer unzulässigen Vorfestlegung im Rahmen der Linienbestimmung. Der Gelenkpunkt Wittenborn sei jedenfalls nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zum Streckenabschnitt Bad Segeberg nicht mehr haltbar und der Status des diesbezüglichen Fehlerheilungsverfahrens sei unklar.

Zunächst ist zu erwidern, dass der Gelenkpunkt bei Wittenborn das Ergebnis der Abwägung verschiedener Linienoptionen im Linienbestimmungsverfahren für den Abschnitt 5 war. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Bad Segeberg wurden die linienbestimmte Vorzugsvariante und der Gelenkpunkt bestätigt. Es trifft nicht zu, dass der Gelenkpunkt nach dem Urteil des BVerwG vom 06.11.2013 (Az. 9 A 14.12) zum Teilabschnitt der A 20 bei Bad Segeberg nicht mehr haltbar ist. Das Bundesverwaltungsgericht hat den Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt Bad Segeberg nicht aufgehoben, sondern auf die Klage zweier anerkannter Naturschutzvereinigungen und einer Gemeinde nur für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt (BVerwG, Urteile v. 06.11.2013, Az. 9 A 9.12 und 9 A 14.12). Eine Fehlerheilung ist somit ausdrücklich ermöglicht worden. Das Gericht hat sowohl in der Begründung seiner Entscheidung zum Planfeststellungsbeschluss für den A 20-Abschnitt Weede bis Wittenborn als auch in der Entscheidung zum schleswig-holsteinischen Elbtunnel-Abschnitt darauf hingewiesen, dass ein Festhalten an dem Gelenkpunkt plausibel sei, um die angestrebten Entlastungswirkungen im Zentrum sowie im Westen von Bad Segeberg bestmöglich zu erreichen (BVerwG, Urteil vom 06.11.2013, Az. 9 A 14.12, Rn. 91; Urteil vom 28.04.2016, Az. 9 A 9.15, Rn. 173). Insofern ist für den gegenständlichen Folgeabschnitt nach wie vor der Gelenkpunkt bei Wittenborn maßgeblich, solange als Ergebnis des Fehlerheilungsverfahrens Bad Segeberg kein anderer Gelenkpunkt festgelegt wird. Das Bundesverwaltungsgericht hat dem Vorhabenträger aufgegeben, weiter südlich der Planfeststellungstrasse des Abschnittes 3 der A 20 verlaufende Varianten zu prüfen. Seitens des Vorhabenträgers sind im Anschluss an die Entscheidung des Gerichts zum Abschnitt Weede bis Wittenborn zwei Fehlerheilungsverfahren eingeleitet worden, die bis zum Erlass des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses noch nicht abgeschlossen waren. Im Rahmen des ergänzenden Verfahrens zur Heilung der vom BVerwG festgestellten Fehler bei der habitatschutzrechtlichen Alternativenprüfung in Bezug auf das FFH-Gebiet „Travetal“ (sog. Fehlerheilungsverfahren I) hat der Vorhabenträger weitere groß- und weiträumige Trassenvarianten südlich von Bad Segeberg untersucht. Dies betrifft insbesondere auch mehrere Varianten, die auf Höhe der Gemeinde Schwissel nach Westen über die A 21 führen und von dort ohne Versatz weiter Richtung Westen verlaufen sowie auch eine Trassenvariante mit südlichem Versatz auf der A 21. Der Gelenkpunkt bei Wittenborn wird durch diese Varianten nicht erreicht und insofern im Rahmen des Fehlerheilungsverfahrens I noch einmal ergebnisoffen in Frage gestellt. Der Vorhabenträger hat gemäß der Vorgabe des Gerichts entsprechende Varianten geprüft und diese in die Achse des Abschnittes 4 der A 20 eingeschleift. Nach Durchführung neuer fachlicher Untersuchungen zur Linien-

führung südlich von Bad Segeberg und dem im Herbst 2015 durchgeführten Beteiligungsverfahren zur ergänzenden FFH-Alternativenprüfung geht die Planfeststellungsbehörde im Sinne einer vorausschauenden Beurteilung davon aus, dass es keine zumutbaren (südlich verlaufenden) Trassenalternativen im Sinne von § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG zur planfestgestellten Linie im Streckenabschnitt 3 gibt. Ergänzend wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.3 („Abschnittsbildung“) verwiesen.

Vermeidbarkeit der Eingriffe in den Segeberger Forst und in das Kiesabbaugebiet Bark

Von Einwenderseite wird gefordert, dass die Eingriffe in den Segeberger Forst und in das Kiesabbaugebiet Bark hätten vermieden werden müssen. Dazu ist zu erwidern, dass der gegenständliche Abschnitt den Segeberger Forst nicht mehr kreuzt, sondern mit der provisorischen Anbindung an die B 206 südlich des Segeberger Forstes endet. Die Forderung, den Eingriff in das Kiesabbaugebiet Bark zu vermeiden, wird auf Einwenderseite nicht näher begründet. Es wird auf die obigen Ausführungen zur Linienführung im Bereich des Segeberger Forstes verwiesen.

Variantenuntersuchung zum Autobahnkreuz

Schließlich wird die Variantenuntersuchung zum Autobahnkreuz kritisiert. In formaler Hinsicht wird beanstandet, dass das Spezialgutachten zu Lage und Ausgestaltung nicht in die Planfeststellungsunterlagen integriert wurde. Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Bedenken nicht. Die Planunterlagen bestehen aus Zeichnungen und Erläuterungen, die das Straßenbauvorhaben, seinen Anlass und die von ihm betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen (§ 140 Abs. 1 Satz 2 LVwG). Sie müssen so klar und verständlich sein, das bei der Auslegung im Anhörungsverfahren sich jedermann darüber unterrichten kann, ob und ggf. inwieweit er durch das Straßenbauvorhaben in seinen Belangen berührt wird. 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. Die offen gelegten Planunterlagen müssen insoweit die notwendige Anstoßfunktion erfüllen (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.03.2011 – 9 A 8.10, juris, Rn. 19; *Kopp/Ramsauer*, VwVfG, 16. Auflage, 2015, § 73, Rn. 47). Hinsichtlich der Lage und der Ausgestaltung des Autobahnkreuzes wird diese Anstoßfunktion durch die ausgelegten Planunterlagen erfüllt. Sie enthalten die notwendigen Angaben zu dem Autobahnkreuz, aus denen eine mögliche individuelle Betroffenheit erkennbar ist (vgl. Teil A: Erläuterungsbericht, Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, S. 56 f.; Teil B: Erläuterungsbericht, Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, S. 21 f. und LBP, Anlage 12.0 der Planfeststellungsunterlagen, S. 8 ff.). Ergänzend wird auf die Ausführungen in Kapitel Zu 5.0.2 („Verfahrensrechtliche Fragen“) im Unterpunkt 8 („Planfeststellungsunterlagen unvollständig und unzureichend und verfehlen Anstoßfunktion, fehlende Fachgutachten“) verwiesen.

Inhaltlich wird eingewendet, dass sich die Variantenuntersuchung zur Lage des Autobahnkreuzes nicht mit Varianten des Kreuzungspunktes mit der A 7 befasst. Der Kreuzungspunkt ist nicht Gegenstand der Variantenuntersuchung für die Lage des Autobahnkreuzes, sondern eine Randbedingung, die der Untersuchung vorausgesetzt wurde. Er wurde aufgrund vorausgegangener Untersuchungen südlich von Bad Bramstedt und westlich von Schmalfeld festgelegt und ist das Ergebnis der gewählten Trassenführung. Auf Veranlassung durch die Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträger den Kreuzungspunkt mit der A 7 in einer ergänzenden Stellungnahme vom 30.08.2016 näher erläutert. Aufgrund der bestehenden Raumwiderstände war unter Berücksichtigung der Siedlungsbereiche Bad Bramstedt, Lentförden und Nützen eine Lage zu wählen, die den Biotopverbund-Schwerpunktbereich „Geestlandschaft nordöstlich Lentförden“ auf möglichst kurzem Wege quert. Gleichzeitig war eine Stelle zu finden, die eine möglichst rechtwinklige Querung der Schmalfelder Au und ihres Talraumes ermöglicht. Diese Querung war östlich der A 7 nur in dem Bereich möglich, in dem die Schmalfelder Au nicht mehr in direkter Ost-West-Richtung parallel zur B 206, sondern bereits in südöstlicher Richtung nach Schmalfeld verläuft. Der Vorhabenträger hat in seiner ergänzenden Stellungnahme darauf hingewiesen, dass sich die Raumwiderstände in dem Bereich seit der UVS Stufe I in der Linienbestimmung nicht verändert haben. Die Planfeststellungsbehörde macht sich die Ausführungen des Vorhabenträgers zu eigen. Ergänzend wird auf die obigen Ausführungen zu der so genannten „Nützen-Beule“ verwiesen.

Zudem wird die Plausibilität des Ausschlusses der Variante 3 und ihrer Subvarianten im Rahmen der Untersuchung zur Lage des Autobahnkreuzes A 20/ A 7 angezweifelt. Die Varianten 3a bis 3c legen eine nach Norden verschobene A 20 zugrunde, damit der Angelteich östlich der A 7 erhalten bleibt. Anders als bei den übrigen Varianten wird die Verkehrsbeziehung Elbquerung in Richtung Flensburg als Fly-Over auf einer dritten Ebene (Variante 3a), als mit großem Abstand östlich angeordnete Schleifenrampe (Variante 3b) oder als zusätzliche, parallel zur Tangente Flensburg in Richtung Elbquerung geführte Fahrbahn im Nordwestquadranten (Variante 3c) geführt. Die Planfeststellungsbehörde hält den Ausschluss der Varianten 3 für begründet. So durfte die Variante 3b aufgrund ihrer sehr ungewöhnlichen Verkehrsführung mit der nordöstlich in großem Abstand und außerhalb des Kleeblattes liegenden Schleifenrampe zur Anbindung der A7 ohne nähere Untersuchung ausgeschlossen werden. Entgegen der Auffassung der Einwender würde eine Beschilderung nicht ausreichen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Denn die sehr ungewöhnliche Verkehrsführung würde zu einer problematischen Verflechtung der Verkehrsströme im Zusammenhang mit der Fahrbeziehung Elbquerung in Richtung Flensburg führen und das Risiko von „Geisterfahrern“ erhöhen. Der Ausschluss der Varianten 3a und 3c aus Wirtschaftlichkeitsgründen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, da bei beiden Varianten mit 7 bzw. 6 Bauwerken deutlich höhere Herstellungskosten anfallen als bei den übrigen Varianten, die jeweils nur 3 Bauwerke erfordern.

Hinsichtlich der geforderten Einbeziehung des Ausbaus der A 7 auf sechs Spuren wird auf die Ausführungen im Kapitel Zu 5.0.3 („Abschnittsbildung, Weitere Einzeleinwendungen „1. Gemeinsame Planfeststellung mit A7-Ausbau erforderlich wegen gesundheitsgefährdender Gesamtbelastungen“) verwiesen.

Zu 5.0.5: (Verkehr)

1. Verkehrsprognostik/ Verkehrsuntersuchung

Der Bedarf für den Bau der A 20 aufgrund der verkehrlichen Situation ist gegeben. Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können.

Der Vorhabenträger hat zur verkehrlichen Beurteilung der Planungsmaßnahmen Verkehrsuntersuchungen durchgeführt:

Grundlage für die Verkehrsuntersuchungen für die A 20 im Abschnitt von der A 7 bis zur B 206 westlich Wittenborn ist die vom Ingenieurbüro SSP Consult durchgeführte großräumige Verkehrsuntersuchung zur A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg, von Bad Segeberg bis Stade aus dem Jahre 2007, die auf den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2005 aufbaut.

Um differenzierte Aussagen zu den Wirkungen der A 20 auf das angrenzende Straßennetz der gegenständlichen Baumaßnahme zu erhalten, hat die vom Vorhabenträger beauftragte Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert aus Hannover im April 2009 eine Verkehrsuntersuchung mit dem Prognosehorizont 2025 vorgelegt, die an die Verkehrsuntersuchung zur A 20 für die Teilstrecke von der B 206 westlich Wittenborn bis zur B 206 westlich Weede aus dem Jahre 2006 anschließt (sogeannter „Zusammengefasster Bericht der Verkehrsuntersuchung zur A 20 im Raum Segeberg als Neufassung 2006“, Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert). Dabei wurde für die verfeinerte Verkehrsanalyse, aufbauend auf den Zählergebnissen aus den Jahren 2005 und 2008, das Verkehrsmodell aus der Verkehrsuntersuchung zur A 20 im Raum Bad Segeberg in ein Teilmodell des o. a. großräumigen Verkehrsmodells integriert. Das Teilmodell umfasst den Bereich zwischen Bad Segeberg im Osten und Itzehoe/ Elmshorn im Westen. Somit konnten weitere Teilstrecken der A 20 im Westen berücksichtigt werden.

Die Verkehrsuntersuchung aus April 2009 wurde auf der Basis der Straßenverkehrszählung 2010 und den Ergebnissen der Fortschreibung des Verkehrsmodells der großräumigen Verkehrsuntersuchung zur A 20 und dem Straßennetz von Schleswig-Holstein (2012) von SSP Consult in der Analyse auf 2010 aktualisiert und im Oktober 2012 vorgelegt.

Sodann erfolgte eine Ergänzung der Verkehrsuntersuchung im März 2015 vor dem Hintergrund der provisorischen Anbindung der A 20 an die B 206 westlich Wittenborn.

Schließlich wurde die Verkehrsuntersuchung im Juni 2015 wegen der Fortschreibung des Verkehrsmodells der großräumigen Verkehrsuntersuchung zur A 20 und dem Straßennetz von Schleswig-Holstein von SSP Consult mit dem Prognosehorizont 2030 ebenfalls auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben.

- Methodik der Verkehrsprognose

Der Gesetzgeber hat keine Vorgaben darüber gemacht, nach welchen Methoden eine Verkehrsprognose im Einzelnen zu erstellen ist. Nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG ist eine Verkehrsprognose mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, d.h. methodisch fachgerecht zu erstellen. Die gerichtliche Überprüfung dieser Prognose erstreckt sich allein darauf, ob eine geeignete fachspezifische Methode gewählt wurde, ob die Prognose nicht auf unrealistischen Annahmen beruht und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet worden ist (BVerwG, Urteil vom 23.04.2014 - 9 A 25/12, Rn. 30 – zitiert nach Juris m.w.N.). Diesen Vorgaben entspricht die durch den Vorhabenträger vorgelegte Verkehrsprognose.

Die Verkehrsprognose beruht auf realistischen Annahmen und ist methodisch einwandfrei erarbeitet und einleuchtend begründet worden. Dies stützt sich insbesondere auf die fortlaufenden Aktualisierungen und Überprüfungen der Verkehrszellen und die Einbeziehung der Straßenverkehrszählungen 2005, 2008 und 2010.

Der gewählte Prognosehorizont 2030 für das gegenständliche Bauvorhaben, das dem vordringlichen Bedarf angehört, deckt sich mit dem im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 zugrunde gelegten Prognosehorizont 2030. Das Vorgehen ist nicht zu beanstanden.

Die Prognose ist geeignet, um als projektbezogene Untersuchung die künftigen Verkehrsmengen auf der geplanten Straße und dem nachgeordneten Verkehrsnetz zu erfassen und bildet damit eine ausreichende Grundlage für darauf aufbauende Entscheidungen. Es bedarf daher keiner weiteren vertiefenden Betrachtung zu den verkehrlichen Auswirkungen der A 20.

- Betrachtete Prognosefälle

Das Verkehrsgutachten der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert vom Juni 2015 betrachtet für den Prognosehorizont 2030 den Planungsnullfall sowie vier weitere Planfälle. Die Betrachtung der verschiedenen möglichen Planfälle und deren verkehrliche Auswirkungen war geboten, da zum Zeitpunkt des Beschlusserlasses keine Aussage darüber getroffen werden kann, in welcher zeitlichen Reihenfolge der Bau der einzelnen Streckenabschnitte der A 20 erfolgen wird.

Der Planungsnullfall betrachtet das vorhandene Straßennetz mit der Ortsumgehung Bad Bramstedt und der A 20 bis westlich Weede. Darüber hinaus sind alle Maßnahmen im Straßennetz berücksichtigt worden, die bis zum Jahr 2030 als realisiert anzunehmen sind. Dies sind im Planungsraum der 6-streifige Ausbau der A 7 und der Ausbau der A 21 nördlich von Bad Segeberg.

Die Verkehrsuntersuchung zeigt, dass es bei Zugrunde legen des Planungsnullfalls im Vergleich zu der Analyse 2010 auf den meisten Straßen zu Belastungszunahmen kommen wird. So werden beispielsweise für die B 206 im Raum Wittenborn Erhöhungen um bis zu 1.800 Kfz/ Tag mit Belastungen von bis zu 14.000 Kfz/ Tag prognostiziert. Die Verkehrsbelastungen auf der A 21 steigen nördlich von Bad Segeberg um 5.500 Kfz/ Tag auf über 38.000 Kfz/ Tag an. Auch die A 7 weist gegenüber der Analyse 2010 erhebliche Verkehrszunahmen auf. Zudem wird aufgezeigt, dass auf den Autobahnen und Bundesstraßen die Schwerlast-Belastungen deutlich ansteigen werden. Die B 206 z. B. nimmt zwischen der A 7 und der A 21 zwischen 1.100 und 1.600 SV-Kfz/ Tag auf.

Im Landes- und Kreisstraßennetz sind die Belastungszunahmen vergleichsweise gering. Zu den durch den Bau der A 20 bedingten Änderungen der Verkehrsbelastung des nachgeordneten Straßennetzes wird auf die nachstehende Ziffer 2 „Verlagerung/ Zunahme der Verkehre auf das umliegende nachgeordnete Straßennetz“ verwiesen.

Die Planfälle „Planfall mit A 20 bis A 7“ und „Planfall mit gesamter A 20 bis Niedersachsen“ berücksichtigt neben der im Planungsnullfall angenommenen Situation auch den geplanten Neubau der A 20 in Höhe von Bad Segeberg von der B 206 westlich von Wittenborn bis zur B 206 westlich von Weede mit der Verlegung der B 432 zwischen Högersdorf und Bad Segeberg sowie der K 73 östlich um Wittenborn. Die Anschlussstellen „Bad Segeberg-Süd“ und „Bad Segeberg-Nord“ an der A 21 werden aufgegeben. Die weiter nördlich liegende Anschlussstelle an der K 61, an der zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur nach Norden auf die A 21 gefahren werden kann, wird für alle Fahrbeziehungen ausgebaut.

Nach den Ermittlungen der Verkehrsprognose 2030 ist für den gegenständlichen Streckenabschnitt der A 20 unter Zugrundelegung einer durchgängigen Autobahn (Planfall mit gesamter A 20 bis Niedersachsen) zwischen der A 7 und der Anschlussstelle L 79/ A 20 mit 22.700 Kfz/ Tag und zwischen der Anschlussstelle L 79/ A 20 und der B 206 westlich Wittenborn mit 21.200 Kfz/ Tag zu rechnen. Der Schwerlastverkehr liegt bei 2.760 Kfz bzw. 2.790 Kfz, was einem Anteil von ca. 12 % bzw. 13 % entspricht. Im Planfall mit A 20 bis A 7 stellt sich eine Verkehrsbelastung auf der A 20 von 16.100 Kfz/ Tag bzw. 15.500 Kfz/ Tag ein, der Schwerlastverkehr liegt bei 2.100 Kfz bzw. 2.220 Kfz.

Die Planfälle „Planfall mit A 20 bis Weede und westlich Wittenborn bis A 7“ und „Planfall mit A 20 bis Weede und westlich Wittenborn bis Niedersachsen“ betrachten das Straßennetz ohne den Streckenabschnitt der A 20 im Bereich von Bad Segeberg zwischen Wittenborn und Weede und sind als Zwischenbaustände denkbar. So ist im Planfall mit A 20 bis Weede und westlich Wittenborn bis A 7 mit einer Verkehrsbelastung von 10.400 Kfz/ Tag bzw. 11.400 Kfz/ Tag und einem Schwerlastverkehr von 1.330 Kfz bzw. 1.380 Kfz/ Tag zu rechnen. Im Planfall mit A 20 bis Weede und westlich Wittenborn bis Niedersachsen sind hingegen eine Verkehrsbelastung von 19.200 Kfz/ Tag bzw. 16.300 Kfz/ Tag und ein Schwerlastverkehr von 2.670 Kfz bzw. 2.470 Kfz/ Tag prognostiziert.

Mit den betrachteten Prognosefällen ist die verkehrliche Situation des gegenständlichen Planungsabschnittes der A 20 umfänglich dargestellt. Weiterer Untersuchungen bedarf es nicht.

*- Berücksichtigung einer Variante mit Pkw-Maut in der Verkehrsprognose und
- Mautstellen bzw. Mautanlagen*

Es wird gefordert, dass bis zum Prognosehorizont 2025 die Annahme der Einführung einer Mautpflicht für Pkw absolut realistisch und deshalb in der Verkehrsprognose mindestens eine Variante zu untersuchen sei, die die Maut für Pkw zugrunde legt. Ebenso werden die Installation der A 20 mit Mautstellen bzw. Mautanlagen für den Lkw-Verkehr und wie die Einführung einer Mautpflicht für LKW gefordert.

Die Installation der A 20 mit Mautstellen bzw. Mautanlagen für den Lkw-Verkehr ist ebenso wie die Einführung einer Mautpflicht für LKW und für Pkw nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Vielmehr bleiben die Notwendigkeit und der Zeitpunkt der Einführung dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland in einem mit der EU abgestimmten und abgestuften Verfahren vorbehalten. Auch wenn sich Bundesrat und Bundesrat im März 2017 für die Einführung einer Maut in der Bundesrepublik Deutschland ausgesprochen haben, bleibt das weitere Prozedere diesbezüglich abzuwarten. Tatsächlich liegt zum gegenwärtigen Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses keine Pkw-Maut vor, verlässliche Angaben auch nicht. Alle Überlegungen hierzu wären rein spekulativ und sind deshalb zu verwerfen.

Auch unabhängig vom Ausgang des vorgenannten Verfahrens ist darauf hinzuweisen, dass die Spannweite des gewählten Regelquerschnittes RQ 31 zwischen 18.000 Kfz/ 24 h und 73.000 Kfz/ 24 h liegt. Da sich die Erhebung von Maut-Gebühren erfahrungsgemäß langfristig nicht auf das Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmer ausübt, wird unterstellt, dass die prognostizierte Verkehrsmenge mit bzw. ohne Maut in dieser Spanne liegt, so dass sich sowohl die Frage der Berücksichtigung einer Variante mit Pkw-Maut in der Verkehrsuntersuchung als auch die Frage nach einem kleineren Querschnitt nicht stellen. Der Bund hat das gegenständliche Bauvorhaben mit diesem Querschnitt in den vordringlichen Bedarf im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz aufgenommen. Dies ist hinzunehmen.

- Prognosehorizont

Sowohl in der Ursprungsauslegung der Planunterlagen 2009 als auch in der 1. Planänderung 2012 wurde der Verkehrsuntersuchung der Prognosehorizont 2025 zugrunde gelegt, der aus dem Verkehrsmodell Schleswig-Holstein übernommen wurde.

Der Prognosezeitraum 2025 lehnte 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.

Dessen ungeachtet hat der Vorhabenträger im Hinblick auf den aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 den Prognosehorizont auf das Jahr 2030 ausgedehnt und im Rahmen der 2. Planänderung die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung vom Juni 2015 in die Planfeststellungsunterlagen eingestellt.

- 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 die 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 zeitlich schnellste 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 neue 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.

- Bedarfsplanprognose

Die im Bedarfsplan dargestellten Neu- und Ausbauvorhaben entsprechen gem. § 1 Abs. 2 des Fernstraßenausbaugesetzes den Zielbestimmungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Der BVWP 2030 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 2030 und der Bedarfspläne für Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege ist die aktualisierte Verkehrsprognose 2030.

Das Herzstück der Verkehrsprognose, die ein internes Planungsmittel des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ist und keinerlei Außenwirkung hat, bilden die räumlichen Verflechtungsmatrizen, die 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.

- 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 Fahrzeit 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.

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 Ver-

kehrserzeugung, -umlegung und -verlagerung sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde plausibel.

- Darstellung der Quell-Ziel-Matrizen und

- die den Prognosen zugrunde gelegten Daten etwa zu den Verkehrszählungen und weiteren Annahmen im Gutachten Schubert nicht im Einzelnen dargestellt

Wie bereits in vorangestellten Punkten ausgeführt, ist Inhalt der Prognose 2030 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 für den jeweils betrachteten Modus hinterlegt wurde.

Im Einzelnen ist darauf hinzuweisen, dass das Analysemodell 2008 in der Verkehrsuntersuchung 2009 die Verkehrsuntersuchungen von 2005 bis 2008 zur Grundlage hat. Eine Hochrechnung der Daten war hierfür nicht erforderlich. Die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung von 2015 stützt sich auf die Verkehrsanalyse 2010 aus der Verkehrsuntersuchung von 2012. Die Verkehrsanalyse 2010 basiert auf umfassenden Verkehrserhebungen von 2005 bis 2010. Eine Verkehrsanalyse für 2015 ist nicht sinnvoll, solange die Prognosen im Verkehrsmodell Schleswig-Holstein von SSP-Consult die Verkehrsanalyse 2010 zugrunde legen. Eine Fortschreibung des Verkehrsmodells Schleswig-Holstein auf den Analysezeitpunkt 2015 kann frühestens nach Vorlage der Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015 erfolgen.

Weiterhin ist auszuführen, dass das Verkehrsaufkommen in den Verkehrszellen von der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur abhängig ist. Da bei der Bildung von Teilmodellen auch Teile der Matrizen übernommen werden, wurde auch das Verkehrsaufkommen in den Verkehrszellen übernommen. Zur detaillierten Abbildung der kleinräumigen Verkehre wurden die großräumigen Verkehrszellen in kleinere Verkehrszellen aufgeteilt. Für diese Teilungen wurden die Einwohnerdaten als Teilungsschlüssel verwendet, da sie im ländlichen Raum die wesentliche Strukturgröße darstellen. Hierfür war eine Differenzierung nach Altersgruppen erforderlich. Zugleich werden bei einer Teilung von Verkehrszellen anhand eines über Einwohnerdaten definierten Teilungsschlüssels die im Verkehrsmodell Schleswig-Holstein enthaltenen Zellbinnenverkehre aufgeteilt, wodurch bereits Binnenverkehre zwischen den „neuen“ Zellen entstehen. Diese wurden im Rahmen der Eichung des Modells iterativ ergänzt. Diese Binnenverkehre werden üblicherweise anhand der Strukturen in den Verkehrsbezirken und der Entfernung der Verkehrsbezirke untereinander rechnerisch ermittelt. Für Segeberg wurden die Strukturdaten aus der Verkehrsentwicklungsplanung übernommen, die neben

Einwohnerdaten auch Arbeitsplatzzahlen und Angaben zu sonstigen Strukturen (Verkaufs- und Gewerbeflächen, Parkplätze, Schülerzahlen etc.) enthalten.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Planfeststellungsbehörde nicht an der Methodik und Plausibilität der Verkehrsprognose zweifelt. Insofern sind detailliertere Aussagen und Ergänzungen dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen. Ein Anspruch auf Offenlegung der Grundlagendaten bei Nachvollziehbarkeit besteht ohnehin nicht.

- Berücksichtigung maßgeblicher Einflussfaktoren

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung bilden die über Verkehrserzeugung und Verteilung erstellte Verkehrsmatrix und das daraus resultierende Verkehrsumlegungsmodell. Dieses basiert neben 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, so dass keine Zweifel an den Ansätzen und der Methodik der Verkehrsuntersuchung seitens der Planfeststellungsbehörde bestehen.

- Verkehrsuntersuchung nur für Teil A, Teil B fehlt

Es wird der Einwand erhoben, dass die Verkehrsuntersuchung nur für den Teil A vorliege. Für den Teilabschnitt B werde überhaupt keine Verkehrsuntersuchung beigelegt. Dies werde gerügt und beantragt, eine Verkehrsuntersuchung in das Planfeststellungsverfahren einzubringen, die sich zum Verkehrswert des Kreuzes äußert.

Die Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert behandelt den Abschnitt der A 20 zwischen der A 7 und Bad Segeberg. Das Autobahnkreuz AK A 20/ A 7 mit seiner Verknüpfungsfunktion der A 20 mit der A 7 ist Bestandteil der Verkehrsuntersuchung.

In der Verkehrsuntersuchung ist für das Straßennetz im Planungsraum eine verfeinerte Verkehrsanalyse anhand von aktuellen Zählungen erstellt worden. Hierzu wurde das Verkehrsmodell aus der Verkehrsuntersuchung zur A 20 im Raum Bad Segeberg in ein Teilmodell des o. a. großräumigen Verkehrsmodells von SSP Consult integriert. Das Teilmodell umfasst den Bereich zwischen Bad Segeberg im Osten und Itzehoe/ Elmshorn im Westen, so dass auch die angrenzenden Streckenabschnitte der A 20 im Westen bei der Ermittlung der Prognosebelastungen berücksichtigt werden können. Für den Bereich westlich der A 7 (Teil B) wurde danach eine Verkehrsbelastung von 29.900 Kfz/ Tag für den Prognosehorizont 2030 ermittelt.

Die Verkehrsuntersuchung erstreckt sich damit auf die Teile A und B des hier anhängigen Planfeststellungsabschnittes und liegt dem Materialband der Planfeststellungsunterlagen zum Teil A bei. Der Hinweis in den Planfeststellungsunterlagen zum Teil B über den Fundort der Verkehrsuntersu-

chung – nämlich Teil A – komplettiert die Unterlagen und ist nicht zu beanstanden. Der Einwand, dass die Verkehrsuntersuchung für Teil B fehlerhaft ist, ist folglich zurückzuweisen.

- Erläuterungsberichte bezüglich Verkehrsprognostik nicht aussagekräftig, Angaben in der jeweiligen AVZ-UVS ebenfalls insoweit aussageleer, Verkehrsuntersuchung ist planfestzustellen

Die Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung sind in den Erläuterungsberichten der Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Darüber hinaus ist die Verkehrsuntersuchung bzw. Verkehrsprognose Bestandteil des Materialbandes gewesen und hat form- und fristgerecht öffentlich und zu jedermanns Einsicht ausgelegt.

Eine Pflicht, eine Verkehrsuntersuchung oder andere Untersuchungen, auch wenn sie nachträglich eingeholt werden, in die Anhörung einzubeziehen und sie gegebenenfalls auszulegen, besteht ohnehin nicht. Es ist nur dann erforderlich, wenn die Anhörungsbehörde erkennt oder erkennen muss, dass ohne diese Unterlage Betroffenheiten nicht oder nicht vollständig geltend gemacht werden können. Dies ist hier offensichtlich nicht der Fall. Der Vorhabenträger hat also mit der Auslegung der Verkehrsuntersuchung über das erforderliche Maß hinaus der Information und damit der Abstößfunktion Genüge getan. Die geforderte Feststellung der Verkehrsuntersuchung ist damit gegenstandslos geworden. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.2, Punkt 8, dieses Beschlusses wird verwiesen.

- fehlende Unterlagen zur Verkehrsuntersuchung

Es wird bemängelt, dass die Verkehrsuntersuchung nicht nachvollziehbar sei, denn es fehlten in den ausgelegten Unterlagen diverse Unterlagen zur Verkehrsuntersuchung. Dies seien:

- A 20, Nord-West-Umfahrung, Bad Segeberg bis Stade, Verkehrsuntersuchung A 20 (VU 2007), SSP Consult
- Verkehrsuntersuchung zur A 20 im Raum Bad Segeberg, zusammengefasster Bericht als Neufassung 2006, Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert
- das zugrunde liegende Verkehrsmodell.

Wie bereits oben angeführt, ist die Verkehrsuntersuchung mit ihrer Prognose methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar. Das Modell ist in sich plausibel und liefert schlüssige, belastbare Ergebnisse. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

Im Übrigen wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.2, Punkt 8, dieses Beschlusses verwiesen.

- Planfall zur Prüfung der Verkehrswirksamkeit der Abschnitte A und B fehlt und

- Verkehrsprognosen beziehen sich auf die Fertigstellung der A 20 im Bereich östlich Bad Segeberg und auf die Fertigstellung der A 20 westlich von Schmalfeld

Der Vorhabenträger hat mit der Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert vom Juni 2015 die Verkehrswirksamkeit der Abschnitte A und B in verschiedenen Planfällen nach-

gewiesen. Insofern wird auf die Verkehrsuntersuchung verwiesen, die Bestandteil des Materialbandes, Ordner 2, ist sowie auf die obigen Ausführungen zum Stickwort „Betrachtete Prognosefälle“.

- Erzeugung von Verkehr ist auch unter kumulativen Gesichtspunkten, insbesondere hinsichtlich sogenannter critical loads (Nox) zu betrachten

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 2.3.3 dieses Beschlusses verwiesen.

- Verkehrsuntersuchung ist veraltet

Der Einwand, dass die Erhebungszahlen zu den Verkehrsmengen und damit die Verkehrsuntersuchung veraltet seien bzw. die Verkehrsbelastung eine Hochrechnung alter Zeiten zu sein scheint, wird mit Hinweis auf die obigen Erläuterungen zum zeitlichen Ablauf der Verkehrsuntersuchung zurückgewiesen. Die Verkehrsuntersuchung basiert auf den Ergebnissen der DTV-Zählungen 2005 und wurde um Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2008 ergänzt. Anschließend erfolgte eine Aktualisierung hinsichtlich der Straßenverkehrszählungen aus dem Jahr 2010 und dem Verkehrsmodell Schleswig-Holstein mit der Verkehrsuntersuchung aus den Jahren 2007 und 2012 sowie abschließend eine Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung, die den Prognosehorizont 2030 und das Verkehrsmodell Schleswig-Holstein mit der Verkehrsprognose 2030 als Grundlage hat.

Ebenso wird der Einwand zurückgewiesen, die Verkehre seien für den Prognosehorizont mittels einfacher Hochrechnung („Trendprognose“) von 2020 auf 2025 verschoben worden. Hier handelt es sich zweifelsohne um eine falsche Zuordnung, denn in diesem Planfeststellungsabschnitt lag von vornherein der Prognosehorizont 2025 der Verkehrsuntersuchung zu Grunde. Der Prognosehorizont wurde im Rahmen des 2. Planänderungsverfahrens auf das Jahr 2030 erweitert. Seitens der Planfeststellungsbehörde bestehen keine Zweifel an den Ansätzen und der Methodik der Verkehrsuntersuchung.

- keine Berücksichtigung der zu erwartenden vollständigen Verlagerung von Verkehrsströmen aufgrund des Baues der Fehmarnbeltquerung

Hinsichtlich der Einbeziehung der geplanten Fehmarnbeltquerung in die Verkehrsuntersuchung ist nach Aussage des Vorhabenträgers eine Verkehrssteigerung von ca. 5.000 Kfz/ 24 h infolge der Fehmarnbeltquerung auf der B 207 im Raum Puttgarden zu erwarten. Diese Verkehre werden sich auf das weitere Straßennetz verteilen, dabei wird der Verkehr aber vornehmlich über die A 1 abgewickelt. Eine Verlagerung auf die A 20 ist nicht völlig auszuschließen, jedoch ist der Anteil daran offensichtlich von untergeordneter Relevanz. Im Übrigen liegt die Verkehrssteigerung innerhalb der üblichen Fehlerquote und schlägt daher nicht durch.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Bezüglich der Planungen verschiedener Maßnahmen bei der Ermittlung der Bedarfsprognosen wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.2, Nr. 1, dieses Beschlusses unter der Überschrift „fehlerhafter Gegenstand der Linienbestimmung“ verwiesen.

- keine Betrachtung des Ausbaues der B 206 mit wechselseitig nutzbaren dritten Fahrstreifen

Angeführt wird, dass nicht diskutiert werde, ob es für die dargestellte notwendige Entlastung der B 206 einer Autobahn bedarf. Andere Möglichkeiten wie dem Bau eines wechselseitigen nutzbaren dritten Fahrstreifens würden nicht in Betracht gezogen.

Im Rahmen der Linienfindung sind verschiedene Ausbauvarianten der B 206 betrachtet worden. Festgestellt wurde, dass eine Ausbauvariante der B 206 weder die Anforderungen an eine Fernautobahn erfüllt, noch die Verkehrsprobleme im Bereich zwischen der A 7 und westlich Bad Segeberg löst. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.4 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Einwand ist zurückzuweisen.

- kein nachvollziehbarer Bedarf für eine Bundesautobahn für die Bereiche westlich der A 21 und

- wegen geringer Verkehrsbedeutung dieses Abschnittes ist ein Autobahnbau nicht zu rechtfertigen

Eingewandt wird, dass es für die Bereiche westlich der A 21 keinen nachvollziehbaren Bedarf für eine Bundesautobahn gibt. Zudem sei vor dem Hintergrund der geringen Verkehrsbedeutung dieses Abschnittes in Anbetracht der damit verbundenen weitreichenden und erheblichen Eingriffe und Beeinträchtigungen ein Autobahnbau nicht zu rechtfertigen.

Die Notwendigkeit des Baues der A 20 ist durch die Aufnahme im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz als vordringlicher Bedarf und durch die verkehrliche Situation nachgewiesen.

Die Verkehrsbelastung auf der A 20 wird ausweislich der Verkehrsuntersuchung zwischen der A 7 und der Anschlussstelle AS L 79/ A 20 mit 22.700 Kfz/ 24 h und von der Anschlussstelle AS L 79/ A 20 bis zur B 206 mit 21.200 Kfz/ 24 h prognostiziert. Diese Belastungen erfordern unter Einhaltung einer angemessenen Verkehrsqualität und einer ausreichenden Verkehrssicherheit einen vierstreifigen Ausbau. Nach den von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erarbeiteten Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) ist bereits ab einer Verkehrsstärke von 18.000 Kfz/ 24 h der Einsatzbereich des für den gegenständlichen Streckenabschnittes der A 20 gewählten Regelquerschnitts RQ 31 erreicht. Damit liegt der gewählte Autobahnquerschnitt RQ 31 für die zukünftige Verkehrsbelastung zwar an der unteren Grenze der Leistungsfähigkeit, denn der Einsatzbereich des RQ 31 liegt zwischen 18.000 Kfz/ 24 h und 73.000 Kfz/ 24 h. Dies ist jedoch nicht zu beanstanden. Zudem ist es das Ziel der Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein, eine durchgängige Autobahn von der Elbe bis westlich Bad Segeberg zu planen und zu bauen. Von daher besteht grundsätzlich die Verpflichtung, auch in diesem Abschnitt von der A 7 bis westlich Wittenborn nach einer geeigneten Linienführung mit einem einheitlichen Autobahnquerschnitt für die A 20 zu suchen und diese zu realisieren.

- starke Zunahme auf dem Bundesstraßenabschnitt der B 206 bis zur A 7

Da die Autobahn-Abschnitte endlich geplant werden würden, müsse mit einer starken Zunahme auf dem Bundesstraßenabschnitt der B 206 bis zur A 7 gerechnet werden. Die Ortsteile Bockhorn und Schafhaus würden mit einer unverhältnismäßig höheren Verkehrsbelastung beaufschlagt, auch durch den mehrjährigen Baustellenverkehr, Nutzung der mautfreien B 206 und wegen der verstärkten Nutzung des Autohofes in Bockhorn.

Dem Einwand ist entgegen zu halten, dass ausweislich der Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert die Fertigstellung der A 20 zu einer Verkehrsentslastung auf der B 206 führen wird. Hierzu wird auf die nachstehende Ziffer 2 „Verlagerung/ Zunahme der Verkehre auf das umliegende nachgeordnete Straßennetz“ verwiesen.

Hinsichtlich der Belastung durch den Baustellenverkehr wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.10 dieses Beschlusses verwiesen, bezüglich der Pkw-Maut auf die Begründung zu Ziffer 5.0.5.

Die Einwände sind aufgrund dieser Begründungen und Erläuterungen zurückzuweisen.

- prognostizierte Verkehrszahlen deutlich überhöht

Die in dem Verkehrsgutachten prognostizierten Verkehrszahlen werden als deutlich überhöht angesehen. Wie bekannt, seien die Zahlen allgemein rückläufig. Das bestätige sich insbesondere für den Teilbereich der B 206 zwischen Bad Segeberg und der A 7 (das Verkehrsaufkommen sei hier in den letzten Jahren rückgängig). Die zugrunde gelegten Zahlen seien daher eindeutig zu bezweifeln.

Wie bereits oben angeführt, ist die Verkehrsuntersuchung mit ihrer Prognose methodisch richtig erarbeitet, inhaltlich nachvollziehbar und aufgrund der wiederholten Aktualisierung nicht zu beanstanden. Das Modell ist in sich plausibel und liefert schlüssige, belastbare Ergebnisse.

Der Einwand, dass die Verkehrszahlen allgemein rückläufig seien, ist nicht zutreffend und wird entschieden zurückgewiesen. Hier ist immer eine differenzierte Betrachtung erforderlich. Für den Abschnitt der A 20 zwischen der A 7 und der B 206 ist allerdings zwischen den Prognosehorizonten 2025 und 2030 ein leichter Rückgang der Verkehrsstärke zu verzeichnen. Daraus jedoch abzuleiten, der verkehrliche Bedarf für den Bau der A 20 sei nicht vorhanden, geht fehl. Die Realisierung der A 20 als eigenständig verkehrswirksamer Abschnitt von der A 7 bis zur B 206 westlich Wittenborn ist auch vor dem Hintergrund der Entlastung der Ortslagen entlang der vorhandenen B 206 zwischen der A 7 und Wittenborn geboten.

Der Einwand wird insgesamt zurückgewiesen.

- zu hoher Verkehr in der Verkehrsuntersuchung von Schubert von 1998 für das Jahr 2010 vorhergesagt

Im Erörterungstermin zur 2. Planänderung wird auf eine Verkehrsuntersuchung zur A 20/ B 206 im Raum Segeberg von der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert aus dem Jahr 1998 verwiesen, die

für die Teilstrecke der A 20 von der B 206 westlich Wittenborn bis zur B 206 westlich Weede erstellt wurde. Diese Verkehrsuntersuchung mache gewisse Vorhersagen für das Jahr 2010, welche nun abgeglichen werden könne. Es zeige sich, dass 1998 ein zu hoher Verkehr vorhergesagt worden sei. Nachzufragen sei, warum der Vorhabenträger trotz des erkennbaren Trends, nach dem die Verkehrszahlen rückläufig seien, an dem Bau einer Autobahn festhalte und wie er die Methode seiner Verkehrsuntersuchungen angesichts dieser schlechten empirischen Verifikation verteidige. Es wird beantragt, eine Erklärung für die fehlerhafte Vorhersage von Schubert 1998 als Anlage zum Protokoll zu geben. Das Gutachten werde der Anhörungsbehörde zur Akte übermittelt.

Das Gutachten wurde der Anhörungsbehörde mit der Email vom 19.05.2016 zwischenzeitlich vorgelegt. Darin wird noch einmal präzisiert, dass das Büro Schubert 1998 eine Prognose zur Entwicklung des Straßenverkehrs im Raum Segeberg für den Zeitraum 1995 bis 2010 erstellt und eine Zunahme des Verkehrs um 17,3% vorausgesagt habe. Dies sei sehr deutlich nicht eingetreten. Exemplarisch werden einige Daten der Verkehrszählung nach der Verkehrsmengenkarte der Prognose von Schubert gegenübergestellt.

Wie bereits unter der vorherigen Überschrift angeführt, ist eine pauschale Aussage darüber, dass die Verkehrszahlen allgemein rückläufig seien, nicht zutreffend und zurückzuweisen. Vielmehr ist immer eine differenzierte Betrachtung im Einzelfall erforderlich.

Im Übrigen ist die A 20 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten. Eine Überprüfung des Bedarfsplanes wird alle 5 Jahre vorgenommen, um zwischenzeitlich veraltete Festlegungen auszuschließen und auf veränderte Rahmenbedingungen zu reagieren. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den Bedarfsplan zuletzt im Jahr 2010 überprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass Anpassungen nicht erforderlich sind. Damit ist auch der vordringliche Bedarf für die A 20 bestätigt worden. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.1, Punkt 1, dieses Beschlusses wird verwiesen.

Letztendlich ist anzumerken, dass sich die in der Verkehrsuntersuchung eingestellten prognostizierten Verkehrszahlen erst bei einer durchgängig befahrbaren A 20 einstellen werden. Wann dies der Fall sein wird, ist jedoch nicht vorhersehbar.

Weiteren Handlungsbedarf sieht die Planfeststellungsbehörde nach alledem nicht. Der Einwand wird zurückgewiesen.

- Prognoseergebnisse sind widersprüchlich

Eingewendet wird, dass insbesondere die Prognoseergebnisse widersprüchlich seien. Zum einen werde dargestellt, dass sich die Verkehrsstärke für das Prognosejahr 2030 nochmals verringere; zum anderen erhöhe sich im dargestellten Prognosefall für das Jahr 2025 der Verkehr auf der A 7 südlich der B 206 um fast 40.000 Kfz in 12 Jahren.

Der Einwand, die Prognoseergebnisse seien widersprüchlich, wird zurückgewiesen:

Richtig ist, dass im gegenständlichen Streckenabschnitt der A 20 die Prognosebelastungen 2030 grundsätzlich sowohl für den Planungsnullfall als auch für den Planfall mit A 20 gegenüber der Prognose 2025 – unwesentlich – geringer sind.

Dem gegenüber - und in keinem Zusammenhang zu der Aussage des vorstehenden Satzes - steht aber eine deutliche Verkehrszunahme zwischen der Analyse 2010 und der Prognose 2025 für den Planungsnullfall bzw. für den Planfall mit A 20. So werden beispielsweise auf der A 7 südlich der B 206 innerhalb von 15 Jahren drastische Zunahmen prognostiziert, die u. a. auch aus dem 6-streifigen Ausbau der A 7 resultieren.

Weiterhin ist hinzuzufügen, dass ein Vergleich des Planungsnullfalles 2025 (A 20 bis westlich Weede) aus der Verkehrsuntersuchung vom März 2015 mit dem Planungsnullfall 2025 (A 20 bis westlich Wittenborn) aus der Verkehrsuntersuchung von Oktober 2012 erfolgen müsste und nicht mit dem Planungsnullfall aus der Verkehrsuntersuchung vom April 2009. Grund hierfür ist, dass die Prognose 2025 aus den Verkehrsuntersuchungen 2012 und 2015 auf der Analyse 2010 aufbaut und die Prognose 2025 aus der Verkehrsuntersuchung 2009 auf der Analyse 2005 basiert. So stehen beispielsweise in der Verkehrsuntersuchung 2012 prognostizierte Werte auf der B 206 von 10.300 Kfz/ Tag bzw. auf der A 7 von 85.900 Kfz/ Tag prognostizierten Belastungen von 9.300 Kfz/ Tag auf der B 206 und 85.000 Kfz/ Tag auf der A 7 in der Verkehrsuntersuchung 2015 gegenüber. Damit sind die Werte annähernd gleich, die Ergebnisse sind plausibel.

- Aussage über deutliches Anwachsen des Schwerlastverkehrs gegenüber des Pkw-Verkehrs überzeugt nicht

Die Aussage auf S. 4 der Verkehrsprognose für das Prognosejahr 2030, dass das Anwachsen des Schwerverkehrs wesentlich höher ausfallen wird als die Zunahme des Pkw-Verkehrs, während in der Schlusszusammenfassung zu lesen ist, dass die Verkehrsprognose für das Prognosejahr 2030 im Vergleich zum Prognosejahr 2025 insbesondere für den Schwerverkehr von niedrigeren Ansätzen ausgeht, vermag nach Auskunft einiger Einwender nicht zu überzeugen.

Die Prognoseansätze 2030 für den Lkw-Verkehr fallen etwas niedriger aus als für die Prognose 2025. Unabhängig hiervon wird der Schwerverkehr bis 2030 im gesamten Planungsraum prozentual deutlich stärker anwachsen als der Pkw-Verkehr.

- Verkehrszahlen an der AS L 79/ A 20 nicht stimmig

Der Einwand bezieht sich darauf, dass die in der Verkehrsuntersuchung prognostizierten Zahlen für den Bereich der Anschlussstelle AS L 79/ A 20 nicht stimmig seien und der Wert von 24.200 Kfz/ 24 h gegenüber dem Zählwert von 2005 (B 206 bei Hasenmoor 8.353 Kfz/ 24 h) eine Verdreifachung bedeuten würde. Dies sei unrealistisch, zumal die Planer beim Linienbestimmungsverfahren 2003 noch von 17.000 Kfz/ 24 h ausgingen, die Angaben bei der UVS I seien noch viel geringer gewesen.

Die von der Ingenieurgesellschaft Dr. Ing. Schubert vorgelegte Verkehrsuntersuchung, die auch die prognostizierte Belastung für die Knotenströme an der Anschlussstelle AS L 79/ A 20 aufzeigt, lassen keine Zweifel an der Richtigkeit und Aussagekraft zu. Einwände diesbezüglich werden zurückgewiesen.

Hinsichtlich des Einwandes zum Linienbestimmungsverfahren ist einzustellen, dass im zusammenfassenden Erläuterungsbericht zur Linienfindung für den Abschnitt von der A 7 bis zur A 21 ein DTV_w von 19.250 Kfz/ 24 h für das Prognosejahr 2015 angegeben wurde. Dass dieser Wert niedriger ausfällt als die aktuelle, in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung dargestellte Verkehrsbelastung, ist dem geänderten Prognosehorizont und den geänderten Rahmenbedingungen wie z. B. der zunehmenden Motorisierung und der steigenden Verkehrsbelastung geschuldet. Ein Widerspruch ist nicht erkennbar. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

- provisorischer Anschluss der A 20 an die B 206 führt zu Rückstaus

Kritisiert wird, dass durch den provisorischen Anschluss der A 20 an die B 206 nicht auszuschließen sei, dass sich durch die notwendige Lichtsignalanlage an dem Knoten zu ungünstigen Zeiten längere Rückstaus bilden und dass zur Nachtzeit von 22.00 Uhr abends bis 6.00 Uhr morgens mindestens 800 bis 900 Lkw Wittenborn durchqueren werden.

Der Vorhabenträger hat eine Überprüfung der Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt A 20 / B 206 bei Wittenborn, datiert vom 10.03.2017, durchgeführt und der Planfeststellungsbehörde vorgelegt. Im Ergebnis wird festgehalten, dass der lichtsignalgesteuerte Knoten unter der Voraussetzung, dass das Linksabbiegen von der A 20 aus Richtung Bad Bramstedt auf die B 206 in Richtung Bockhorn nicht möglich ist, das höhere Verkehrsaufkommen leistungsfähig aufnehmen kann. Es wird die Qualitätsstufe B erreicht, d. h. die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer ist nur in geringem Maße beeinträchtigt. Der Verkehrsabfluss ist nahezu frei. Anzustreben ist nach HBS die Qualitätsstufe D, wobei Stufe A die höchste Stufe ist. Da Lichtsignalanlagen grundsätzlich über die größten Kapazitäten aufweisen und die Leistungsfähigkeitsuntersuchung einen Verkehrszustand mit einem nahezu freien Verkehrsfluss prognostiziert hat, sind dem Vorhabenträger keine weiteren Maßnahmen aufzuerlegen. Die Verkehrsführung wird durch eine entsprechende Verkehrsbeschilderung sichergestellt. So wird der aus Westen kommende Verkehrsteilnehmer rechtzeitig darüber informiert, dass ein Linksabbiegen am Ende der A 20 auf die B 206 in Richtung Bockhorn nicht möglich ist und folglich die Autobahn an der Anschlussstelle L 79/ A 20 verlassen muss. Auf die Auflage unter Ziffer 2.1.2.10 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Lkw-Anteile und

- Gebietseinstufungen

Es werden Zweifel an den zu niedrigen Lkw-Anteilen geäußert und eine Überprüfung der maßgeblichen Gebietsart gefordert.

Hinsichtlich der Einwände zu den Lkw-Anteilen und zur maßgeblichen Gebietsart wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.6 dieses Beschlusses verwiesen.

- 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 wurden die jeweiligen Planfälle A 20 unter Berücksichtigung von Neuverkehren einem Planungsnullfall für den betreffenden Prognosehorizont gegenübergestellt. 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 gegenüber dem Planungsnullfall durch den Zubringereffekt zu der Anschlussstelle AS L 79/ A 20 südlich der geplanten A 20 zu erhöhten Belastungen kommt.

- Fehlerquoten

Allgemein ist davon auszugehen, dass bei einer Verkehrsprognose Toleranzbereiche nicht zu vermeiden sind und 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, wenn ein Straßennetz am Rand einer Verkehrszelle liegt. Die Ergebnisse der durch die Simulationsrechnung im Rahmen der Verkehrsumlegung ermittelten Verkehrsbelastungen auf den Netzabschnitten des untersuchten Straßennetzes sind einer Fehlerberechnung unterzogen worden. Die Fehlerquote liegt im Rahmen der prognostizierten Ungenauigkeit.

- Verhältnis der Verkehrsuntersuchungen 2012 und 2015 zur Verkehrsuntersuchung 2009 zueinander

Die Verkehrsuntersuchung 2012 mit dem Titel „Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung 2009“ ist als eigenständige Verkehrsuntersuchung zu betrachten, die auf den Analysebelastungen im Straßennetz aus dem Jahre 2010 basiert und die darauf aufbauende Verkehrsprognose für das Jahr 2025 ermittelt. Sie ersetzt damit die Verkehrsuntersuchung von 2009. Die Verkehrsuntersuchung von 2015 baut wiederum auf der Verkehrsuntersuchung von 2012 mit der Analyse aus 2010 auf.

- Verhältnis der Aussagen der Verkehrsuntersuchung von der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert zu Aussagen des Verkehrsmodells Schleswig-Holstein von SSP Consult

Im Jahre 2009 wurde das Verkehrsmodell vom Raum Bad Segeberg in ein Teilmodell des Verkehrsmodells Schleswig-Holstein, das den Bereich zwischen Bad Segeberg im Osten und Itzehoe/Elmshorn im Westen umfasst, integriert, um für den Raum Segeberg verfeinerte Aussagen zu erhalten. Alle Berechnungen zur A 20 für den gegenständlichen Abschnitt der A 20 von der A 7 bis zur

B 206 westlich Wittenborn wurden mit diesem verfeinerten Teilmodell des Verkehrsmodells Schleswig-Holstein durchgeführt.

Die Aussagen von SSP Consult beziehen sich ausschließlich auf das 1998 erstellte Modell vom Raum Segeberg und nicht auf das ab 2008 verwendete Teilmodell des Verkehrsmodells Schleswig-Holstein.

- werktägliche Verkehrsbelastungen (DTVw-Werte) in der Regel etwa 10 % höher als die bei der SVZ erhobenen DTV-Werte

Von Einwendern wird angeführt, dass die Ergebnisse der Verkehrsumlegung in der Anlage 3 der Verkehrsuntersuchung 2009 im Straßennetz 2008 und in der Fortschreibung 2015 in der Anlage 1, Blatt 2, im Straßennetz 2010 als Analysebelastungen als DTVw ausgewiesen werden. Diese Daten werden mit den Ergebnissen der Straßenverkehrszählungen 2010 (SVZ 2010), dargestellt in der Verkehrsmengenkarte 2010 des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr, verglichen. Festgestellt wird, dass die werktäglichen Verkehrsbelastungen (DTVw-Werte) in der Regel etwa 10 % höher seien als die bei der SVZ erhobenen DTV-Werte. Die Angaben aus den Verkehrsuntersuchungen seien also nicht direkt mit den Werten der Straßenverkehrszählungen vergleichbar. Der Vergleich der Analyse 2010 mit den Ergebnissen der SVZ 2010 zeige, dass die Belastung auf der A 7 durch die Ergebnisse der Analyse 2010 deutlich unterschätzt werde. Die DTV-Werte der SVZ 2010 seien deutlich höher als die DTVw-Werte der Analyse für 2010. Unmittelbar östlich der A 7 sei der Wert der SVZ 2010 ebenfalls deutlich höher als in der Analyse, östlich der L 234 seien die Abweichungen gering.

Die pauschale Aussage, wonach werktägliche Verkehrsbelastungen (DTVw-Werte) in der Regel etwa 10 % höher als die bei der Straßenverkehrszählung erhobenen DTV-Werte sind, wist zurückzuweisen. Nach Einsicht in die entsprechenden Tabellen ist festzustellen, dass der DTV-Wert auf der B 206 östlich der A 7 höher ist als der DTVw-Wert. Dem Analysewert von 9.600 Kfz/ Werktag in der Verkehrsuntersuchung 2012, Abbildung 4, steht ein DTVw-Wert von 10.134 Kfz/ Werktag gegenüber, so dass eine Abweichung mit rd. 5,5 % als gering einzustufen ist.

Ähnliche Aussagen sind auch für die A 7 zu treffen. Die Betrachtung der SVZ-Zählergebnisse im Zuge der gesamten A 7 zeigt, dass sich die DTVw-Werte von den DTV-Werten nur geringfügig unterscheiden. Darüber hinaus ist an der SVZ-Zählstelle 2025 0903 einerseits eine marginale Steigerung des DTV-Wertes von 68.825 Kfz/ Tag auf 73.711 Kfz/ Tag zu verzeichnen. Andererseits ist hier auch eine untypische Verkehrszunahme von rd. 30 % im DTVw-Wert zu erkennen (Steigerung von 58.753 Kfz/ Tag auf 77.042 Kfz/ Tag), während an den anderen Zählstellen deutlich geringere Veränderungen zu verzeichnen sind. Die Zählergebnisse an diesem Zählpunkt wurden daher für die Analyse 2010 nicht verwendet. Auch das Verkehrsmodell Schleswig-Holstein hat hier große Abweichungen zwischen Zählwert und Umlegungswert.

2. Verlagerung/ Zunahme der Verkehre auf das umliegende nachgeordnete Straßennetz

- Belastungen auf dem nachgeordneten Straßennetz

Bedenken richten sich dahingehend, dass das steigende Verkehrsaufkommen auf dem nachgeordneten Straßennetz von diesem nicht zu bewältigen sei bzw. zu einer Gefährdung führe.

Tatsächlich führt der Neubau einer durchgängigen A 20 im Planungsraum zu starken Veränderungen im umliegenden nachgeordneten Straßennetz, die auf die veränderten Fahrbeziehungen der Verkehrsteilnehmer zurückzuführen sind. So sind auf einer Vielzahl von Straßen Entlastungen zu verzeichnen, aber auch Mehrbelastungen auf einigen wenigen Straßen sind nicht ausgeschlossen. Die nachfolgenden Ausführungen legen die prognostizierten Verkehrsbelastungen für den Prognosehorizont Verkehrsprognose 2030 der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert für den gegenständlichen Streckenabschnitt der A 20 unter Zugrundelegung einer durchgängigen Autobahn (Planfall mit gesamter A 20 bis Niedersachsen) zugrunde.

B 206, Verkehrsaufkommen in den anliegenden Ortschaften:

Ausweislich der Verkehrsuntersuchung zum Neubau der BAB A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg von der A 7 bis zur B 206 westlich Wittenborn der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert wird sich der Verkehr auf der vorhandenen B 206 zwischen der A 7 und der A 21 durch den Bau der A 20 erheblich reduzieren. So weist die B 206 auf dem hier planfestzustellenden Teilabschnitt der A 20 zwischen der L 234 bei Hasenmoor und der Einmündung der L 78 westlich Wittenborn zum Prognosehorizont 2030 nach Fertigstellung der A 20 nur noch eine geringe Verkehrsbelastung von bis zu 2.500 Kfz/ 24 h auf. Dies entspricht einer Reduzierung des Verkehrs gegenüber den prognostizierten Werten ohne Realisierung der geplanten Maßnahme um rd. 80 %. Die Ortsdurchfahrten im Zuge der B 206 zwischen Hasenmoor und Wittenborn werden damit deutlich entlastet, die ansässige Bevölkerung erfährt eine spürbare Verbesserung ihres Wohnumfeldes. Dies äußert sich insbesondere in der Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung sowie in der Erhöhung der Sicherheit jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers, wie beispielsweise der Kinder beim Überqueren der B 206 auf dem Weg zur Schule.

L 78, L 167, Verkehrsaufkommen in Bark und Todesfelde:

Auf der L 78 zwischen der B 206 und Todesfelde ist eine Reduzierung der Verkehrsmengen um bis 200 Kfz/ 24 h auf bis zu 2.500 Kfz/ 24 h zu konstatieren.

Die prognostizierte Verkehrsbelastung auf der L 167 im Bereich Todesfelde wird sich im Jahr 2030 mit dem Bau der geplanten A 20 gegenüber der Belastung ohne Fortführung der A 20 im westlichen Verlauf um rd. 45 % und in südöstlicher Richtung um rd. 25 % reduzieren.

Sowohl die Ortsdurchfahrt Bark als auch die Ortsdurchfahrt Todesfelde werden durch die Realisierung der A 20 entlastet. Durch die Reduzierung des Durchgangsverkehres erfährt die Bevölkerung eine deutliche Verbesserung des Wohnumfeldes. Die Lärm- und Schadstoffbelastung sinkt, die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer steigt. Darüber hinaus handelt es sich bei der L 78 und der L 167 um klassifizierte Straßen, die gewidmet sind und im Rahmen ihrer Widmung genutzt werden können. Sie sind auf der Grundlage der gesetzlichen Vorgaben dimensioniert und können folglich die prognostizierten Verkehre ohne weiteres aufnehmen und bewältigen.

Bedenken, die von einer Gefährdung durch erhöhtes Verkehrsaufkommen ausgehen, sind daher zurückzuweisen. Ebenso sind die Anregungen und Bedenken zum Straßenlärm und belasteter Luft zurückzuweisen. Sowohl die lärmtechnische Berechnung als auch die luftschadstofftechnische Untersuchung sind auf der Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen erstellt worden und nicht zu beanstanden.

L 79, K 71, L 167, Verkehrsaufkommen in Struvenhütten und Hartenholm:

Die Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert mit Ergänzung prognostiziert für den Prognosehorizont 2030 nach Fertigstellung der A 20 auf der L 79 im Abschnitt von der Anschlussstelle L 79/ A 20 bis nach Hartenholm eine Verkehrsbelastung von 3.100 Kfz/ 24 h, im südlich der A 20 gelegenen Abschnitt bis nach Struvenhütten 7.000 Kfz/ 24 h. Gegenüber den Prognosebelastungen für das Jahr 2030 ohne Bau der A 20 bedeutet dies eine Mehrbelastung von 300 Kfz/ 24 h für den nördlich der A 20 liegenden Teil der L 79 und 4.200 Kfz/ 24 h für den südlichen Teil.

Im Bereich der L79 zwischen der B 206 und Hartenholm sowie zwischen Struvenhütten und Kaltenkirchen ist hingegen eine deutliche Reduzierung der Verkehrsbelastung festzustellen. So sind beim Vergleich der Prognosezahlen mit bzw. ohne Bau der A 20 Entlastungen von 1.500 Kfz/ 24 h nordöstlich von Hartenholm bzw. zwischen 500 und 1.600 Kfz/ 24 h südwestlich von Struvenhütten zu erwarten.

Die starke Verkehrszunahme auf dem Teilabschnitt der L 79 zwischen der Anschlussstelle L 79/ A 20 bis nach Struvenhütten südlich der A 20 resultiert aus den stark veränderten Fahrbeziehungen zahlreicher Verkehrsteilnehmer. So fließen künftig deutlich weniger Verkehre von Struvenhütten und den aus Richtung Osten zuführenden Straßen über die L 79 in Richtung Kaltenkirchen, sondern über den vorgenannten Abschnitt der L 79 von Struvenhütten bis zur Anschlussstelle L 79/ A 20.

Zudem werden die Verkehre, die bisher über die K 27 in Richtung Schmalfeld fahren, zukünftig die L 79 von Struvenhütten zur Anschlussstelle nutzen. Insgesamt führt dies zu einer Addition der veränderten Fahrabläufe und damit zu einer zusätzlichen Belastung auf dem südlich der Anschlussstelle gelegenen Teil der L 79. Gleichwohl wird die L 79 von Struvenhütten nach Kaltenkirchen dadurch entlastet. Das nur geringfügige Ansteigen der Verkehrsbelastungen auf der L 79 zwischen Hartenholm und der A 20 ist wiederum auf die Verlegung der Fahrbeziehungen zwischen Kaltenkirchen/ Struvenhütten und der B 206 in und aus Richtung Bad Segeberg zukünftig auf die neue Anschlussstelle zurückzuführen.

Die K 71 verläuft von Struvenhütten in süd-östlicher Richtung zur L 80 nördlich von Hüttblek. Die derzeitige Verkehrsbelastung auf der K 71 beträgt 400 Kfz/ 24 h, die auch für das Jahr 2030 ohne Realisierung der A 20 ausgewiesen ist. Mit Bau der gesamten A 20 steigt die Verkehrsbelastung auf 1.400 Kfz/ 24 h. Die Verkehrssteigerung begründet sich darin, dass sich u. a. die Verkehrsbeziehungen zwischen der Anschlussstelle an der L 79 und der L 80 (Sievershütten/ Oering/ B 432) auf diesen Straßenabschnitt der K 71 verlagern.

In der Ortschaft Hartenholm ist ausweislich der Verkehrsuntersuchung für den Prognosehorizont 2030 nach Fertigstellung der A 20 eine Verkehrsbelastung auf der L 79 von 3.100 Kfz/ 24 h und auf der L 167 von 2.200 Kfz/ 24 h prognostiziert. Gegenüber den Prognosebelastungen für das Jahr 2030 ohne Weiterbau der A 20 bedeutet dies eine Mehrbelastung von 300 Kfz/ 24 h auf der L 79 und eine Entlastung von 300 Kfz/ 24 h auf der L 167.

Die zwischen den Gemeinden Hartenholm und Schmalfeld verlaufende Gemeindestraße wird zukünftig ebenfalls um 700 Kfz/ 24 h entlastet.

Anhaltspunkte dafür, dass die in der Verkehrsuntersuchung ausgewiesenen Belastungen sowohl auf der L 79 und der L 167 als auch auf der Gemeindestraße in Struvenhütten bzw. Hartenholm nicht zu bewältigen wären, sind nicht erkennbar. Zudem wirkt sich der geplante Bau der A 20 hinsichtlich des Durchgangsverkehrs positiv insbesondere für Hartenholm aus, denn der Ort erfährt im Wesentlichen eine Verkehrsentslastung auf der L 167 und der Gemeindeverbindungsstraße. Und die Verkehrssteigerung von 300 Kfz/ 24 h auf der L 79 ist marginal, als dass Behinderungen zu erwarten wären. Für Struvenhütten ist ein differenzierteres Gesamtergebnis festzustellen. Wie oben detailliert geschildert, wird es hier nachhaltig zu Entlastungen, aber auch zu Belastungen kommen, die zweifelsohne Einfluss auf die Bevölkerung haben. Dennoch ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei den genannten Straßenzügen um klassifizierte Straßen handelt, die gewidmet sind und im Rahmen ihrer Widmung entsprechend genutzt werden können. Zudem sind sie auf der Grundlage der gesetzlichen Vorgaben dimensioniert und können folglich die prognostizierten Verkehre ohne weiteres aufnehmen. Aus diesem Grunde ist auch der Einwand, die K 71 sei weder von der Fahrbahnbreite noch vom Fahrbahnaufbau her in der Lage, den zukünftigen Schwerlastverkehr aufzunehmen, zurückzuweisen. Ausweislich der Verkehrsuntersuchung wird nach Fertigstellung der gesamten A 20 eine

Verkehrsbelastung von 1.400 Kfz/ 24 h und eine Schwerverkehrsbelastung von 20 FZ/ 24 h prognostiziert. Nach den gültigen Richtlinien ist mit einer Fahrbahnbreite von 5,50 m ein DTV von ca. 3.000 Kfz/ 24h und ein maximaler Schwerlastverkehr von 60 Kfz/ 24 h zulässig. Die K 71 weist eine Breite von ca. 5,50 - 5,60 m auf und ist entsprechend ausreichend dimensioniert. Der neue Verkehr kann somit offensichtlich von der Kreisstraße problemlos bewältigt werden.

Bedenken, dass die Ortskerne von Hartenholm und Struvenhütten nicht in der Lage seien, den Verkehr abfließen zu lassen, sind unter der vorgenannten Prämisse zurückzuweisen. In diesem Zusammenhang ist ebenso die Einwendung hinsichtlich der Erhöhung der Belastung durch Lärm und Abgase für die Wohngebiete zurückzuweisen. Sowohl die lärmtechnische Berechnung als auch die luftschadstofftechnische Untersuchung sind auf der Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen erstellt worden und lassen keine Überschreitungen der Grenzwerte erkennen. Insgesamt können dem Vorhabenträger keine weiteren Maßnahmen auferlegt werden.

L 234, K 27, Verkehrsaufkommen in Schmalfeld:

Sowohl für die L 234 zwischen der vorhandenen B 206 und Kaltenkirchen als auch für die K 27 mit den dazugehörigen Ortschaften sind deutliche Verkehrsentlastungen festzustellen. So wird die L 234 im Prognosejahr 2030 lediglich 2.000 Kfz/ 24 h aufnehmen, so dass sich der Verkehr gegenüber dem Zustand ohne Bau der A 20 um die Hälfte reduziert. Für die K 27 ist eine Verkehrsreduzierung von 1.500 Kfz/ 24 h prognostiziert, so dass die Verkehrsbelastung bei 700 Kfz/ 24 h liegt. Grund hierfür ist eine Verlegung der Fahrbeziehungen mit Verlagerung auf die neue Anschlussstelle L 79/ A 20.

Der geplante Bau der A 20 im Abschnitt von der A 7 bis westlich Wittenborn wirkt sich hinsichtlich des Durchgangsverkehrs positiv auf Schmalfeld und die Bevölkerung aus. Dies führt zu einer Verbesserung sowohl der Lärm- und Schadstoffbelastung als auch des Gefährdungspotentials für die einzelnen Verkehrsteilnehmer, denn der Ort erfährt eine exorbitante Verkehrsentlastung auf der L 234 und der K 27. Im Übrigen handelt es sich bei den genannten Straßenzügen um klassifizierte Straßen, die gewidmet sind und im Rahmen ihrer Widmung entsprechend genutzt werden können. Zudem sind sie auf der Grundlage der gesetzlichen Vorgaben dimensioniert und können folglich die prognostizierten Verkehre ohne weiteres aufnehmen.

Bedenken, die von einer Gefährdung durch erhöhtes Verkehrsaufkommen ausgehen, sind zurückzuweisen. Ebenso sind die Anregungen und Bedenken zum Straßenlärm und belasteter Luft zurückzuweisen. Sowohl die lärmtechnische Berechnung als auch die luftschadstofftechnische Untersuchung sind auf der Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen erstellt worden und lassen keine Überschreitungen der Grenzwerte erkennen.

Fazit:

Ein Teilziel der A 20, nämlich die verkehrliche Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes, insbesondere der B 206 und deren anliegenden Ortschaften, wird mit der Planung erreicht. Die Verkehrsbelastungen für das nachgeordnete Netz sinken bzw. bleiben gleich. Nur die Zubringerstraßen wie z. B. zu der Anschlussstelle AS L 79/ A 20 weisen teilweise eine höhere Belastung auf.

Dabei sind keine Anhaltspunkte dafür erkennbar, dass die in der Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert ausgewiesenen (Mehr- bzw. Minder-) Belastungen im nachgeordneten Straßennetz sowohl auf der freien Strecke als auch in den Ortschaften nicht zu bewältigen wären.

Es handelt sich um klassifizierte Straßen, die gewidmet sind und im Rahmen ihrer Widmung entsprechend genutzt werden können. Auch sind sie auf der Grundlage der gesetzlichen Vorgaben dimensioniert. Dabei ist einzustellen, dass die prognostizierten Verkehrsbelastungen auf den einzelnen Straßen die für einen Regelquerschnitt ausgewiesene maximale Verkehrsstärke unterschreiten und jede einzelne Straße eine Straße mit Leistungsreserven darstellt. Es ist davon auszugehen, dass trotz unterschiedlicher Verkehre und differierender Geschwindigkeiten der Verkehrsfluss auf den betroffenen Straßen frei ist und die Verkehrsteilnehmer äußerst selten von anderen beeinflusst werden. Im Übrigen hat der Straßenbaulastträger seine Straßen nach ihrer Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand anzulegen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die jeweiligen Straßenbaulastträger dieser gesetzlichen Verpflichtung nachkommen.

Festzuhalten ist, dass die ausgewiesenen Belastungen als solche zweifelsohne von den Straßen aufgenommen und abgewickelt werden können. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind gewährleistet. Die durch die geplante A 20 überwiegend eintreffende Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes wird auch zu einer Entlastung in den dazugehörigen Ortsdurchfahrten führen und positive Effekte auf die ansässige Wohnbevölkerung ausstrahlen. Weitere Maßnahmen sind dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen.

Bedenken diesbezüglich werden zurückgewiesen.

- Belastungen für die Wohngebiete in Kaltenkirchen

Es wird bemängelt, dass bei einem Ende der A 20 mit dem Anschluss an die A 7 täglich 28.300 Kfz/ 24 h zusätzlich fahren, aber die schalltechnischen Untersuchungen sowohl für das Autobahnkreuz A 20/ A 7 als auch für den Neubau der A 20 keine Schutzmaßnahmen für die westlichen Wohngebiete Kaltenkirchens ausweisen.

Zudem wird beanstandet, dass durch die geplante Autobahnausfahrt Struvenhütten an der A 20 der Verkehr durch Oersdorf (L 80) von und nach Kaltenkirchen zunehmen werde und eine zusätzliche Belastung für die nördlichen Wohngebiete in Kaltenkirchen darstelle.

Insgesamt werde der Autobahnneubau zu erheblichen Veränderungen in den Verkehrsströmen und den Verkehrsbelastungen in der gesamten Region, aber auch speziell im Stadtgebiet von Kaltenkirchen führen. Es werden deshalb die Überarbeitung und Verfeinerung der Verkehrsprognose in Bezug auf der L 79/ L 80 und die Verteilung im Kaltenkirchener Stadtgebiet gefordert, um eine fundierte Grundlage für die Beurteilung der Notwendigkeit begleitender Maßnahmen zum Schutz der Rechte und Belange der Bürgerinnen und Bürger Kaltenkirchens zu erhalten. Weiterhin wird eine Konzeption und Festlegung begleitender Maßnahmen zur Lenkung insbesondere der Lkw-Verkehre von der Route L 80/ L 79 auf die Route A 20/ A 7/ Anschlussstelle Henstedt-Ulzburg (Beschilderung, Lkw-Durchfahrtsverbot) gefordert.

Zunächst ist einzustellen, dass die lärmtechnische Untersuchung nach den gesetzlichen Vorgaben auf der Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) und den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) durchgeführt wurde. Nach der im Rahmen der 1. Planänderung durchgeführten Überprüfung der Lärmtechnik für den Teil B der Planfeststellungsunterlagen „Autobahnkreuz A 20/ A 7“ sind an drei Wohngebäuden die Voraussetzungen für einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach gegeben. Dies betrifft insgesamt 7 Fassaden mit insgesamt 13 Geschosseiten. Einzelheiten sind der Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen, Teil B, zu entnehmen. Insofern wird darauf sowie auf die Ziffer 2.4 dieses Beschlusses nebst Begründung verwiesen. Weitere Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach bestehen nicht und werden zurückgewiesen.

Des Weiteren ist hinsichtlich der Belastung der Wohngebiete Kaltenkirchens auf die von der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert durchgeführte Verkehrsuntersuchung hinzuweisen. Ebenso wird auf das der Planfeststellungsbehörde vorliegende Schreiben der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert vom 03. März 2011 zu den verkehrlichen Auswirkungen der A 20 auf die Stadt Kaltenkirchen Bezug genommen.

Danach ist das für die Verkehrsuntersuchung zugrunde gelegte Verkehrsmodell grundsätzlich für eine detaillierte Betrachtung der innerstädtischen Straßennetze nicht ausgelegt. Es enthält deshalb keine innerörtlichen Binnenverkehre der Stadt Kaltenkirchen, weil diese für die Erstellung der Verkehrsprognosen im Zusammenhang mit dem Bau der A 20 nicht von Bedeutung sind. Das Verkehrsmodell enthält aber die Quell- und Zielverkehre der Stadt Kaltenkirchen. Sie werden an verschiedenen Stellen in das Verkehrsmodell eingespeist, so auch im Osten des Stadtgebietes von Kaltenkirchen und an der L 80. Ein Teil der Quell- und Zielverkehre wird auch zukünftig über die L 80 und im weiteren Verlauf über die L 79 zur geplanten Anschlussstelle L 79/ A 20 bzw. in umgekehrter Richtung fahren. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Größenordnung dieser Verkehre in/ aus Richtung Osten deutlich geringer sein wird als in/ aus Richtung Westen zur A 7: Der überwiegende Teil des Quell- und Zielverkehrs aus Teilen Kaltenkirchens wird sich in Richtung A 7 ori-

entieren, denn die alternative Route über die A 7 und A 20 ist schneller und geringfügig kürzer und wird daher gewählt.

Die prognostizierten und in der Verkehrsuntersuchung ausgewiesenen Entlastungen auf der L 80 und L 79 zwischen Kaltenkirchen und Struvenhütten resultieren also im Allgemeinen aus den stark veränderten Wegen zahlreicher Verkehrsteilnehmer und sind im Besonderen auf eine Verlagerung der Quell- und Zielverkehre Kaltenkirchens zu Lasten der A 7 und A 20 zurückzuführen. Dies bedeutet auch eine spürbare Entlastung der dort ansässigen Bevölkerung. In diesem Zusammenhang ist auch der Einwand, der Durchgangsverkehr in der Gemeinde Oersdorf auf der L 80 würde zunehmen und zu einer Verkehrsgefährdung der Kinder auf der L 80 trotz eines Radweges führen, so dass eine Schulwegsicherung in Kaltenkirchen erforderlich sei, zurückzuweisen. Ausweislich der Verkehrsuntersuchung wird es in diesem Bereich hinsichtlich der Verkehrsbelastung zu positiven Veränderungen kommen, die eine Gefährdung und daraus resultierende Forderungen ausschließen.

Durch die vorherigen Erläuterungen werden die Einwände der Verkehrszunahme durch Oersdorf und der zusätzlichen Belastung für die Wohngebiete in Kaltenkirchen entkräftet. Sie sind folglich zurückzuweisen.

Weitere Auflagen können dem Vorhabenträger auch nicht auferlegt werden, zumal die Anordnung von beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen, Lkw- Durchfahrtsverboten etc. im Zuständigkeitsbereich der Verkehrsbehörde liegt. Forderungen diesbezüglich werden ebenfalls zurückgewiesen.

3. Verkehrsumlagerungen bei Stau oder Sperrung der A 20

Es werden Bedenken vorgetragen, dass bei einer Sperrung der Autobahn oder einem Stau der vollständige Verkehr durch die Anliegergemeinden fließen werde. Dies würde unweigerlich zu einem Verkehrskollaps und zu unzumutbaren Belastungen für die Anlieger führen.

Weiterhin wird bemängelt, dass der vorgelegte Planfeststellungsantrag keine Aussagen zu den notwendigen Umleitungsstrecken für den geplanten Streckenabschnitt der A 20 enthalte und diese darüber hinaus zu zusätzlichen erheblichen Belastungen führen würden.

Zudem wird befürchtet, dass für den Umleitungsfall mit erheblichen Verkehrsbelastungen in den parallel zur geplanten A 20 liegenden Ortschaften, insbesondere im Kaltenkirchener Stadtgebiet zu rechnen sei, die den innerstädtischen Verkehr massiv einschränken und zusätzliche Lärm-, Schadstoff- und Unfallbelastungen zur Folge haben würden. Es wird daher die Festlegung der Umleitungsstrecken und notwendiger begleitender Maßnahmen zum Schutz der Rechte und Belange der Bürgerinnen und Bürger allgemein und insbesondere im Stadtgebiet von Kaltenkirchen gefordert.

Die Festlegung darüber, wie der Verkehr geführt und umgeleitet wird, wenn es zu einer Sperrung der A 20 oder zu einem Stau auf der A 20 kommt, unterliegt nicht der Planfeststellung. Vielmehr

werden die detaillierte Planung und die Festlegung von Umleitungsstrecken im Nachgang zur Planfeststellung zwischen den zuständigen Verkehrsbehörden, der Polizei und der betroffenen Gemeinden erarbeitet und festgelegt. Es werden nur die Straßen als Umleitungsstrecken ausgewiesen, die die größte Leistungsstärke aufweisen. Dabei ist zu auch berücksichtigen, dass alle Straßen gewidmet sind und im Rahmen dieser Widmung entsprechend von der Allgemeinheit genutzt werden können. Einschränkungen zum Wohle der Allgemeinheit unterliegen dem Gemeingebrauch der Straße und der Anlieger teilt somit das Schicksal der Straße.

Weitere Auflagen können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden. Forderungen diesbezüglich werden zurückgewiesen.

Zu 5.0.6: (Lärm)

1. Lärmtechnische Berechnung

Die lärmtechnische Berechnung wurde auf der Grundlage der gesetzlichen Vorgaben erstellt. Danach sind die geplanten Lärmschutzmaßnahmen ausreichend, weitere Forderungen sind zurückzuweisen. Hinsichtlich der in diesem Zusammenhang aufgestellten Anregungen und Bedenken zur lärmtechnischen Berechnung wird auf die nachstehenden Ausführungen verwiesen.

Zudem wird auf die Ziffer 2.4 nebst Begründung verwiesen.

2. Beeinträchtigung durch Verkehrslärm

Es ist unstrittig, dass der Bau der A 20 trotz Durchführung umfangreicher Lärmschutzmaßnahmen zu einer Lärmerhöhung in der Landschaft führt.

Schutzgegenstand der Lärmvorsorge sind die bauliche Anlage und der Außenwohnbereich.

Nach § 41 Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) sind bei der Lärmvorsorge schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zu vermeiden. Schädliche Umwelteinwirkungen sind nach § 3 Abs. 1 BImSchG Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Schutzgüter des Bundesimmissionsschutzgesetzes sind demnach grundsätzlich die Allgemeinheit und die Nachbarschaft.

Diese Ermächtigung wird jedoch in § 43 Abs. 1 BImSchG in der Weise eingeschränkt, dass nur zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen Grenzwerte und Berechnungsverfahren ermittelt werden können. Dies ist dahingehend zu verstehen, dass das Gesetz Lärmvorsorge nur für die Nachbarschaft vorsieht, so dass das Schutzgut in § 41 Abs. 1 BImSchG auch nur die Nachbarschaft sein kann.

Das Schutzgut Nachbarschaft wird sodann in § 42 Abs. 1 BImSchG auf die bauliche Anlage als Schutzgegenstand konkretisiert. Auch bei § 41 Abs. 1 BImSchG ist Schutzgegenstand die bauliche Anlage. Denn, wie bereits ausgeführt, regeln beide Bestimmungen einheitlich die Lärmvorsorge; sie sehen lediglich unterschiedliche Rechtsfolgen vor. In dieser Weise konkretisiert auch die immissionschutzrechtliche Literatur den Begriff der Nachbarschaft mit der Begründung, nur bauliche Anlagen seien zu schützen, weil nur sie nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen dienen. Demnach ist es also folgerichtig, dass die Rechtsprechung den Außenwohnbereich – hierzu zählen Balkone, Sitzplätze, Terrassen usw. – als Zubehör der baulichen Anlage behandelt. Es muss sich aber um Bereiche handeln, die auch dem Wohnen im Freien dienen. Vorgärten beispielsweise, die nur zum Schmuck des Anwesens bepflanzt werden, im Übrigen aber nicht dem regelmäßigen Aufenthalt dienen, sind nicht schutzwürdig.

Schutzgegenstände sind demnach nicht die in § 2 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutz-Verordnung – 16. BImSchV) genannten Gebiete und auch nicht die dort in diesen Gebieten befindlichen Grundstücke, sondern nur die dort befindlichen baulichen Anlagen einschließlich des Außenwohnbereiches. Dies wird gelegentlich übersehen, weil durch Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg in aller Regel aufgrund der tatsächlichen Gegebenheiten ein ganzes Gebiet mit zahlreichen Flächen, für die kein Anspruch auf Lärmschutz besteht, geschützt wird. Es tritt in der Regel ein „Mitnahmeeffekt“ ein. Öffentliche Parkanlagen, Naherholungsgebiete, Sportstätten, Friedhöfe usw. sind nicht Schutzgegenstand der §§ 41 bis 43 BImSchG, denn diese Anlagen fallen nicht unter den Begriff der Nachbarschaft, weil sich Menschen dort nur vorübergehend aufhalten. Zur Verdeutlichung ist hier anzuführen, dass es auch ungereimt wäre, wenn der Eigentümer bezüglich der Flächen seines Hausgrundstückes, die nicht zum Außenwohnbereich zählen, schlechter gestellt würde, als der Besucher einer Sportstätte oder einer öffentlichen Parkanlage.

Allerdings ist der Belang des Lärmschutzes für solche öffentlich genutzten Bereiche bereits bei der Planung gem. § 50 BImSchG zu berücksichtigen und in die Abwägung einzustellen, kann aber dort überwunden werden. Das heißt, dass einer Verlärmung der Landschaft frühzeitig im Rahmen der Trassierung soweit wie möglich zu begegnen ist. Für das planfestzustellende Vorhaben wird hierzu auf die Linienfindungsunterlagen verwiesen. Gerade unter Berücksichtigung des „Mitnahmeeffektes“ ist die gesetzliche Regelung als ausgewogen anzusehen, auch wenn sie auf den ersten Blick ungerecht erscheint. Das Bilanzierungsverbot der Rechtsprechung kann nur beim Individualschutz, d. h. bei der baulichen Anlage und beim Außenwohnbereich, gelten.

Soweit sich in den vorgenannten Gebieten bauliche Anlagen befinden, gelten die allgemeinen Regeln. Gehört z. B. zu einer Sportstätte im Außenbereich ein Gebäude mit einer Hausmeisterwohnung, kommen dafür die Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 oder 4 der 16. BImSchV in Betracht.

Ebenso kann die von einigen Einwendern angesprochene und derzeit vorhandene Ruhiglage ihres Wohngebäudes im Außenbereich nicht als Maß der Zumutbarkeit eines von der A 20 ausgehenden Lärmpegels angesehen werden. Für die Festlegung der Zumutbarkeitsschwelle gelten allein die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV vom 12. Juni 1990. Darin ist berücksichtigt, dass im Außenbe-

reich, der gerade dazu bestimmt ist, emissionsintensivere Anlagen aufzunehmen, an die Wohnqualität im Allgemeinen niedrigere Ansprüche gestellt werden können, als etwa in einem Wohngebiet.

3. Schlafen bei offenem Fenster, Belüftungseinrichtungen

Von einigen Einwendern wird angeführt, dass ein Schlafen bei offenem Fenster nicht mehr möglich sei. Daraus folgt vielfach die Forderung, dass der passive Lärmschutz so zu gestalten sei, dass man in den Schlafräumen auch bei gekipptem Fenster störungsfrei schlafen könne.

Zunächst ist festzustellen dass eine solche Beeinträchtigung subjektiv sehr unterschiedlich empfunden wird.

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 darauf abgestimmt. Diese Werte führen, weil ein einwandfreies Normalfenster in einer normalen Außenwand im geschlossenen Zustand Außengeräusche um 25 dB(A) und in leicht angelehntem oder gekipptem Zustand bis 15 dB(A) mindert, zu Innenwerten, die nach dem Stand der Lärmforschung zumindest hinnehmbar sind (vgl. Urteil vom 16. März 2006 - BVerwG 4 A 1001.04).

Die von den Einwendern getroffene Aussage unterstellt, dass es ihnen unzumutbar sei, ihre Fenster ständig geschlossen zu halten. Letztlich wird dann ein Anspruch auf Lärmschutz bei geöffnetem Fenster geltend gemacht. Hierfür fehlt es jedoch an der Rechtsgrundlage:

In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ist von jeher anerkannt, dass zur angemessenen Befriedigung der Wohnbedürfnisse heute grundsätzlich die Möglichkeit des Schlafens bei gekipptem Fenster gehört (vgl. etwa Urteil vom 21. Mai 1976 - BVerwG 4 C 80.74 und Urteil vom 29. Januar 1991 - BVerwG 4 C 51.89). Ist dies aber wegen der von dem geplanten Bauvorhaben ausgehenden Lärmbelastung nicht möglich, müssen die vorhandenen Fenster bzw. Lärmschutzfester der Schlafräume also geschlossen bleiben, so sind angemessene Wohnverhältnisse nur bei Einbau technischer Belüftungseinrichtungen gewahrt. Diese Einschätzung liegt auch der Vorschrift des § 2 Abs. 1 Satz 2 der 24. BImSchV zugrunde. Danach gehört zu den Schallschutzmaßnahmen auch der Einbau von Lüftungsmaßnahmen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden.

Wenn der Gesetzgeber die Anwohner von neuen oder wesentlich geänderten Verkehrswegen unter den in §§ 41 ff BImSchG genannten Voraussetzungen auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweist, so mutet er ihnen damit in der Regel den Einbau von Schallschutzfenstern zu. Diese sind nur wirksam, wenn sie geschlossen sind. Etwas Unzumutbares wird den Anwohnern damit in der Regel nicht aufgebürdet, weil es Stand der Technik ist, Schallschutzfenster bei Bedarf mit geeigneten Lüftungseinrichtungen zu versehen. Es ist deshalb hinzunehmen, dass passiver Schallschutz in Form von Schallschutzfenstern die Anwohner nicht davor schützt, bei gelegentlichem Öffnen der Fenster erheblichem Verkehrslärm ausgesetzt zu sein.

Auch wenn, wie im vorigen Absatz erläutert, bei passiven Lärmschutzmaßnahmen i. d. R. der Einbau von Schallschutzfenstern zum Tragen kommt, so ist der Vollständigkeit halber darauf hinzuweisen, dass durch diesen Planfeststellungsbeschluss lediglich der Anspruch auf Lärmschutz festgestellt werden kann, eine Aussage über die Art und Weise der Ausführung der passiven Lärmschutzmaßnahmen letztendlich jedoch außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt wird.

4. Berechnungsverfahren gem. 16. BImSchV/ RLS-90, Lärmmessung, DIN 18005

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. Grundlage bildet die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutz-Verordnung – 16. BImSchV).

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 den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerten verglichen. Die Aussagekraft der Immissionsgrenzwerte ergibt sich dabei nur im Zusammenspiel mit dem vorgegebenen Rechenverfahren.

Für das hier planfestzustellende Bauvorhaben wurde das vorgenannte Lärmberechnungsverfahren, das im Übrigen von der Rechtsprechung gebilligt wurde, entsprechend geltender Vorschriften durchgeführt.

Das Berechnungsverfahren ist für die Betroffenen nachweislich günstiger 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.

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).

Hinsichtlich des Einwandes zur Beachtung der DIN 18005 ist zu bemerken, dass diese nur in der städtebaulichen Planung berücksichtigt wird. Dies ist hier nicht der Fall.

Aufgrund dieser Ausführungen werden Bedenken gegen das Berechnungsverfahren und Forderungen nach Durchführung von Lärmmessungen insgesamt zurückgewiesen.

Auch die weitergehende Forderung, eine Überprüfung der den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen hinsichtlich der Verkehrs- und Lärmentwicklung nach der Fertigstellung des hier planfestzustellenden Bauvorhabens im Sinne einer Beweissicherung vorzunehmen, ist zurückzuweisen. Das Bundesimmissionsschutzgesetz sieht eine derartige Regelung nicht vor. Zudem ist anzumerken, dass sich die in der lärmtechnischen Berechnung eingestellten prognostizierten Verkehrszahlen erst bei einer durchgängig befahrbaren A 20 einstellen werden. In diesem Zusammenhang ist aber darauf hinzuweisen, dass ein Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Schutzmaßnahmen wegen nicht voraussehbarer Lärmwirkungen eines Bauvorhabens gemäß § 75 Abs. 2 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) grundsätzlich für die gesamte Dauer der 30-Jahres-Frist gemäß § 75 Abs. 3 Satz 2 Halbs. 2 VwVfG dem Grunde nach besteht (Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 7. März 2007 – BVerwG 9 C 2.06 -). Voraussetzung hierfür ist, dass die Verkehrszahlen tatsächlich anders als in der vom Vorhabenträger durchgeführten Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgemeinschaft Dr. Ing. Schubert, Hannover, auf die hier verwiesen wird, prognostiziert, deutlich höhere Wachstumsraten aufweisen und daraus resultierende Lärmsteigerungen zur Folge haben. Dieser Anspruch wird auch nicht dadurch ausgeschlossen, dass der Lärmprognose dieses Planfeststellungsbeschlusses zulässigerweise ein kürzerer Prognosezeitraum zugrunde liegt.

Aufgrund dieser Rechtslage sind Bedenken, dass die errechneten Beurteilungspegel in wenigen Jahren durch den Verkehr auf der A 20 überschritten werden, unbegründet und daher zurückzuweisen.

5. Immissionsgrenzwerte

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.

Bei den IGW handelt es sich um Grenzwerte und nicht um Orientierungswerte. Die Grenzwerte können die individuelle Lärmempfindlichkeit und die unterschiedliche Einstellung des einzelnen zum Informationsgehalt von Geräuschen nicht berücksichtigen, sondern müssen auf den durchschnittlichen Lärmempfindlichen abstellen. Diese in § 2 festgesetzten maßgeblichen IGW sind grundsätzlich sowohl hinsichtlich des Tag- als auch des Nachtwertes einzuhalten. Wird eine betroffene Anlage nur am Tag oder nur in der Nacht genutzt, so kommt es ausschließlich auf den für den entsprechenden Zeitraum gültigen Grenzwert an. Zum Beispiel ist bei Kindergärten, Schulen oder Bürogebäuden, die bestimmungsgemäß nachts leer stehen, der Tagwert entscheidend. Erst wenn die Grenzwerte überschritten werden, sind Schutzmaßnahmen zu treffen. Dabei ist der Grundsatz zu berücksichtigen, dass die Kosten der Schutzmaßnahme nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen dürfen, sodass hier grundsätzlich die Möglichkeit besteht, die Tagwerte durch aktiven Lärmschutz sicherzustellen und bei Überschreitung der Nachtwerte diese durch passiven Lärmschutz zu begegnen.

Der Vorhabenträger erfüllt den gesetzlich vorgegebenen Anspruch. Durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Minderungs- und Schutzmaßnahmen wird sichergestellt, dass die schutzbedürftigen Gebiete so weit wie möglich gar nicht erst Lärmimmissionen ausgesetzt werden. So werden die IGW am Tage mit Ausnahme von 2 Wohngebäuden im „Wierenkamp“ in der Gemeinde Schmalfeld eingehalten. Der verbleibenden Überschreitung der IGW in der Nacht wird durch passive Schutzmaßnahmen begegnet. Zu einem solchen Überschreiten kommt es trotz des Gebotes zu aktivem Lärmschutz, denn wegen des unangemessenen hohen Kostenaufwandes im Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck bzw. wegen der Unvereinbarkeit mit dem Vorhaben ist in diesem Fall von weiteren aktiven Schutzmaßnahmen abgesehen worden.

Hinsichtlich des Umfangs der geplanten Lärmschutzmaßnahmen und der Frage, ob die Kosten aktiver Schallschutzmaßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen, wird auf Ziffer 2.4 dieses Beschlusses nebst Begründung verwiesen. Weitere Ansprüche bestehen nicht. Forderungen diesbezüglich werden zurückgewiesen.

6. Gebietseinstufungen gem. 16. BImSchV

Gemäß § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) ergibt sich die Art der bezeichnenden baulichen Anlagen und Gebiete aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Diese sind für die Anwendung der Immissionsgrenzwerte 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 der 16. BImSchV einzustufen.

Bauliche Anlagen im Außenbereich sind nach § 2 Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4 der 16. BImSchV 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.

Gemäß § 42 Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und Ziffer 25 der Richtlinien für den Verkehrslärm an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – Ausgabe 1997 - (VLärmSchR 97) beschränkt sich der Anspruch auf Lärmschutz nur auf die Bebauung, die zum Zeitpunkt der Auslegung der Planunterlagen für den Bau der Bundesautobahn vorhanden oder baurechtlich genehmigt waren (BImSchG § 42 Abs.1., Ziffer 25, 2. Spiegelstrich der VLärmSchR 97).

Die in Anlage 3 und 7 der Planfeststellungsunterlagen dargestellten Gebietseinstufungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde umfassend und plausibel erarbeitet worden sowie inhaltlich nachvollziehbar. Einwendungen gegen die maßgebliche Gebietsart werden zurückzugewiesen.

7. Gesamtlärbetrachtung (Summenpegel) – enteignungsgleicher Eingriff

Von zahlreichen Einwendern wird gerügt, dass hinsichtlich der Immissionen keine vollständige kumulative Betrachtung der beiden Projekte A 20 und A 7 – Ausbau erfolgt sei, obwohl gesundheitsgefährdende Gesamtbelastungen drohten. Dies widerspreche auch dem UVP-Recht.

Nach der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinie – VLärmSchR 97) ist bei der Ermittlung der Verkehrslärmimmissionen jeder Verkehrsweg für sich getrennt zu betrachten. Eine tatsächliche Vorbelastung durch einen anderen Verkehrsweg, z. B. Straße mit Schiene, aber auch Straße alt/ mit Straße/ neu, findet bei der Bestimmung des maßgeblichen Beurteilungspegels keine Berücksichtigung. Es ist der maßgebliche Beurteilungspegel nach § 3 der 16. BImSchV nur auf die zusätzlich durch den neugebauten oder wesentlich geänderten Verkehrsweg verursachten Immissionen abzustellen, eine Überlagerung der Beurteilungspegel erfolgt bei der Berechnung nicht. Der Beurteilungspegel ist also grundsätzlich

nicht als „Summenpegel“ unter Einbeziehung von Lärmvorbelastungen durch bereits vorhandene Verkehrswege zu ermitteln. Danach kann kein Lärmschutz gewährt werden, wenn die Lärmbelastung erst bei der Summenwirkung der Beurteilungspegel den einzuhaltenden Immissionsgrenzwert übersteigt. Die Nichtberücksichtigung des Lärms bestehender Verkehrswege stellt jedoch keine Regelungslücke dar. Der Gesetzgeber hat vor dem Hintergrund der finanziellen Belastungen bewusst in der 16. BImSchV den Summenpegel ausgeschlossen. Hierzu hat das Bundesverfassungsgericht festgestellt, dass die politische Entscheidung verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden ist. Er stellt gleichzeitig fest, dass eine Gesamtlärbetrachtung nur dann rechtlich geboten ist, wenn die verfassungsrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten sein könnte. Ist die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten, muss die Belastung durch Umplanung, Schutzmaßnahmen, Betriebsbeschränkungen, Übernahme des Grundstücks oder notfalls durch Verzicht auf das Vorhaben gemindert bzw. beseitigt werden. Diese sogenannte enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle wird sowohl vom Bundesverfassungsgericht als auch vom Bundesgerichtshof in Gebieten, die dem Wohnen dienen, etwa bei einem Dauerschallpegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts angesetzt. Das bedeutet, dass erst bei schweren und unerträglichen Lärmbelastungen, die jede weitere Nutzung des Grundstückes als unzumutbar erscheinen lassen und Schutzvorkehrungen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind, ein Anspruch auf Übernahme des Grundstückes erwogen wird.

Der geschilderte Sachverhalt bedeutet für das hier planfestzustellende Bauvorhaben, dass bei der Ermittlung der Beurteilungspegel nur auf die zusätzlich durch den Neubau der A 20 oder die die A 20 kreuzenden Straßen, die im Zuge des Neubaus der Autobahn baulich geändert werden müssen, verursachten Immissionen abzustellen ist. Diese querenden Straßen gehen jedoch nur im Falle einer „wesentlichen“ Änderung im Sinne des § 1 (2) 2. der 16. BImSchV in die schalltechnische Berechnung ein. Eine Überlagerung der Beurteilungspegel mehrerer Verkehrswege wird bei der Ermittlung der Anspruchsberechtigten nicht berücksichtigt, wenn Gegenstand einer Planfeststellung der Bau eines Verkehrsweges und als notwendige Folgemaßnahme die Änderung eines anderen Verkehrsweges sind (BVerwG, Urteil vom 21.3.1996 – 4C 9/95). Der Kreis der Anspruchsberechtigten ist für jeden Verkehrsweg getrennt zu ermitteln. Es erfolgt also keine Überlagerung der von der A 20 und der querenden Straßen verursachten Pegel, sondern der Beurteilungspegel jeder Straße muss für sich allein mit den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV verglichen werden.

Unabhängig von den vorstehenden Ausführungen hat der Vorhabenträger mit Stand vom 24.07.2012 für das Prognosejahr 2025 eine Summenpegelberechnung für den Bereich Marskamp für verschiedene Varianten durchgeführt. Die Berechnung liegt der Planfeststellungsbehörde vor:

Die Siedlung im Marskamp liegt zukünftig im schalltechnischen Einwirkungsbereich der A 7, der geplanten A 20 und der K 81. Deshalb sind für die Varianten 1 (Neubau der A 20 ohne Ausbau der A 7), 2 (Neubau der A 20 mit Ausbau der A 7 und 3 (Ausbau der A 7 ohne A 20) die Teil- und Gesamtbeurteilungspegel berechnet worden. Für das am dichtesten zur A 20 liegende Gebäude liegen

die Beurteilungspegel durch die Verkehrsbelastung der A 7 bei max. 56 dB(A) tags/ 50 dB(A) nachts. In der Gesamtsumme, d. h. in der Addition der Beurteilungspegel der A 20 und der A 7, liegen die Beurteilungspegel bei max. 59 dB(A) tags/ 53 dB(A) nachts. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass im Bereich Marskamp sowohl die Teilpegel der A 7, der A 20 und der K 81 als auch die resultierenden Summenpegel in allen drei Varianten im Tag- und Nachtzeitraum unterhalb der zulässigen Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete (64 dB(A) tags/ 54 dB(A) nachts) liegen. Dem Vorhabenträger können folglich keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen auferlegt werden.

Ausweislich der lärmtechnischen Berechnung in Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen, Teil B, werden im Bereich des Wierenkamper Weges nach Realisierung der A 20 und der Verteilerstreifen an der A 7 die Beurteilungspegel an den betroffenen Gebäuden zwischen 0,1 und 0,4 dB(A) steigen. Sie liegen dann bei maximal 73 dB(A) tags und bei maximal 68 dB(A) nachts. Daraus lässt sich ableiten, dass bereits zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses hohe Pegel im Wierenkamper Weg vorliegen.

Der Vorhabenträger hat darüber hinaus exemplarisch für das Wohnhaus im Wierenkamper Weg 16 zunächst die Beurteilungspegel getrennt für die A 20, für die A 7 und die K 81 ermittelt, um sodann den Summenpegel durch die Addition der einzelnen Beurteilungspegel A 20, A 7 und K 81 als Gesamtbelastung für das Gebäude darzustellen. Es ist plausibel nachgewiesen, dass die bereits heute vorhandenen hohen Pegel aus der hohen Verkehrsbelastung auf der A 7 resultieren. Nach dem Bau der A 20 und der Verlegung der K 81 werden keine Veränderungen in der Gesamtsumme der Beurteilungspegel auftreten, d.h. sie erhöhen sich nicht wesentlich. Ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen in diesem Bereich ergibt sich lediglich aus dem Bau der Verteilerstreifen an der A 7. Die Schallschutzmaßnahmen wurden hinsichtlich ihrer Wirkung und Verhältnismäßigkeit überprüft. Letztendlich wurde nach einer sachgerechten Abwägung gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG wegen Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte Tag/ Nacht auf passiven Lärmschutz abgestellt.

Es ist nicht erkennbar, dass die durch das geplante Bauvorhaben zusätzlich verursachte Lärmbelastung zusammen mit der bereits bestehenden hohen Vorbelastung auf der A 7 in diesem Bereich zu einer wesentlichen Veränderung der Gesamtbelastung überhaupt führt. Der kritische Bereich der Gesundheitsgefährdung wird auch heute schon an den Wohngebäuden Wierenkamper Weg 16 (tags und nachts) und 9 (nachts) erreicht, der Status quo wird durch das geplante Bauvorhaben nicht verändert. Zudem trägt der Kauf des Gebäudes im Wierenkamper Weg 16 durch den Vorhabenträger dazu bei, die größte Belastung für die Wohnbevölkerung zu eliminieren. Da die Annahme einer die Grenze der Gesundheitsgefahr erreichten Gesamtbelastung über das bisherige Maß hinaus nicht naheliegend ist, besteht für die Planfeststellungsbehörde kein Anlass für eine weitere summierende Betrachtung der Lärmproblematik. Weitere Maßnahmen sind dem Vorhabenträger folglich nicht aufzuerlegen.

Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.17 sowie auf die Ziffer 2.4 dieses Beschlusses nebst Begründung wird verwiesen.

8. Lkw-Anteile gem. RLS-90

Es wird beanstandet, dass die Vorgaben der RLS-90 nicht berücksichtigt und die Lkw-Anteile in der lärmtechnischen Untersuchung somit zu niedrig seien. Da der Lkw-Anteil maßgeblichen Anteil auf die Höhe des zu berechnenden Beurteilungspegels hat, seien weitere Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Außerdem wird der Einwand erhoben, dass die Luftschadstofftechnische Untersuchung an dem Mangel zu niedriger Verkehrszahlen und zu niedriger Lkw-Anteile leide.

Die für die Berechnungen anzusetzenden Lkw-Anteile sind in der Tabelle A der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV bzw. in der RLS-90 genannt. Für Bundesautobahnen wäre demzufolge ein maßgebender Lkw-Anteil von 25 % tags bzw. 45 % nachts vorgesehen. In Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV ist aber auch festgelegt, dass die maßgebende stündliche Verkehrsstärke und der maßgebende Lkw-Anteil mit Hilfe der der Planung zugrundeliegenden, prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) nach Tabelle A berechnet werden, sofern keine geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse vorliegen.

Das ist hier der Fall:

Für das hier planfestzustellende Bauvorhaben wurde eine Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgemeinschaft Dr. –Ing. Schubert, Hannover, vom April 2009 mit Ergänzung vom Oktober 2012 erstellt. Danach liegen die prognostizierten und zu berücksichtigenden Lkw-Anteile für die Bemessung zwischen 15,2 % und 17,7 %. Für den für die Lärmberechnung zugrunde gelegten Prognosehorizont 2025 liegen die Schwerverkehrsanteile auf der Autobahn A 20 für den Tag zwischen 14 % und 16 % und für die Nacht zwischen 24 % und 28 %.

Als Schwerverkehrsanteile liegen somit geeignete, projektbezogene Untersuchungsergebnisse auf Grundlage empirischer Maßstäbe und Erkenntnisse vor. Sie sind zweifelsfrei eine hinreichende Entscheidung des Vorhabenträgers, nicht an die Tabellenwerte der Tabelle 3 gemäß Ziffer 4.4.1.1.2 der RLS-90 zu verwenden, sondern niedrigere Werte im Lkw – Anteil anzusetzen.

Es ist sachgerecht, den Vorhabenträger nicht an Werte zu binden, die auf bundesweiten Erfahrungen und Berechnungen beruhen, sondern die Auswertung von Untersuchungen zu ermöglichen, die den örtlichen Besonderheiten, der zu erwartenden Verkehrsstruktur und anderen Faktoren Rechnung tragen. Führen diese Untersuchungen zu einer niedrigeren Verkehrsbelastung als sie in Anlage 1 genannt ist, darf auch die Planfeststellungsbehörde diese ihrer weiteren Rechtsanwendung zu Grund legen. Ein Anspruch auf Heranziehen der höheren Werte, die insoweit als Ersatzwerte anzusehen sind, besteht dann nicht (vgl. Urteil BVerwG vom 11.01.2001, Az.: 413/99).

Das Vorgehen des Vorhabenträgers, geeignete projektbezogene Untersuchungsergebnisse heranzuziehen, ist aus hiesiger Sicht nicht zu beanstanden. Ebenso ist auch die Verkehrsuntersuchung nicht zu beanstanden, denn sie, wie an anderer Stelle des Beschlusses bereits ausgeführt, methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar. Sie stellt eine geeignete Grundlage für die in Ziffer 2.4 dem Vorhabenträger durch diesen Planfeststellungsbeschluss auferlegten und zu erstellenden Lärmschutzmaßnahmen dar. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen sind, weil die gebietspezifischen Immissionsgrenzwerte nach der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutz Verordnung – 16. BImSchV) nicht überschritten werden, dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen. Auf die Begründung zu Ziffer 2.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Einwände gegen die verwendeten Lkw-Anteile sind daher zurückzuweisen.

9. Berücksichtigung der Lkw-Verkehre > 2,8 t in der Lärmtechnik bzw. > 3,5 t in der Verkehrsuntersuchung

Es wird geltend gemacht, dass in der Verkehrsuntersuchung Lkw-Verkehre > 3,5 t Berücksichtigung finden, hingegen in der schalltechnischen Untersuchung Lkw-Verkehre > 2,8 t. Insoweit sei nicht nachvollziehbar, woraus die Werte der schalltechnischen Untersuchung abgeleitet werden.

Im Rahmen der bundesweiten Straßenverkehrszählungen wird der Schwerverkehr (Lkw) mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht erfasst. Die Ergebnisse der Verkehrszählungen im Planungsraum finden Eingang in die Verkehrsuntersuchung für die hier planfestzustellende Teilstecke der A 20 von der A 7 bis zur B 206 westlich Wittenborn und bilden die Grundlage für die Dimensionierung des Aufbaues der Verkehrsflächen nach den „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen“, Ausgabe 2012, (RStO 12).

Die Verkehrslärmschutzverordnung und die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“, Ausgabe 1990, (RLS 90), erfordern methodisch, den Lkw-Anteil mit mehr als 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht bei der Berechnung des Lärms zugrunde zu legen. Dies ist im vorliegenden Fall geschehen: Der Lärmtechnischen Berechnung der Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen wurde bei der Ermittlung der Emissionspegel der Lkw-Anteil mit mehr als 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht zugrunde gelegt. Die Lärmtechnische Berechnung entspricht damit den gesetzlichen Regelungen und ist nicht zu beanstanden.

Die Rundverfügung Straßenbau SH Nr. 5/2010 weist auf die Berücksichtigung des Lkw-Segmentes zwischen 2,8 t und 3,5 t in der Lärmtechnik hin. 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 einzustufen.

Klar ist, dass die Vorgehensweise des Vorhabenträgers von den Regelungen der Rundverfügung abweicht. Dies ist jedoch nicht zu beanstanden, geschieht es doch nicht zum Nachteil der Anwohner. Wie bereits ausgeführt, wären bedeutsame Unterschiede beim Mittelungspegel durch die Berücksichtigung des Lkw-Segmentes zwischen 2,8 t und 3,5 t in der Lärmtechnik nicht erkennbar. Eine Änderung und damit eine Erhöhung der Anspruchsberechtigten bezüglich Lärmschutz wäre allenfalls durch eine deutliche Zunahme der Verkehrsbelastung zu verzeichnen. Dies ist hier aber nicht der Fall.

10. Parameter gem. RLS-90

Auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) muss der Beurteilungspegel von einer Straße grundsätzlich für alle relevanten Gebäudeaußenfronten am Immissionsort nach der in den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) beschriebenen Vorgehensweise und mit den dort genannten Parametern berechnet werden, 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.

Es handelt sich dabei um ein an Messungen geeichtes Rechenverfahren zur Ermittlung der Lärmimmissionen, das untrennbar mit den in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerten verknüpft ist. Die Berechnung mit ihren Parametern stellt eine Grundlage zur Gleichbehandlung aller Verkehrslärmsituationen dar. Dabei ist hinzunehmen, dass die 16. BImSchV in Verbindung mit den RLS-90 nur bestimmte, vom Gesetzgeber für die Geräuschentwicklung als besonders gewichtige Parameter in Form besonderer Lärmzuschläge berücksichtigt.

Zu den Parametern gehören z. B. die (prognostizierte) Verkehrsbelastung, der Lkw-Anteil, die Fahrgeschwindigkeit, die Längsneigung sowie der Korrekturwert für unterschiedliche Straßenoberflächen D_{StrO} und unterschiedlich zulässige Höchstgeschwindigkeiten. Auch Zuschläge für lichtzeitgesteuerte Signalanlagen, Steigungen und Gefälle der Straße sowie die Berücksichtigung des Abstandes und der Luftabsorption, der Boden- und Meteorologiedämpfung, der Pegeländerungen durch topografische Gegebenheiten und bauliche Maßnahmen (z. B. Reflexion und Abschirmung) und die Kfz-Zusammensetzung werden in die Berechnung des Beurteilungspegels eingestellt.

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 natürlich in der Realität nie der Fall ist. Im Einzelnen bedeutet dies, dass die nach der RLS-90 berechneten Beurteilungspegel für leichten Wind (etwa 3 m/s) von der Straße

zum Immissionsort und/ oder Temperaturinversion gelten, die beide die Schallausbreitung fördern. 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.

Viele weitere Faktoren wie beispielsweise die Geschosshöhe, die Dämpfung durch Einflüsse des Bodens und der Meteorologie, die topographischen Gegebenheiten, die baulichen Maßnahmen, Reflexionen, der Korrekturfaktor D_{StrO} für unterschiedliche Straßenoberflächen u. a. fließen in die Berechnung ein.

Die Dammschüttungen im Trassenverlauf, hier sei insbesondere die Dammschüttung im Bereich des Kiessees des Kiesabbaugebietes erwähnt, finden ebenso Eingang in die lärmtechnische Berechnung. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass Schall durch den Damm nicht reflektiert wird.

Zu der Berücksichtigung von Abschirmung und Reflexion ist weiterhin 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.

Eine Berücksichtigung des Beschleunigungs- bzw. Abbremsvorganges von Fahrzeugen, insbesondere auf den Beschleunigungs- bzw. Verzögerungstreifen, wird in der RLS-90 lärmtechnisch nicht gesondert ermittelt. Es handelt sich hier vielmehr um Einzelfallereignisse, die kurzfristig den Lärmpegel erhöhen, wie z.B. auch Motorradfahrer, aber keinen Einfluss auf den Gesamtbeurteilungspegel haben.

Gleichwohl ist es unbestritten, dass der Beschleunigungsvorgang beispielsweise eines LKWs als Einzelgeräusch durchaus wahrgenommen werden kann. Es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass es zu keiner Pegelerhöhung kommen kann, auch wenn diese nicht im spürbaren Bereich liegt. Spürbar und damit wahrnehmbar für das menschliche Ohr ist eine Zunahme des Verkehrs erst ab einer Größenordnung von $> 3 \text{ dB(A)}$, was de facto einer Verdoppelung des Verkehrs entspricht.

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.

11. Anpflanzungen als Lärmschutz und Sichtschutz

Forderungen, Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Eingriff entlang der Autobahn z. B. in Form von Aufforstungen als Lärmschutz vorzusehen bzw. Lärmschutz in Form einer vollständigen Bewaldung in ausreichender Breite (mindestens 50 m) ist auszuführen, werden zurückgewiesen.

Mit der Einführung der RLS-90 wird bei der Lärmberechnung Bewuchs nicht mehr als lärm-dämmende Maßnahme berücksichtigt, da Anpflanzungen bei der Berechnung einen zu großen Unsicherheitsfaktor darstellen, wie beispielsweise Vegetationsperioden. Bäume und Sträucher haben außerdem keine lärm-mindernde Wirkung auf den Schallpegel, d.h. durch den Bewuchs werden keine nennenswerten Pegelminderungen erreicht. Allerdings kann beispielsweise ein dichter Grünstreifen an einer Straße die Lärmquelle visuell abschirmen, was subjektiv zu einer Reduzierung der „Belästigung“ führt, auch wenn objektiv keine Pegelminderung vorliegt.

Die Planung sieht in diesem Sinn in längeren Abschnitten eine Bepflanzung der Böschungsbereiche mit Gehölzen vor. Eine entsprechende Bepflanzung erfolgt insbesondere in den ortsnäheren Bereichen bei Schmalfeld, Struvenhütten sowie Bark und Todesfelde, wo durch die Bepflanzung eine optische Abschirmung erreicht werden kann.

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. zulässige Höchstgeschwindigkeit gem. RLS-90, tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit, Entwurfsgeschwindigkeit

Die gem. der gültigen RLS – 90 in Ansatz zu bringenden Geschwindigkeiten orientieren sich an den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für Pkw und Lkw. Der Begriff „zulässige Höchstgeschwindigkeiten“ ist dabei etwas irreführend. Tatsächlich handelt es sich um Richtgeschwindigkeiten, denn auf den Autobahnen gibt es grundsätzlich keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindig-

keit. Entsprechend der Ziffer 4.4.1.1.2 der vorgenannten Richtlinie sind für Pkw mindestens 30 km/h und höchstens 130 km/h und für Lkw mindestens 30 km/h und höchstens 80 km/h in die lärmtechnische Berechnung einzustellen. Die Reglementierung auf höchstens 130 km/h für Pkw berücksichtigt die Einhaltung der Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) – Ausgabe 2008 - . Diese Richtgeschwindigkeit bildet die Grundlage für die Ermittlung und Dimensionierung der Grenz- und Richtwerte für die Entwurfselemente.

In der Linienbestimmung wurde der Berechnung der Grenzwerte für die Entwurfselemente eine Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h nach den seinerzeit gültigen „Richtlinien für die Anlagen von Straßen, Teil: Linienführung (RAS-L), Ausgabe 1995“ (vgl. RAS-L, Tabelle 2, S. 6) zugrunde gelegt. Das Linienbestimmungsverfahren wurde mit der Bestimmung der Linienführung für die Maßnahme gemäß § 16 Bundesfernstraßengesetz vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit Schreiben vom 28.07.2005, Az.: S 20/40.10.81-0020/44 SH 04, abgeschlossen.

Ungeachtet der vorherigen Ausführungen ist unstrittig, dass auf Autobahnen höhere Geschwindigkeiten gefahren werden als die zuvor genannten. Dabei sind die über die in die Lärmtechnik einzustellenden zulässigen Höchstgeschwindigkeiten nach RLS-90 hinausgehend gefahrenen Geschwindigkeiten als vom Durchschnitt abweichend zu betrachten und stellen einzelne Spitzenbelastungen dar, die durch langsam fahrende Fahrzeuge wieder ausgeglichen werden.

Der Gedanke, die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten in Ansatz zu bringen, widerspricht dem System der RLS-90, das im Wesentlichen auf Durchschnittswerte basiert. Aufgrund der in der RLS-90 genau getroffenen Definition der in die Berechnung einzustellenden Geschwindigkeiten ist es nicht möglich, von diesen Vorgaben abzuweichen und höhere Geschwindigkeiten anzusetzen als die nach der RLS-90 zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, um damit einen erhöhten Lärmschutz zu erreichen.

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 entsprechen somit gängiger Praxis. Damit ist der in der RLS-90 vorgesehene Rahmen nach oben hin voll ausgeschöpft worden.

Dass sich Verkehrsteilnehmer nicht an die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten gem. RLS-90 gebunden fühlen, sondern, wie von Einwendern entgegnet, zukünftig mit höheren Geschwindigkeiten die Autobahn befahren, kann jedoch nicht dem Vorhabenträger vorgeworfen werden. Auch resultiert daraus keine Festsetzung einer bestimmten Geschwindigkeit in diesem Planfeststellungsbeschluss. Autobahnen unterliegen in der Regel keiner Geschwindigkeitsbeschränkung. Es ist Aufgabe der zuständigen Ordnungsbehörde, Geschwindigkeitsbeschränkungen anzuordnen, wenn die Auto-

bahn ohne Geschwindigkeitsbeschränkung nicht sicher betrieben werden kann, und bei Ordnungswidrigkeiten zu ahnden.

13. Geschwindigkeitsbegrenzung

Von einigen Einwendern wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung für die A 20 gefordert.

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen liegt allein im Zuständigkeitsbereich der 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, denn der Vorhabenträger hat die Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche durch die Verwendung eines lärmindernden Fahrbahnbelages auf ein Minimum reduziert.

Die Forderung nach Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung wird aus den vorgenannten Gründen zurückgewiesen.

14. Flüsterasphalt

Von vielen Einwendern wird im Rahmen des hier planfestzustellenden Streckenabschnittes der A 20 der Einbau eines Flüsterasphaltes gefordert.

Die Planung sieht vor, auf den Fahrbahnen der durchgehenden Strecke der A 20 eine lärmindernde Straßenoberfläche einzubauen. Auch für die Verteilerbahnen und die 4 Tangentialrampen bzw. Schleifen des Autobahnkreuzes AK A 20/ A 7 sowie für die Anschlussstelle L 79/ A 20 ist ein lärmindernder Fahrbahnbelag geplant. 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. Die Pegelminderung um – 2 dB(A) ist dauerhaft einzuhalten.

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 lärmindernden 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.

Die aufgezeigten Herstellungs- und Unterhaltungskosten für einen offenporigen Asphalt übersteigen die Kosten für die in diesem Bereich geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen ganz erheblich. Des Weiteren werden durch die vorstehend in kurzen Zeitintervallen notwendig werdenden Unterhaltungsmaßnahmen nachhaltige Störungen im Verkehrsbetrieb der A 20 verursacht. Diese gilt es zu vermeiden, gerade im Hinblick auf die hierdurch entstehenden nachhaltigen negativen Umweltauswirkungen durch Staubbildung. 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. Die durch die Differenz der unterschiedlichen Korrekturfaktoren verursachten Pegelsteigerungen können durch passiven Lärmschutz ganz kompensiert werden. Hinsichtlich der Abwägung zu den Lärmschutzmaßnahmen wird auf Ziffer 2.4 verwiesen.

15. 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 Ausmaß 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 5.0.11 (Wertminderung durch mittelbare Beeinträchtigungen) dieses Beschlusses abgehandelt. Insofern wird darauf verwiesen.

16. 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 auch Kostenträger sind. 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 Lärminderungsplanung und der Umgebungslärmrichtlinie kommen somit nicht bei der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens zur Anwendung. Sie richten sich an die zuständigen Immissionsschutzbehörden.

In diesem Zusammenhang sind auch die Bedenken dahingehend, dass in der schalltechnischen Untersuchung die Darstellung der Gesamtlärbetrachtung aus Baulärm und Verkehrslärm oder auch aus Baulärm und bauzeitlichen Erschütterungen nicht erfolgt ist, zurückzuweisen. Dem Vorhabenträger ist zu Recht eine solche Betrachtung nicht aufzuerlegen, weil die hier einschlägigen Vorschriften wie z. B. die AVV - Baulärm oder auch die 16. BImSchV eine solche übergreifende Betrachtung nicht kennen. Vielmehr stellen diese jeweils nur auf einen Emittenten ab und lassen weitere Schallquellen unberücksichtigt. Es gibt für die übergreifende Betrachtung von Bau- und Verkehrslärm, aber auch der bauzeitlichen Erschütterungen weder Vorgaben zu deren summierten Ermittlung, noch letztlich zur Beurteilung der Zumutbarkeit der ermittelten Größen.

17. Verwallungen

Im Bereich Bark/ Todesfelde verläuft die Trasse der geplanten A 20 mittig zwischen den beiden Ortslagen. Um eine Verbesserung der landschaftspflegerischen Einbindung der technischen Anlage zu erreichen, ist im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehen, die straßentechnisch überschüssigen Bodenmengen zur landschaftsgerechten Modellierung und Pegelmin- derung zu verwenden. Die Einzelabschnitte der geplanten Verwallungen sind im Landschaftspflege- rischen Begleitplan der Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen durch die Maßnahmen Nr. 15.8 A/M und 17.6 A/M südlich der A 20 sowie 16.1 A/M (tlw. CEF) und 17.2 G/A nördlich der A 20 gekennzeichnet. Sie sind in den Anlagen 7, 12 und 14 zeichnerisch dargestellt, so dass darauf ver- wiesen wird.

So sind in diesem Abschnitt folgende umfangreiche Verwallungen mit Knickbepflanzungen vorge- sehen:

Östlich von Todesfelde beginnt die 4,00 m über der Autobahngradienten hohe Verwallung (BWV- Nr. 227) bei Bau-km 31+080 am südlichen Rand der A 20 und wird bis zum Wirtschaftsweg Todes- felde – Wittenborn (BWV-Nr. 246) bei Bau-km 32+730 um Todesfelde herumgeführt.

Die Verwallung am nördlichen Rand (BWV-Nr. 230) der A 20 wird vom Wirtschaftsweg nach Bark (BWV-Nr. 212) bei Bau-km 31+540 bis Bau-km 32+000 geführt. Hinter der Kreuzung der A 20 mit der L 78 wird die Verwallung von ca. 4,00 m über der Gradienten der Autobahn wieder aufgenom- men und ab Bau-km 32+840 als 2,00 m hoher Knickwall fortgeführt. Dieser endet dann an der Rampe des Überführungsbauwerkes BW 6.14 des Verbindungsweges von Bark nach Wittenborn (BWV-Nr. 249) bei Bau-km 33+095.

Neben der Minimierung der optischen und akustischen Störwirkungen der geplanten Autobahn für die angrenzenden Ortschaften sind die Maßnahmen zudem mit einer deutlichen Minimierung der er- forderlichen Lkw-Fahrten von und zu den Baustellenbereichen verbunden und führen damit im Ver- gleich zu einem Abtransport dieser Bodenmassen zu einer nachhaltigen Reduzierung der Verlä- rung der freien Landschaft, der Immissionsbelastung (Schadstoffeintrag) der benachbarten land- wirtschaftlich genutzten Flächen sowie der Transportkosten. Sie verringern so als Minimierungs- maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes die Beeinträchtigungen der Schutzgüter Mensch und Landschaftsbild. Durch ihre landschaftsgerechte Einbindung und Bepflanzung tragen sie als Ausgleichsmaßnahmen zur Wiederherstellung und Neugestaltung des Landschaftsbildes bei.

An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass in das Berechnungsverfahren zur Ermittlung der akti- ven Lärmschutzanlagen und der Entschädigungsansprüche grundsätzlich weder Verwallungen noch Bepflanzungen mit eingestellt werden. Die in den Unterlagen ausgewiesenen Höhenangaben für die

Gestaltungswälle sind lärmtechnisch nicht verbindlich. Das bedeutet, dass es sowohl bei Verwallungen als auch bei Lärmschutzwällen zu Versackungen kommen kann, aber nur bei einem Lärmschutzwall sind diese Versackungen nachzubessern, um die planfestgestellte Höhe jederzeit sicherzustellen.

In diesem Fall ist das Berechnungsverfahren zur schalltechnischen Untersuchung (Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen) sowohl mit als auch ohne Berücksichtigung der Verwallungen im Bereich von Todesfelde durchgeführt worden. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass die Immissionsgrenzwerte bereits ohne die Verwallungen eingehalten bzw. unterschritten werden. Hinsichtlich des an der Nordost-Fassade des Wohnhauses Segeberger Straße 1 im Nachtzeitraum um 1 dB(A) überschrittenen Immissionsgrenzwertes ist auszuführen, dass mit Berücksichtigung der absorbierenden Vogelschlagschutzwände am nördlichen Ortsrand von Bark Pegelminderungen von 2 - 3 dB(A) erzielt werden, so dass auch hier die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Der Vorhabenträger hat die gesetzlichen Vorgaben zum Lärmschutz erfüllt. Eine Notwendigkeit, die Verwallung als Lärmschutzmaßnahme zu deklarieren, besteht daher nicht. Zudem ist einzustellen, dass es sich bei der Anlage und Gestaltung von Verwallungen um eine freiwillige Leistung des Vorhabenträgers handelt. Im Rahmen der Baumaßnahme anfallende überschüssige Bodenmassen dort einzubauen, wo sie aus Immissionsschutzgründen am wirkungsvollsten erscheinen, nämlich im Bereich von Bebauungen, kann aber nur unter der Voraussetzung durchgeführt werden, dass auch die betroffenen Grundstücksbesitzer ihre entsprechenden Flächen zur Verfügung stellen. Bei dem hier planfestzustellenden Bauvorhaben ist weder eine Erhöhung noch eine Verlängerung der Verwallungen möglich, weil die erforderlichen Bodenmassen nicht zur Verfügung stehen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass Kriterien, wie sie für die Erfüllung der auf der gesetzlichen Grundlage entstehenden Ansprüche notwendig sind, bei der Aufschüttung von Verwallungen nicht greifen. Abwägungserhebliche Belange als solche sowie eine nachvollziehbare Abwägungsscheidung sind demnach nicht in die Planfeststellungsunterlagen einzustellen. Einwände gegen diese Vorgehensweise werden zurückgewiesen.

18. Grenzwert-Isophone

Beanstandet wird, dass auf Seite 8 der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung (Anlage 11.1 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A) zur Vorgehensweise bei den schalltechnischen Untersuchungen hingewiesen worden sei, dass zur Eingrenzung des Untersuchungsgebietes die Grenzwert-Isophone für Wohngebiete und für Dorf-/ Mischgebiete lediglich in der Nacht zugrunde gelegt würden. Fraglich erscheine, ob auf eine Berechnung für die Tageswerte ohne weiteres verzichtet werden könne bzw. dürfe, mit dem Hinweis auf die vermeintliche Annahme einer unkritischen Bewertung.

In der Isophonenkarte in Anlage 11.5 der Planfeststellungsunterlagen wird dargestellt, in welchen Abständen die Linien gleichen Schallpegels für die jeweiligen gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte entlang der Trasse verlaufen bzw. wo die Immissionsgrenzwerte des BImSchG für Wohn- und Mischgebiete überschritten werden.

Mit den Grenzisophonen wird das Untersuchungsgebiet eingegrenzt. Der Abstand zwischen den Immissionsgrenzwerten tags und nachts beträgt 10 dB(A). So gelten z.B. für Wohngebiete die Grenzwerte 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts.

Aus der Differenz zwischen den berechneten Emissionspegeln tags und nachts, dargestellt in der Anlage 11.2 der Planfeststellungsunterlagen, lässt sich erkennen, dass dieser Abstand deutlich weniger als 10 dB(A) beträgt. Somit wird mit dem prognostizierten Verkehr eher der Immissionsgrenzwert nachts als tags überschritten, und die Grenzisophone nachts fassen den größtmöglichen betroffenen Bereich ein.

Würde der Emissionspegel tags den Emissionspegel nachts um mehr als 10 dB(A) überschreiten, wäre das Untersuchungsgebiet über die Grenzisophone tags einzugrenzen gewesen.

An den Immissionsorten werden selbstverständlich die Beurteilungspegel für den Tages- und den Nachtzeitraum berechnet.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ist das Vorgehen des Vorhabenträgers, zur Eingrenzung des Untersuchungsgebietes die Grenzwert-Isophone für Wohngebiete und für Dorf-/ Mischgebiete lediglich in der Nacht zugrunde zu legen, nicht zu beanstanden. Der Einwand ist folglich zurückzuweisen.

Zu 5.0.7: (Luftschadstoffe/ Feinstaub)

1. Luftschadstoffuntersuchung

Die für das hier planfestzustellende Vorhaben wurden die Untersuchungen zu den Luftschadstoffimmissionen vom April 2009 für den Teil A und vom Juni 2009 für den Teil B nach dem „Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ (MLuS-02, geänderte Fassung 2005) durch die Luftschadstoffuntersuchungen vom Juli 2015 für die Teile A und B nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne und mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“ ersetzt. Die RLuS 2012 wurden mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 29/2012 vom 03.01.2013 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und mit Rundverfügung Straßenbau Schleswig-Holstein Nr. 09/2013 vom 20.03.2013 in Schleswig-Holstein eingeführt.

Die RLuS dient nach wie vor der Abschätzung der Immissionsbelastung an Straßenabschnitten. Der Anwendungsbereich entspricht dem der MLuS.

Die Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa, umgangssprachlich auch Luftqualitätsrichtlinie genannt, ist eine EU-Richtlinie, die am 11. Juni 2008 in Kraft getreten ist und bis zum 10. Juni 2010 in nationales Recht umzusetzen war. 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 vorgegebenen lungengängigen Partikelfraktion PM_{2,5} berücksichtigt werden. In Relation zum jeweiligen Grenzwert stellen Stickstoffdioxid (NO₂) und die Partikel PM₁₀ und PM_{2,5} die straßenbedingten Luftschadstoffleitkomponenten dar. Bezieht man die durch den Straßenverkehr verursachten Immissionen auf ihren jeweiligen Grenzwert, dann stellen sich der NO₂-Jahresmittelwert und der PM₁₀-Tagesmittelwert als diejenigen Schadstoffparameter dar, deren Immissionen dem jeweils zugehörigen Immissionsgrenzwert am nächsten kommen.

Aus der 39. BImSchV ergeben sich die in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellten immissionsbegrenzenden Anforderungen.

Tabelle : Immissionsgrenzwerte zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen nach der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung:

Schadstoff / Schutzobjekt	Mittelungszeitraum	Grenzwert (µg/m³)	Erlaubte Überschreitungen pro Jahr
Schwefeldioxid (SO ₂) Gesundheit	1 Stunde	350	24
Schwefeldioxid (SO ₂) Gesundheit	24 Stunden	125	3
Schwefeldioxid (SO ₂) Ökosystem	Kalenderjahr/Winter	20	keine
Stickstoffoxid (NO ₂) Gesundheit	1 Stunde	200	18
Stickstoffoxid (NO ₂) Gesundheit	Kalenderjahr	40	keine
Stickstoffoxide (NO _x) Vegetation	Kalenderjahr	30	keine
Partikel (PM ₁₀) Gesundheit	24 Stunden	50 (Stufe 1)	35

Partikel (PM ₁₀) Gesundheit	Kalenderjahr	40 (Stufe 1)	keine
Partikel (PM _{2,5}) Gesundheit	Kalenderjahr	25 (bis 2015 als Zielwert, dann Grenzwert)	keine
Blei Gesundheit	Kalenderjahr	0,5	keine
Benzol Gesundheit	Kalenderjahr	5	keine

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 einschlägiger Beurteilungswerte. Die Erhebung der Belastungssituation erfolgt primär durch Messungen.

Die A 20 Nord-West-Umfahrung verläuft im gegenständlichen Abschnitt in einem ländlich geprägten, dünn besiedelten Bereich. Größere Industrieansiedlungen mit relevanten Luftschadstoffemissionen sind hier nicht vorhanden. Insgesamt ist von einer eher geringen Immissionsvorbelastung von Luftschadstoffen, wie im gesamten Raum von Schleswig-Holstein, auszugehen.

Messstationen sind in ganz Schleswig-Holstein verteilt. Die dem Untersuchungsraum nächstliegende Messstation liegt in Bornhöved. Die Messwerte der Station 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 gemessenen Daten der Jahre 2011 bis 2013 dienen dazu, die Vorbelastung für diesen Streckenabschnitt der A 20 zu ermitteln und dann anhand RLuS mit den Reduktionsfaktoren für Freiland auf das Bezugsjahr zu extrapolieren.

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 Ausbaufahrern – wie in der Vergangenheit schon die Immissionswerte der 22. BImSchV – als Beurteilungswerte für die Luftqualität herangezogen. Die Einhaltung der Grenzwerte ist somit keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens, wie ein Verweis auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (s. Urteil vom 26. Mai 2004 – 9 A 6/03 – NVwZ 2004, 1237 ff) zeigt.

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. Zur Berücksichtigung der lokalen meteorologischen Ausbreitungsbedingungen findet das Jahresmittelwert der Windgeschwindigkeit in m/s in 10 m Höhe Eingang in die Berechnung. Als durchschnittliche Windgeschwindigkeit wurde für den Bereich der Wert von 3,0 m/s nach den Angaben des Deutschen Wetterdienstes berücksichtigt. Ebenso wurden in die Berechnung der Luftschadstoffimmissionen die prognostizierten Verkehrsbelastungen für den Zeithorizont 2030 aus der Verkehrsuntersuchung zum Neubau der BAB A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg von der A 7 bis zur B 206 westlich Wittenborn der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Stand Juni 2015, eingestellt.

Die Berechnungsergebnisse der Luftschadstoffimmissionen für den Teile A zeigen, dass die Zusatzbelastungen an der zu betrachtenden Strecke der A 20 und an der B 206 bei der provisorischen Anbindung der A 20 an die B 206 mit zunehmendem Abstand vom Straßenrand deutlich abnehmen und bereits am Fahrbahnrand die Beurteilungswerte der 39. BImSchV eingehalten werden. Für den Teil B wird ersichtlich, dass die Zusatzbelastungen mit zunehmendem Abstand vom Straßenrand deutlich abnehmen und am 40 m vom Fahrbahnrand der A 7 nächstgelegenen Immissionsort die Beurteilungswerte der 39. BImSchV eingehalten werden. Damit wird den Anforderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zur Vorsorge gegen umweltschädliche Umwelteinwirkungen entsprochen. Auch bei einer durchgehend gemeinsamen Betrachtung der Teile A und B ergeben sich an den relevanten Immissionsorten keine abweichenden Luftschadstoffimmissionen.

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. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind die auf der Grundlage der „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne und mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“ durchgeführten Untersuchungen zu den Schadstoffemissionen für das hier gegenständliche Bauvorhaben methodisch nicht zu beanstanden. Sie sind richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar. Die Ermittlungen des Vorhabenträgers sind ausreichend. Die Ergebnisse zeigen, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit und zum Schutz der Vegetation unterschritten werden. Das geplante Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Dem Vorhabenträger sind daher keine weiteren Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen zur Luftreinhaltung aufzuerlegen.

Hinsichtlich der Abschätzungen der Stickstoffdeposition zur Beurteilung der Stickstoffeinträge in das FFH-Gebiet DE 2026-304 „Barker Heide“ sowie das EU-Vogelschutzgebiet DE 2026-401 „Barker und Wittenborner Heide“ und der durchgeführten Bewertung der durch das Vorhaben ausgelösten Stickstoffeinträge anhand der für die betroffenen Lebensräume nach Anhang I der FFH-Richtlinie sowie der Habitats der Arten des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie angenommenen

kritischen Depositionswerte (critical loads) wird auf Ziffer 2.3.3 verwiesen. Zur aktuellen Abschätzung der Stickstoffdeposition mit einem Prognosehorizont 2030 wurde im Rahmen der zweiten Planänderung ein Gutachten vorgelegt (Gutachten zur Stickstoffdeposition durch den Straßenverkehr für den Neubau der A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg A 7 bis B 206 westlich Wittenborn TÜV Nord 29.08.2015, Materialband Teil A).

Der BUND kritisiert hieran, dass das Gutachten zur Stickstoffdeposition die nasse Deposition und damit relevante Wirkungen von Stickstoff durch Lösung in Wasser und Folgereaktionen im wässrigen Milieu nicht berücksichtige. Der Vorhabenträger erwidert, dass die Stickstoffoxide wegen ihrer geringen Wasserlöslichkeit insgesamt einen wesentlich kleineren Beitrag zum Stickstoffeintrag leisteten als Salpetersäure und Nitrataerosole durch trockene Deposition. Die nasse Deposition sei daher im Vergleich zur trockenen Deposition deutlich geringer und entsprechend des Leitfadens zur Ermittlung und Bewertung von Stickstoffeinträgen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (2012) auch vernachlässigbar. Weiterhin wird das für die Immissionsprognose angewendete Berechnungsprogramm AUSTAL2000N als nicht geeignet in Frage gestellt, weil es die spezifischen Gegebenheiten der Planung nicht hinreichend berücksichtige. Der Vorhabenträger stellt in seiner Erwiderung klar, dass das Berechnungsmodell AUSTAL2000 das in der TA Luft festgelegte Standardmodell zur Immissionsberechnung sei und die Geländestruktur (Bebauung und Bewuchs) und deren Einfluss auf die Immissionen einbeziehe. Auch eine Unterschätzung der Stickstoffeinträge durch den Verkehr sei nicht zu befürchten, da die zu erwartenden Stickstoffemissionen seien nach dem Handbuch Emissionsfaktoren (HBEFA) ermittelt worden seien und als relevante Emissionsdaten in die Ausbreitungsberechnung eingingen. Schließlich sei die Verwendung der meteorologischen Daten der Station Hamburg-Fuhlsbüttel nicht geeignet, da im Ballungsraum Hamburg-Norderstedt grundlegend andere meteorologisch relevante Daten vorlägen als im von der Planung betroffenen weitgehend unzerschnittenen Landschaftsraum. Der Vorhabenträger stellt klar, dass die Einflüsse des Untergrunds auf die bodennahen Luftschichten wegen der kaum gegliederten Topographie im Norddeutschen Tiefland nur gering seien und sich das Windfeld nahezu ungestört ausbilde. Die Verwendung der meteorologischen Daten aus der etwa 30 km entfernten Station Hamburg-Fuhlsbüttel sei daher nicht zu beanstanden. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich in den dargestellten Punkten der Auffassung des Vorhabenträgers an und weist die Einwendungen zum in das Verfahren eingebrachten Gutachten zur Stickstoffdeposition (TÜV Nord 29.08.2015) zurück.

Auch die Forderung einer Einbeziehung des EU-Vogelschutzgebietes DE 2126-401 „Kisdorfer Wohld“ in die Berechnung der Stickstoffdeposition ist verfehlt, weil das Gebiet nachweislich außerhalb der Reichweite relevanten Auswirkungen liegt. Auf Ziffer 2.3.3 wird verwiesen.

Im Hinblick auf die unterstellte Zunahme der Nitratbelastung von Biotopen und Böden außerhalb der betrachteten Natura 2000-Gebiete ist auf die Berücksichtigung von Staub- und Schadstoffeinträgen im Rahmen der Anwendung des Orientierungsrahmens Kompensationsermittlung Straßenbau

(Gemeinsamer Erlass des Ministers für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und des Ministers für Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft vom 11.08.2004) zu verweisen.

2. Weitere Einwendungen zur Luftschadstoffuntersuchung

- Luftschadstofftechnische Untersuchung zu alt

Es wird der Einwand erhoben, die Luftschadstofftechnische Untersuchung sei zu alt, da sie die aktuelle Luftschadstoffrichtlinie 2008/50/EG nicht beachte und insbesondere eine Berechnung für PM_{2,5} nicht durchführe.

Die Aktualisierung der Luftschadstoffuntersuchungen 2009 nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne und mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“ mit Stand vom Juli 2015 für die Teile A und B berücksichtigt die rechtlichen Vorgaben. Auf die Ausführungen zur Luftschadstoffuntersuchung unter obigem Punkt 1 wird verwiesen. Die Einwände werden zurückgewiesen.

- Prognose 2020/ 2025

Der Einwand, dass die Prognose der Luftschadstoffbelastungen abweichend von den übrigen planunterlagen nicht auf das Jahr 2025, sondern nur auf das Jahr 2020 bezogen ist, wird mit Hinweis auf die Aktualisierung der Luftschadstoffuntersuchungen 2009 mit Stand vom Juli 2015 für die Teile A und B zurückgewiesen. Grundlage hierfür bilden die Verkehrsprognoseberechnungen aus der Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert , Stand Juni 2015, für den Zeithorizont 2030.

Ebenso ist die in der zweiten Planänderung ausgesprochene Rüge, dass die beiden Luftschadstoffuntersuchungen sich auf verschiedene Planungshorizonte beziehen, zurückzuweisen. Die im Materialband enthaltene Luftschadstofftechnische Untersuchung von Juni 2013 prognostiziert die Schadstoffbelastung für das Prognosejahr 2025. Die vollständig überarbeitete Fassung der Luftschadstofftechnischen Untersuchung von Juli 2015 war erforderlich, weil sich der Planfeststellungsabschnitt mit der provisorischen Anbindung an die B 206 verändert hat und außerdem der Prognosehorizont von 2025 auf das Jahr 2030 fortgeschrieben wurde. Diese Vorgehensweise ist der Verpflichtung des Vorhabenträgers geschuldet, vorliegende Untersuchungsergebnisse nach einer vorgegebenen Zeit auf Plausibilität zu prüfen und ggf. auf den neuesten Stand zu aktualisieren. Dies ist hier geschehen.

Auf die Begründungen zur Luftschadstoffuntersuchung unter obigem Punkt 1 sowie zur Verkehrsuntersuchung unter Punkt 1 der Ziffer 5.0.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Berücksichtigung zu niedriger Verkehrszahlen und Lkw-Anteile

Hinsichtlich des Einwandes, dass die Luftschadstofftechnische Untersuchung an dem Mangel zu niedriger Verkehrszahlen und zu niedriger Lkw-Anteile leide, wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.6, Punkt 8, dieses Beschlusses verwiesen.

- Windgeschwindigkeit

Die angesetzte Windgeschwindigkeit wurde auf der Grundlage der Windkarte des Deutschen Wetterdienstes ermittelt, die auf Messungen und Berechnungen durch den meteorologischen Dienst basieren. Die Planfeststellungsbehörde hegt keine Zweifel an der Richtigkeit der Ermittlung der Windgeschwindigkeit durch den Deutschen Wetterdienst.

- Vorbelastung insbesondere mit Feinstaub PM₁₀ zu niedrig

Der Einwand richtet sich dahingehend, dass die Vorbelastung insbesondere mit Feinstaub PM₁₀ mit 22 µg/m³ zu niedrig angesetzt sei. Zudem wird bestritten, dass diese Vorbelastung bis 2020/ 2025 auf 20,4 µg/m³ abnehmen werde.

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 PM₁₀.

Die für das Bauvorhaben durchgeführte Luftschadstoffuntersuchung berücksichtigt, dass die Reifenemissionen in den letzten Jahren überschätzt wurden. Der aktuelle Stand der Technik hat ergeben, dass bei Personenzug 0,030 g/ km PM₁₀ – Emissionen je Fahrzeug aus Abrieb und Aufwirbelung und bei schweren Nutzfahrzeugen 0,130 g/ km PM₁₀ – Emissionen gemessen wurden. Die luftschadstofftechnische Untersuchung berücksichtigt diese Erkenntnisse. Außerdem wurden die im Jahre 2011 ermittelten Luftschadstoffmesswerte der Station Bornhöved zur Abschätzung der Vorbelastung gewählt, die mit den Reduktionsfaktoren der RLuS-2012 auf das Bezugsjahr extrapoliert wurden. So ist zu erklären, dass die Prognose 2025 für Feinstaub PM₁₀ gegenüber dem Bezugsjahr 2011 abnimmt. Im Übrigen gilt, dass die Luftschadstoffuntersuchungen auf der Grundlage der geltenden rechtlichen Regelungen ermittelt wurden und nicht zu beanstanden sind. Der Einwand ist folglich zurückzuweisen.

- Grenzwertüberschreitungen z. B. für Schwefelstaub und weitere Schadstoffe drohen

Der Einwand, dass Grenzwertüberschreitungen z. B. für Schwefelstaub und weitere Schadstoffe drohen und Feinstaubbelastungen zu Allergien und Atemwegserkrankungen führen, ist mit Hinweis auf die Ergebnisse der zitierten Luftschadstoffuntersuchungen zurückzuweisen. Die Grenzwerte für alle betrachteten Luftschadstoffe einschließlich der Anzahl der zulässigen Überschreitungen der NO₂ – und PM₁₀ – Werte der 39. BImSchV werden insgesamt unterschritten.

- weitergehende Untersuchungen für Eintrag auf Futtermittel

Der Einwand bezieht sich darauf, dass die Schadstoffimmissionen nicht hinreichend bewertet bzw. analysiert worden seien, weil eine pauschale Annahme mit Grenzwertangaben nicht ausreichend sei, um die Problematik ernsthaft abzuhandeln. Eine stetige Schadstoffbelastung bedeute erhebliche Nachteile und Beeinträchtigungen, wie etwa Anreicherung im Gras. Bezogen auf den Futterbaubetrieb sei dies speziell in den Unterlagen nicht analysiert und untersucht worden. Eine allgemeine Gefahrenabschätzung reiche nicht aus.

Die Luftschadstoffuntersuchungen 2009 mit Aktualisierung vom Juni 2013 wurden auf der Grundlage der geltenden rechtlichen Regelungen ermittelt. Das Verfahren ist nicht zu beanstanden. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die Grenzwerte für alle betrachteten Luftschadstoffe einschließlich der Anzahl der zulässigen Überschreitungen der NO_2 – und PM_{10} – Werte der 39. BImSchV insgesamt unterschritten werden. Anhaltspunkte dafür, dass das geplante Bauvorhaben zu schädlichen Umwelteinwirkungen führt, liegen nicht vor. Weitergehende Forderungen werden zurück gewiesen. Auf die Ausführungen zur Luftschadstoffuntersuchung unter obigem Punkt 1 wird verwiesen.

- Gesamtschadstoffbetrachtung

Von zahlreichen Einwendern wird die Aussage in der Luftschadstoffuntersuchung gerügt, wonach als Luftschadstoffvorbelastung die Immissionskonzentrationen ohne Berücksichtigung der Verkehrsemissionen und –immissionen betrachtet wurden und konkrete Immissionsmessungen für den Verlaufsbereich der geplanten A 20 nicht vorliegen. Damit sei keine vollständige kumulative Schadstoffbetrachtung der beiden Projekte A 20 und A 7 – Ausbau erfolgt, obwohl gesundheitsgefährdende Gesamtbelastungen drohten. Dies widerspreche auch dem UVP-Recht.

Für die Berechnung der Luftschadstoffimmissionen für den gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt sind verschiedene Eingangparameter beachtet worden. So wurden die verkehrsspezifischen Daten aus der Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert für das vorliegende Bauvorhaben zugrunde gelegt. Diese Verkehrsuntersuchung berücksichtigt auch die ausgebaute A 7 und die für den Ausbau prognostizierten Verkehrszahlen und stellt die Grundlage für die Immissionsberechnungen (Lärm und Luftschadstoffe) dar. Auch wurden die aktuellen Messdaten des Luftgütemessnetzes des Landes Schleswig-Holstein als Luftschadstoffvorbelastung einbezogen, die den gegenwärtigen Fahrzeugverkehr berücksichtigen.

Die nach RLUS 2012 berechnete Gesamtschadstoffbelastung im Bereich des Kreuzes der A 20 mit der A 7 ergibt sich durch Addition der prognostizierten verkehrlichen Luftschadstoffzusatzbelastungen und der prognostizierten Luftschadstoffvorbelastungen. Dies geschieht für die Immissionsorte bis zu einer Entfernung von maximal 200 m zur A 20/ A 7. Bei einer größeren Entfernung des Immissionsortes zu den Trassen der A 20 und A 7 sind relevante Überlagerungen der Luftschadstoffverkehr nicht mehr zu erwarten.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Immissionsgesamtbelastung die Beurteilungswerte einhalten und dass den Anforderungen des Bundesimmissionsschutzes zur Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen entsprochen wird. Dies gilt auch für den Bereich des geplanten Autobahnkreuzes. Eine umfassende Gesamtbetrachtung ist erfolgt, die nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine weiteren Maßnahmen erfordert. Die Einwand wird zurückgewiesen.

- mit dem Programm RLuS findet nur eine Abschätzung der Konzentration von Luftschadstoffen statt,
- geschätzte Emissionswerte werden zu ermittelten Immissionswerten und
- Modellberechnungen im Gutachten sind unzuverlässig

Es wird bemängelt, dass mit dem Programm RLuS nur eine Abschätzung der Konzentration von Luftschadstoffen stattfindet. Eine Angabe der bei Abschätzungen vorhandenen Fehlergrenzen fehle. Damit sei die Abschätzung an sich wertlos. Außerdem wird kritisiert, dass die geschätzten Emissionswerte zu ermittelten Immissionswerten würden. Fehlergrenzen fehlten auch bei dieser hypothetischen Modellrechnung. In der Wahrscheinlichkeitsrechnung würden derartige Ergebnisse immer unwahrscheinlicher, was die Absurdität dieser Ermittlung von gesundheitlich relevanten Daten angehe. Weiterhin wird vorgetragen, dass die Modellberechnungen im Gutachten unzuverlässig seien. Sie könnten keineswegs als Grundlage für Aussagen über die Schädlichkeit oder die Einhaltung von Grenzwerten liefern. Allenfalls dienen sie für eine schnelle Abschätzung, ob überhaupt eine ortsfeste oder orientierende Messung durchgeführt werden müsse.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 29/2012 vom 3. Januar 2013 auf die Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen – RLuS 2012 hingewiesen und um deren Anwendung für die Bundesfernstraßen gebeten. Die RLuS 2012 wurden sodann mit Rundverfügung Straßenbau Schleswig-Holstein Nr. 09/2013 vom 20. März 2013 in Schleswig-Holstein eingeführt.

Gegenstand der Richtlinien sind die Abschätzung der Immissionsbelastung an Straßenabschnitten mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit größer 50 km/h. Das in den Richtlinien angewendete Ausbreitungsmodell ist für zwei- und mehrstreifige Straßen entwickelt worden, die keine oder nur aufgelockerte Randbebauung aufweisen. Mit dem Programm RLuS 2012 werden die Luftschadstoffzusatzbelastungen konservativ, d.h. zur sicheren Seite hin, berechnet. Die Angabe von Fehlergrenzen ist nicht vorgeschrieben. Die Emissionsansätze beruhen auf den detaillierten Daten des Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA), welches vom Umweltbundesamt Berlin veröffentlicht wurde. Zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen sind in der 39. BImSchV Immissionsgrenzwerte (Jahresmittelwerte und Kurzzeitwerte) festgelegt.

Die großräumige Luftschadstoff-Vorbelastung wird gemessen, für die gegenständliche Luftschadstoffbetrachtung wurden die Werte von der Luftmessstation Bornhöved in Schleswig-Holstein übernommen. Die Zusatzbelastungen wurden - wie üblich – für das Prognosejahr berechnet.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der Vorhabenträger auf der Grundlage der bestehenden rechtlichen Vorgaben die Luftschadstoffuntersuchung erstellt hat und die RLuS 2012 konsequent anwendet. Dies ist nicht zu beanstanden. Die Einwände werden folglich zurückgewiesen.

- Luftschadstoffuntersuchung führt nur den Grenzwert für den Jahresmittelwert in Bezug auf den Schutz von Vegetation und Ökosysteme auf

Eingewandt wird, dass die Luftschadstoffuntersuchung in der Tabelle 1 auf Seite 4 nur den Grenzwert für den Jahresmittelwert in Bezug auf den Schutz von Vegetation und Ökosysteme aufführe.. die Beurteilungsschwellen blieben unberücksichtigt. Dieses Vorgehen verstoße gegen die gesetzlichen Bestimmungen. Die benachbarten Naturschutzgebiete würden chronisch bereits durch den Wert der Unteren Beurteilungsschwelle geschädigt. Entsprechend würden Flora und Fauna der FFH-Gebiete dauerhaft durch Veränderung geschädigt, was das Verschlechterungsverbot verletze.

Der Einwand ist zurückzuweisen. Die unteren und oberen Beurteilungsschwellen gelten nicht für die Überprüfung der Beurteilung der Luftqualität bei Baumaßnahmen. Hier sind die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV maßgebend.

Nach § 11 der 39. BImSchV werden zur Beurteilung der Luftqualität Gebiete und Ballungsräume für das ganze Land festgelegt. Für diese Gebiete und Ballungsräume geben die Beurteilungsschwellen an, welche Methoden, z. B. Messung oder Modellrechnung, zur Beurteilung der Luftqualität anzuwenden sind, wenn diese Schwellen unter- bzw. überschritten werden. Die Verpflichtung, die Immissionsgrenzwerte einzuhalten, bleibt hiervon unberührt.

- Neuberechnung der Luftschadstoffimmissionen vor dem Hintergrund des Abgasskandals erforderlich,

- aktueller Stand der Kfz-spezifischen Emissionen und

- Luftschadstofftechnische Untersuchung wertlos

Vor dem Hintergrund des Abgasskandals wird eine Neuberechnung der Luftschadstoffimmissionen gefordert. Eingewandt wird ferner, dass durch die wesentliche faktische Überschreitung der Feinstaub- und besonders Stickoxidemissionen bei Kraftfahrzeugen im realen Straßenverkehr alle vorliegenden Berechnungen falsch seien und auch nicht in das Jahr 2025 projiziert würden. Zudem würde der Bau der A 20 eine Erhöhung der Stickoxidemissionen bewirken, besonders da ein Hauptgrund für ihre Erstellung der Handelsverkehr sei, also insbesondere Lkw-Verkehr mit besonders hohen Stickoxidemissionen. Ein bedeutender Anteil an ausländischen Fahrzeugen müsse hinzugerechnet werden. ginge man für diese Fahrzeuge von den vorliegenden im Betrieb erhöhten Stickoxidwerten aus, so ergäben sich deutliche Änderungen in den Berechnungen. Insgesamt seien die RLuS-Berechnungen und die Luftschadstofftechnische Untersuchung wertlos.

Eine Neuberechnung der Luftschadstoffimmissionen vor dem Hintergrund des Abgasskandals hält die Planfeststellungsbehörde nicht für erforderlich. Die Luftschadstoffberechnung wurde auf Basis

der anzuwenden RLuS (Richtlinie für die Luftverunreinigung an Straßen) und das somit zu beachtende Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) erstellt. Die Luftschadstoffermittlungen gem. RLuS berücksichtigen die prognostizierte Verkehrsbelastung und den dort enthaltenen Schwerverkehrsanteil. Die Auswirkungen der durch den Verkehr auf der A 20 erzeugten Luftschadstoffe wurden in den entsprechenden Gutachten einbezogen. Im Handbuch ist die Flottenzusammensetzung der Fahrzeuge mit Jahresbezug aufgegliedert. Neben der Zusammensetzung der Fahrzeugflotte werden die Verkehrssituation und der Straßentyp berücksichtigt. Die Emissionsdaten des HBEFA basieren auf Untersuchungen des realen Fahrbetriebs (real drive). Es ist davon auszugehen, dass für das Prognosejahr 2030 die im Zuge des Abgasskandals relevanten Dieselfahrzeuge der Euro 6 Norm ca. 3 % der gefahrenen Pkw-Kilometer ausmacht. Fahrzeuge niedrigerer Euro-Normen werden mit maximal 2 % vorhanden sein. Es ist davon auszugehen, dass unter anderem durch gesetzgeberische Maßnahmen im Prognosejahr 2030 keine Überschreitungen der Euro 6 Norm vorliegen werden. Demnach sind die Emissionsfaktoren des Handbuchs, welche der Immissionsberechnung zugrunde liegen, zutreffend und eine Neuberechnung folglich nicht erforderlich. Der Einwand wird zurückgewiesen.

- Ermittlung der Luftschadstoffkonzentration durch mobile und stationäre Messmethoden

Die Aussage in Kapitel 3 der Luftschadstoffuntersuchung, wonach Messungen der Luftschadstoffkonzentrationen nicht möglich seien, wird für falsch gehalten. Es gäbe mobile und stationäre Messmöglichkeiten. Mit Hinweis auf Seite 8 der Luftschadstoffuntersuchung wird angeführt, dass sich die Verfasser der Untersuchung widersprechen würden, da sie von Messwerten sprächen. Allerdings sei es nicht korrekt, daraus wiederum nur eine Abschätzung abzuleiten. Im Gegenteil könne man mit den Messungen konkrete Messungen anstellen. Zudem wird vorgeschlagen, an der bestehenden vierspurigen A 7 zwischen Quickborn und Neumünster Messungen vorzunehmen. Aus der bekannten Verkehrsbelastung könne dann eine Hochrechnung auf die zu erwartende Immission nach dem sechsstreifigen Ausbau der A 7 gemacht werden und eine entsprechende Berechnung der A 20 neu mit den vorgelegten Verkehrsprognosen würde die Gesamtbelastung der Umwelt mit Stickoxiden liefern.

Die Einwände sind zurückzuweisen. Ein Widerspruch in der Luftschadstoffuntersuchung (vollständig überarbeitete Fassung 07/2015 mit dem Prognosehorizont 2030) ist nicht erkennbar. Während für die Vorbelastung (Kapitel 4 der Untersuchung) durch Luftschadstoffe auf die Messwerte bzw. Ergebnisse der Luftgüte-Messstationen Bornhöved zurückgegriffen wird und mit ihnen die tatsächlich vorhandene Vorbelastung ausreichend genau abgeschätzt werden kann, ist eine Ermittlung und Bewertung der Luftschadstoffimmissionen, die sich aus dem Bau des Vorhabens zusätzlich ergeben, nicht möglich (Kapitel 3 der Untersuchung). Solange eine Straße nur Gegenstand der Planung ist und eine Realisierung noch aussteht, ist ganz offenkundig, dass eine Messung wegen fehlenden Fahrzeugverkehrs nicht erfolgen kann. Hier greift man – wie bei der Berechnung der Lärmimmissi-

onen – auf Berechnungen zurück. In diesem Fall wird die vorhabensbezogene Luftschadstoff-Zusatzbelastung prognostisch für das Prognosejahr 2030 berechnet.

Auch der Vorschlag, durch Hochrechnungen Rückschlüsse von der A 7 auf die A 20 zu ziehen, ist zurückzuweisen. Die Zusammensetzung des Verkehrs (Flottenzusammensetzung) und die spezifischen Emissionen im Prognosejahr 2030 werden mit heutigen Emissionsdaten, unabhängig von äußeren Randbedingungen wie beispielsweise vom Abgasskandal, nicht vergleichbar sein. Deshalb sehen die Vorschriften ein Berechnungsverfahren für die Ermittlung von Luftschadstoffwerten vor, Messungen und Hochrechnungen sind weder vorschriftenkonform noch sinnvoll.

- *Luftgüte-Messstation Bornhöved für die Messung der Vorbelastung in der Luft ungeeignet,*
- *Vorbelastung durch das Unterzentrum Bad Bramstedt nicht einbezogen,*
- *keine Berücksichtigung konkreter Immissionsmessungen im Bereich des Autobahnkreuzes A 20/ A 7 und*
- *orientierende Messungen mit Passivsammlern im Bereich des geplanten Autobahnkreuzes A 20/ A 7 nicht durchgeführt*

Die Luftgüte-Messstation Bornhöved wird für die „Hintergrundbelastung“ für ungeeignet gehalten, da durch ihre ländliche Lage keine repräsentativen Werte für die Planungsgegend gegeben seien, die sich schon im Ballungsraum Hamburg mit dicht besiedelter und verkehrsreicher Umgebung zwischen Neumünster und Hamburg (befände). Außerdem werde bei der Vorbelastung lediglich die West-Ost-Achse betrachtet, die dichtbesiedelte Nord-Süd-Achse mit 30 km-Distanz (zum Vergleich mit der genannten Kreisstadt Itzehoe) hingegen weggelassen. Auch die Vorbelastung durch das Unterzentrum Bad Bramstedt werde nicht einbezogen, das durch seine Kliniken und seinen Einzugsbereich einen Überschuss an Zielverkehr habe.

Weiterhin wird kritisiert, dass konkrete Immissionsmessungen im Bereich des Autobahnkreuzes A 20/ A 7 nicht berücksichtigt wurden, obwohl diese im vergleichbaren Umfeld vorlägen. Angeführt werden die Messstelle Bad Bramstedt – Maienbeek und die Messstationen „Hennstedt-Ulzburg“. Ebenso wird bemängelt, dass im Rahmen der Luftschadstofftechnischen Untersuchung zur A 20 orientierende Messungen mit Passivsammlern im Bereich des geplanten Autobahnkreuzes A 20/ A 7 nicht durchgeführt wurden.

Der Einwand ist zurückzuweisen. Der in der Luftschadstoffuntersuchung betrachtete Bereich, in dem sich die relevanten Immissionsorte befinden, ist, bezogen auf die großräumige Luftschadstoffvorbehandlung, ländlich geprägt. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel daran, dass die gewählte Messstation geeignet ist, die Vorbelastung der Luft für den gegenständlichen Abschnitt der A 20 in ausreichender Weise zu messen und nachzuweisen. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert mit der prognostizierten Verkehrsbelastung und dem darin enthaltenen Schwerverkehrsanteil Grundlage der Luftschadstoffermittlungen gem. RLUS ist. Diese berücksichtigt auch den Verkehr im Bereich der geplanten Trasse der A 20. Weiterhin ist einzustellen, dass der Vorhabenträger spezielle Immissionsmessungen für

die Luftschadstoffvorbelastung im Bereich des Vorhabens nicht durchgeführt hat. Dies war aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch nicht geboten, weil durch die Messergebnisse des Luftmessnetzes des Landes Schleswig-Holstein repräsentative Werte vorliegen, auf die der Vorhabenträger zurückgreifen konnte. Weiterer Messungen zur Vorbelastung bedurfte es daher nicht. Hinsichtlich der von Einwenderseite geforderten Berücksichtigung von Messungen anderer Messstellen ist darauf hinzuweisen, dass diese Messwerte mit Passivsammlern an verkehrsexponierten Punkten ermittelt wurden, die für die aktuelle Vorbelastung im Bereich des gegenständlichen Vorhabens an den dortigen Immissionsorten nicht repräsentativ sind. Eine Berücksichtigung in der vorliegenden Luftschadstofftechnischen Untersuchung erübrigt sich daher.

Zu 5.0.8: (Wirtschaftswegenetz und Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Flächen/ Betriebe)

1. Verlust von Wegebeziehungen

Die Einwände, dass durch den Bau der A 20 wichtige Versorgungswege zwischen den Gemeinden zerschnitten werden und die damit in Kauf zu nehmenden Umwege zu einem Anstieg an Zeit- und Kostenaufwendungen u. a. von regionalen Betrieben führen und sich auch für die Bevölkerung erhebliche zeitliche Mehraufwendungen ergeben würden, werden zurückgewiesen.

Öffentliche Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, bilden allgemein ein zusammenhängendes Verkehrsnetz, dem eine Verbindungs- und Erschließungsfunktion zukommt. Besonders im ländlichen Raum verbinden Straßen und Wege die Gemeinden und Gemeindeteile und garantieren eine gute, ganzjährige Erreichbarkeit der Wohn- und Arbeitsorte der ländlichen Bevölkerung. Sie sind somit unverzichtbare Voraussetzung für die Entwicklung der Infrastruktur in diesem Bereich. Deshalb ist bei einem Eingriff in langfristig bestehende öffentliche Wegebeziehungen, den eine neue Straße zwangsläufig hervorruft, umso mehr darauf zu achten, dass das Straßen- und Wegenetz im ländlichen Raum wieder so hergerichtet wird, dass es den Anforderungen für die Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz bis hin zur Bewirtschaftung der land- und forstwirtschaftlichen Grundstücke gerecht wird.

Diesen Umstand erfüllt das planfestzustellende Bauvorhaben. Der Vorhabenträger hat vor Beginn der Planung den Bestand des landwirtschaftlichen und gemeindlichen Wegenetzes aufgenommen bzw. festgestellt einschließlich einer Bestandsbewertung unter Einbeziehung der Agrarstruktur und der sozialen, kulturellen sowie erholungsbezogenen Wegebeziehungen. Zudem wurden die Flächeneigentümer bzw. -pächter ermittelt, um Fahrbeziehungen herstellen zu können. Bei der Planung zum Bau der A 20 wurde darauf geachtet, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. durch den Bau neuer Verbindungen zumindest erhebliche

Umwege zu vermeiden. Mit den geplanten und ausgewiesenen Wegebeziehungen werden die erforderlichen Anbindungen des Wegenetzes wiederhergestellt bzw. aufrechterhalten und die Erschließung der abgeschnittenen Landwirtschaftsflächen nördlich und südlich der A 20 an das öffentliche Wegenetz sichergestellt. Die Planung des ländlichen Wegebau wird den Anforderungen für die Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz bis hin zur Bewirtschaftung der land- und forstwirtschaftlichen Grundstücke gerecht. Das geschaffene Ersatzsystem stellt einen zumutbaren Ausgleich dar. Die damit verbundenen Mehrwege bzw. Umwege sind auch aus zeitlichen Gründen zumutbar und hinzunehmen. Auf die Begründungen zu Ziffer 5.0.12 dieses Beschlusses wird diesbezüglich verwiesen. Die Belange der Agrarwirtschaft wurden ausreichend berücksichtigt. Diesbezüglich wird auf die nachstehenden Erläuterungen unter der Überschrift „Agrarstrukturelles Gutachten“ verwiesen. Weitere Maßnahmen können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden.

2. Wirtschaftswegebreiten und Befestigung

Ländliche Wege dienen überwiegend dem land- bzw. forstwirtschaftlichen Verkehr und müssen so bemessen und bautechnisch ausgebildet sein, dass sie langfristig den erforderlichen Verkehrsbelastungen und den jahreszeitlich notwendigen Zugang zu den zu bewirtschaftenden Flächen ermöglichen.

Grundlagen für die Ausgestaltung und Breite der ländlichen Wege sind die Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 99) sowie dem auf den RLW 99 basierenden Allgemeinen Rundschreiben Nr. 28/2033 vom 29.8.2003 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung „Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen“. Letzteres wurde mit Rundverfügung Straßenbau Schleswig-Holstein Nr. 27/2003 vom 3.11.2003 in Schleswig-Holstein eingeführt.

Die Breite des ländlichen Weges richtet sich nach der Erschließungsfunktion des Weges sowie nach der Art und dem Umfang des zu erwartenden Verkehrs:

Entsprechend wird im hier anhängigen Planfeststellungsverfahren der Weg zwischen Hartenholm und Schmalfeld (Achse 180, BWV-Nr. 15) als zweistreifiger Verbindungsweg mit starkem Begegnungsverkehr eingeordnet und mit einer befestigten Kronenbreite von 7,50 m hergestellt. Die Breite der asphaltierten und mit Rand- und Mittelmarkierung versehenen Fahrbahn beträgt 5,50 m, die beidseitig jeweils von 1,00 m breiten befahrbaren Banketten flankiert wird.

Weiterhin werden die Wege zwischen Hartenholm und Struvenhütten („Auf der Schanze“, Achse 270, BWV-Nr. 79), zwischen Struvenhütten und Voßhöhlen („Barnbeksdamm“, Achse 500, BWV-Nr. 164) und zwischen Bark und Wittenborn (Achse 810, BWV-Nr. 249) den einstreifigen Verbin-

dungswegen zugeordnet. In geländegleicher Lage werden sie mit einer befestigten Kronenbreite gebaut, wobei die asphaltierte Fahrbahn 3,00 m und die beidseitigen befahrbaren Bankette jeweils 1,0 m betragen. Im Zuge der Überführung dieser Verbindungswege über die A 20 werden die Fahrbahnen im Rampenbereich aufgeweitet, d. h. die befestigte Kronenbreite von 8,50 m gliedert sich in eine asphaltierte Fahrbahnbreite von 5,50 m mit jeweils beidseitig befahrbaren Banketten von 1,50 m Breite. Auf den Überführungsbauwerken BW 6.04, BW 6.08 und BW 6.14 selbst liegt eine Fahrbahnbreite von 6,50 m zwischen den Borden vor.

Die weiteren geplanten ländlichen Wege werden nach der RLW als Feldwege - Wirtschaftswege mit häufigerem Begegnungsverkehr eingeordnet. Hierzu gehören der Weg zwischen der Straße „Auf der Schanze“ und dem Weg nach Hartenholm (Achse 260, BWV-Nr. 87), dem Weg zur Erschließung der Teichkläranlage (Achse 740, BWV-Nr. 209) und zur Flächenerschließung westlich und östlich der Teichkläranlage (Achse 760, BWV-Nr. 212) sowie dem Weg zur Flächenerschließung südlich der Teichkläranlage (Achse 750, BWV-Nr. 221), die im Gelände mit einer befestigten Kronenbreite von 5,00 m hergestellt werden. Die Breite der in bituminöser Bauweise hergestellten Fahrbahn beträgt 3,00 m, die der beidseitig befahrbaren Bankette jeweils 1,00 m. Die Wirtschaftswege der Achsen 740, 750 und 760 werden darüber hinaus im Rampenbereich aufgeweitet, d. h. hier liegt eine befestigte Kronenbreite von 7,00 m (4,50 m asphaltierte Fahrbahnbreite mit jeweils beidseitig überfahrbaren Banketten von 1,25 m Breite) vor. Zudem sind auf den Rampen des Wirtschaftsweges der Achse 740 beidseitig des Überführungsbauwerkes BW 6.12 Ausweichstellen angeordnet, so dass in diesen Bereichen die Kronenbreite 9,50 m (befestigte Fahrbahnbreite von 7,00 m mit jeweils beidseitig überfahrbaren Banketten von 1,25 m Breite) beträgt. Auf dem Überführungsbauwerk BW 6.12 selbst liegt eine Fahrbahnbreite von 5,00 m zwischen den Borden vor.

Des Weiteren ist geplant, Wirtschaftswege als Spurplattenwege herzustellen. Hier beträgt die befestigte Kronenbreite 5,00 m, bestehend aus einer Fahrbahnbreite 3,00 m mit zwei Fahrspuren je 1,00 m und einem Zwischenstreifen von 1,00 m und beidseitig überfahrbare Bankette von jeweils 1,00 m Breite.

Letztendlich kommen Wirtschaftswege in unbefestigter Bauweise mit einer Kronenbreite von 5,00 m (3,00 m unbefestigte Fahrbahn mit jeweils beidseitig überfahrbaren Banketten von 1,00 m Breite) zur Ausführung.

Auf die Darstellung der Querschnittsgestaltung in Anlage 6 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen.

Die ausführliche technische Beschreibung der geplanten Verbindungswege und Wirtschaftswege im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren verdeutlicht, dass sich die vorgesehenen Wegebreiten und die Befestigung des ländlichen Wegenetzes an den Vorgaben der geltenden Regelungen und Richtlinien orientieren und darüber hinaus sogar die Dimensionierung vielfach großzügig ausgelegt wird. Abweichungen von den Vorgaben der genannten Richtlinien und Grundsätze sind möglich, denn diese geben lediglich einen Handlungsrahmen vor. In Abgrenzung zu einem Gesetz, dessen

Anwendung und Ausführung verbindlich ist, bleibt eine Richtlinie eine bloße Empfehlung, die zwar eine richtungsweisende und praktische Arbeitsunterlage auf dem Stand der Technik darstellt, von der aber abgewichen werden kann. Ebenso verhält es sich mit den Grundsätzen, die als übliche Richtschnur herangezogen werden können, von denen aber im Einzelfall auch abgewichen werden kann.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde werden die der Planung zugrunde gelegten Querschnittsgestaltung und Befestigung der Wege der zukünftigen Verkehrsbedeutung und der Größe der landwirtschaftlichen Fahrzeuge gerecht. Die gewählten Breiten sind ausreichend dimensioniert. Dies gilt auch heute trotz breiter gewordener landwirtschaftlicher Maschinen grundsätzlich immer noch. Als Folge davon sind die Randausbildung der Fahrbahn und ihre Einbettung mit den Banketten besonders wichtig:

Die Kronenbreite der Wege, d. h. die Fahrbahn und die seitlichen Bankette, ist im hier planfestzustellenden Streckenabschnitt der A 20 so bemessen, dass ein Begegnen und Überholen, gegebenenfalls mit verminderter Geschwindigkeit, möglich sind. Für die Begegnungsfälle stehen bei den gewählten einstreifigen Wegen neben den Grundstückzufahrten, Wegeabzweigungen auch die überfahrbaren und standfesten Bankette zur Verfügung, für die der Einbau eines Materialgemisches aus 80 Vol-% standfestem Mineralstoff und 20 Vol-% Oberboden vorgesehen ist. Damit ist eine ausreichende Tragfähigkeit für das Befahren der Bankette gewährleistet. Ebenso tragen die Fahrbahnaufweitungen im Rampenbereich im Zuge der Wegeüberführungen dazu bei, dem Begegnungsverkehr sowie der Größe der landwirtschaftlichen Geräte und Fahrzeuge Genüge zu tun.

Um das Befahren der ländlichen Wege mit landwirtschaftlichen Geräten und Fahrzeugen zu erleichtern, wird die Fahrbahn zudem im Bereich enger Kurven entsprechend den zitierten Richtlinien verbreitert. Auch die gewählten Kurvenradien im Bereich der Brückenrampen entsprechen den Vorgaben der Richtlinien und können somit von landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren werden. Des Weiteren werden die Brücken so breit ausgestaltet, dass sie mit landwirtschaftlichen Maschinen befahrbar sind.

Die vom Vorhabenträger vorgelegte Planung und Ausführung des ländlichen Wegenetzes mit in der Regel 3,00 m breiten einstreifigen Wegen genügt somit den Bedürfnissen und den zu erwartenden Anforderungen. Die den Verbindungswegen zugewiesene Funktion der Anbindung einzelner land- und forstwirtschaftlicher Betriebsstätten und Gehöftegruppen an das überörtliche Verkehrsnetz, der Verbindung dieser untereinander oder mit benachbarten Orten und auch der unmittelbaren Erschließung der land- und forstwirtschaftlichen Flächen ist sichergestellt. Ebenso gewährleisten die geplanten Feldwege – Wirtschaftswege die Erschließung und die Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Nutzflächen und den Zugang zu den Grundstücken. Die Voraussetzung für den wirtschaftlichen Einsatz der Landtechnik ist erfüllt.

Vor dem Hintergrund dieser Erläuterungen und den Aspekten, dass der landwirtschaftliche Verkehr auf den Wegen jahreszeitlich stark unterschiedlich und die Anzahl der Bewirtschafter an einem Weg

grundsätzlich überschaubar ist, werden Forderungen nach Verbreiterung der ländlichen Wege zurückgewiesen. Eine Planung kann nicht auf maximale Randbedingungen und alle Eventualitäten ausgerichtet sein. Vielmehr gilt es, die bestmögliche Planung zu konzipieren, auch wenn hierfür unter Umständen Kompromisse unumgänglich sind. Die vom Vorhabenträger vorgelegte Planung erfüllt diesen Anspruch. In diesem Zusammenhang ist auch einzustellen, dass auf öffentlichen Wegen die Straßenverkehrsordnung (StVO) gilt. Gemäß § 29 Abs. 3 Satz 1 StVO bedarf der Verkehr mit Fahrzeugen, deren Abmessungen die gesetzlich allgemein zugelassenen Grenzen tatsächlich überschreiten, einer besonderen Erlaubnis. Nach § 32 Abs. 1 Nr. 2 Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) darf bei landwirtschaftlichen Arbeitsgeräten und bei Zugmaschinen und Sonderfahrzeugen mit auswechselbaren Anbaugeräten die höchstzulässige Breite von 3,00 m nicht überschritten werden. Das Vorliegen solcher Ausnahmegenehmigungen entzieht sich allerdings der Kenntnis der Planfeststellungsbehörde.

Die Forderung, sämtliche anzubindende, neu herzustellende oder erweiterte Rad- und Wirtschaftsweg einschließlich aller Zufahrten ausreichend dimensioniert und in Asphaltform herzustellen, wird ebenfalls zurückgewiesen. Bei einer Änderung von vorhandenen ländlichen Wegen (z. B. Verlegung, Über- oder Unterführung) wegen des Um- oder Neubaus von Bundesfernstraßen hat deren Baulastträger oder Eigentümer nur Anspruch darauf, dass der ursprüngliche oder ein gleichwertiger Zustand der Wege hinsichtlich Abmessung und Beschaffenheit wieder hergestellt wird. Das bedeutet, dass alle Wege, die als Ersatz für entfallende bzw. abgeschnittene Wege neu hergestellt werden, i.d.R. mindestens die gleiche Ausbaubreite bzw. die gleiche Befestigung wie bisher zu Lasten des Vorhabenträgers erhalten. Dies ist hier der Fall. Die Querschnittsgestaltung und die Befestigung der ländlichen Wege wurden bereits oben dargestellt. Insofern wird darauf Bezug genommen. Die endgültige Befestigung der Wirtschaftswege ist mit den zuständigen Gemeinden im Laufe des bisherigen Planungsprozesses abgestimmt, weil diese bisherige und zukünftige Eigentümer bzw. Unterhaltungspflichtiger sind. Die über das Normalmaß hinausgehenden Forderungen und die damit verbundenen Kosten sind von der Gemeinde als künftige Unterhaltungspflichtige zu übernehmen.

Der Hinweis auf die Studie „Wege mit Aussichten“, herausgegeben vom Bauernverband Schleswig-Holstein E.V., und die im Rahmen der Studie empfohlenen Entwicklungsziele für ländliche Wege wird zur Kenntnis genommen. Diese stellt jedoch keine für die Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein bindende Grundlage für die Ausgestaltung und Breite der ländlichen Wege dar. Auf die obigen Ausführungen wird verwiesen.

3. Zuwegungen zu Grundstücken/ Flurstücken

Wenn Zufahrten und Zugänge durch eine geplante Baumaßnahme auf Dauer unterbrochen werden oder ihre Benutzung erheblich erschwert wird und das Grundstück keine anderweitige ausreichende

Verbindung mit dem öffentlichen Wegenetz besitzt, so ist ein Ausgleich durch eine neue Zufahrt bzw. neuen Zugang zu schaffen. Diese Verpflichtung des Vorhabenträgers, einen angemessenen Ersatz zu schaffen, ist dem Grundsatz der umfassenden Problembewältigung in der Planfeststellung geschuldet.

Dabei sind zwei Kriterien zu berücksichtigen:

1. Grundsätzlich sind Zufahrten und Zugänge, die durch die geplante Baumaßnahme betroffen sind, mit Abmessungen und Befestigungen wie vorhanden wieder hergestellt bzw. der neuen Höhenlage angepasst und/ oder in Abstimmung mit den betroffenen Anliegern über die genaue Lage verlegt werden.
2. Das Anliegerrecht bedeutet nicht die Gewährleistung einer für den Anlieger optimalen, sondern nur eine nach den Umständen zumutbaren Erreichbarkeit seines Flurstückes. Auch die vorhandenen Umleitungsstrecken sollen erkennbar die generelle Anfahrbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen des Anliegers sicherstellen. Entsprechend hat der Anlieger, der den Gemeingebrauch an der Straße für seinen Betrieb nutzt, Arbeiten, die der Erhaltung, Verbesserung und Modernisierung der Straße dienen, bis zu einer verhältnismäßig hoch anzusetzenden Opfergrenze entschädigungslos zu dulden, da er das Schicksal der Straße teilt. Der Vorhabenträger hat demnach die grundsätzliche Erreichbarkeit der Grundstücke sicherzustellen, wobei unvermeidbare temporäre Sperrungen der Grundstückszufahrten rechtzeitig mit den Anliegern abzustimmen sind.

Im Anhörungsverfahren sind insbesondere die Anbindung der landwirtschaftlichen Flächen an Wirtschaftswege betreffend Einwendungen dahingehend vorgetragen worden, die geplanten Zufahrten seien zu schmal, als dass sie mit landwirtschaftlichem Gerät passiert werden könnten. Es wird eine Verbreiterung der Zufahrt auf mindestens 10,00 m mit einer gleichzeitigen Verlängerung des Durchlasses auf 20,00 bis 25,00 m gefordert, so dass ein Einschwenken auch mit Fahrzeuglängen von 18 m ermöglicht wird. Hinzugefügt wird, dass nach heutigen Gesichtspunkten eine Maschine nicht mehr im Arbeitsbereich von 10 m wenden könne.

Ferner wird darauf hingewiesen, dass im Planfeststellungsverfahren zum Bau der A 20 im Abschnitt von der A 7 bis zur L 114 im Rahmen der 1. Planänderung die Erschließung von Flurstücken dahingehend geändert wurde, dass die Zufahrten nunmehr eine Gesamtbreite von 7,50 m (6,50 m + 0,50 beidseitiges Bankett) aufweisen. Es wird beantragt, diese Zufahrtsbreite auch in dem hier anhängigen Planfeststellungsverfahren einzuplanen und zu genehmigen.

Durch das hier anhängige planfestzustellende Bauvorhaben wird die vorhandene Zufahrtssituation vom öffentlichen Wegenetz zu den Grundstücken bzw. Flurstücken derart verändert, dass vorhandene Zuwegungen angepasst oder verlegt bzw. neue Anbindungsmöglichkeiten geschaffen werden müssen, um die Erreichbarkeit und Bewirtschaftung der Flurstücke und landwirtschaftlichen Flächen weiterhin zu gewährleisten.

Es ist geplant, die Zufahrten zu den Grundstücken bzw. Flurstücken bituminös in einer Breite von 5,00 m mit beidseitigen jeweils 1,00 m breiten überfahrbaren Banketten herzustellen. Mit einer Gesamtbreite von 7,00 m werden die Feldzufahrten im Streckenabschnitt östlich der A 7 somit 0,50 m schmaler hergestellt als westlich der A 7. Die Zufahrten erfahren außerdem im Bereich der Anbindung an das öffentliche Wegenetz eine trapezförmige Aufweitung von beidseitig jeweils 1,50 m, so dass im Anschlussbereich letztendlich eine befestigte Zufahrtsbreite von 8,00 m zusätzlich der beidseitigen überfahrbaren Banketten vorliegt. Im Bereich der geplanten Feld- und Grundstückszufahrten wird der Graben mittels eines Durchlasses auf einer Länge von ca. 10,00 m verrohrt. Die genaue Lage der Zufahrt wird im Rahmen der Bauausführung vor Ort zwischen dem Vorhabenträger und den Einwendern einvernehmlich abgestimmt und festgelegt. Hinsichtlich der Unterhaltung der Zufahrten und Zugänge, die allein dem Straßenanlieger obliegt, wird auf die nachstehenden Erläuterungen unter Ziffer 5 „Unterhaltungspflicht – Straßen und Wege, Über- und Unterführungen, Gräben und Überfahrten u. a. als Folgemaßnahme –“ verwiesen.

Der Ausbau der Wirtschaftswege selbst erfolgt hier in geländegleicher Lage grundsätzlich in einer Breite von mindestens 3,00 m. Die überfahrbaren Bankette werden beidseitig jeweils 1,00 m hergestellt. Nähere Einzelheiten hierzu finden sich unter der obigen Ziffer 2 „Wirtschaftswegebreiten und Befestigung“.

Mittels einer Schleppkurvenanalyse, die der Planfeststellungsbehörde vorliegt, hat der Vorhabenträger überprüft, ob die gewählte Breite der Zufahrten mit ca. 5,00 m zusätzlich der beidseitigen Bankette ausreichend ist, um mit landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen vom geplanten Wirtschaftsweg auf eine landwirtschaftliche Fläche zu gelangen. Die Schleppkurvenanalyse wurde mit einem selbstentwickelten Modell für einen Traktor mit 9,00 m Anhänger durchgeführt. Mit dem Schleppkurvennachweis wurde dargelegt, dass der Einmündungsbereich von den Einsatzfahrzeugen befahren werden kann. Das bedeutet, dass die 5,00 m breiten Zufahrten unter Zugrundelegung eines 3,00 m breiten Wirtschaftsweges - beide ausgestattet mit jeweils 1,00 m breiten überfahrbaren Banketten - für den landwirtschaftlichen Verkehr nutzbar sind.

Bereits eingangs wurde darauf hingewiesen, dass sich die Breite der Zufahrten an den vorhandenen Gegebenheiten orientiert. Insofern ist die Planung des Vorhabenträgers folgerichtig, die Zufahrten in einer Breite von 5,00 m mit beidseitig jeweils 1,00 m breiten überfahrbaren Banketten und die Grabenverrohrung von ca. 10,00 Länge wiederherzustellen. Die Zufahrt einschließlich der Verrohrung dient zudem lediglich der Überfahrt, um von einem Weg auf ein Flurstück zu gelangen. Das Befahren mit landwirtschaftlichem Gerät ist hier sichergestellt, das Wenden hat auf der landwirtschaftlichen Fläche zu erfolgen. Die Zufahrten sind unter dem Gesichtspunkt der Befahrbarkeit ausreichend bemessen. So ist bei der zitierten Schleppkurvenanalyse ein landwirtschaftliches Fahrzeug mit einer gängigen durchschnittlichen Länge von insgesamt ca. 12 m zugrunde gelegt worden. Dass für land- und forstwirtschaftliche Zwecke auch Fahrzeuge eingesetzt werden, die die 12 m überschreiten, ist

nicht von der Hand zu weisen. Jedoch ist eine Planung nicht auf maximale Randbedingungen und alle Eventualitäten ausgerichtet. So kann der Anlieger weder eine optimale Zufahrt beanspruchen, noch die Gewährleistung einer bestimmten Bequemlichkeit oder rangierfreien Leichtigkeit von Zu- oder Ausfahrten. Auch wird unterstellt, dass der Einsatz von Fahrzeugen mit einer Länge > 12 m nicht der Regelmäßigkeit entspricht, sondern diese jahreszeitlich bedingt zum Einsatz kommen. Die Planfeststellungsbehörde sieht unter diesen Umständen keine Notwendigkeit, die Zufahrten auf 10,00 m bzw. auf das im Streckenabschnitt der A 20 von der A 7 bis zur L 114 gültige Maß zu verbreitern. Die Planung des Vorhabenträgers erfüllt die gesetzlichen Vorgaben. Weitere Forderungen werden zurückgewiesen.

Auf die Regelungen der Vorbemerkungen der Anlage 10.2, Ziffer 2, der Planfeststellungsunterlagen wird abschließend verwiesen.

4. Begegnungsverkehr/ Ausweichbuchten

Einwände werden dahingehend erhoben, dass die Neueinrichtung von Wirtschaftswegen nach den jetzigen Planungen eher zu Belastungen führe, da keine ausreichenden Ausweichbuchten vorgesehen seien. Aufgrund der erforderlichen Verkehrsräume für den Begegnungsverkehr mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen werden Ausweichbuchten bzw. die Neuplanung der Wirtschaftswege gefordert.

Die Planung der Wirtschaftswege entspricht den geltenden Regelungen und Richtlinien und ist nicht zu beanstanden. Die gewählte Fahrbahnbreite der Wege ist im Hinblick auf die Abwicklung des Begegnungsverkehrs ausreichend dimensioniert. Insofern sind Ausweichbuchten nicht erforderlich. Auch wird die Verkehrsbelastung auf den Wirtschaftswegen grundsätzlich nicht sehr hoch sein, als dass regelmäßig mit Begegnungsverkehr zu rechnen sein wird. Dies wird lediglich zur Haupterntezeit der Fall sein, wo ein vorsichtiges Aneinandervorbeifahren zweier landwirtschaftlicher Fahrzeuge angeraten ist. Ebenso bietet die anstehende Topographie gute Sichtverhältnisse, um sich in diesen Situationen frühzeitig auf den Begegnungsverkehr einzustellen. Letztendlich ist ein Begegnen und Überholen mit verminderter Geschwindigkeit möglich.

Schließlich ist an dieser Stelle auch auf die Aufweitungen der Wirtschaftswege hinzuweisen, die im Rampenbereich zur Überführung über die A 20 bituminös befestigte Fahrbahnbreiten von 4,50 m bzw. 5,50 m aufweisen. Eine besondere Bedeutung kommt dabei der Überführung des Wirtschaftsweges der Achse 740 über die A 20 mit dem Brückenbauwerk BW 6.12 (BWW-Nr. 209) zu, weil dieser als Erschließungsweg zu der Teichkläranlage Todesfelde eine größere Verkehrsbedeutung hat. Hier sind auf den Rampen des Wirtschaftsweges beidseitig des Überführungsbauwerkes Ausweichstellen angeordnet, so dass in diesen Bereichen eine befestigte Fahrbahnbreite von 7,00 m vor-

liegt. Insgesamt ist mit den ausgewiesenen Befestigungsbreiten genügend Stellfläche vorhanden, um den Begegnungsverkehr zu ermöglichen.

Vor diesem Hintergrund wird die Notwendigkeit der Ausweisung von zusätzlichen Ausweichbuchten nicht gesehen. Dies gilt umso mehr, da jede zusätzliche Versiegelung von Flächen auch einen naturschutzfachlichen Ausgleich erfordern würde, der - wie in diesem Fall - vermeidbar ist. Außerdem würden mit dem Bau von Ausweichbuchten nicht nur weitere Kosten entstehen, sondern auch zusätzliche Betroffenheiten ausgelöst, denn der Erwerb von Bodenflächen wäre unvermeidlich.

Aufgrund dieser Ausführungen wird die Forderung nach Ausweichbuchten zurückgewiesen.

Auf die obigen Ausführungen unter Ziffer 2 „Wirtschaftswegebreiten und Befestigung“ wird verwiesen.

5. Unterhaltungspflicht – Straßen und Wege, Über- und Unterführungen, Zufahrten, Gräben und Überfahrten u. a. als Folgemaßnahme -

Die Unterhaltungslast von Straßen und Kreuzungsanlagen/ -bauwerken richtet sich nach den gesetzlichen Vorgaben. Nach dieser Prämisse wurde das Bauwerksverzeichnis der Anlage 10.2 der Planfeststellungsunterlagen für die Teile A und B mit den Vorbemerkungen erstellt, auf das verwiesen wird. Dies ist nicht zu beanstanden. Gründe, von der in den Vorbemerkungen des Bauwerksverzeichnisses beschriebenen Praxis abzuweichen, liegen nicht vor. Einwände diesbezüglich werden zurückgewiesen.

Im Einzelnen:

Hinsichtlich der Unterhaltung und der Ablöse für die Unterhaltung von Ersatzwegen und –straßen heißt es in den Vorbemerkungen unter der Überschrift „Herstellung notwendiger Ersatzwege“ (Ziffer 8 im Teil A bzw. Ziffer 9 im Teil B), dass der Bund als Straßenbaulastträger für den Neubau der Bundesfernstraßen gemäß § 141 (2) LVwG die durch die Baumaßnahme verursachten Wegeänderungen im nachgeordneten Straßennetz zu seinen Lasten erstellt. Die Unterhaltung der neu hergestellten Ersatzwege und –straßen (einschließlich der zugehörigen baulichen Einrichtungen wie z. B. Durchlässe, Brückenbauwerke) geht dabei unabhängig von der jeweiligen Verkehrsbedeutung auf die Straßenbaulastträger über. Dieser wird durch §§ 11 bis 15 im StrWG sowie § 5 des FStrG bestimmt. Gemäß § 17 (1) StrWG bzw. § 6 (1) FStrG geht die Straßenbaulast ohne Entschädigung auf den neuen Straßenbaulastträger über.

Auf Grund der vorstehenden gesetzlichen Regelung werden Forderungen nach Übernahme der Straßenbaulast von neu geschaffenen oder verlegten Straßen und Wege durch den Vorhabenträger, Forderungen nach Zahlung einer Ablöse (Entschädigung) für die Unterhaltung und Forderungen nach Abgeltung für die erhöhte Unterhaltung durch Mehrweglängen von Straßen und Wegen zurückgewiesen.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Unterhaltung der Zufahrten und Zugänge einschließlich der ggf. vorhandenen Verrohrung für die Entwässerung der Straße sowohl im Bereich der Straße als auch im Bereich des Anliegergrundstücks dem Straßenanlieger zu seinen Lasten obliegt. Die Erneuerung der Verrohrung unter der Zufahrt oder dem Zugang ist dabei Bestandteil der Unterhaltung durch den Straßenanlieger.

Bei einem längeren Zufahrtsweg, der lediglich von einem Anlieger genutzt wird, handelt es sich nicht um einen sonstigen öffentlichen Weg gemäß StrWG, sondern um eine Zufahrt. Die Unterhaltung dieser Zufahrt obliegt daher allein dem Anlieger.

6. Breite des Vorgewendes

Auf den Flurstücken parallel laufende Entwässerungsgräben, sogenannte „Grüppen“, die die Flächen entwässern und trocken halten, entwässern jeweils in anliegende, quer verlaufende Vorflutgräben. Um die Bewirtschaftung der Flurstücke zu gewährleisten, wird seitens des Vorhabenträgers zwischen dem Vorflutgraben und den Grüppen eine nutzbare Vorgewendebreite von ca. 12,00 m bei der Anbindung vorhandener Entwässerungssysteme zugesagt. Damit ist ein Wenden der Betriebsfahrzeuge gesichert. In diesem Bereich werden die vorhandenen Grüppen mittels eines Rohres DN 100 PC an den Graben angeschlossen.

Mit diesem Vorgehen ist einerseits der Forderung Genüge getan, den randlichen Bereich eines Feldes so breit anzulegen, um ihn zum Wenden mit landwirtschaftlichen Maschinen nutzen zu können. Andererseits ist es aber auch im Interesse der Landwirte, diesen randlichen Streifen möglichst klein zu halten, weil durch wiederholtes Wenden mit schweren Maschinen mit der Zeit im Vorgewende eine Bodenverdichtung erfolgt, die den Ernteertrag merklich reduziert und angepasste Bearbeitungsformen nötig macht, z.B. durch häufigere, tiefere Auflockerung. Diesem unterschiedlichen Interessenskonflikt wird die vom Vorhabenträger vorgelegte Planung gerecht.

Die im Vorgewendebereich ausweislich der Grunderwerbspläne (Anlage 14.1 der Planfeststellungsunterlagen) gekennzeichnete vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen ist notwendig zur Erstellung der Vorgewendebereiche. Auf den kurzfristig beanspruchten Flächen kann es zu einer Bodenverdichtung kommen. Der Vorhabenträger ist deshalb gehalten, diese Bereiche nach Fertigstellung der geplanten Maßnahme mit einem Tiefenlockerer aufzulockern, um den ursprünglichen Zustand dieser Flächen zu gewährleisten und den Eingriff auf ein Minimum zu reduzieren. Weitergehende Forderungen wie z. B. eine Vorgewendebreite von mindestens 20,00 m, werden aufgrund dieser Ausführungen zurückgewiesen.

7. Wirtschaftswegeanbindungen, keine maßnahmenbedingten Einflüsse auf Wirtschaftswege und Zufahrten

- keine Funktionsstörungen während der Bauzeit und nach der Verkehrsfreigabe

Es wird gefordert, alle maßnahmenbedingten Einflüsse auf die Wirtschaftswege nebst Flächenanschlüsse so durchzuführen, dass auch während der Bauzeit und selbstverständlich ab Verkehrsfreigabe keinerlei Funktionsstörungen auftreten. Darüber hinaus wird beantragt, im Planfeststellungsbeschluss Nebenaufgaben, Wirkkontrollen und die beantragten Genehmigungen unter Widerrufsvorbehalt auszusprechen.

die Planung des Vorhabenträgers stellt sicher, dass alle unterbrochenen Wegebeziehungen wiederhergestellt werden. Alle Flurstücke werden wieder angeschlossen und sind erreichbar. Die sich dabei ergebenden Umwege sind zumutbar und folglich hinzunehmen.

Allerdings können Einschränkungen hinsichtlich der Erreichbarkeit der Flurstücke während der Bauphase und während des Anschlusses nicht immer vermieden werden. Hier kann es passieren, dass es zu Beeinträchtigungen in der Qualität der Anbindung kommt, die aber zeitlich befristet sind. Der Vorhabenträger ist jedoch gehalten, umgehend für Abhilfe zu sorgen. Werden darüber hinaus bei den Baumaßnahmen die Entwässerungsanlagen von angrenzenden Grundstücken berührt, so sind auch diese vom Vorhabenträger in einen ordnungsgemäßen Zustand wiederherzustellen. In jedem Fall ist der Ursprung nach Fertigstellung der Maßnahmen am Wirtschaftswegenetz und an den Anschlüssen soweit wie möglich wieder herzustellen, so dass mit keiner Funktionsbeeinträchtigung zu rechnen ist. Auf die Regelungen der Vorbemerkungen der Anlage 10.2, Ziffer 2, der Planfeststellungsunterlagen hierzu wird verwiesen.

Die geplante Baumaßnahme ist als Ergebnis der Abwägung in diesem Planfeststellungsbeschluss wie beantragt planfestzustellen. Die erforderlichen Auflagen, Genehmigungen und Nebenbestimmungen als Ergebnis der Abwägung sind Bestandteil dieser Entscheidung. Weitergehende Auflagen, Vorbehalte etc. sind dem Vorhabenträger daher nicht aufzuerlegen.

Weitere Erläuterungen sind den Begründungen zu Ziffer 5.0.8, 5.0.9, 5.0.10 und 5.0.12 dieses Beschlusses zu entnehmen. Insofern wird darauf verwiesen.

- Anbindung im Rampenbereich des BW 6.04 unzureichend in der Dimensionierung

Es wird gerügt, dass die Anbindung der Flächen nördlich der A 20 (Gemarkungsbereich Schmalfeld) außerordentlich umständlich sei, da die bisherigen Wegeverbindungen gekappt würden. So könne z. B. das Brückenbauwerk BW 6.04 den größten Schaden mindern, jedoch seien die Anrampungsvorgänge im Rampenbereich absolut unzureichend in der Dimensionierung.

Hinsichtlich des Einwandes, die Anbindungsvorgänge im Rampenbereich des Brückenbauwerkes BW 6.04 (BWV-Nr. 79) seien absolut unzureichend in der Dimensionierung, ist auszuführen, dass sowohl die Bauwerke als auch die Wirtschaftswege entsprechend dem gültigen Regelwerk geplant sind:

Der Verbindungsweg „Auf der Schanze“, der von Hartenholm nach Struvenhütten führt, wird von der neuen A 20 gekreuzt. Es ist geplant, diesen Verbindungsweg im Kreuzungsbereich mit der A 20 ca. 25 m nach Westen zu verlegen und mittels des Brückenbauwerkes BW 6.04 über die A 20 zu führen. Er erhält auf der geländegleichen Ebene eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m, die auf den Bauwerksrampen wegen der größeren Verkehrsbedeutung durch die Bündelung der Verkehre in diesem Bereich auf eine Breite von 5,50 m ausdehnt wird, so dass dem Begegnungsverkehr im allgemeinen und der Größe der landwirtschaftlichen Geräte und Fahrzeuge im speziellen ausreichend Rechnung getragen wird. Die Längsneigung der Rampen soll u. a. aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Qualität des Verkehrsablaufes möglichst niedrig gehalten werden. Vorteilhaft sind Längsneigungen unter 4,0 %. Der Vorhabenträger wird diesem Anspruch gerecht, denn die Neigung der Rampen beträgt hier max. 4,0 %. Die Befestigung des Weges in Asphaltbauweise erfolgt gemäß den „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen“ (RStO) mit einer Mindeststärke des Gesamtaufbaus von 45 cm.

Nördlich der A 20 schließt westlich des Verbindungsweges ein neuer Wirtschaftsweg der Achse 155 (BWV-Nr. 70) mit einer wassergebundenen Decke in einer Breite von 3,00 m und einem Gefälle von 2,108 % an. Östlich des verlegten Verbindungsweges „Auf der Schanze“ werden insgesamt 3 Feld- und Grundstückszufahrten in der Lage der alten Zufahrten neu hergestellt und an den Verbindungsweg angebunden. Sowohl die Zufahrten als auch der Wirtschaftsweg der Achse 155 liegen am Beginn bzw. am Ende der Rampen, wo die Differenz des Höhenunterschiedes zwischen der geplanten Fahrbahnhöhe des Verbindungsweges und der anstehenden Geländehöhe gering ist und die Neigung der Zufahrten entsprechend ist. Die Planung gewährleistet folglich ein problemloses Auf- und Abfahren der landwirtschaftlichen Fahrzeuge auf den bzw. von dem Verbindungsweg „Auf der Schanze“, ohne die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf diesem einzuschränken.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen kann dem Einwand der unzureichenden Dimensionierung der Anbindungsvorgänge im Rampenbereich des Brückenbauwerkes BW 6.04 nicht gefolgt werden, der Einwand wird zurückgewiesen.

- Anbindung von befestigten Wirtschaftswegen an Straßen/ Anbindung von unbefestigten Wirtschaftswegen an befestigte Wirtschaftswege oder Straßen

Es ist geplant, die bitumöse Fahrbahn von befestigten Wirtschaftswegen im Anschlussbereich an die übergeordnete Straße auf einer Länge von ca. 20,00 m auf 5,50 m auszubauen. Ebenso werden unbefestigte Wirtschaftswege im Anschlussbereich an befestigte Wirtschaftswege oder übergeordnete Straße auf einer Länge von ca. 20,00 m auf 5,50 m ausgebaut und bituminös befestigt. Dies entspricht den Vorgaben der oben angeführten Richtlinien und ist nicht zu beanstanden.

8. agrarstrukturelles Gutachten

Bei der Realisierung von Großbaumaßnahmen wird i.d.R. der Belang Agrarstruktur durch Flächenverbrauch und Flächenzerschneidung in großem Umfang betroffen. Der Belang Agrarstruktur ist generell in die Abwägung einzubeziehen. Dies ist sowohl im Vor- als auch im Hauptvariantenvergleich zur Linienbestimmung berücksichtigt worden (vgl. Ziffer 5.0.4 dieses Beschlusses). Hierbei gelten neben den reinen Flächeninanspruchnahmen auch die Ersatzlandbeschaffung, die Wirtschafterschwernisse sowie der Anteil von Sonderkulturen als wesentliche Entscheidungskriterien. Somit ist über die Frage, ob die Region überhaupt für den Bau einer Autobahn in Anspruch zu nehmen ist, bereits im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens abschließend zu entscheiden. Eine Inanspruchnahme der Region insgesamt für den Bau der Bundesautobahn folgt nämlich aus der verbindlichen Festlegung des Trassenkorridors im Linienbestimmungsverfahren bzw. des Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Eine weitere Beurteilung der Auswirkungen auf die Agrarstruktur kann sich daher nur auf die konkrete, individuelle Inanspruchnahme einzelner Flächen beziehen. Dabei ist grundsätzlich immer zu prüfen, ob eine Alternative zur Inanspruchnahme des individuellen Grundstücks notwendig ist.

Im anhängigen Planfeststellungsabschnitt der A 20 von der A 7 bis westlich Wittenborn hat der Vorhabenträger mit der Schleswig-Holsteinischen Landgesellschaft einen Vertrag geschlossen, um die Betroffenheit der Agrarstruktur durch freiwillige Landtausche zu mindern sowie eine Verbesserung des Zuschnitts der Flächen anzustreben, sofern Belange des Naturschutzes dem nicht entgegenstehen. Dies ist ein vernünftiger Weg, da hierdurch die Beeinträchtigungen für Vollerwerbsbetriebe reduziert werden können. Der Erwerb der betroffenen Flächen ist zu einem großen Teil abgeschlossen. Dies gilt insbesondere für die Haupterwerbsbetriebe. Aus diesem Grunde hält es die Planfeststellungsbehörde nicht für erforderlich, für diesen Abschnitt der A 20 dem Vorhabenträger im Nachhinein ein agrarstrukturelles Gutachten aufzuerlegen sowie ihn zu verpflichten, ein vereinfachtes Flurbereinigungsverfahren durchzuführen.

Die agrarstrukturellen Belange wurden entsprechend § 15 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. § 9 Abs. 4 LNatSchG in der Planfeststellungsunterlage berücksichtigt. Auf die Anlagen 12.0 bis 12.2 (Landschaftspflegerischer Begleitplan) zu den Teilen A und B der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen. Dabei wurde vorrangig geprüft, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden.

Der Vorhabenträger hat den hinzugekommenen Regelungen des § 15 Abs. 2 und 3 BNatSchG zur Auswahl von Kompensationsflächen und Berücksichtigung der agrarstrukturellen Belange im Land-

schaftspflegerischen Begleitplan Rechnung getragen. Weitere Maßnahmen sind dem Vorhabenträger daher nicht aufzuerlegen. Auf die Ziffer 2.3.1.7 im begründenden Teil dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.0.9: (Wasserrechtliche Belange)

1. Auswirkungen auf den Wasserhaushalt

- Wiederanschluss Drainagen, Sammler, Gräben, Gruppen etc.

Drainageleitungen, die der Vorflut fremder Grundstücke dienen und durch die geplanten Straßenbaumaßnahmen in ihrem Verlauf unterbrochen werden, sind vom Vorhabenträger voll funktionsfähig – auch über Sammelleitungen - wiederherzustellen und anzubinden, so dass eine ordnungsgemäße Entwässerung der (Rest-) Flächen sichergestellt ist. Dies geschieht in der Regel bereits im Vorwege der eigentlichen Baumaßnahme. Auf die Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis der Anlage 10.2, Teil A - Ziffer 6 – bzw. Teil B – Ziffer 7, der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen.

Auf den Flurstücken parallel verlaufende Entwässerungsgräben, sogenannte „Gruppen“, die die Flächen entwässern und trocken halten, entwässern jeweils in anliegende, quer verlaufende Vorflutgräben. Um die Bewirtschaftung der Flurstücke zu gewährleisten, ist zwischen dem Vorflutgraben und den Gruppen ein nutzbarer Abstand von ca. 12,00 m Vorgewende einzuhalten, so dass hier ein Wenden der Betriebsfahrzeuge gesichert ist. In diesem Bereich werden die vorhandenen Gruppen mittels eines Rohres DN 100 PC an den Graben angeschlossen. An die örtlichen Gegebenheiten gebunden, orientiert sich die Höhenlage der Rohre an die der Gruppen und der Vorfluter.

Ebenso sind alle anderen Entwässerungsanlagen, die durch die Baumaßnahme beeinträchtigt werden, seitens des Vorhabenträgers wiederherzustellen, d. h. alle Flurstücke werden wieder angeschlossen.

Einschränkungen, bedingt durch den Bau der geplanten Maßnahme und während des Anschlusses, können allerdings nicht vollständig vermieden werden und sind hinzunehmen. Letztendlich sind aber nach der Fertigstellung der Maßnahmen am Wirtschaftswegenetz bzw. an den Gewässern alle Funktionsbeeinträchtigungen soweit behoben, dass die volle Funktionsfähigkeit wiederhergestellt ist und keine negativen Folgen durch den Bau der A 20 entstehen.

Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

- *keine maßnahmenbedingten Einflüsse auf die Wasserführung einschließlich der Binnenentwässerungen,*
- *keine Vernässung der angrenzenden Flächen,*
- *kein Oberflächenwasser der BAB A 20 auf angrenzende Flächen,*
- *Zustandsfeststellung für die Geländeoberfläche vor Beginn der Baumaßnahme und*
- *Aufbau, Bemessung und Funktion der Absetzbecken*

Gefordert wird, alle maßnahmenbedingten Einflüsse auf die Wasserführung einschließlich der Binnenentwässerungseinrichtungen so durchzuführen, dass auch während der Bauzeit und insbesondere ab Verkehrsfreigabe keinerlei Funktionsstörungen auftreten. Es wird von Seiten der Einwender beantragt, im Planfeststellungsbeschluss Nebenaufgaben, Funktions- und Wirkkontrollen und die beantragten Genehmigungen unter Widerrufsvorbehalt auszusprechen, um etwaige spätere hydraulische Funktionsstörungen im Gewässerabfluss nachträglich zu Lasten des Bundes sanieren zu lassen.

Außerdem wird beantragt, da die Autobahn fast durchgehend auf Dammlage erstellt wird, das von den Böschungen etc. abfließende Wasser am Böschungsfuß durch einen Sammler (Einbau vor Baumaßnahmenbeginn) aufzufangen, damit keine Einwirkungen auf angrenzende landwirtschaftliche Flächen ermöglicht werden. Da es infolge des hohen Grundwasserstandes durch den Bau der A 20 zu Vernässungen auf benachbarten Flächen kommen könnte, wird für die Geländeoberfläche eine Zustandsfeststellung vor Beginn der Baumaßnahme gefordert.

Vorgetragen wird ferner, dass offenbar aufgrund der Vorgabe der ATV DVWK A138, dass die Mächtigkeit des Sickerraumes grundsätzlich mindestens 1,00 m betragen sollte, um eine ausreichende Sickerstrecke für eingeleitete Niederschlagsmengen zu gewährleisten, allen RRB ein gedichtetes Absetzbecken zur Rückhaltung von Schadstoffen (z.B. Öl, belastetes Sediment) vorgeschaltet werde. Die Sohlen dieser Becken lägen fast durchweg tiefer als der GW-Stand, weshalb im Betrieb eine permanente Füllung der Becken zur Verhinderung von Auftrieb/ Grundbruch gewährleistet werden müsse. Nur die Absetzbecken für RRB 9 und RRB 10 lägen mit ihrer Sohle höher als der mittlere GW-Stand. Übrigens fehlten in Anlage 13.1 für diese beiden Absetzbecken die Angaben zur Berechnung der Bemessung. Im Hinblick auf die Vorreinigung der Straßenwässer durch die Absetzbecken werde von Seiten der Einwender argumentiert, dass bei diesem Planvorhaben in den RRB geringere Sickerstrecken zum GW-Spiegel als 1,0 m bzw. das Fehlen von Sickerstrecken toleriert werden könnten. Es fehle aber der Hinweis, dass gelöste Salze und Schadstoffe (z. B. Schwermetalle) durch die Absetzbecken nicht zurückgehalten würden, sondern unverändert in die RRB gelangten. Bemängelt wird außerdem, dass die Absetzbecken in Anlehnung an die RiStWag so bemessen seien, dass sie nur für einen einjährigen Bemessungsregen (15 min-Regen) ausreichten. Daraus ergäbe sich als Konsequenz, dass bei jedem noch stärkeren Regenereignis, das statistisch in jedem 2. Jahr vorkomme, die Becken ihre Aufgabe nicht mehr erfüllen könnten. Auf diese Problematik werde in den Planunterlagen nicht eingegangen. Es sei anzunehmen, dass in diesen Fällen das

Regenwasser in den Zulaufleitungen zurückgestaut würde und ggf. im Bereich der Autobahn unkontrolliert austrete/ und/ oder dass das Absetzbecken überlaufe und ungereinigtes Regenwasser einschließlich eventueller Leichtstoffe in das RRB übertrete und von dort in den Vorfluter bzw. das Grundwasser gelange.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass durch die geplante Baumaßnahme das Gebietsabflusssystem in seiner Einteilung und Funktion unverändert erhalten bleibt. Es findet zwar eine Umgestaltung der Fließgewässer in dem Sinne statt, dass durch einen Ausbau in einigen Bereichen eine Anpassung oder seitliche Verlegung vorhandener Gräben erforderlich ist. Die zu verlegenden Gräben bleiben jedoch in ihrer Höhenlage und Dimensionierung unverändert. Es tritt kein Funktionsverlust ein, die Gewässer bleiben also in ihrer derzeitigen Funktion erhalten.

Vorrangiges Ziel einer Straßenentwässerung ist es, das Niederschlagswasser dezentral versickern zu lassen, so dass das Niederschlagswasser unmittelbar am Ort des Anfallens versickert und damit der Grundwasserneubildung zur Verfügung steht. Aufgrund der oberflächennah anstehenden Grundwasserstände ist dieses Entwässerungsprinzip bei dem hier planfestzustellenden Bauvorhaben nur bedingt möglich, d. h. eine Versickerung ist allenfalls bei den Böschungflächen möglich bzw. nur das Niederschlagswasser der Richtungsfahrbahn von Bad Segeberg zur Elbquerung zwischen dem Brückenbauwerk BW 7.15 (Ohlaubauwerk) und dem Brückenbauwerk 7.15 (K 81) versickert dezentral. Um das Niederschlagswasser von der Böschung der im Dammbereich liegenden A 20 aufzufangen, werden dazu parallel zum Böschungsfuß Mulden ausgebildet, die keine Vorflut haben und in denen das Böschungswasser versickert bzw. verdunstet. Im übrigen Planungsabschnitt erfolgt entsprechend den vorhandenen Grundwasser- und Geländebeziehungen die Ableitung der auf den versiegelten Verkehrsflächen der A 20 einschließlich der Anschlussstelle und des Autobahnkreuzes anfallenden Niederschlagswassermengen in einem geschlossenen Entwässerungssystem. Über Bordrinnen, Abläufe und Regenwasserkanäle wird das Oberflächenwasser aufgefangen und zur Reinigung und zur Vermeidung von hydraulischen Überlastungen in Rückhaltebecken bzw. Sickerbecken mit vorgeschalteten Absetzbecken mit Tauchwand, die ausreichend dimensioniert sind, weitergeleitet. Im Teil B besteht das Beckensystem darüber hinaus aus einem Regenrückhaltepolder. Durch die zentrale Niederschlagswasserableitung bzw. durch das geschlossene Entwässerungssystem gelangt kein anfallendes Straßenwasser auf die umliegenden Flächen.

Der Bemessung und Gestaltung der Absetz- und Regenrückhaltebecken sowie der Sickerbecken werden die geltenden Vorschriften, Richtlinien und Merkblätter zugrunde gelegt. Nach diesen gültigen Regelwerken ist ein 15-minütiges Bemessungsregenereignis ausreichend, welches der Vorhabenträger folgerichtig angewendet hat. Dabei ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass aus Gründen des Grundwasser- und Gewässerschutzes die Bemessung und konstruktive Gestaltung der Absetzbecken trotz des Nichtvorhandenseins einer gesetzlich festgelegten Trinkwasserschutzzone in Anlehnung an die RiStWag erfolgt.

Die Absetzbecken sind ferner mit einer 80 cm starken Schicht aus bindigem Boden im Bereich der Sohle und Böschung abgedichtet, um eine Versickerung von Schmutzstoffen in den Untergrund zu verhindern und die Becken gegen Auftrieb zu sichern. Außerdem wird die Sohle befestigt, um eine maschinelle Räumung zu ermöglichen. In den Absetzbecken wird das Oberflächenwasser gereinigt, wobei Schwimm- und Schwebstoffe aufgefangen werden bzw. sich absetzen. Das heißt, dass sowohl absetzbare Stoffe wie z.B. Sande als auch leichte Stoffe wie Blätter und Öl zurückgehalten werden. In den Becken erfolgt ferner eine Verdünnung des ausgelösten Salzes. Festzuhalten ist, dass in den Absetzbecken nur Sedimente mit zum Teil anhaftenden Schwermetallen und Leichtflüssigkeiten zurückgehalten werden können, aber ein Zurückhalten von gelösten Salzen aus dem Straßenoberflächenwasser wegen nicht bekannter Verfahren nicht möglich ist.

Über die Regenrückhaltebecken bzw. -polder wird das Wasser dosiert an die Vorfluter abgegeben. Das bedeutet, dass zur Steuerung der gesamten Rückhalteeinrichtung in den Ablauf Drossel- und Ablaufschächte eingebaut werden. So wird sichergestellt, dass nur die gewünschte Ablaufmenge abfließen kann bzw. nur die Menge in Gewässer eingeleitet wird, die normalerweise bei einem vergleichbaren Abfluss landwirtschaftlicher Flächen zur gleichen Zeit abfließen und eingeleitet werden würde und wie es dem Abflussverhalten des Einzugsgebietes ohne die geplante Straßenbaumaßnahme entspricht. Die Ablaufmengen sind für alle Vorfluter im Planungsraum unbedenklich und mit der Unteren Wasserbehörde des Kreises Segeberg und den zuständigen Wasserverbänden abgestimmt. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass insbesondere die Einleitung in die Ohlau (Vorfluter A) eine Beschränkung auf geringe Wassermengen erfordert, denn das Gewässer weist in seinem Verlauf bei der Querung von Ortschaften Hochwasserprobleme auf. Die Planung berücksichtigt diesen Umstand. Eine Verschlechterung der jetzigen Situation ist daher nicht gegeben, denn es erfolgt keine „zusätzliche“ Einleitung innerhalb eines bestimmten Zeitrahmens.

In den geplanten Versickerungsbecken versickert das anfallende Wasser komplett. Weiterhin sind größere Retentionsflächen für das Oberflächenwasser vorgesehen, wodurch das Wasser länger in der Landschaft zurückgehalten und teilweise versickert wird. Beide Maßnahmen tragen dazu bei, dass die Beeinträchtigung der Grundwasserneubildung durch die Straße erheblich minimiert wird, denn versickertes Wasser steht hier der Grundwasserneubildung zur Verfügung.

Das auf den Böschungsflächen anfallende Wasser wird überwiegend in den Böschungen selbst versickern. Zusätzlich zu dem oben beschriebenen geschlossenen Entwässerungssystem sind in Damm-lage am Böschungsfuß Mulden vorgesehen, die das nicht auf den Böschungen versickernde Wasser auffangen. Diese Mulden werden auch teilweise für die angrenzende Flächenentwässerung genutzt.

Einschränkungen hinsichtlich der Entwässerung der Flurstücke können während der Bauphase nicht immer vermieden werden. Hier kann es passieren, dass es zu Beeinträchtigungen kommt, die aber

zeitlich befristet sind. Der Vorhabenträger ist jedoch gehalten, umgehend für Abhilfe zu sorgen. Die Entwässerungsanlagen von angrenzenden Grundstücken sind vom Vorhabenträger in einen ordnungsgemäßen Zustand wiederherzustellen, so dass in jedem Fall der Ursprung nach Fertigstellung der Maßnahmen vorliegt und mit keiner Funktionsbeeinträchtigung zu rechnen ist. Auf die Regelungen der Vorbemerkungen der Anlage 10.2, Ziffer 2, der Planfeststellungsunterlagen sowie auf Ziffer 2.1.2.3, Nr. 2, dieses Beschlusses hierzu wird verwiesen.

Vor dem Hintergrund der vorstehenden Erläuterungen ist eine zusätzliche Belastung der Entwässerungsanlagen der angrenzenden Flächen folglich nicht gegeben. Vielmehr stellt das gewählte System eine ausreichend und funktionierende Entwässerung sowohl der Straßenflächen als auch der angrenzenden Flächen sicher. Funktionsstörungen der Binnenentwässerungseinrichtungen sind nicht zu erwarten. Belastungen bzw. Beeinträchtigungen der angrenzenden Flächen oder des Grundwassers sind ebenso nicht zu erwarten. Zudem wird die Funktionsfähigkeit der Straßenentwässerungseinrichtungen durch die von der zuständigen Autobahnmeisterei durchgeführte regelmäßige und fachgerechte Unterhaltung sichergestellt.

Bezüglich der im Erörterungstermin zur 1. Planauslegung gestellten Forderung einer Zustandsfeststellung der Geländeoberfläche vor Beginn der Baumaßnahme ist auf die dortige Aussage des Vorhabenträgers hinzuweisen. Der Vorhabenträger erklärte dort, dass bereits Grundwasserpegel gesetzt seien. Diese würden auch während der Bauzeit beobachtet. Wie der Erörterung mit den Wasser- und Bodenverbänden zu entnehmen sei, werde diesen die Höhenprofile, die der wassertechnischen Berechnung zugrunde gelegt worden seien, übersandt. Dieses erfolge, damit überprüft werden könne, ob möglicherweise die Höhe eines gerade geräumten oder schon einen zur Räumung anstehenden Grabens verwendet wurde. Hierdurch solle die optimale Höhenlage der Leitungen bzw. Durchlässe erzielt werden. Damit wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der Forderung Genüge getan.

Hinsichtlich des im Rahmen der 3. Planänderung vorgetragenen Einwandes, dass in Anlage 13.1 für die Absetzbecken der RRB 9 und RRB 10 die Angaben zur Berechnung der Bemessung fehlten, ist einzustellen, dass Unterlagen ihre Gültigkeit behalten, solange es zu keiner Änderung gekommen ist. Da die Berechnungen für die genannten Absetzbecken nicht geändert wurden, war ihre nochmalige Darstellung in den Planunterlagen der 3. Planänderung entbehrlich. Hier ist auf die Ursprungsplanung zurückzugreifen.

Aufgrund der vorstehenden Erläuterungen und mit Hinweis darauf, dass die wassertechnische Berechnung der Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen für die Teile A und Teil B den gesetzlichen Vorgaben entspricht und die Bemessung und Dimensionierung der entwässerungstechnischen Einrichtungen entsprechend erfolgt ist und damit den heutigen Stand der Technik widerspiegelt, werden die Einwände sowie weitere Forderungen zurückgewiesen. Die geplante Baumaßnahme stellt

eine ordnungsgemäße Wasserführung sicher und ist als Ergebnis der Abwägung in diesem Planfeststellungsbeschluss wie beantragt planfestzustellen. Die erforderlichen Auflagen, Genehmigungen und Nebenbestimmungen als Ergebnis der Abwägung sind Bestandteil dieser Entscheidung. Weitergehende Auflagen, Vorbehalte etc. sind dem Vorhabenträger daher nicht aufzuerlegen.

Weitere Erläuterungen sind den Begründungen zu Ziffer 5.0.8, 5.0.10 und 5.0.12 dieses Beschlusses zu entnehmen. Insofern wird darauf sowie auf die Auflagen unter Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Falls nach dem Bau der A 20 Beeinträchtigungen der Entwässerung – hervorgerufen durch diese Baumaßnahme - festzustellen sind, ist der Vorhabenträger nach LVwG § 142 (2) innerhalb eines Zeitraumes von 30 Jahren verpflichtet, diese zu beheben. Hinsichtlich weiterer Einzelheiten zum Auftreten von nicht voraussehbaren Wirkungen des Vorhabens, die erst nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses auftreten, wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.2, Punkt 17, dieses Beschlusses verwiesen.

- erhebliche Belastung des Grund- und Oberflächenwassers durch Schadstoffeintrag der A 20

Befürchtet wird, dass der Bau der Autobahn zu einer erheblichen Belastung des Grund- und Oberflächenwassers durch Schadstoffeintrag führen wird.

Das von den Verkehrsflächen abfließende Oberflächenwasser wird mit von den Straßenflächen abgewaschenen Verunreinigungen, z. B. Reifenabrieb, Abrieb von Bremsbelägen, Winterdienstrückstände (Salz), Fahrbahnabrieb, angereichert, die in den Boden und letztendlich in das Oberflächen- und Grundwasser gelangen können.

Schadstoffe werden beispielsweise durch Filterung in den Böden gebunden bzw. abgebaut, so dass der Lebensraum im Boden nicht in jedem Fall beeinträchtigt sein muss. Allerdings sind geringe Beeinträchtigungen des Grund- und Oberflächenwassers durch die Abwasserversickerung in den Böschungsbereichen potenziell möglich. Dabei erscheint eine Beeinträchtigung des Grundwassers durch Schadstoffeintrag insbesondere in Bereichen mit hohem Grundwasserstand und hoher Empfindlichkeit möglich. Diese potentiellen Beeinträchtigungen werden im Rahmen dieser Planung berücksichtigt und durch vielfältige Maßnahmen verringert oder kompensiert. So zeichnet sich das Entwässerungssystem der A 20 im gegenständlichen Abschnitt im Wesentlichen durch ein geschlossenes System aus, dass das anfallende Oberflächenwasser der Straße sammelt und in gedichteten Absetzbecken bzw. zusätzlich in Regenrückhaltebecken einleitet, welche Einrichtungen vorsehen, die im Schadensfall kurzfristig geschlossen werden können. Die Möglichkeit, dass Schadstoffe in das Grundwasser gelangen können, wird somit auf ein Minimum reduziert. Zudem wird im Bereich des Kiesabbaugebietes Bark eine an der Autobahntrasse verlaufende 4 m hohe Vogelschlag-/ Kollisions-

sionsschutzwand zur Vermeidung von Spritzwasser- und Schadstoffeintrag in das Gewässer errichtet.

Obwohl von diesem Streckenabschnitt der A 20 keine festgesetzten Wasserschutzgebiete berührt werden, erfolgte die Bemessung der Becken nach den höheren Anforderungen der RiStWag. Somit sind vom Vorhabenträger auf der Basis des gesetzlichen Regelwerkes und darüber hinaus alle erforderlichen Maßnahmen zum Schutze des Grundwassers ergriffen worden. Darüber hinausgehende besondere Maßnahmen sind nicht vorzusehen.

Weitere Ausführungen diesbezüglich sind der Anlage 12.0 der Planfeststellungsunterlagen sowie dem Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie, Materialband zum Teil A, zu entnehmen.

- geplante Rückhaltemaßnahmen nicht ausreichend, Grundlagen der wassertechnischen Untersuchungen

Vorgetragen wird, dass die geplanten Rückhaltemaßnahmen nicht ausreichend und die Grundlagen der wassertechnischen Untersuchungen unzureichend seien. In diesem Zusammenhang wird außerdem bemängelt, dass offensichtlich in den Planunterlagen keine Berechnungen oder Abschätzungen für die einzelnen RRB darüber existierten, welche Anteile des von der BAB ablaufenden Niederschlagswassers z. B. während eines Jahres insgesamt ins Grundwasser versickern bzw. den Oberflächengewässern zufließen (bzw. verdunsten). Diesbezüglich gäbe es auch keine Gesamtbilanz für das BAB-Bauwerk.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Die Bemessung des Entwässerungssystems im gegenständlichen Streckenabschnitt der A 20 basiert auf den aktuell gültigen Richtlinien, insbesondere den „Richtlinien für die Anlagen von Straßen, Teil: Entwässerung - RAS-Ew, Ausgabe 2005“. Diese gelten für den Entwurf und den Bau von Entwässerungsanlagen an Straßen außerhalb von geschlossenen Ortslagen. Sie sind ein bundesweit gültiges technisches Regelwerk und werden von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegeben. Weitere Hilfestellung geben u. a. das Merkblatt DWA-M 153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“, das Arbeitsblatt DWA-A 117 „Bemessung von Regenrückhalteräumen“ und das Arbeitsblatt DWA-A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“. Die Vorschriften geben sowohl die für die Bemessung maßgebenden Parameter, wie z. B. das Regenereignis und der Abflussbeiwert, vor, als auch die verschiedenen Möglichkeiten der Speicherung und Behandlung des Niederschlagswassers, das auf dem Straßenkörper anfällt. Die Bemessung der Regenrückhalteräume erfolgte mit dem gedrosselten Abfluss in die Vorfluter, wobei bei den Berechnungen richtlinienkonform die Versickerungsleistung der anstehenden Böden und der belebten Oberbodenzone unberücksichtigt gelassen wurde.

Die gewählten Systeme im anhängigen Verfahren sind in der Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen beschrieben.

Die geplante Entwässerung entspricht den Vorgaben des aktuellen Regelwerkes und der Arbeitsblätter bzw. Merkblätter. Darüber hinaus hat der Vorhabenträger als freiwillige Leistung aus Gründen des Gewässerschutzes die Absetzbecken nach den höheren Anforderungen der RiStWag, Ausgabe 2002, dimensioniert und damit Reserven eingebaut, obwohl in diesem Planungsabschnitt keine Wasserschutzgebiete berührt werden. Dies führt z. B. zu einem größeren Ölfangraum und zu einer höheren Rückhaltekapazität als nach üblicher Bemessung. Dadurch werden Qualitätsstandards insbesondere in den hoch empfindlichen, grundwassernahen Bereichen eingehalten, die ansonsten für Wasserschutzgebiete gelten. Deutlich muss aber auch an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass die Planung der A 20 nicht für jedes mögliche Szenario ausgelegt werden kann.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die wassertechnische Berechnung nach dem aktuellem Stand der Technik und plausibel erstellt wurde. Während des gesamten Planungsprozesses erfolgten Abstimmungen mit der zuständigen unteren Wasserbehörde und den Wasser- und Bodenverbänden, so dass keine Anhaltspunkte zur Änderung im Bereich der Grundlagen erkennbar sind.

Auf die obigen Ausführungen zu den Überschriften „keine Vernässung der angrenzenden Flächen“ und „kein Oberflächenwasser der BAB A 20 auf angrenzende Flächen“ wird ergänzend verwiesen.

- Trinkwasserversorgung im Bereich Bark und Todesfelde

Die Wasserversorgung eG Bark betreibt im OT Bark in der Gemeinde Bark die Wasserversorgung des gesamten Ortsteils mit zwei Brunnen und versorgt die ansässigen Haushalte und Betriebe mit Frischwasser.

Durch die nur wenige hundert Meter von der Brunnenanlage entfernte Trasse der A 20 werden im Bereich der Kieskuhle bei Tiefbauarbeiten bzw. bei Brückenbauarbeiten in Richtung Todesfelde Schädigungen der von der Wasserversorgung Bark genutzten Wasserleiter, d. h. eine unmittelbare Verschlechterung der Grundwasserbildung für den genutzten Grundwasserleiter und dessen Qualität, befürchtet. Für den Fall, dass die Trinkwasserqualität durch die Baumaßnahmen und Schadstoffe der A 20 nicht mehr gewährleistet sein wird, wird die Übernahme der entstehenden Kosten für evtl. neue Bohrbrunnen und alle anderen in diesem Zusammenhang entstehenden Kosten gefordert.

Ebenso wird mittelfristig eine Verschlechterung des Nutzhorizontes für die von der Gemeinde Todesfelde zur Versorgung der Ortslage betriebene gemeindliche sowie genossenschaftliche Wasserversorgungsanlage größeren Umfangs befürchtet. Die Trassenführung liegt nach Aussage der Einwender 500 m bis 600 m von den Grundwasserentnahmen entfernt. Die hier vorliegenden Kenntnisse bezüglich der Grundwasserneubildung für diese Wasserversorgungsanlagen beschränkten sich ausschließlich auf den Nahbereich der zwei Brunnenfelde. Langfristige Untersuchungen und Beobachtungen hätten jedoch ergeben, dass der Geschiebemergel als Trennung zum zweiten Wasserleiter im Bereich der Gemeinde Todesfelde nicht flächig vorhanden sei.

Im näheren Umfeld der geplanten Autobahntrasse sind gemeindliche Trinkwasserversorgungsanlagen aus Grundwasserbrunnen in den Gemeinden Bark (ca. 800 m westlich der Trasse) und Todesfelde (ca. 500 m südlich der Trasse) vorhanden. Den Planfeststellungsunterlagen ist zu entnehmen, dass die Grundwasserförderung in Bark aus grobkörnigen Sanden unterhalb der Geschiebemergelschicht, also aus dem 2. Grundwasserstockwerk, erfolgt. Die Wasserversorgung Todesfelde erfolgt durch die Förderbrunnen im Bereich der Sporthalle ebenfalls aus Sanden/ Kiesen des 2. Grundwasserleiters aus einer Endtiefe von ca. 90 m unter Gelände, die von einer über 30 m mächtigen Geschiebemergel- bzw. Tonschicht überlagert werden.

Grundsätzlich ist durch die Autobahntrasse und die damit verbundene Versiegelung von Böden eine Reduzierung der Grundwasserneubildung anzunehmen. Jedoch sind für die Trinkwasserversorgungsanlagen in Bark und Todesfelde keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten. Zur Vermeidung der Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate werden in den Trassenabschnitten um Todesfelde und Bark, in denen der Grundwasserspiegel mindestens 3 m tiefer liegt als die Trassengradienten der A 20 und damit ein Anschneiden des Grundwassers nicht gegeben ist, die Straßenoberflächenwässer in den Absetzbecken der RRB 9 und 10 zentral gesammelt und anschließend über die Versickerungsbecken dem oberen Grundwasserleiter wieder zugeführt. Somit erfolgt eine weitergehende Minimierung der Beeinträchtigung der Grundwasserneubildung.

Die Notwendigkeit, Peilbrunnen in unmittelbarer Nähe der geplanten Versickerungsbecken zu setzen, um Erkenntnisse über evtl. negative Auswirkungen des Beckens auf die örtlichen Grundwasserbrunnen und damit auf die Trinkwasserversorgung der Gemeinde Bark und der Gemeinde Todesfelde zu gewinnen, wird nicht gesehen. Entsprechend der Richtlinie für die Bemessung und den Bau von Entwässerungsanlagen - RAS-Ew 2005 – erhalten die geplanten Versickerungsbecken an der A 20 eine Versickerungshöhe von 1 m, d. h. zwischen dem Beckenboden und dem Grundwasserleiter befindet sich eine 1 m dicke Schicht zur Reinigung des dem Grundwasser zufließenden Straßenwassers. Zudem liegen die Grundwasserbrunnen von Bark ca. 800 m von der geplanten Autobahntrasse entfernt. Der Grundwasserstrom erfolgt im Trassenbereich von Nordwest nach Südost, so dass das Grundwasser aus dem Bereich der Versickerungsbecken in Richtung Mözener See fließt und nicht in Richtung Bark. Eine Gefährdung des Grundwassers und damit eine Beeinträchtigung der Trinkwasserqualität in Bark sind auszuschließen. Peilbrunnen sind danach nicht erforderlich.

Die Trassenführung im Bereich nördlich von Todesfelde an der L 78 liegt möglicherweise im Zustrombereich zu den ca. 500 m entfernt liegenden Brunnenanlagen. Da aber unmittelbar an der Trasse der A 20 das Versickerungsbecken 9 liegt, ist hier bei einer kleinräumigen Betrachtung von keiner erheblichen Reduzierung der Grundwasserneubildung auszugehen. Der zur Grundwassergewinnung genutzte zweite Grundwasserleiter im Bereich Todesfelde wird darüber hinaus durch eine

30 m mächtige Geschiebemergel- bzw. Tonschicht vor potentiellen Schadstoffeinträgen geschützt. Auch hier ist eine Beeinträchtigung der Trinkwasserversorgung in Todesfelde durch den geplanten Bau der Autobahntrasse auszuschließen.

Bezüglich der Kostenregelung für die Übernahme entstehender Kosten für evtl. neue Bohrbrunnen, die Sicherung und Änderung von Trinkwasserleitungen u.a. wird auf die Vorbemerkungen des Bauwerksverzeichnisses der Anlage 10.2 der Planfeststellungsunterlagen, Ziffer 4, verwiesen. Die Regelungen erfolgen außerhalb des Planfeststellungsbeschlusses nach bürgerlichem Recht.

- *veränderte Grundwasserstände führen zu Beeinträchtigungen der privaten Trinkwasserbrunnen,*
- *schwerwiegender Eingriff in Hauptgrundwasserleiter mit Qualitätsveränderungen in der Wasserversorgung,*
- *Grundwasserflurabstand von weniger als einem Meter im Abschnitt ab Todesfelde in Richtung Westen bis Hasenmoor und daraus resultierende Folgen,*
- *Grundwasserabsenkungen führen zu erheblichen Veränderungen des Bodenwasserhaushaltes, der Struktur und der ökologischen Bodenfunktion, Gefahr der Austrocknung oder Vernässung der Grundstücke*

Eingewendet wird, dass die Auswirkungen, die durch den Bau der Autobahn A 20 verursacht würden, völlig unzureichend untersucht worden seien. Insbesondere durch veränderte Grundwasserstände dürften private Brunnen beeinträchtigt werden. Auf Seite 14 in der Zusammenfassung des Ordners 1 habe im Bereich Bullenkloster und Voßhöhlen die Nutzung zum Zwecke der Trinkwasserversorgung sowie für eine Vielzahl von Grundstücken zur Gartenbewässerung in Form von Brunnen keine Erwähnung gefunden. Daraus sei zu schließen, dass eine Berücksichtigung bzw. Untersuchung nicht stattgefunden habe. Landwirtschaftlich, gewerblich oder privat genutzte Außenflächen oder Keller drohten zu vernässen. Außerdem seien Setzungen und Risse in Gebäuden zu erwarten. Langfristig sei mit einer Vernässung von Flächen und Gebäuden zu rechnen, wodurch der Bildung eines Moores Vorschub geleistet werde.

Weiterhin wird angemerkt, dass das geplante Bauvorhaben einen schwerwiegenden Eingriff in Hauptgrundwasserleiter bedingt und somit Qualitätsveränderungen in der Wasserversorgung sich bemerkbar machen könnten. Die Grundwasserabsenkung während der Bauzeit und des Betriebes würden die Grundwasserfließrichtung verändern und höchstwahrscheinlich Schäden an Gebäuden und Brunnen verursachen. In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, dass für den gesamten Streckenabschnitt ab Todesfelde in Richtung Westen bis Hasenmoor die Trasse durch ein Gebiet führt, das in weiten Bereichen einen Grundwasserflurabstand von weniger als einen Meter aufweist. Dieses bedeute, dass im gesamten Trassenverlauf das anfallende Niederschlagswasser unmittelbar dem oberen Grundwasserleiter zugeführt wird und die filternden Schichten zur Reinhaltung des Wassers nicht vorhanden seien. Die Gutachter gingen irrenderweise vom Gegenteil aus.

Auch sei die mechanische Belastung, etwa durch Befahren, bei druckempfindlichen Böden oder grundwasserbeeinflussten Böden besonders kritisch, da hier irreversible Schäden zu erwarten seien. Grundwasserabsenkungen könnten zu erheblichen Veränderungen des Bodenwasserhaushaltes, der Struktur und der ökologischen Bodenfunktionen führen. Umgekehrt könnten baubedingte Eingriffe in oberflächennahe Grundwasserleiter auch zu einem Grundwasserstau führen, was häufig eine Vernässung von bis dahin trockenen Böden nach sich zöge. Andere Einwander befürchteten eine Austrocknung oder Vernässung der Grundstücke.

Um die geotechnischen Bedingungen des gegenständlichen Autobahnabschnittes beurteilen zu können, sind umfangreiche Baugrunduntersuchungen in den Jahren 2006 und 2007 mit ausreichenden Bohrungen im Trassenbereich und zusätzlichen Bohrungen für die Bauwerke durchgeführt worden. Die aus den Bodenaufschlüssen und den Laboruntersuchungen ermittelten technischen Eigenschaften des anstehenden Baugrundes und der hydrologischen Verhältnisse sind der Planung zugrunde gelegt und die entsprechenden Maßnahmen ergriffen worden. Insofern wird der Einwand der völlig unzureichenden Untersuchung der Auswirkungen des Autobahnbaus zurückgewiesen.

Zutreffend ist, dass der zum Erläuterungsbericht (Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A) beigefügte Anhang 2 „Allgemein verständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG“ auf Seite 26/ 27 der 2. Planänderung (bisher: Seite 14 der Ursprungsfassung) die privaten Trinkwasserbrunnen im Bereich Bullenkloster und Voßhöhlen nicht erwähnt. Die Aufzählung mag unvollständig sein, jedoch stellt die fehlende Beschreibung an dieser Stelle keinen Mangel mit schwerwiegenden Folgen dar. Zwar wäre bei oberflächennahen Grundwasservorkommen bei Anschnitt der wasserführenden Horizonte bau- bzw. anlagebedingt ein zeitweises Absinken des Grundwasserspiegels möglich. Da aber die Trasse im grundwassernahen Bereich zwischen der A 7 und westlich Todesfelde durchgängig in Dammlage verläuft, ist weder bau- noch anlagebedingt ein Anschnitt des Grundwassers gegeben. Vielmehr wird durch die Führung der Trasse in Hochlage als Folge des oberflächennahen Verlaufes des Grundwasserleiters ein Abstand von 1 m zum Grundwasserleiter erreicht. Hierzu wird der Damm auf einem Geotextil auf dem vorhandenen Boden hergestellt. Durch die Auflast für den Straßendamm wird der Grundwasserleiter nicht unterbrochen, da im wesentlichen Sand mit Moorlinsen ansteht. In den abschnittswisen Einschnittsbereichen im Bereich Todesfelde und Bark liegt der Grundwasserspiegel mindestens 3 m tiefer als die Trassengradiente, d. h. ein Grundwasseranschnitt ist auch hier nicht gegeben. Die Ausführungen gelten analog auch für den Bereich von Baubeginn bis zur A 7 (Teil B).

Die geplante Baumaßnahme wird nicht zu einer Veränderung der Grundwasserströmung bzw. einem Grundwasseraufstau im Umfeld der A 20 führen. Die Grundwasserverhältnisse werden durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt. Es erfolgt kein Eingriff in das Grundwasser und in den Grundwasserhauptleiter, denn dauerhafte oder großräumige Grundwasserabsenkungen sind nicht vorgesehen, sondern diese erfolgen nur bauzeitig punktuell, kleinflächig und zeitlich begrenzt im Bereich

der Absetzbecken. Die Beeinträchtigungen des Grundwassers werden als gering eingestuft, es kommt zu keinen großräumigen negativen Auswirkungen. Auch wird durch die Ableitung der Autobahntwässerung in einem geschlossenen Entwässerungssystem eine Belastung des Grundwassers minimiert. Die Stellungnahmen der Grundbauingenieure Steinfeld und Partner GBR vom 26. März 2012 und 02. August 2016, die der Planfeststellungsbehörde vorliegen, stützen diese Ausführungen. Im Übrigen wird hinsichtlich der Setzungen und Risse in Gebäuden auf die diesbezüglichen Begründungen zu Ziffer 5.0.10 sowie auf die Auflagen unter Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Vernässung angrenzender Flächen wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Hinsichtlich des Baugrundes bzw. des Bodens wird auf den Erläuterungsbericht der Anlage 1 und den Landschaftspflegerischen Begleitplan der Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen sowie auf die Begründung zu Ziffer 5.0.13 dieses Beschlusses verwiesen.

- Maßnahmen des Grundwasserschutzes während der Bauzeit

Es wird darauf hingewiesen, dass oberflächennahe Grundwasservorkommen von ökologischer Bedeutung seien und der Eintrag von schadstoffbelastetem Oberflächenwasser während der Bauzeit zu negativen Auswirkungen führen könne. Deshalb müsse vorab in jedem Einzelfall untersucht werden, ob die Maßnahme dem Grundwasserschutz zuwiderläuft und welche Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers getroffen werden müssen.

Die genannten Beeinträchtigungen wurden – soweit sie überhaupt auftreten - allesamt in ihren Ausprägungen gemäß den aktuellen Vorgaben berücksichtigt und bewertet. Entsprechende Maßnahmen zur Kompensation der Eingriffe in den Naturhaushalt sind in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt und Gegenstand dieses Verfahrens. Es wird insbesondere auf die Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen und auf den Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (Trüper Gondesen Partner 2016, Materialband, Teil A) verwiesen.

Die Ableitung der auf den versiegelten Verkehrsflächen der A 20 einschließlich der Anschlussstelle und des Autobahnkreuzes anfallenden Niederschlagswassermengen erfolgt entsprechend den vorhandenen Grundwasser- und Geländeverhältnissen in einem geschlossenen Entwässerungssystem. Damit ist eine wesentliche Vorsorge zum Schutz des Grundwasser getroffen worden.

Einzustellen ist ferner, dass zum Schutz vor einer Verunreinigung der Gewässer und des Grundwassers durch Baumaterialien, Öle und Treibstoffe während der Bauzeit Vorsorgemaßnahmen getroffen werden, z. B. durch zeitweise befestigte Lagerflächen für Öle etc., die später zurückgebaut werden. Auch im Bereich des Kiesabbaugebietes Bark sind während der Bauzeit besondere Schutzmaßnahmen vorgesehen. So sind nicht wassergefährdende Hydrauliköle zu verwenden. Ebenso sind die

Verwendung von auswasch- oder auslaufbaren wassergefährdenden Materialien beim Bau des Straßendamms und die Einleitung von Abwasser in den Untergrund in diesem Bereich verboten. Hinsichtlich der Untergrundbefestigung des Straßendamms im Bereich des Kiessees wird auf die weiteren Ausführungen zu Ziffer 5.0.18, Nr.7, verwiesen. Ebenso wird auf die diesbezüglichen Auflagen unter Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Durch die vom Vorhabenträger geplanten Maßnahmen wird dem Grundwasserschutz ausreichend Rechnung getragen.

- Abflussbehinderung des Grundwassers durch A 20 in südliche Richtung

Es wird befürchtet, dass das hoch anstehende Grundwasser mit südlicher Fließrichtung im Abfluss gehindert wird durch die Bauwerkserrichtung A 20 bzw. durch die Dammherrichtung zum Bau der A 20. Hierzu seien keinerlei Vorkehrungen, Notmaßnahmen, Sanierungsbedarfe etc. für den Notfall in den Planunterlagen aufgenommen worden.

Durch die vorgelegte Planung und insbesondere die Höhen- und Dammlage der A 20 wird der Grundwasserabfluss nicht beeinträchtigt. Auf die obigen Ausführungen hierzu wird verwiesen. Weitere Maßnahmen sind daher nicht erforderlich.

- Unterhaltungspflicht – Gewässer/ Durchlässe -

Die Unterhaltungslast von Gewässern und Durchlässen richtet sich nach den gesetzlichen Vorgaben. Nach dieser Prämisse wurde das Bauwerksverzeichnis der Anlage 10.2 der Planfeststellungsunterlagen für die Teile A und B mit den Vorbemerkungen erstellt, auf das verwiesen wird. Dies ist nicht zu beanstanden. Gründe, von der in den Vorbemerkungen des Bauwerksverzeichnisses beschriebenen Praxis abzuweichen, liegen nicht vor. Einwände diesbezüglich werden zurückgewiesen.

Im Besonderen ist hinsichtlich der Erstattung von Mehrunterhaltungskosten auf Folgendes hinzuweisen:

Zur Unterhaltungspflicht des Straßenbaulastträgers gehört nicht die Gewässerunterhaltung. Diese obliegt nach § 42 LWG den Wasser- und Bodenverbänden. Gemäß § 50 LWG sind die Kosten der Gewässerunterhaltung zu ersetzen, soweit sie durch die Anlage, z.B. Brückenbauwerke, bedingt sind. Das „Gesetz über Wasser- und Bodenverbände (Wasserverbandsgesetz – WVG)“ vom 12. Februar 1991 (BGBl. I S. 405) gibt den Wasser- und Bodenverbänden ausdrücklich die Möglichkeit, Kosten, die der Verband auf sich nehmen muss und die vom Straßenbaulastträger als Verbandsmitglied verursacht werden, im Beitrag festzulegen. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit für Grundflächen, die von der Gewässerunterhaltungspflicht Vorteile haben oder die Unterhaltung erschweren, Zuschläge zum Grundbetrag festzusetzen. Einer ausdrücklichen Regelung des Inhalts, dass die vorhabenbedingten Mehrkosten der Gewässerunterhaltung durch den straßen- und Brü-

ckenbau vom Träger der Straßenbaulast zu ersetzen sind, bedarf es bei der vorhandenen gesetzlichen Regelung in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht. Das würde sogar einen Eingriff in die Kompetenz des Wasser- und Bodenverbandes bedeuten. Im Übrigen wäre, sofern eine Entscheidung über die Satzung durch den Wasser- und Bodenverband nicht erfolgt, eine Regelung nach Landeswassergesetz durch die Untere Wasserbehörde gegeben.

Ferner ist darauf hinzuweisen, dass auch das Führen von Gewässerverzeichnissen zur Unterhaltungspflicht des Gewässerverbandes gehört, schon weil es eine notwendige Vorbedingung hierfür ist. Die Kosten der Gewässerunterhaltung werden von den Mitgliedern durch deren Beiträge getragen. Durch die Zahlung der Beiträge des Bundes als Mitglied des Verbandes sind daher auch die Kosten der Führung des Gewässerverzeichnisses finanziert. Eine darüber hinausgehende Pflicht zur Tragung der Mehrkosten durch notwendige Änderungen des Verzeichnisses besteht nicht.

- Absatzbecken und Rückhaltebecken RRB 9 und RRB 10 zu klein bemessen

Vorgetragen wird, dass die Absatz- und Rückhaltebecken RRB 9 (BWV-Nr. 244) und RRB 10 (BWV-Nr. 279) zu klein gewählt seien, da nur von einem Jahrhundertregen ausgegangen werde. Stand der Wissenschaft sei, dass durch die Klimaerwärmung viel häufiger mit Starkregen gerechnet werden müsse. Ein Überlaufen werde billigend in Kauf genommen, mit der Folge der unkontrollierten Kontaminierung des Quelleinzugsgebietes. Wegen der besonderen Gefährdung des Wassers könnten ausschließlich dichte Rückhaltebecken zum Einsatz kommen.

Der Einwand ist mit Hinweis auf die wassertechnische Berechnung der Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen zurückzuweisen. Die wassertechnische Berechnung entspricht den gesetzlichen Vorgaben, die geplanten Maßnahmen wie beispielsweise Absatz- und Regenrückhaltebecken bzw. Versickerungsbecken sind ausreichend dimensioniert. Die RRB 9 und 10 werden als Sickerbecken ausgebildet, weil die anstehenden Sande und der vorhandene Grundwasserstand eine Versickerung des Oberflächenwassers erlauben. Ein ausreichender Abstand zwischen den Sohlen des Beckens und dem Grundwasserspiegel ist vorhanden. Aber selbst der Durchmischung von Oberflächenwasser und Grundwasser stehen keine Bedenken entgegen, weil das Oberflächenwasser nach den „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten“ (RiStWag) in gedichteten Absatzbecken vorgereinigt wurde. In den abgedichteten Absatzbecken besteht nach dem Bau kein Kontakt des Oberflächenwassers mit dem Grundwasser. Weitere Einzelheiten sind den nachstehenden Ausführungen unter der Überschrift „*regelmäßige Vermischung von Oberflächenwasser und Grundwasser*“ zu entnehmen, auf die verwiesen wird.

Einzustellen ist an dieser Stelle aber auch, dass die Entwässerungsanlagen nicht so konzipiert werden können, dass sie für jedes erdenkliche Regenereignis Sicherheit bieten, sondern hier ist vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichkeit der größtmögliche zu erzielende Nutzen zu garantieren. Der Vorhabenträger erfüllt diesen Anspruch. Weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich.

- Entwässerung und Bodenverdichtung mit Setzungen während der Bauzeit

Der Einwand richtet sich dahingehend, dass die Auswirkungen gerade während der Bauphase auf die Bodenverhältnisse und ganz allgemein auf die Grundwasserverhältnisse nicht erforscht worden seien. Da geländenahe Grundwasserstände vorhanden seien, erfolge durch den Bau der A 20 eine Bodenverdichtung mit langfristigen Setzungsphasen, welche wiederum Auswirkungen auf das Grundwasser haben würden. Eine öffentlich zugängliche Grundwasserüberwachung wird gefordert. Eine Beeinträchtigung des Entwässerungssystems während der Bauzeit wird insgesamt befürchtet.

In Bereichen, in denen tragfähiger Baugrund mit geländenahem Grundwasserstand ansteht, wird nach Abtrag des Oberbodens ein Geotextil auf den anstehenden Boden aufgebracht, auf dem dann der Damm der A 20 geschüttet wird. Aufgrund des tragfähigen Baugrundes ist nicht davon auszugehen, dass eine Beeinträchtigung des Grundwassers sowie eine Bodenverdichtung erfolgt. In Bereichen, in denen kein tragfähiger Boden ansteht, werden zur Vorwegnahme der zu erwartenden Setzungen Vorbelastungen durch eine vorübergehende 2 – 3 m mächtige Dammüberhöhung über der endgültigen Fahrbahnhöhe mit einer in Abhängigkeit der geschätzten Setzungen mehrmonatigen Liegezeit erforderlich. Dadurch werden die im Untergang verbleibenden organischen Schichten vorkonsolidiert und die zu erwartenden Setzungen unter der Belastung der künftigen Autobahn vorweggenommen.

Weiterhin ist einzustellen, dass das vorhandene Entwässerungssystem (Leitungen, Gräben usw.) während der Bauphase grundsätzlich aufrechterhalten bleibt. Es besteht kein Erfordernis, einzelne Teile davon dauernd oder temporär aus der Nutzung zu nehmen. Das Entwässerungssystem, in das baubedingt eingegriffen wird, bleibt durch entsprechende Maßnahmen im System erhalten. So werden vor dem Beginn der eigentlichen Baumaßnahme die betroffenen Verbandsgewässer verlegt. Ferner werden provisorische Gräben errichtet und im Trassenbereich liegende Drainagen 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 z. B. Quersammler vorgesehen. Diese Verfahrensweise gewährleistet, dass die Flächenentwässerung und das Vorflutsystem nicht in seiner Funktion beeinträchtigt werden.

Bei den Umlegungen und Anpassungen wird versucht, den jeweiligen Endzustand zu erreichen. Da dies nicht immer möglich ist, sind ggf. Zwischenstände erforderlich. Zudem kann nicht völlig ausgeschlossen werden, dass es durch den Bau der herzustellenden Maßnahmen und während des Anschlusses zeitweilig zu kurzfristigen Einschränkungen kommt. Diese sind hinzunehmen.

Weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich.

- Gewässer nicht ausreichend leistungsfähig

Eingewandt wird, dass die Gewässer nicht ausreichend leistungsfähig seien und die Einleitung von Niederschlagswasser aus den Regenrückhaltebecken in die Gewässer zu Rückstauerscheinungen führen könne, da die Gewässer schon heute teilweise über die Ufer treten.

Damit das vorhandene Entwässerungssystem durch den Bau der A 20 nicht überlastet wird, hat der Vorhabenträger die bestehende Entwässerungssituation eingehend geprüft. Ausweislich der wasser-technischen Untersuchungen der Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen sind folgende Maßnahmen vorgesehen, durch die das vorhandene Entwässerungssystem nicht zusätzlich belastet wird:

- Drosselung des Abflusses aus den Entwässerungsanlagen der Straße auf eine Abflussspende, die zwischen 0,64 und 0,69 l/(sxha) liegt
- Herstellung von Versickerungsmulden im Bereich der Dammböschung der A 20
- Herstellung von Regenrückhaltebecken

Die Maßnahmen sind auf der Grundlage der geltenden Vorschriften, Richtlinien und Merkblätter ermittelt und berechnet worden. Die Berechnungen sind nicht zu beanstanden. Auf die obigen Ausführungen zu den Überschriften „keine Vernässung der angrenzenden Flächen“ und „kein Oberflächenwasser der BAB A 20 auf angrenzende Flächen“ wird ergänzend verwiesen.

- im Bereich Ohlau Überschwemmungszone für Starkregenereignisse im UVPG nicht erkannt

Es wird eingewendet, dass im Bereich Ohlau (zwischen A 7 und K 81 bekannt als „Nützeener Beule“) eine Überschwemmungszone für Starkregenereignisse im UVPG nicht erkannt worden sei. Es handele sich hierbei um den Bereich nördlich und südlich der A 20, westlich der A 7 und südlich der K 81. Eine Verlegung des Vorfluters N bzw. Räumarbeiten des Gewässerpflegeverbandes Ohlau könnten daran nichts ändern.

Nach Auskunft der Unteren Wasserbehörde des Kreises Segeberg und des Vorstandsvorstehers des Gewässer und Pflegeverbandes Ohlau gibt es in dem genannten Bereich weder offiziell ausgewiesene Überschwemmungsgebiete noch existieren Planungen zur Ausweisung von Überschwemmungsbereichen bzw. Überschwemmungszonen. Die in dem Gebiet vorhandenen nassen Gegebenheiten sind auf den moorigen Untergrund zurückzuführen, d. h. natürlichen Ursprungs.

Ergänzend ist einzustellen, dass die maximalen Einleitungsmengen aus den Regenrückhaltebecken in die Vorfluter und die Zuweisung der Vorfluter, in die gereinigtes Straßenwasser eingeleitet werden darf, mit der unteren Wasserbehörde des Kreises Segebbergs abgestimmt wurden. Die Absetzbecken selbst sind so dimensioniert, dass die Zuflussmenge in dieses Becken in etwa der Abflussmenge in den Vorfluter entspricht. Die Absetzbecken werden so mit den Rückhaltebecken verbunden, dass die Leichtflüssigkeiten im Absetzbecken verbleiben. Die Gefahr einer Überschwemmung wird seitens der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen, weil die Regenrückhaltebecken einerseits aus-

reichend dimensioniert sind, um das anfallende Wasser zu speichern, und andererseits das Wasser zu einem späteren Zeitpunkt gedrosselt in den Vorfluter abgegeben wird. Zudem wird durch die Verlegung des Verbandsgewässers N, verbunden beispielsweise mit einem größeren Durchlass zur Unterführung unter der A 7 und der Vergrößerung des Grabenprofils, die Wasserführung nachhaltig verbessert. Festzuhalten ist, dass der Bau der A 20 die vorhandene Entwässerungssituation nicht verschlechtern wird, wobei der Vorhabenträger auch nicht in der Pflicht steht, die vorhandene Entwässerungssituation zu verbessern.

- *Gefährdung der Wasserführung durch das A 20 – Vorhaben,*
- *Nieder- und Hochmoorflächen sind von hoher naturschutzfachlicher Bedeutung und dienen als Wasserspeicher,*
- *Aussichten für das Wassereinzugsgebiet der Schmalfelder Au und*
- *Gutachter nehmen aktuelle Ereignisse nicht wahr*

Es wird eingewandt, dass gerade die A 20 – Planungsstrecke durch die vorhandenen Nieder- und Hochmoorflächen führe, die von hoher naturschutzfachlicher Bedeutung seien und als Wasserspeicher dienten. Sie garantierten einen Puffer bei Regen und damit bis zur Sättigung einen Schutz vor Überschwemmungen und andererseits gäben sie Wasser kontinuierlich ab, was den Wasserstand in der Schmalfelder Au über das Jahr hinweg stabilisiere. Durch das A 20 - Vorhaben würden die Wasserführung gefährdet und andererseits die Gefährdung der Auenanwohner bei Starkregen durch Überschwemmungen wegen der „verbesserten“ Wasserführung erhöht. Das Zweihundertjahreshochwasser der Schmalfelder Au im Dezember 2014 finde bei den Planern nicht statt. Zudem wird bemängelt, dass der Vorhabenträger in diesem Zusammenhang eine Berücksichtigung des Klimawandels für seine wassertechnischen Berechnungen ablehne. Nach Auffassung der Einwender verstoße der Vorhabenträger mit seiner Ablehnung gegen Gesetze zur Vorsorge bei Planungen, wenn absehbare Gefahren für Leib und Leben und Besitz der Bürger durch die Erstellung dieser Planungen bestehen und handele dementsprechend fahrlässig.

Weiterhin werden Szenarien skizziert und aufgelistet, wie sich das geplante Bauvorhaben auf das Wassereinzugsgebiet der Schmalfelder Au auswirken würde. Außerdem wird der Vorwurf erhoben, dass die Gutachter im Zusammenhang mit dem Wasserhaushalt bei der Planung der A 20 aktuelle Ereignisse nicht wahrnahmen sowie veraltete Werte in hypothetische Computerprogramme eingäben anstatt die reale Welt mit den entsprechenden Problemen zu analysieren und daraus Konsequenzen für realistische Einflüsse auf Planungen zu ziehen.

Ausweislich der Baugrunduntersuchungen weisen die ehemaligen Moore bzw. Restmoore nur geringe Mächtigkeiten auf. Damit stehen sie zwar als Wasserspeicher zur Verfügung, aber – anders als von Einwenderseite suggeriert – in einem begrenzten Umfang. Die geplanten Entwässerungsanlagen des gegenständlichen Bauvorhabens dienen wegen ihrer Speichermöglichkeiten ebenfalls als Puffer mit gedrosselter Ableitung. Die Bemessung und Dimensionierung der entwässerungstechnischen

Einrichtungen erfolgte auf der Grundlage der bundesweit geltenden und anzuwendenden Regelwerke. Zugrunde gelegt wurde für die Entwässerungseinrichtungen ein 10-jähriges Regenereignis, für die den Regenrückhaltebecken vorgeschalteten Absetzbecken ein einjähriges Regenereignis. Diese für die Berechnung angesetzten Regenspenden berücksichtigen ein langjähriges Mittel, das auch aktuelle Werte beinhaltet. Die Planung berücksichtigt ebenso die aktuellen Roten Listen gefährdeter Tier- und Pflanzenarten. Rastvögel sind vom Vorhaben nicht betroffen. Brutzeiten von Vögeln und Aktivitätszeiten anderer relevanter Tierarten werden nach aktuellen Erkenntnissen in der Planung berücksichtigt. Damit werden aktuelle Verschiebungen in der Verbreitung und Lebensraumnutzung der relevanten Tierarten ausreichend berücksichtigt und dem Klimawandel soweit möglich Rechnung getragen. Wie bereits mehrfach angeführt, können die Entwässerungsanlagen nicht so konzipiert werden, dass sie für jedes erdenkliche Regenereignis Sicherheit bieten, sondern hier ist vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichkeit der größtmöglich zu erzielende Nutzen zu garantieren.

Hinsichtlich der skizzierten Aussichten auf das Wassereinzugsgebiet der Schmalfelder Au ist einzustellen, dass es sich um rein hypothetische Annahmen handelt, die nicht belegbar sind und keiner Überprüfung standhalten. Festzuhalten ist, dass die Berechnungen der Entwässerungseinrichtungen und die für die Berechnungen als Grundlage aufgestellten Gutachten gemäß den geltenden gesetzlichen Vorgaben, Richtlinien und Merkblättern erstellt wurden und damit dem Stand der Technik entsprechen. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel daran, dass die Planung des Vorhabenträgers den Ansprüchen genügt.

Der Einwand wird insgesamt zurückgewiesen.

- Entwässerungsabschnitt 3

Eingewandt wird, dass ein Retentionsbecken bzw. eine Retentionsfläche für den Abschnitt 3 geplant sei mit 1,4 ha Fläche und 2.780 m³ Volumen, einer Umwallung und einem Notüberlauf in Graben Nr. 282. Der GW-Flurabstand betrage hier nur wenige Dezimeter, so dass auch hier periodisch Grundwasser in das Becken eintrete. Das anfallende Wasser solle hier praktisch vollständig dem Grundwasserleiter zugeführt werden. In der Zeichnung Anlage 13.5-2 fehle die Darstellung des mittleren und höchsten GW-Standes.

Geplant ist, im Entwässerungsabschnitt 3 in Bau-km 20+680 bis Bau-km 20+880 für die Ableitung des Straßenoberflächenwassers ein Regenrückhaltebecken als Retentionsbecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken anzulegen (RRB 3, BWV-Nr. 77). Der Vorhabenträger führt hierzu in der Erwiderung aus: „Die Retentionsfläche bildet hier der natürlich anstehende Oberboden. Die Fläche wurde bewusst sehr groß gewählt, um eine geringe Einstauhöhe beim Bemessungsregenereignis zu erzielen. Damit bleibt die Vegetation erhalten und führt damit zu einer dauerhaft guten Reinigungsleistung der belebten Bodenzone, da die Fläche nur gering länger eingestaut ist, als die umliegenden Flächen bei starken Regenereignissen. Der GW-Stand aus den im Januar 2008 in den Beckenbereichen durchgeführten Baugrundaufschlüssen beträgt zwischen 20,2 m und 20,9 m ü HS 160. Unter der Annahme, dass der ermittelte Grundwasserstand von 20,9 m ü HS 160 der des mittleren Höchst-

standes des Grundwasserspiegels (MHGW) entspricht, beträgt der GW-Abstand ca. 30 cm bis zur Beckensohle. Gemäß den RAS-Ew, Ausgabe 2005 sollte der Grundwasserflurabstand mindestens 1 m beim mittleren Höchststand des Grundwasserspiegels (MHGW) betragen, falls eine Versickerung von Straßenoberflächenwasser in Betracht kommt. Dennoch wird davon ausgegangen, dass, ausgehend von der Beckengröße (1,4 ha) durch die belebte Oberbodenzone eine ausreichende weitere Reinigung des anfallenden Straßenoberflächenwassers erfolgt, welches der Grundwasserneubildung an Ort und Stelle zur Verfügung steht. Das Verhältnis der angeschlossenen Fläche zu Versickerungsfläche sollte gem. den DWA-A 138 Tabelle 1, $A_u : A_s$ maximal oder weniger als 5 betragen (A_u = angeschlossene undurchlässige Gesamtfläche in m^2 , A_s = erforderliche Versickerungsfläche in m^2). Der Wert beträgt hier $4,4 / 1,4 = 3,1$. Damit handelt es sich um eine breitflächige Versickerung, welche hydraulisch gering belastet ist.“

Die Planfeststellungsbehörde macht sich die Ausführungen des Vorhabenträgers zu eigen. Gegen die Vorgehensweise bestehen kein Bedenken. Durch die Anlage eines vorgeschalteten Absetzbeckens wird das Straßenoberflächenwassers gereinigt. Weitere Einzelheiten sind den nachstehenden Ausführungen unter der Überschrift *„regelmäßige Vermischung von Oberflächenwasser und Grundwasser“* zu entnehmen, auf die verwiesen wird.

Die Darstellung des mittleren und höchsten GW-Standes in der Zeichnung Anlage 13.5-2 ist nicht erforderlich. Es handelt sich nicht um eine für den Bau relevante Angabe, die zwangsläufig in den Plänen hätte übernommen werden müssen. Eine textliche Erwähnung bleibt hiervon unbenommen. Der Einwand wird insgesamt zurückgewiesen.

*- falsche Angabe der Entwässerungskonzepte für Teil A und Teil B und
- regelmäßige Vermischung von Oberflächenwasser und Grundwasser*

Bemängelt wird, dass bezüglich Teil A sachlich falsch von einem „geschlossenen“ Entwässerungssystem gesprochen und angegeben werde, dass die Niederschlagsmengen über die 11 vorgesehenen Regenrückhaltebecken (RRB) den örtlichen Gewässern zugeleitet würden, die in die Schmalfelder A_u mündeten. Hinsichtlich Teil B – Autobahnkreuz werde auf die Versickerung eines Teils des Straßenoberflächenwassers hingewiesen sowie auf die 3 geplanten Beckensysteme zur Entwässerung. Nicht erwähnt würden dabei die Überlaufpolder der Beckensysteme und deren Funktion. Tatsächlich beruhe aber das Entwässerungskonzept für den Teil A darauf, dass das Oberflächenwasser der BAB in den ungedichteten RRB großenteils versickert und damit dem Grundwasser zugeführt werde. Nur ein Teil dieses Wassers (vor allem bei seltenen Niederschlagsereignissen) fließe in Oberflächengewässer. Weiter wird angeführt, dass der Abstand der RRB-Sohlen zum mittleren Grundwasser-Stand durchweg weniger als 1 m betrage. Zudem werde mit Grundwasser-Schwankung von ± 1 k gerechnet. In den Regenrückhaltebecken 6, 7.1 und 7.2 vermischten sich außerdem Oberflächenwasser und Grundwasser regelmäßig, in den übrigen periodisch bei hohem GW-Stand (vor allem im Winter), und je nach aktuell vorliegenden hydraulischen Bedingungen

werde das Mischwasser wieder versickern oder in den Vorfluter fließen. In Anlage 13 gäbe es hierzu überhaupt keine Angaben, Berechnungen oder Darstellungen.

In der Wasserwirtschaft wird beim Thema Entwässerung zwischen offener (z. B. Entwässerungsrinne, Wassergraben, Vorflut und Vorfluter) und geschlossener Entwässerung (z. B. Wasserrohr, Regenrohr) unterschieden. Dies sind feststehende Begriffe, die der Vorhabenträger beim gegenständlichen Bauvorhaben richtig anwendet. So handelt es sich bei der Entwässerung der Fahrbahnen der A 20 um eine geschlossene Entwässerung. Das Straßenniederschlagswasser wird geschlossen gesammelt und in einem Absetzbecken gereinigt. Die Absetzbecken sind abgedichtet. Danach fließt das gereinigte Straßenwasser in die Regenrückhaltebecken bzw. Versickerbecken, wo es versickert oder gedrosselt an die Vorflut abgeführt wird. Im Bereich des Autobahnkreuzes sind die Regenrückhaltebecken kleiner dimensioniert, um nach einer vollständigen Flutung der Becken ein Anspringen des Notüberlaufes zu erreichen, wodurch die überschüssigen Wassermengen die Rückhaltepolder fluten. Sie sind zum Zwecke der Versickerung als Trockenbecken konzipiert. Die Regenrückhaltebecken selbst werden mit einer Trockenwetterrinne ausgebildet, die die Tauchrohre und den Ablauf mit geringem Gefälle verbindet. In dieser Trockenwetterrinne fließt das gereinigte Straßenniederschlagswasser bei kleineren Regenereignissen dem Drosselschacht zu und wird dort gedrosselt an die Vorflut abgegeben. Im Bereich der Trockenwetterrinne versickert ein Teil des zuvor gereinigten Straßenwassers. Zudem werden beim Durchfließen durch die bewachsene Oberbodenschicht die partikulären Stoffverbindungen zurückgehalten. Bei der weiteren Versickerung durch den Feinsand ist eine optimale Reinigungsleistung durch die Verweildauer des Niederschlagswassers im Sickerraum gewährleistet.

Zusammenfassend ist Folgendes festzuhalten:

Da die im Straßenbereich ständig anfallenden Stoffe zum großen Teil aus Feststoffen oder an Feststoffen sorbierten Substanzen bestehen, die beim Versickern des Straßenoberflächenwassers in den obersten Zentimetern bis Dezimetern des Bodens zurückgehalten und zum Teil abgebaut werden sowie die Eindringtiefe dieser Feststoffe mit abnehmender Korngröße des Bodens rasch abnimmt, ist für den Schutz des Grundwassers vor verkehrsspezifischen Stoffen das Rückhalte- und Abbauvermögen der obersten Bodenschichten von größerer Bedeutung als die Mächtigkeit der Grundwasserüberdeckung. Aufgrund der dargestellten Sachverhalte und des Umstandes, dass das Oberflächenwasser nach den Vorgaben der RiStWag vorgereinigt wird und der Sickerraum in den Rückhaltebecken und Poldern geringer als 1 m ausfallen kann, stehen der Durchmischung des gereinigten Oberflächenwassers mit dem Grundwasser keine Bedenken entgegen. Es kann als unbedenklich eingestuft werden. Das gereinigte Straßenoberflächenwasser steht folglich durch die teilweise Versickerung an Ort und Stelle der Grundwasserneubildung zur Verfügung.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

- Funktion der Ringdrainagen/ Sickerleitungen DN 150 um die Absetzbecken herum unklar und
- Verfahren zur Ermittlung der Werte von MQ und „Querosion“ in Anlage 13.1 nicht erläutert

Es wird kritisiert, dass die Funktion der Ringdrainagen/ -Sickerleitungen DN 150 um die Absetzbecken herum unklar sei. Auch in diesem Abschnitt fehle die Darstellung des wesentlichen Bezugs der RRB zum Grundwasser.

Ferner wird kritisiert, dass hinsichtlich der genannten Einleitmengen aus sieben der RRB in den jeweiligen Vorflutgraben hier eine systematische Gegenüberstellung von Einleitmengen und (geschätzten) mittleren Abflüssen der Vorfluter fehle, um eine Basis für eine Bewertung möglicher Auswirkungen der Einleitmengen auf die Vorfluter, insbesondere solche mit relativ geringem mittleren Abfluss, zu erhalten. Stattdessen werde nur für drei Vorfluter, die offenbar vergleichsweise hohe mittlere Abflüsse aufweisen, dieser Wert angegeben. Dabei würden Andeutungen zur Unsicherheit der Schätzungen gemacht. Als Beispiel wird von Einwenderseite für das Gewässer Nr. 800 – Nebengewässer der Buerwischbek (Vorflut für RRB 8) aus dem Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (S. 71) zitiert: „Der geschätzte mittlere Durchfluss im Vorfluter ist bereits im Bestand mit 200 l/s überschritten (...), der nur bei 50 l/s liegen sollte.“ Gemeint sei offensichtlich, dass der berechnete „mittlere Abfluss“ MQ den (berechneten) Abfluss, bei dem Erosion im Graben beginne, nämlich 50 l/s, von vornherein erheblich überschreite. Ähnliche problematische Verhältnisse lägen nach Anlage 13.1 auch für die Vorfluter Nr. 218 (RRB 2) und Nr. 3451 (RRB 5) vor.

Weiterhin wird bemängelt, dass das Verfahren zur Ermittlung der Werte von MQ und „Querosion“ in Anlage 13.1 nicht erläutert werde. Die in der Anlage angegebenen hohen MQ-Werte erschienen häufig fragwürdig; sie beruhten offensichtlich nicht auf der erforderlichen Vielzahl von Messungen im Verlauf eines Jahres, sofern man MQ als Jahresmittel des Abflusses des betreffenden Vorflutgrabens verstehe. Beispielsweise würde der MQ-Wert für den Graben Nr. 803, einen Zufluss der Buernwischbek, von 200 l/s ein Einzugsgebiet des Vorfluters von gut 20 km² voraussetzen, was nicht plausibel erscheine (Annahme: 300 mm Abfluss pro Jahr, entsprechend 10 l/(s.km²). Falls die MQ der Vorfluter in Wirklichkeit deutlich niedriger lägen, was anzunehmen sei, würde das bedeuten, dass durch die Einleitungen aus den RRB eher das Risiko entstehe, dass in bestimmten Gräben dadurch der erosionslösende Abfluss erreicht oder überschritten werde.

Für die Herstellung der Absetzbecken, die sich im Bereich des Grundwassers befinden, und für die Dauer der Reinigung dieser Becken ist eine Ringdrainage erforderlich, um für diesen begrenzten Zeitraum eine Grundwasserabsenkung vornehmen zu können und somit eine Sicherung gegen Auftrieb zu gewährleisten. Die Reinigung der Absetzbecken erfolgt nach Prüfung der Höhe der Schlammpackung durch die zuständige Autobahn- bzw. Straßenmeisterei nach Bedarf. Dies ist in der Regel in größeren Zeitabständen erforderlich.

Hinsichtlich der weiteren Einwände ist einzustellen, dass, weil für die kleineren Gräben weder Messstellen noch Abflusswerte vorliegen, auf das Merkblatt des Landesamtes Natur und Umwelt des Landes Schleswig-Holstein zurückgegriffen wurde. Anhand dieser Angaben sind die Gräben in diesem Bereich auf einer Strecke von 100 m aufgemessen worden. Nach diesen gemessenen Daten ist eine mittlere Abflussmenge (MQ) ermittelt worden, die zur Bemessung der Abflussmenge im Gewässerbett, die soeben noch ohne Ausuferungen abfließen kann (bordvoller Abfluss), sowie des Abflusses zur Vermeidung von Erosion verwendet wurde. Das Vorgehen entspricht dem Stand der Technik und ist nicht zu beanstanden.

Der Einwand wird insgesamt zurückgewiesen.

- Vergleich der RiStWag Ausgabe 2002/ RiStWag Ausgabe 2016

Im Rahmen der 3. Planänderung erging der Einwand, ob die Vorgaben der am 19. Juli 2016 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eingeführten Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten Ausgabe 2016 (RiStWag 2016) bei der Planung und Bemessung der Entwässerung im gegenständlichen Streckenabschnitt der A 20 berücksichtigt wurden. Zudem wurde ergänzt, dass der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie sich an dem Prüfungsmaßstab der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) zu orientieren habe. Die RiStWag habe einen anderen Regelungsgehalt und berücksichtige nicht den Prüfmaßstab der WRRL. Dies betreffe zumindest die RiStWag 2002.

Mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 15/2016 vom 19. Juli 2016 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurden die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten, Ausgabe 2002 (RiStWag 2002), aufgehoben und durch die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten, Ausgabe 2016 (RiStWag 2016), ersetzt. Der Antrag des Vorhabenträgers auf Durchführung des 3. Planänderungsverfahrens für das gegenständliche Bauvorhaben ist datiert vom 23. August 2016, die aktuelle Fassung des Fachbeitrages zur Wasserrahmenrichtlinie vom Juli 2016.

Aufgrund dieser zeitlichen Differenz von wenigen Wochen die Aktualität der Bemessungsgrundlagen für die Entwässerung in Frage zu stellen, greift zu kurz. Die Aktualität orientiert sich weniger an dem Festhalten von Daten oder Fristen. Vielmehr ist ein Abgleich auf inhaltlicher Ebene erforderlich, um eine zuverlässige Aussage zu aktuellen Erfordernissen zu erhalten:

Die RiStWag 2016 berücksichtigen die Erfahrungen aus der Umsetzung der RiStWag 2002. Ein Überarbeitungsbedarf ergab sich insbesondere aus dem Erfordernis, Missverständnisse und Unklarheiten zu beseitigen, neue Erkenntnisse und Entwicklungen einzuarbeiten und redaktionelle Änderungen vorzunehmen. So kann beispielsweise nach Tabelle 2 im Kapitel 3 „Gefährdung der Gewässer“ zur Ermittlung der Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung nun durch die Einführung einer

zusätzlichen Klassifizierung bei einem Durchlässigkeits-beiwert $k_f < 1 \times 10^{-7}$ m/s bei 2 m Mächtigkeit der Überdeckung von einer großen Schutzwirkung ausgegangen werden. Bisher war hier nur die Rede von einer mittleren oder geringen Schutzwirkung. Die bisher angegebenen Spannen wurden nun eindeutiger formuliert und hinsichtlich der Durchlässigkeits-Bereiche an die Praxiserfordernisse angepasst. Eine weitere Änderung wurde in der Einstufung von Entwässerungsmaßnahmen vorgenommen. Bekanntlich hängt die Art der in den einzelnen Schutzzonen zu wählenden Entwässerungsmaßnahmen von der Verkehrsstärke und der Schutzwirkung der nach der Baumaßnahme verbleibenden Grundwasserüberdeckung ab. Die daraus resultierende Einstufung sieht nunmehr eine dreistufige Systematik vor (Tabelle 3 im Kapitel 6 „Bautechnische Maßnahmen“). Da die RAS-Ew Versickerungsbecken ohne Vorstufe nicht mehr vorsieht, entfällt die bisherige Stufe 1. Die Maßnahmen der bisherigen Stufen 1 und 2 sind jetzt als Stufe 1 zusammengefasst worden. In dieser Stufe werden keine über die RAS-Ew hinausgehenden Anforderungen gestellt. Die bisherigen Stufen 3 und 4 wurden in Stufe 2 und 3 umbenannt. Der Anwendungsbereich und die Anforderungen bleiben jedoch gleich – wo die bisherige Stufe 4 Anwendung fand, wird jetzt die neue Stufe 3 angewendet. Weitere Veränderungen finden sich auch in Kapitel 8 „Behandlung des Straßenoberflächenwassers“, Kapitel 9 „Maßnahmen bei Baustelleneinrichtungen und Baudurchführung“ und Kapitel 10 „Unterhaltung“. In Kapitel 8 wird für die Absetzanlagen mit Leichtstoffrückhaltung die alte Bezeichnung „RiStWag-Abscheider“ gegen die neue Bezeichnung „RiStWag-Anlagen“ ersetzt. Hinsichtlich der Gestaltung und Bemessung von Absetzbecken unterscheiden sich die Vorgaben der RiStWag 2002 und 2016 nicht oder nur unwesentlich voneinander. Auch die hydrologischen Eingangswerte zur Bemessung sind annähernd gleich geblieben. Im Ergebnis sind nur unwesentliche Abweichungen festzustellen. Die Anwendung der geänderten hydrologischen Eingangswerte würde jedoch zu keinen Planänderungen führen. Die Mindestanforderungen an das Volumen des Auffangraumes und der Fließgeschwindigkeit im Absetzbecken haben sich in der RiStWag 2016 nicht geändert. In Kapitel 9.4 sind die „Begleitende Überwachung“ und in Kapitel 10.5 die „Maßnahmen im Havariefall“ neu aufgeführt. Notwendige Bedienungs- und Wartungsarbeiten sowie das Verhalten nach einer Havarie werden jedoch vom zuständigen Fachpersonal stets nach den gültigen Vorschriften durchgeführt werden. Diese Vorschriften wurden in der RiStWag 2016 überarbeitet.

Festzuhalten ist, dass es bei der RiStWag 2016 gegenüber der RiStWag 2002 zu keinen substanziellen Veränderungen gekommen ist. Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ist es deshalb nicht zu beanstanden, dass der Vorhabenträger bei der Planung, Gestaltung und Bemessung der Entwässerungsanlagen u. a. die RiStWag 2002 zugrunde gelegt hat, weil die Neuerungen der RiStWag 2016 hierauf keinen Einfluss nehmen und auch zu keinen Planänderungen führen würden. Die Vorgaben der RiStWag 2002 sind diesbezüglich nach wie vor ausreichend aktuell. Auch sind die Vorgaben der RiStWag nicht dogmatisch zu verstehen. Vielmehr sollen die Richtlinien helfen, die in jedem Einzelfall angemessene Lösung zu finden. Dies ist hier der Fall.

Ebenso wenig darf unerwähnt bleiben, dass sich der geplante Streckenabschnitt der A 20 nicht in, an und auch an keinem geplanten Wasserschutzgebiet befindet. Die Anwendung der RiStWag ist daher nicht zwingend vorgeschrieben. Die Absicht des Vorhabenträgers, dennoch die RiStWag der entwässerungstechnischen Berechnung zugrunde zu legen und die Absetzbecken in Anlehnung an die RiStWag zu planen, ist dem Umstand geschuldet, zum Schutz der vorhandenen Gewässer eine höhere Reinigungsleistung zu bewirken. Diesem Vorsorgeaspekt wird die Planung auch bei Anwendung der RiStWaG 2002 gerecht.

Der in den Planunterlagen enthaltene Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie orientiert sich an den Maßstäben der Wasserrahmenrichtlinie. Dies schließt aber nicht aus, dass die Vorgaben der RiStWag unberücksichtigt bleiben. Auf die Ausführungen unter der nachfolgenden Ziffer 2 „Wasserrahmenrichtlinie“ wird verwiesen.

Die Einwände werden insgesamt zurückgewiesen.

2. Wasserrahmenrichtlinie

Es ist von verschiedenen Einwendern vorgetragen worden, dass die Planung den Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie nicht gerecht werde.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat mit Urteil vom 1. Juli 2015 (Az. C-461/13, NVwZ 2015, 1041) festgestellt, dass die Vorgaben von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziffer i bis iii der Wasserrahmenrichtlinie 2000/60/EG (WRRL) auch im Rahmen der Zulassungsverfahren für einzelne Vorhaben Anwendung finden. Vorbehaltlich der Gewährung einer Ausnahme sei die Genehmigung für ein konkretes Vorhaben zu versagen, wenn es eine Verschlechterung des Zustands eines Oberflächengewässers verursachen kann oder wenn es die Erreichung eines guten ökologischen Zustands bzw. eines guten ökologischen Potenzials und eines guten chemischen Zustands eines Oberflächengewässers zu dem nach der WRRL maßgeblichen Zeitpunkt gefährdet. Dieser Rechtsprechung hat sich das Bundesverwaltungsgericht – auch hinsichtlich der Planfeststellung eines fernstraßenrechtlichen Vorhabens – angeschlossen (BVerwG, Urt. v. 28.04.2016 – 9 A 9.15, Rn. 29; Urt. v. 11.08.2016 – 7 A 1.15, Rn. 160; Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, juris, Rn. 96).

Vor diesem Hintergrund hat der Vorhabenträger im Rahmen der zweiten Planänderung einen gesonderten Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (FB WRRL) für das Vorhaben vorgelegt (Trüper Gondesens Partner 2015, Materialband zu Teil A). Darin wird überprüft, ob die Realisierung des Vorhabens den Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie bzw. den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 und 47 WHG gerecht wird. Dabei erfolgt zum einen eine Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich einer möglichen Verschlechterung des chemischen Zustands oder des öko-

logischen Zustands bzw. Potenzials der betroffenen Oberflächengewässer sowie des chemischen und mengenmäßigen Zustands des Grundwassers (Verschlechterungsverbot). Darüber hinaus wird geprüft, ob das Vorhaben im Widerspruch zu den langfristigen Bewirtschaftungszielen für die betroffenen Wasserkörper steht und der gute chemische und ökologische Zustand bzw. das gute ökologische Potenzial erreichbar bleiben (Verbesserungsgebot).

Der Fachbeitrag WRRL kommt zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 und 47 WHG vereinbar ist. Das planfestgestellte Vorhaben weist weder hinsichtlich der von ihm verursachten Auswirkungen noch hinsichtlich der hiervon potentiell betroffenen Gewässer Besonderheiten auf, die über den Normalfall fernstraßenrechtlicher Planfeststellungen hinausgehen. Zur Bewältigung der wasserrechtlichen Probleme konnte die Beklagte auf Lösungen zurückgreifen, die langjährig erprobt sind und in den einschlägigen Regelwerken - u.a. in den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-Ew) der Forschungsgesellschaft für Straßenbau und Verkehrswesen (Köln 2005) - ihren Niederschlag gefunden haben. Deren Vorgaben werden eingehalten, teilweise sogar übertroffen. Danach steht, im Einklang mit der jüngsten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, juris, Rn. 114), fest, dass es nicht zu einer Verschlechterung einer Qualitätskomponente (QK) kommt.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesem Ergebnis an. Die Planung wird den Anforderungen der WRRL gerecht.

Zu den auf die Anforderungen der WRRL bezogenen Einwendungen im Einzelnen:

Methodik, Prüfungsmaßstab und –umfang

Gebotene sektorielle und formalisierte Prüfung nach WRRL fehlt; falscher Prüfungsmaßstab des Fachbeitrags zur WRRL

Es ist eingewendet worden, es fehle die gebotene sektorielle und formalisierte Prüfung nach WRRL. Der Fachbeitrag WRRL gehe zudem von einem falschen Prüfungsmaßstab hinsichtlich des Verschlechterungsverbots und des Verbesserungsgebots aus, nämlich der Realisierbarkeit der Maßnahmenprogramme nach dem Bewirtschaftungsplan.

Beide Vorwürfe sind unzutreffend. Die gebotene formalisierte Prüfung nach den sektorspezifischen Anforderungen der WRRL wurde durchgeführt und in Form des Fachbeitrags zur WRRL hinreichend dokumentiert.

Der Fachbeitrag WRRL wendet auch den richtigen Prüfungsmaßstab an. Bei der Genehmigung von Vorhaben ist in Bezug auf die Wasserrahmenrichtlinie zu prüfen, ob das Vorhaben zu einer Ver-

schlechterung des Zustandes eines Gewässers führt oder die Erreichung eines guten Zustandes gefährdet. Jede Projektwirkung wird hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die relevanten Qualitätskomponenten betrachtet, die zur Einstufung des ökologischen Zustands/Potenzials maßgebend sind. Der Fachbeitrag WRRL beurteilt ebenfalls die Auswirkungen auf die Umweltqualitätsnormen, die zur Einstufung des chemischen Zustands herangezogen werden. Der Fachbeitrag WRRL bewertet, ob die Auswirkungen eine Wirkintensität erreichen, die den Zustand in Hinblick auf die relevanten Qualitätskomponenten verschlechtern können oder zu einer Überschreitung der maßgebenden Umweltqualitätsnormen führen können. Diese Bewertung dient zur Beurteilung, ob das Vorhaben mit dem Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot vereinbar ist. Dabei wird berücksichtigt, dass in den Fällen, in denen der Zustand bei einer Qualitätskomponente bereits schlecht ist, keine weitere Verschlechterung des ökologischen Zustands bzw. des ökologischen Potenzials zulässig ist.

Die Maßstäbe für die Prüfung gemäß Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot sind unterschiedlich. Die Wasserrahmenrichtlinie fordert nicht, dass das Vorhaben selbst dem Verbesserungsgebot genügt, d. h. zur Verbesserung des Zustandes beiträgt. Sie fordert, dass die Verwirklichung des Vorhabens nicht die Durchführbarkeit von Maßnahmen zur Zielerreichung gefährdet. Insofern müssen auch keine Konkretisierungen der Bewirtschaftungspläne oder Maßnahmenprogramme in die Planfeststellung übernommen werden, wie von Einwendern gefordert wurde. Es ist vielmehr zu prüfen, ob die in den Bewirtschaftungsplänen und Maßnahmenprogrammen festgelegten Ziele infolge des Vorhabens gefährdet werden. Im Kapitel 3.3 des Fachbeitrags zur WRRL werden ausführlich auch die Vorgaben des Maßnahmenprogramms 2015 dargestellt. In Tabelle 16 bis 18 des Fachbeitrages zur Wasserrahmenrichtlinie werden gemäß Maßnahmenprogramm 2016 die relevanten Maßnahmen für die im Gebiet vorhandenen Oberflächenwasserkörper aufgezeigt, die sich im Wesentlichen wiederholen. Einen Schwerpunkt der Maßnahmen bilden die Verbesserung der Abflussregulierungen und der Gewässermorphologie. In der Tabelle 19 werden die konkret geplanten Maßnahmen für die relevanten Gewässer dargestellt. Des Weiteren werden die relevanten Maßnahmen für die Grundwasserkörper in den Tabellen 21 bis 23 dargestellt. Die Realisierbarkeit der Maßnahmenprogramme nach dem jeweiligen Bewirtschaftungsplan wird im Hinblick auf die Gewährleistung der Zielerreichung (Verbesserungsgebot) geprüft (vgl. Fachbeitrag WRRL, Kap. 5.3.1.5 für Oberflächengewässer und Kap. 5.3.2.3 für das Grundwasser). Diese Prüfung verweist auf das Kapitel 3.3. Die Aussagen zur Zielerreichung beziehen sich daher auch auf die im Maßnahmenprogramm vorgesehenen Maßnahmen und sind nicht auf den Bewirtschaftungsplan beschränkt. Das Vorhaben gefährdet nicht die Durchführbarkeit von Maßnahmen zur Zielerreichung. Im konkreten Fall ist mit der Realisierung des Vorhabens sogar eine Verbesserung zu erwarten.

Hinsichtlich des Verschlechterungsverbots untersucht der Fachbeitrag demgegenüber, ob die Wirkungen und Wirkfaktoren des Vorhabens zu einer Verschlechterung des chemischen Zustands oder des ökologischen Zustands (Potenzials) der betroffenen Gewässer führen. Der Untersuchung liegt die Annahme zugrunde, dass bereits jede messbare bzw. nachweisbare nachteilige Veränderung –

unabhängig von der Einordnung der Qualitätskomponenten sowie davon, ob die Veränderung zur Abstufung einer Qualitätskomponente führt – dem Verschlechterungsverbot unterfällt. Der Fachbeitrag WRRL legt damit den vom Bundesverwaltungsgericht anerkannten Prüfungsmaßstab zugrunde (vgl. BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, juris, Rn. 109).

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Fachbeitrag behandelt nur im BWP aufgenommene Gewässer sowie keine stehenden Gewässer; Übertragung der Aussagen im BWP zur Schmalfelder Au auf künstliche Gräben methodisch zweifelhaft

Es wurde eingewendet, dass im Fachbeitrag WRRL nur die größeren, im BWP aufgenommenen Gewässer behandelt würden. Zudem beschränke sich die Prüfung zu Unrecht auf Fließgewässer. Eine Übertragung der Aussagen im BWP zur Schmalfelder Au auf künstliche Gräben sei methodisch zweifelhaft.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Im BWP Elbe 2015 sind keine Aussagen zu den Fließgewässern Barnbek und Lindrehmbach sowie den vier von dem Vorhaben betroffenen Stillgewässern (Kiessee bei Bark sowie drei Kleingewässer) enthalten. Auch die Gräben des Entwässerungssystems sind nicht im BWP enthalten. Diese sog. nicht berichtspflichtigen Gewässer besitzen weder einen EU-Code als Gewässerkörper, noch sind sie im digitalen Gewässernetz dargestellt. Eine Prüfung der Einhaltung der Bewirtschaftungsziele für diese Gewässer war dem Vorhabenträger mangels Datengrundlage daher nicht möglich.

Eine Einbeziehung dieser Gewässer in die Prüfung nach WRRL war aber auch rechtlich nicht erforderlich. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Entscheidung zum niedersächsischen Abschnitt der Elbtunnelquerung der A 20 offen gelassen, ob das Verschlechterungsverbot für alle Oberflächengewässer oder nur für solche mit einem Einzugsgebiet von mindestens 10 km² gilt (BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, juris, Rn. 100). Dafür spricht, dass Bezugspunkt der Verschlechterungsprüfung gemäß § 27 Abs. 1 und 2 WHG der Gewässerzustand ist, welchen § 3 Nr. 8 WHG oberflächen- bzw. grundwasserkörperbezogen definiert. Wasserkörper sind nach der Definition in § 3 Nr. 6 WHG – im Einklang mit Art. 2 Nr. 10 WRRL – einheitliche und bedeutende Abschnitte eines oberirdischen Gewässers oder Küstengewässers (Oberflächenwasserkörper) sowie abgegrenzte Grundwasservolumen innerhalb eines oder mehrerer Grundwasserleiter (Grundwasserkörper). Aus dieser Formulierung ergibt sich das Erfordernis einer gewissen Mindestgröße. Es bietet sich insoweit eine Orientierung an Ziffer 1.2 des Anhangs II der WRRL an; hiernach beträgt die Mindestgröße des Einzugsgebiets kleiner Flüsse 10 km² und die Mindestgröße der Oberfläche von Seen 0,5 bis 1 km². Als kleinste Oberflächenwasserkörpertypen für Fließgewässer sieht Anlage 1 Nr. 2.1 Buchst. a der Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer vom 20. Juni 2016 (BGBl. I S. 1373) eben-

falls solche mit einem Einzugsgebiet ab 10 km² vor. Dies entspricht den Gewässern, die nach den Anforderungen der WRRL in die nationalen Bewirtschaftungspläne aufzunehmen sind und über deren Zustand die Mitgliedstaaten der Kommission gemäß Art. 15 WRRL zu berichten haben (sog. berichtspflichtige Gewässer).

Kleinstgewässer und einfache Vorfluter mit einem Einzugsgebiet von unter 10 km² wurden im Rahmen der vorliegenden Planung bei der Prüfung der projektbezogenen Auswirkungen jedoch dennoch nicht von vornherein ausgeblendet, sondern jedenfalls dann näher betrachtet, wenn sie in die definierten Oberflächenwasserkörper mit einem Einzugsgebiet von über 10 km² einmünden, und wenn aufgrund der Auswirkungen des Vorhabens insoweit mit Einleitungen und einer Verschlechterung des Hauptgewässers gerechnet werden muss (vgl. Fachbeitrag WRRL, Ziff. 2.3, S. 18 ff.). Dies entspricht der vom OVG Lüneburg in seiner Entscheidung zur Ortsumgehung Celle vertretenen Auffassung. Die Nebengewässer bilden insoweit einen Teil des Hauptgewässers; ihre Beeinträchtigung kann zu einer Verschlechterung des Zustands der Hauptgewässer führen (vgl. OVG Lüneburg, Ur. vom 22.04.2016 – 7 KS 27/15, Rn. 462). Dieser Auffassung hat sich das Bundesverwaltungsgericht unter Verweis auf das im Zuge der Gemeinsamen Umsetzungsstrategie (Common Implementation Strategy - CIS) herausgegebene CIS Guidance Document No. 2, Identification of Water Bodies (2003), im Grundsatz angeschlossen (BVerwG, Ur. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, juris, Rn. 104 ff.). Um den administrativen Schwierigkeiten bei der Erfassung und Unterschutzstellung kleiner Gewässer Rechnung zu tragen, schlägt das CIS-Dokument (S. 12 f.) vor, entweder kleine Gewässer als Bestandteil größerer Gewässer derselben Kategorie und desselben Typs zu schützen, indem die Zuflüsse zusammen mit dem Vorfluter als ein Wasserkörper ausgewiesen werden, oder mehrere kleine Gewässer entsprechend ihrer Bedeutung zu einem Wasserkörper zusammenzufassen und zusammengefasst zu typisieren und zu bewerten, oder kleine Gewässer so zu schützen und zu verbessern, wie dies zum Schutz und zur Verbesserung derjenigen (größeren) Gewässer erforderlich ist, mit denen sie unmittelbar oder mittelbar verbunden sind. Jedenfalls solange für kleine Gewässer kein Bewirtschaftungsplan besteht, hätten die Mitgliedstaaten bei der vorhabenbezogenen Betrachtung einen Umsetzungsspielraum (vgl. CIS Guidance Document No. 2, S. 12). Dem Bundesverwaltungsgericht zufolge könne dahingestellt bleiben, ob die in dem CIS-Dokument genannten Möglichkeiten zur Berücksichtigung von Kleingewässern gleichrangig nebeneinander oder in einem Stufenverhältnis dergestalt stehen, dass der gewählte Prüfungsmaßstab voraussetzt, dass die zuvor genannten Alternativen ausscheiden. Der Vorhabenträger und die Genehmigungsbehörde könnten sich auch im letztgenannten Fall an der vorgefundenen Festlegung der Oberflächenwasserkörper orientieren, sofern diese nicht erkennbar sachwidrig erfolgte (BVerwG, Ur. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, juris, Rn. 106).

Da sich im Rahmen der vorliegenden Planung nicht aufdrängte, die kleineren Fließgewässer, wie Barnbek und Lindrehmbach, die von dem Vorhaben betroffenen Stillgewässer sowie die Gräben des Entwässerungssystems zu eigenständigen Wasserkörpern oder die Zuflüsse der berichtspflichtigen

Fließgewässer zusammen mit diesen zu einem Wasserkörper zusammenzufassen, ist die im Fachbeitrag WRRL beschriebene Vorgehensweise nicht zu beanstanden, die Kleingewässer nur insoweit zu berücksichtigen, als sich etwaige dortige vorhabenbedingte Belastungen auf die berichtspflichtigen Hauptgewässer auswirken.

Der Fachbeitrag WRRL behandelt in diesem Sinne auch nachgeordnete Gewässer, wie z. B. die Mühlenau oder die Buerwischbek. Ebenfalls betrachtet wird der (nicht im BWP enthaltene) Kiessee bei Bark, weil er eine hydraulische Verbindung zum Grundwasserkörper aufweist. Die Gräben des Entwässerungssystems sind indirekt über die Beschreibung der Schmalfelder Au mit betrachtet worden, da diese Gräben im Untersuchungsraum mit den Oberflächengewässern verbunden sind (Fachbeitrag WRRL, S. 19). Es handelt sich um ein künstlich geschaffenes Entwässerungssystem, bei dem die Wasserstände technisch gesteuert werden.

Weitere Oberflächenwasserkörper Obere Ohlau, Spreckelau und Lindeloh nicht betrachtet worden, obwohl potenziell betroffen

Es wurde eingewendet, dass die Oberflächenwasserkörper (OWK) Obere Ohlau (DESH_br_07), Spreckelau (Obere Schmalfelder Au, DESH_br_06) und Lindeloh (NG Schmalfelder Au, DESH_br_08_b) im Fachbeitrag WRRL nicht mit betrachtet wurden, obwohl sie potenziell im Einwirkungsbereich des Vorhabens lägen und in der Abbildung 3 im Fachbeitrag WRRL eingezeichnet seien. Die Nichteinbeziehung der Oberen Ohlau sei insbesondere unverständlich, weil das Gewässer näher am geplanten Autobahnkreuz liege als die in die Betrachtung einbezogene Mühlenau/ Schirnau (DESH_br_13).

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Abbildung 3 im Fachbeitrag WRRL stellt das Gewässernetz im Umfeld in einer Übersicht dar. Damit ist nicht gemeint, dass alle dort dargestellten OWK auch zu betrachten sind. Der Abstand von den Verkehrsanlagen ist nicht ausschlaggebend für die Einbeziehung der OWK. Es wurden die OWK berücksichtigt, für die potenziell mit Auswirkungen gerechnet werden kann. Die von dem Einwender benannten Gewässer befinden sich jeweils „stromaufwärts“ von Wasserkörpern, die zu betrachten waren: So liegt die Obere Ohlau (br_07) im Oberlauf der Schmalfelder Au (br_08_c) und der Schirnau (br_13), die betrachtet wurde. Die Lindeloh (br_08_b) und Spreckelau bilden Oberläufe der berücksichtigten „Schmalfelder Au und Nebengewässer“ (br_08_a), die berücksichtigt wurden. Aus der Betrachtung von br_08_a ergibt sich, dass keine weiter reichenden Auswirkungen auf die benannten OWK zu prognostizieren sind.

Kiessee bei Bark hätte auch als Oberflächengewässer betrachtet werden müssen

Es wurde von einem Einwender bemängelt, dass der Kiessee bei Bark im Fachbeitrag WRRL im Kapitel 5.3.2.4 nur nach Grundwasserkriterien, nicht aber als Oberflächengewässer betrachtet worden sei.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Kiessee bei Bark wird nicht im BWP Elbe genannt. Es handelt sich bei dem Kiessee um einen nicht berichtspflichtigen künstlichen Oberflächenwasserkörper (OWK), der nicht durch Vorfluter gespeist wird und nicht Teil eines Hauptgewässers ist. Nach den zuvor beschriebenen Kriterien musste der Kiessee daher nicht als Oberflächenwasserkörper in die Untersuchung nach WRRL einbezogen werden. Es besteht aber eine uneingeschränkte hydraulische Anbindung des Gewässers an den Grundwasserleiter. Eine Betrachtung des Kiessees nach WRRL erfolgt in Bezug auf das Grundwasser über den in Tabelle 4 des Fachbeitrages aufgeführten Grundwasserkörper El08 (Stör - Geest und östl. Hügelland). Insofern war eine Betrachtung des Kiessees vornehmlich unter Grundwasserkriterien richtig.

Im Übrigen wurde im Fachbeitrag WRRL dargestellt, dass umfassende Schutzmaßnahmen zugunsten des Kiessees vorgesehen sind. Aufgrund der vorgesehenen Kollisionsschutzwand werden am Kiessee keine Eintragsmengen erwartet, die die Zusammensetzung und Abundanz der vorhandenen Gewässerflora, Fischfauna und Wirbellosenfauna nachteilig beeinflussen könnten. Des Weiteren sind im Bereich des Kiessees während der Bautätigkeit nicht wassergefährdende Hydrauliköle zu verwenden. Ebenso sind die Verwendung von auswasch- oder auslaugbaren wassergefährdenden Materialien beim Bau des Straßendamms und die Einleitung von Abwasser in den Untergrund in diesem Bereich verboten. Zur Untergrundbefestigung des Straßendamms im Bereich des Kiessees sind die technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA-Richtlinien) für die „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen“ zu beachten (vgl. Teil A, LBP). Somit kann sichergestellt werden, dass keine wassergefährdenden Stoffe ins Grund- und Oberflächenwasser des Kiessees gelangen (siehe Fachbeitrag WRRL, Ziff. 5.3.2.4, S. 101). Ergänzend wird auf die Auflagen in Ziffer 2.1.2.9 dieses Beschlusses verwiesen.

Datengrundlage/ Ausgangszustand

Status-Quo-Erfassung des Gewässerzustands unzureichend; lediglich Verweis auf vorhandene Planunterlagen; Faunistische Untersuchung (Fische) unzureichend, hätte nach fiBS erfolgen müssen

Es wurde eingewendet, die Datengrundlage für die Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf Gewässer sei unzureichend. Anstelle der erforderlichen Status-Quo-Erfassung werde im Wesentlichen auf die Angaben des LBP, des Straßenbauentwurfs, der Unterlagen zur Entwässerungsplanung sowie auf vorhandene Fachgutachten der Planfeststellung zurückgegriffen. In welchem Zustand sich die Fischfauna befinde, erschließe sich nicht. Die durchgeführten faunistischen Untersuchungen für Fische seien unzureichend und nur auf einzelne Gewässer (Müh-

lenau/Schirnau) beschränkt. Spezielle Erfassungen, z. B. nach fiBS für die Bewertung der Fischfauna, seien in unzulässiger Weise unterblieben. Hinsichtlich der nicht berichtspflichtigen Gewässer fehle mangels eigener Erhebungen des Vorhabenträgers überhaupt eine Datengrundlage für die Beurteilung nach WRRL.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der Hauptfließgewässer liegen Angaben zum Gewässerzustand insgesamt im Bewirtschaftungsplan vor. Auf diese Daten wurde zugegriffen. Der Bewirtschaftungsplan enthält indes keine Bestimmung des Zustands der biologischen Qualitätskomponenten. Diesbezüglich wurden Angaben zu den biologischen QK den Wasserkörper-Steckbriefen des Landes Schleswig-Holstein (Stand: 22.12.2015) und den Monitoringberichten des LLUR zum Makrozoobenthos entnommen. Zu den Fließgewässern Mühlenau/ Schirnau (DESH_br_13), Ohlau/Schmalfelder Au (DESH_br_08_c), Schmalfelder Au und Nebengewässer (DESH_br_08_a), (340, Mühlenau) und der Buerwischbek (DESH_br_5) sind im Fachbeitrag WRRL unter 3.1.1 (S. 24-26) entsprechende Aussagen zu den Fischbeständen gemacht worden. Zusätzlich wurde für die Mühlenau/ Schirnau und die Schmalfelder Au eine Bestandsbewertung der Fische und für Ohlau und Schmalfelder Au eine Erfassung von Makrozoobenthos durchgeführt, weil diese Gewässerabschnitte besondere Bedeutung für Bach- und Flussneunaugen sowie Wanderfischarten haben.

Im Übrigen wurden keine weiteren Bestandserhebungen zu den ökologischen Qualitätskomponenten oder zum chemischen Zustand der Gewässer durchgeführt. Um die vorhabenbedingten Auswirkungen auf die biologischen Qualitätskomponenten der betroffenen Gewässer beurteilen zu können, bedurfte es keiner weitergehenden Untersuchungen. Die vorliegenden Bestandsdaten werden als ausreichend beurteilt, da es sich um ein reguläres Straßenbauvorhaben ohne besondere Eingriffsrelevanz für Gewässer handelt. Das vorliegende Vorhaben weist weder hinsichtlich der von ihm verursachten Auswirkungen noch hinsichtlich der hiervon potentiell betroffenen Gewässer Besonderheiten auf, die über den Normalfall fernstraßenrechtlicher Planfeststellungen hinausgehen. Zur Bewältigung der wasserrechtlichen Probleme konnte die Beklagte auf Lösungen zurückgreifen, die langjährig erprobt sind und in den einschlägigen Regelwerken - u.a. in den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-Ew) der Forschungsgesellschaft für Straßenbau und Verkehrswesen (Köln 2005) - ihren Niederschlag gefunden haben. Deren Vorgaben werden eingehalten, teilweise sogar übertroffen. Danach steht fest, dass es nicht zu einer Verschlechterung einer Qualitätskomponente kommt.

Hinsichtlich der bau- und anlagebedingten Gewässerinanspruchnahmen ist maßgeblich, dass diese durch die Neuanlage von Ersatzgräben und Kleingewässern sowie der Entwicklung von Uferrandstreifen kompensiert werden. Dadurch werden die – zum Teil nur temporär beeinträchtigten – Habitateigenschaften vollständig wiederhergestellt. Die Hauptfließgewässer werden mittels Brückenbauwerken oder breiten Durchlassbauwerken überbrückt und bleiben insofern hinsichtlich ihrer

Durchgängigkeit unbeeinträchtigt. Schadstoffeinträge werden durch strenge Baudurchführungsvorschriften und Sicherungsmaßnahmen so minimiert, dass keine nachteiligen Auswirkungen auf die biologischen Gewässerkomponenten zu erwarten sind. Die Salzeinträge bleiben weit unterhalb kritischer Konzentrationswerte. Nach fachgutachterlicher Einschätzung, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, können daher für das Straßenbauvorhaben keine nachteiligen Auswirkungen auf die maßgeblichen Qualitätskomponenten für Oberflächenwasserkörper und Grundwasserkörper im Sinne der WRRL prognostiziert werden (vgl. Fazit des Fachbeitrags zur WRRL, S. 104 ff.).

Sofern unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen keine potenziellen nachteiligen Auswirkungen im Sinne der WRRL drohen, sind vertiefende Untersuchungen zum jeweiligen Ausgangszustand der im Einwirkungsbereich befindlichen Gewässer nicht erforderlich. Die dezidierte Bestandserfassung hinsichtlich der einzelnen Qualitätskomponenten im Sinne des Anhangs V der WRRL soll eine rechtsfehlerfreie Bewertung der vorhabenbedingten Verschlechterung ermöglichen. Vorliegend ist jedoch – wie im Fachbeitrag WRRL dargelegt wird – mangels nachteiliger Auswirkungen auf die einzelnen Qualitätskomponenten oder den chemischen oder den mengenmäßigen Zustand nicht mit einer vorhabenbedingten Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers oder Grundwasserkörpers zu rechnen. Drohen aber keine potenziellen nachteiligen Auswirkungen auf die einzelnen Qualitätskomponenten oder den chemischen oder den mengenmäßigen Zustand, erweise sich das Erfordernis einer umfassenden Bestandserhebung hinsichtlich der einzelnen Qualitätskomponenten oder Stoffe des chemischen Zustands oder der Grundwassermengen im Sinne des Anhangs V der WRRL als bloßer Selbstzweck. Eine vollständige Beprobung aller Qualitätskomponenten unabhängig vom konkreten Einzelfall kann nicht verlangt werden. Eine entsprechende Forderung hat auch der Europäische Gerichtshof in seiner grundlegenden Entscheidung vom 01. Juli 2015 (Az.: C-461/13, juris) nicht aufgestellt. Ausreichend ist vielmehr eine Betrachtung derjenigen Schutzgüter, zu denen ernstliche Wirkbeziehungen bestehen (vgl. zu allem OVG Lüneburg, Urt. v. 22.04.2016 – 7 KS 27/15, Rn. 455). Diesen auswirkungsbezogenen Prüfungsmaßstab hat auch das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung zu dem niedersächsischen Abschnitt der Elbtunnelquerung der A 20 anerkannt. So sei eine Untersuchung ausreichend, der die Annahme zugrunde liege, dass bereits jede messbare bzw. nachweisbare nachteilige Veränderung – unabhängig von der Einordnung der Qualitätskomponenten sowie davon, ob die Veränderung zur Abstufung einer Qualitätskomponente führt – dem Verschlechterungsverbot unterfällt (BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, juris, Rn. 109). Diesem Maßstab wird die vorliegende Untersuchung gerecht.

Mangels nachteiliger Auswirkungen des Vorhabens auf die biologische Qualitätskomponente Fischfauna war auch keine Einstufung nach dem fischbasierten Bewertungssystem für Fließgewässer zur Umsetzung der EG-Wasserrahmenrichtlinie in Deutschland (fiBS) erforderlich. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass selbst wenn eine Erfassung des Ist-Zustands nach fiBS vor-

genommen worden wäre, sich daraus noch keine Aussagen bzgl. der Bewertung vorhabenbedingter Veränderungen hätten ableiten lassen (vgl. Schütte/Warne/Wittrock, KW 2016, 170, 173).

Hinsichtlich der Einbeziehung der nicht berichtspflichtigen Gewässer als Teile der Hauptgewässer wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.

Zu wenig Überwachungsmessstellen zur Flusschemie berücksichtigt; Messwerte zu alt; Einstufung/Bewertung der Analysenwerte fehlt; Ergebnisse legen schlechten chemischen und ökologischen Zustand nahe; Messstellen für das ökologische Monitoring und Grundwasser-Messstellen ganz außer Acht gelassen

Es wurde eingewendet, die Auswahl der Überwachungsstellen, die Messwertdarstellung und -interpretation im Fachbeitrag WRRL seien unqualifiziert. Fünf weitere Messstellen zur Flusschemie seien ignoriert und die Vielzahl der operativen Messstellen für das ökologische und das Grundwasser-Monitoring ganz außer Acht gelassen worden. Die angegebenen Messwerte seien zu alt, was den Vorgaben für operative Messstellen der OGewV widerspreche. Nur hinsichtlich einer Messstelle (120194) seien Schwermetall-Konzentrationen angegeben. Es fehle eine Einstufung/Bewertung der Analysenwerte. Diese legten aber aufgrund erhöhter Nährstoffkonzentrationen eine Gefährdung der Zielerreichung des „guten Zustands“ sowie aufgrund überhöhter Schwermetall-Konzentrationen einen „schlechten chemischen Zustand“ nahe, so dass eine mögliche weitere Verschlechterung durch den Eingriff nicht mehr hinnehmbar wäre.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Nach Angaben des Vorhabenträgers sind im Fachbeitrag die repräsentativen Überwachungsstellen aufgeführt, die von Relevanz sind für die Erfassung und Bewertung von Auswirkungen durch das geplante Straßenbauvorhaben auf die OWK. Hingegen sei es nicht erforderlich, umfassend alle Erfassungsdaten aus der Vielzahl operativer Messstellen zu sammeln und darzustellen, die sich zum Beispiel auf das Monitoring landwirtschaftlicher Stoffeinträge, wie Pflanzenschutzmittel, Nitratkonzentrationen o. ä. beziehen. Insofern seien die Darstellungen ausreichend, auch wenn in weiteren Bereichen der zu berücksichtigenden OWK noch Messstellen zum chemischen Zustand vorhanden sind.

Dieser Einschätzung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Die Ergebnisse der relevanten repräsentativen Überwachungsstellen sind vom LLUR zur Verfügung gestellte Daten. Für den Fachbeitrag WRRL wurden die Messstellen-Datenblätter herangezogen und ausgewertet, die das LLUR auf den Seiten des Landwirtschafts- und Umweltatlas zur Verfügung stellt. Bei den dargestellten Messergebnissen handelt es sich um die jeweils letzten Messreihen an der repräsentativen Überwachungsstelle. Auf das zum Teil erhebliche Alter der Datensätze weist der Fachbeitrag selbst hin (S. 34). Es ist Aufgabe der Fachbehörde die Überwachungsfrequenzen so auszuwählen, dass eine hinreichende Zuverlässigkeit und Genauigkeit der Bewertung erreicht wird. An den repräsentati-

ven Überwachungsstellen werden keine einheitlich standardisierten Datensätze bzw. Werte erfasst. Das Untersuchungsspektrum bzw. Messprogramm an der repräsentativen Überwachungsstelle richtet sich nach den jeweils spezifischen Fragestellungen und Erfordernissen und wird vom LLUR festgelegt. Das Monitoring dient nicht einer Umweltfolgenabschätzung von geplanten Infrastrukturmaßnahmen, sondern der Bewirtschaftungsplanung. Daher hält sich der Fachbeitrag WRRL mit einer Interpretation der Messdaten zurück. Auch wenn an den Messstellen für die Bewirtschaftungs- und Maßnahmenplanung eine große Anzahl chemischer Verbindungen analysiert werden, die sich z. B. auf Pflanzenschutzmittel und weitere Stoffe im Zusammenhang mit der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung o. ä. beziehen, sind diese umfangreichen Analysen nicht für die Auswirkungenprognose eines Straßenbauvorhabens heranzuziehen.

Auch in den Wasserkörper-Steckbriefen der OWK br_08_a (Schmalfelder Au und NG) und br_07 (Ohlau) ist der chemische Zustand insgesamt mit schlecht bewertet worden, weshalb kein Widerspruch zu der Einschätzung des Einwenders besteht. Dasselbe gilt für das ökologische Potenzial des OWK br_08_a, das laut Wasserkörper-Steckbrief nur „mäßig“ ist. Dies sagt allerdings noch nichts über die Möglichkeit der Erreichung der Bewirtschaftungsziele aus.

Zustand der Fließgewässer unzureichend dargestellt; Abstand zum nächsten Klassensprung nicht dokumentiert

Es wurde eingewendet, der Zustand der im Fachbeitrag WRRL betrachteten Fließgewässer sei falsch bzw. unzureichend dargestellt worden und die verwendete Nomenklatur nicht mit der WRRL vereinbar. Auch sei der Abstand zum nächsten Klassensprung nicht dokumentiert worden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Einstufungen der Oberflächenwasserkörper, wie z. B. Mühlenau / Schirnau (DESH_br_13), sind in der Tabelle 5 des Fachbeitrages zur WRRL enthalten und wurden dem BWP und Maßnahmenprogramm 2015 entnommen. Gewässer, deren Zustand schlechter als mäßig ist, werden als unbefriedigend oder schlecht eingestuft (s. Anhang V WRRL). Die Einstufung des Fischbestandes in der Schmalfelder Au und Nebengewässer (DESH_br_08_a) als „unbefriedigend“ entstammt einem Fachgutachten (ELDER 2009), das im Fachbeitrag WRRL unter 3.1.1 (S. 26) zitiert wird. Die Bewertung eines insgesamt „mäßigen ökologischen Potenzials“ wurde dem BWP 2015 entnommen. Die Einstufung der Buerwischbek (DEHSH_br_5) in einen „unbefriedigenden ökologischen Zustand“ stammt ebenfalls aus dem BWP 2015.

Hinsichtlich der verwendeten Nomenklatur wird auf § 5 Abs. 1 OGewV sowie Tabelle 1.2 des Anhangs V WRRL verwiesen. Dort ist auch die Zustandsklasse des „unbefriedigenden ökologischen Zustands“ vorgesehen.

Der Abstand zum nächsten Klassensprung wird in den BWP nicht dokumentiert, da sie nur eine Bestandsaufnahme des aktuellen Gewässerzustands wiedergeben. Ob durch das Vorhaben eine Verschlechterung der Zustandsklasse einer Qualitätskomponente (QK) zu besorgen ist, bedarf der gutachterlichen Einschätzung. Hinsichtlich des planfestgestellten Abschnitts der A 20 wurden bereits keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf QK prognostiziert. Daher kommt es auf den jeweiligen Abstand zur nächsten Zustandsklasse nicht an. Diesen auswirkungsbezogenen Prüfungsmaßstab hat das Bundesverwaltungsgericht anerkannt (BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, juris, Rn. 109). Insoweit wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.

Übersicht über die aktuelle Bewertung der einzelnen QK der betrachteten OWK fehlt

Seitens des BUND Schleswig-Holstein wurde eingewendet, es fehle im Fachbeitrag WRRL eine Übersicht über die aktuelle Bewertung der einzelnen Qualitätskomponenten (QK) des ökologischen Zustands/Potenzials der betrachteten Oberflächenwasserkörper (OWK). Dadurch werde eine drohende mögliche Verschlechterung einzelner QK um eine Klasse bzw. die Gefahr einer weiteren Verschlechterung einer QK bei aktueller Einstufung in der niedrigsten Klasse in diesem Fachbeitrag nicht ohne weiteres erkennbar. Die im Fachbeitrag WRRL enthaltene Tabelle 5 sei unübersichtlich und enthalte keine Aussagen zum Zustand der einzelnen QK.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Kapitel 3 des Fachbeitrags zur WRRL enthält eine umfassende Darstellung des aktuellen Zustandes der OWK, die auf einer Auswertung vorhandener Daten gemäß BWP und Maßnahmenprogramm inklusive einer Auswertung der Anlagen zum BWP und Maßnahmenprogramm und der Monitoringberichte basiert. Tabelle 5 stellt hierbei die Auswertung des Kartenteils des BWP der FGE Elbe dar. Der Vollständigkeit halber sind in der tabellarischen Auswertung des Kartenanhangs des BWP alle Inhalte der Karten dargestellt, auch wenn einige davon als informativ zu verstehen sind. Die relevanten QK und deren Bewertung entsprechend der Untersuchungsergebnisse sind in Kapitel 3 für die jeweiligen OWK in Kombination der textlichen und tabellarischer Aussagen der Tabelle 5 zu finden. Somit sind alle zugänglichen und relevanten Datensätze, die Auskunft über den ökologischen Zustand bzw. das Potenzial der zu berücksichtigenden OWK geben, in textlicher und tabellarischer Form dargestellt. Im Übrigen ist die vom Einwender gewünschte Übersicht über die Zustände/Potenziale der einzelnen QK in den einzelnen Wasserkörper-Steckbriefen, die der Aufstellung des BWP 2015 zugrunde lagen, enthalten. Diese Wasserkörper-Steckbriefe sind für jedermann über das Wasserkörper- und Nährstoffinformationssystem des Landes Schleswig-Holstein über das Internet zugänglich, worauf der Einwender selbst hingewiesen hat.

Im Übrigen verfolgt die Untersuchung zur WRRL einen auswirkungsbezogenen Ansatz. Sie geht davon aus, dass bereits jede messbare bzw. nachweisbare nachteilige Veränderung – unabhängig von der Einordnung der Qualitätskomponenten sowie davon, ob die Veränderung zur Abstufung ei-

ner Qualitätskomponente führt – dem Verschlechterungsverbot unterfällt. Der Fachbeitrag WRRL legt damit den vom Bundesverwaltungsgericht anerkannten Prüfungsmaßstab zugrunde (vgl. BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, juris, Rn. 109). Auf die vorstehenden Ausführungen wird verwiesen.

Ist-Zustandsbewertung im Fachbeitrag WRRL, Tab. 6, differenziert zu Unrecht nach natürlichen und erheblich veränderten Gewässern

Es wurde eingewendet, die Ist-Zustandsbewertung im Fachbeitrag WRRL, Tab. 6, differenziere nach natürlichen und erheblich veränderten Gewässern, obwohl sich diese Differenzierung nicht aus der WRRL ergebe.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Differenzierung nach natürlichen und erheblich veränderten Gewässern ergibt sich aus Artikel 4 WRRL und wurde durch § 27 WHG in nationales Recht umgesetzt. Die Bewirtschaftungsziele von natürlichen und erheblich veränderten Oberflächenwasserkörpern (OWK) sind unterschiedlich. Während bei natürlichen OWK das Bewirtschaftungsziel in der Erreichung eines *guten Zustands* besteht (Art. 4 Abs. 1 lit. a) Ziff. ii) WRRL), wird hinsichtlich erheblich veränderten OWK die Erreichung eines *guten ökologischen Potenzial* und eines *guten chemischen Zustands* angestrebt (Art. 4 Abs. 1 lit. a) Ziff. iii) WRRL). Entsprechend werden auch im BWP die erheblich veränderten Gewässer mit dem besonderen Hinweis „HMWB“ (human modified water body) gekennzeichnet. Die Wasserkörper-Steckbriefe des Landes Schleswig-Holstein (Stand: 22.12.2015) enthalten bei der Bewertung des Gewässerzustands von erheblich veränderten OWK (z. B. der Schmalfelder Au mit Nebengewässern, br_08_a) Angaben zum ökologischen *Potenzial* sowie zum chemischen Zustand, während bei natürlichen OWK (z. B. der Ohlau, br_07) Angaben zum ökologischen und chemischen *Zustand* enthalten sind. Diese Differenzierung muss sich auch bei der Ist-Zustandsbewertung im Rahmen des Fachbeitrags zur WRRL abbilden, um eventuelle vorhabensbedingte Gefährdungen der Zielerreichung feststellen zu können.

Zustandsbewertung Makrozoobenthos und Fischfauna in der Ohlau/Schmalfelder Au widersprüchlich und falsch; empfindlicher Makrophytenbestand wird ignoriert; falsche Einordnung in „mäßige“ ökologische Zustandsklasse

Es wird eingewendet, die Aussagen im Fachbeitrag WRRL seien hinsichtlich der Zustandsbewertung des Makrozoobenthos und der Fischfauna in der Ohlau/Schmalfelder Au (DESH_br_08_c) widersprüchlich und falsch. Die Einstufung der Fauna (Makrozoobenthos und übrige Tiere) der Schmalfelder Au und Ohlau im Bereich der bestehenden Autobahnbrücke sei entgegen der aktuellen Einstufung im Umweltatlas SH, die von einer „naturnahen“ Besiedlung der Flüsse ausgehe, im Fachbeitrag WRRL nur als „mäßig“ erfolgt. Ausgehend von der Einstufung im Umweltatlas SH müsse davon ausgegangen werden, dass sich der aktuelle Zustand des Makrozoobenthos beidseitig

der bestehenden Autobahnbrücke in gutem Zustand befinde. Hierauf deute auch der aktuelle naturnahe Zustand des Makrophytobenthos beidseitig der bestehenden Autobahnbrücke hin. Der ökologische Zustand des Gewässers sei insofern zu Unrecht nur als „mäßig“ eingestuft worden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer (Oberflächengewässerverordnung – OGewV) vom 20.06.2016 enthält die Vorgaben aus WRRL und UQN-Richtlinie für die Bestimmung des ökologischen und chemischen Zustands von oberirdischen Gewässern. Danach ist gemäß § 5 und § 6 OGewV die zuständige Behörde für die Einstufung des ökologischen und chemischen Zustandes zuständig. Der Fachgutachter hat die entsprechenden Aussagen zu den jeweiligen Zuständen der Oberflächenwasserkörper gemäß Bewirtschaftungsplan 2015 herangezogen. Die Beschreibung des Zustandes der Makrozoobenthos und der Fischfauna erfolgte über die Auswertung der Monitoringberichte des LLUR (siehe dazu Literaturangabe: BBS Greuner-Pönicke 2015 sowie EDLER 2009).

Nach Auskunft des Vorhabenträgers stand der von den Einwendern benannte Inhalt zur Zeit der Bearbeitung des Fachbeitrags WRRL auf der Seite des Umweltatlases SH noch nicht zur Verfügung. Eine aktuelle Recherche im Umweltatlas bestätigt aber die Aussage der Einwendung nicht. Danach ist nur an der Mittleren Osterau (br_08_b) beidseitig der A7 auf Höhe Bimöhlen außerhalb des Wirkraumes des Vorhabens unter der Bezeichnung „Fließgewässerbewertung: FAUNA“ eine naturnahe Besiedlung angegeben.

Auch die Aussage der Einwendung, der Makrophytobenthos befinde sich aktuell beidseitig der bestehenden Autobahnbrücke in einem naturnahen Zustand, kann aufgrund fehlender Quellenangaben nicht nachvollzogen werden. Dagegen spricht die Zustandsbewertung der Makrophyten/Phytobenthos im aktuellen Wasserkörper-Steckbrief (Stand: 22.12.2015) mit „mäßig“.

Der Vorhabenträger hat allerdings eingeräumt, dass die Darstellung des Zustands des Makrozoobenthos im Fachbeitrag WRRL mit dem Heranziehen zweier Gutachten missverständlich ausgedrückt ist. Es handelt sich hier um Aussagen im Fachbeitrag WRRL zur Ohlau/Schmalfelder Au (DESH_br_08_c) in Kap. 3.1.1, S. 25. Die zitierte Passage stammt aus der Erfassung Fische und Makrozoobenthos, Teil B aus dem Jahr 2006, die im Rahmen der UVS für den Ausbau der BAB A7 durchgeführt wurde. Im selben Absatz des Fachbeitrags zur WRRL wird aber auch aus dem Gutachten von BBS Greuner-Pönicke von 2015 der gute Zustand des Makrozoobenthos dargelegt. Dies entspricht auch der Bewertung nach dem aktuellen Wasserkörper-Steckbrief (Stand: 22.12.2015). Zur Bewertung der Auswirkungen auf den Zustand des Makrozoobenthos durch das Vorhaben werden im Fachbeitrag die aktuelleren Daten von BBS Greuner-Pönicke 2015 sowie des Wasserkörper-Steckbriefs herangezogen. Insofern kann die Diskrepanz der beiden Aussagen dahinstehen, es wird von einem guten Zustand des Makrozoobenthos ausgegangen.

Dies ändert indes nichts daran, dass der ökologische Zustand des Gewässers insgesamt nur als „mäßig“ einzustufen war. Der ökologische Zustand / das ökologische Potenzial der OWK wird anhand von biologischen Qualitätskomponenten (QK) bewertet (Anlage 3 OGeWV). Die Zustandsbewertung erfolgt bei den biologischen QK in fünf Wertstufen: sehr gut, gut, mäßig, unbefriedigend und schlecht. Maßgebend für die Einstufung des ökologischen Zustands ist die jeweils schlechteste Bewertung einer der biologischen Qualitätskomponenten nach Anlage 3 Nr. 1 in Verbindung mit Anlage 4 (§ 5 Abs. 4 OGeWV). Die Fischfauna als eigenständige biologische QK nach Anlage 3 Nr. 1 OGeWV wurde nach fachgutachterlicher Einschätzung (EDLER 2009) als „mäßig“ eingestuft. Zur Einstufung der biologischen Qualitätskomponente Fischfauna wurde der vom LLUR beauftragte Monitoringbericht (EDLER 2009) herangezogen, weil dieser ein aktuelleres Datum hat als die für den Ausbau der A 7 herangezogene Untersuchung von Neumann 2008 und ein offizielles Dokument darstellt. Damit konnte der ökologische Zustand des Gewässers insgesamt nicht besser als „mäßig“ eingestuft werden. Dies entspricht der Einstufung des Bewirtschaftungsplans für die FGE Elbe 2015 sowie dem aktuellen Wasserkörper-Steckbrief des MELUR.

Soweit von Einwenderseite kritisiert wird, dass im Zusammenhang mit dem ökologischen Gewässerzustand auch die Gewässerstruktur betrachtet wird, ist darauf hinzuweisen, dass bei der Bewertung der biologischen Qualitätskomponenten die hydromorphologischen QK, zu denen auch die Gewässerstruktur zählt, zur Einstufung unterstützend heranzuziehen sind (§ 5 Abs. 4 Satz 2 OGeWV).

Die Einstufung des ökologischen Zustandes der Ohlau/Schmalfelder Au (DESH_br_08_c) als „mäßig“ im Fachbeitrag WRRL ist somit nicht zu beanstanden. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Wasserkörper-Steckbriefe des MELUR werden bei der Zustandsbewertung ignoriert; Widerspruch bzgl. Bewertung aller biologischen Komponenten für den OWK Mühlenau/Schirnau mit „gut“

Es wird eingewendet, dass im Fachbeitrag WRRL die seit Februar 2016 über das Wasserkörper- und Nährstoffinformationssystem des Landes Schleswig-Holstein zugänglichen Wasserkörper-Steckbriefe des MELUR ignoriert worden seien. So würden auf Seite 24 des Fachbeitrags zur WRRL für den OWK Mühlenau/Schirnau (DEHST_br_13) alle biologischen Komponenten mit „gut“ eingestuft werden, obwohl der aktuelle Wasserkörper-Steckbrief des MELUR für diesen OWK die Qualitätskomponente „Fische“ mit mäßig einstuft.

Der Vorhabenträger hat hierzu erwidert, dass die Wasserkörper-Steckbriefe keine neuen Erkenntnisse hinsichtlich des ökologischen Zustandes bzw. Potenzials oder des chemischen und mengenmäßigen Zustandes bringen würden, die nicht auch der Auswertung des BWP und den dazu gehörigen Monitoringberichten entnommen werden konnten. Insofern seien die Steckbriefe im Fachbeitrag WRRL zwar berücksichtigt, aber nicht als Quelle genannt worden. Des Weiteren sei die Einstufung

der Qualitätskomponenten und des chemischen und mengenmäßigen Zustandes in den Wasserkörper-Steckbriefen ohne Kenntnis der Methodik oder der hierzu herangezogenen Hintergrunddokumente geringer zu gewichten als die Aussagen des Bewirtschaftungsplans (BWP) und der dazu gehörigen Monitoringberichte. Im Bericht BBS Greuner-Pönicke 2015, welcher auch als Quelle im nachfolgenden Absatz des Fachbeitrages genannt wird, ist die ökologische Zustandsklasse für den OWK Mühlenau/Schirnau (DEHST_br_13) nach dem Bewertungsverfahren PERLODES als gut eingestuft worden. Damit ergibt sich auch die Bewertung gut für die biologischen Qualitätskomponenten.

Der Vorgehensweise und Einschätzung des Vorhabenträgers schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Ökologisches Potenzial der Schirnau wird irrtümlich mit „unbefriedigend“ bezeichnet

Es wurde angemerkt, das ökologische Potenzial des OWK Schirnau (DESH_br_13) sei unter Ziffer 5.3.1 (S. 85) des Fachbeitrags zur WRRL als „unbefriedigend“ bezeichnet worden, obwohl es tatsächlich „mäßig“ sei.

Hierzu zu erwidern, dass hinsichtlich des OWK Schirnau nicht das ökologische Potenzial, sondern der ökologische Zustand maßgeblich ist, weil es sich um ein natürliches Gewässer handelt. Der ökologische Zustand der Schirnau wurde an der genannten Stelle im Fachbeitrag irrtümlich mit unbefriedigend bezeichnet, mäßig wäre laut BWP Elbe 2015 korrekt. Dieser Hinweis wurde vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen und in die Unterlage aufgenommen. Am Ergebnis wird sich nichts ändern, da die Bewertung mit mäßig durchgeführt wurde.

Umfangreiche Renaturierung der Unteren und Mittleren Schmalfelder Au wird ignoriert; Gewässer hat noch Kontakt zur Aue

Es wurde eingewendet, dass die im Fachbeitrag WRRL auf Seite 25 vorgenommene Zustandsbewertung der Unteren Schmalfelder Au (br_08_c) das in den 1990er Jahren durchgeführte umfangreiche Renaturierungsprogramm im Bereich br_08_b und br_08_c ignoriere. Der angeblich fehlende Kontakt des Gewässers zur Aue entspreche nicht den Tatsachen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Renaturierung fand bereits in den 1990er Jahren statt, beinhaltete allerdings ausschließlich „In-Stream-Maßnahmen“, die die durchgehende Begradigung und Befestigung des Gewässers nicht aufgehoben haben. Somit ist die Situationsbeschreibung eines fehlenden Kontaktes des Gewässers zur Aue noch immer gültig. Die im Fachbeitrag WRRL zitierte Passage stammt aus den Erfassungen Fische und Makrozoobenthos, Teil B, aus dem Jahr 2006, die von dem Büro BIOPLAN im Rahmen der UVS für den Ausbau der BAB A7 durchgeführt wurden.

Die Einschätzung wird bestätigt durch BBS Büro Greuner-Pönicke 2015, Operatives Monitoring Makrozoobenthos, S. 78 f. Danach wurde das Gewässer zwar durch verschiedene Maßnahmen (Kiesbuhnen, Totholzbuhnen, Wurzeln und Pfahlbuhndreiecke) strukturell aufgewertet. Der ökologische Zustand beider Gewässerabschnitte der Schmalfelder Au ist dem BWP 2015 zufolge gleichwohl nur „mäßig“, die Gewässermorphologie wird in den Wasserkörper-Steckbriefen als „nicht gut“ gekennzeichnet. Hinsichtlich der Fische wird die ökologische Zustandsklasse nach wie vor als „mäßig“ bestätigt (Wasserkörper-Steckbrief, Datenstand: 22.12.2015).

Vorhabenswirkungen

Hinweis auf Grundwasser-Entnahmen zur Trinkwasserversorgung im Nahbereich der A20-Trasse (Bark und Todesfelde sowie Schmalfeld) fehlt und Auswirkungen hierauf wurden nicht untersucht

Es wurde eingewendet, im Fachbeitrag WRRL fehle der Hinweis auf mehrere Trinkwasser-/Grundwasser-Entnahmen im Nahbereich der A 20-Trasse, namentlich in Bark und Todesfelde. Dass Auswirkungen auf diese Wasser-Entnahmen nicht untersucht worden seien, stelle einen erheblichen formalen und inhaltlichen Mangel dar.

Durch das Vorhaben kommt es weder zu nachteiligen Auswirkungen auf den mengenmäßigen noch auf den chemischen Zustand des Grundwassers. Damit sind auch nachteilige Auswirkungen auf die benannten Trink- und Grundwasserentnahmen auszuschließen. Diese Beurteilung wird offenbar auch von den genannten Versorgern bzw. Nutzern geteilt, wie sich aus dem Beteiligungsverfahren ergibt. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 1 verwiesen.

Betriebsbedingter Eintrag von Schadstoffen (Schwermetalle, Reifenabrieb etc.) nicht geprüft

Es wurde eingewendet, dass der Eintrag von Schadstoffen in die Nachbarschaft des Bauwerks und auch sonstige Verschmutzungen aus dem Betrieb der Straße, wie z. B. Reifenabrieb, nicht geprüft worden seien.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Unter 4.5.2 des Fachbeitrags zur WRRL werden sowohl mögliche Einträge von Schwermetallen als auch anderer Stoffe, z. B. infolge Reifenabriebs, erörtert. Es wird festgestellt, dass hinsichtlich sämtlicher Stoffe keine relevanten Einträge in Oberflächenwasserkörper zu erwarten sind. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 1 verwiesen.

Lage der Baustraßen, Baubetriebsflächen und Lagerflächen sowie Bauzeiten nicht ermittelt bzw. in den Planunterlagen dargestellt

Es wurde eingewendet, dass in den Planunterlagen keine Pläne und Beschreibungen über die Lage der Baustraßen, sowie der Baubetriebs- und Lagerflächen enthalten seien. Auch fehlten Angaben zur voraussichtlichen Dauer der Bauphase für die einzelnen Bauabschnitte.

Hierzu ist zu erwidern, dass die Lage von Baustraßen und Lagerplätzen und auch die Bauzeiten den künftigen Auftragnehmern nicht vorgegeben werden. Sie ist Teil der Ausführungsplanung, die noch nicht für die Planfeststellung vorgelegt werden muss. Neben den tatsächlichen Eingriffsbereichen, die dauerhaft überplant werden, sind in der Planfeststellung für die Baudurchführung vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen ausgewiesen, innerhalb derer der Baubetrieb stattfinden darf. Der Auftragnehmer ist innerhalb seines Auftrages für den Bauablauf verantwortlich und entscheidet selbst, ob und wo er z. B. Baustraßen anlegt oder Material lagert. Dabei hat er jedoch immer die gültigen Gesetze und Vorschriften zu beachten. Sofern bei anderen Baumaßnahmen detaillierte Angaben zu Bauabläufen und Bauzeiten zu finden sind, hängen diese in der Regel mit Besonderheiten der jeweiligen Maßnahme zusammen, die das Festlegen bestimmter Vorgänge zwingend notwendig machen und damit rechtlich ermöglichen. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Auswirkungen der Entwässerung der Autobahn (Straßenabwässer) nicht bzw. unvollständig betrachtet worden; Entwässerungssystem nach Einleitungsgesichtspunkten zu bewerten; wasserlösliche Salze und Schadstoffe gelangen in OWK und ins Grundwasser; hydrochemische Situation von Ohlau und Hudau katastrophal verschlechtert; (lokaler) Grundwasseranstieg infolge Versickerung möglich; Absetzbecken unterdimensioniert; Gefahr von Überschwemmungen des Absetzbeckens am Autobahnkreuz; Anteil der Versickerung in RRB höher als Abfluss in Vorfluter; Eintrag von Nitrat- und nährstoffreichem Grundwasser über Sohle der RRB in OWK; Bewältigung der Straßenabwässer ausschließlich nach hydraulischen Gesichtspunkten behandelt

Es wurde eingewendet, die Planung prüfe nicht oder nur unvollständig den Eingriff in den Wasserhaushalt durch die Entwässerung der Autobahn und durch den Bau der Autobahn. Auf die unterschiedlichen Entwässerungssysteme und deren Funktionsfähigkeit auch während der Bauphase werde nicht eingegangen; eine Beschreibung für Teil B fehle ganz. Es fehlten auch Angaben zur hydrologischen Bilanz der drei Typen von Regenrückhaltebecken (RRB).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Der Eingriff in den Wasserhaushalt durch die Entwässerung der Autobahn und durch den Bau der Autobahn wird in der Planung hinreichend berücksichtigt. Der baubedingte Schadstoff- und Sedimenteintrag wird unter 4.3.4 (S. 61) des Fachbeitrags zur WRRL als Wirkfaktor angesprochen und hinsichtlich seiner Auswirkungen auf die Bewirtschaftungsziele unter 5.3 (S. 87 ff.) behandelt. Als anlagenbedingter Wirkfaktor wird das auf den Fahrbahnen anfallende Niederschlagswasser unter Punkt 4.4.3 (S. 68 ff.) des Fachbeitrags zur WRRL behandelt. Dabei werden die vorgesehenen Entwässerungssysteme des Vorhabens ausführlich beschrieben. Dies umfasst unter Punkt 4.4.3.2 (S. 69) auch die Regenrückhaltebecken im Bereich des

Kreuzes A 20/A 7 (Teil B). Detaillierte Angaben sind im Übrigen der nach Entwässerungsabschnitten gegliederten Entwässerungsplanung in Anlage 13 (Planfeststellungsunterlagen, Teile A und B) zu entnehmen. Die betriebsbedingten Stoffeinträge werden unter 4.5.2 (S. 78) beschrieben und hinsichtlich ihrer Auswirkungen unter 5.3 (S. 88 ff.) behandelt. Die Vorschriften zur Planung und Bemessung der Absetz- und Regenrückhaltebecken sowie der Versickerbecken sehen allerdings die Ermittlung der vom Einwender geforderten Angaben zur hydrologischen Bilanz der drei RRB-Typen nicht vor. Auch die zuständige Wasserbehörde hat entsprechende Daten nicht abgefordert.

Des Weiteren wurde eingewendet, das Entwässerungssystem sei unzureichend und bewältige die Problematik der Straßenabwässer nicht. Es werde in den Planunterlagen für den Teil A fälschlich als „geschlossen“ bezeichnet, obwohl das Wasser und darin gelöste Salze und Schadstoffe in den undichteten RRB großteils versickerten und so dem Grundwasser zugeführt würden. Es müsse daher nach Einleitungsgesichtspunkten berechnet und bewertet werden. Die Abflüsse in Oberflächenwasserkörper (OWK) würden die hydrochemische Situation von Ohlau und Hudau katastrophal verschlechtern. Der Anteil der Versickerung in den RRB sei entgegen der Angaben im Fachbeitrag WRRL deutlich höher als der des Abflusses in die Vorfluter. Hierdurch könnte der Grundwasserspiegel – zumindest lokal – ansteigen. Umgekehrt könne aufgrund des ohnehin hohen Grundwasserstandes über die Sohle der RRB nitrat- und nährstoffreiches sowie mit Herbiziden belastetes Grundwasser in die RRB eindringen, sich dort mit den Straßenabwässern vermischen und mit der Einleitung desselben über die Vorfluter in den OWK gelangen. Die den RRB vorgeschalteten Absetzbecken seien nur für einen einjährigen Bemessungsregen dimensioniert; bei einem stärkerem Regenereignis, das statistisch alle zwei Jahre vorkomme, könnten die Becken ihre Aufgabe nicht mehr erfüllen und würden überschwemmt mit der Folge möglicher Schadstoffeinträge in die Vorfluter und das Grundwasser.

Das Entwässerungssystem ist qualitativ und quantitativ ausreichend, um nachteilige Auswirkungen der Straßenabwässer auf Oberflächenwasserkörper und das Grundwasser ausschließen zu können. Bei der Entwässerung der Fahrbahnen im Teil A und Teil B handelt es sich um ein geschlossenes Entwässerungssystem. Es wurde aus Vorsorgegründen nach den Vorgaben der Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) ausgelegt, obwohl keine Wasserschutzgebiete im Umfeld des Bauvorhabens vorhanden sind. Das Straßenniederschlagswasser wird geschlossen gesammelt und in Absetzbecken gereinigt. Die Absetzbecken werden mit einer 80 cm starken Schicht aus bindigem Boden im Bereich der Sohle und Böschung gedichtet, so dass kein ungereinigtes Straßenniederschlagswasser in den anstehenden Boden dringen kann und die Becken gegen Auftrieb gesichert sind. Danach fließt das gereinigte Straßenniederschlagswasser in die Regenrückhaltebecken bzw. Versickerbecken, wo es versickert oder gedrosselt an die Vorflut abgeführt wird. Aus Vorsorgegründen wurde im Sinne einer worst-case-Betrachtung angenommen, dass der wesentliche Anteil des gereinigten Straßenwassers, abgesehen von den Versickerbecken 9 und 10, gedrosselt in die Vorfluter abgeleitet wird. Die maximalen Einleitungsmengen aus den Regen-

rückhaltebecken in die Vorfluter als auch die Zuweisung der Vorfluter, in die gereinigtes Straßenwasser eingeleitet werden darf, sind mit der unteren Wasserbehörde des Kreis Segebergs abgestimmt worden. Nachteilige Auswirkungen auf OWK sind nicht zu erwarten. Sollte der Anteil der Versickerung in den RRB tatsächlich höher liegen, wäre dies für den Gewässerschutz von Vorteil. In dem Fall würden die OWK von Einträgen entlastet, die Grundwasserneubildungsrate läge höher und es träte eine zusätzliche Reinigung des Sickerwassers aufgrund der Bodenpassage ein. In der bewachsenen Oberbodenschicht der Versickerbecken werden die partikulären Stoffverbindungen zurückgehalten und bei der weiteren Versickerung durch die Feinsande ist eine optimale Reinigungsleistung durch die Verweildauer des Niederschlagswassers im Sickerraum gewährleistet. Aufgrund der Größe des Grundwasserkörpers ist infolge der Versickerung kein relevanter Anstieg des Grundwasserspiegels zu erwarten.

Der Eintrag von Schadstoffen in Wasserkörper wird durch die dem Stand der Technik entsprechend geplanten Regenwasserbehandlungsanlagen weitestgehend verhindert. In den Absetzbecken, die entsprechend den gültigen Regelwerken geplant sind, können nur Sedimente mit zum Teil anhaftenden Schwermetallen und Leichtflüssigkeiten zurückgehalten werden. Derzeit ist kein Verfahren bekannt, um gelöste Salze aus dem Straßenoberflächenwasser zurückzuhalten. Die von Einwendern geforderte Berechnung der Erhöhungen der Chloridkonzentrationen im Grundwasser nach Tausalanzwendung im Bereich der RRB war jedoch nicht erforderlich. Im Verhältnis zur Größe des in diesem Gebiet anstehenden Grundwasserkörpers (GWK) ist die Menge an versickerndem Straßenwasser so gering, dass sich keine negativen Auswirkungen für den chemischen Zustand des Grundwasserkörpers ergeben und deshalb eine Berechnung der Versickermenge und der Chloridkonzentrationserhöhung nicht notwendig erscheint. Eine nachteilige Veränderung des chemischen Zustands des GWK erscheint ausgeschlossen.

Einer möglichen Durchmischung von gereinigtem Oberflächenwasser und Grundwasser über die Sohle der RRB stehen keine Bedenken entgegen. Da das Oberflächenwasser nach den Vorgaben der RiStWag vorgereinigt wird, ist der Ansatz eines Sickerraums < 1 m in den Rückhaltebecken und Poldern unbedenklich. Die Planung wurde mit der zuständigen Wasserbehörde abgestimmt. Zudem führt die Passage durch die belebte Bodenzone auch bei einem geringeren Abstand als 1 m zu einer weiteren Reinigung und Rückhaltung partikulärer Stoffe. Damit steht das gereinigte Straßenoberflächenwasser durch die teilweise Versickerung an Ort und Stelle der Grundwasserneubildung zur Verfügung. Die Beckensohlen der Rückhaltebecken liegen in der Regel in Geländehöhe, da die Vorfluter in dem Gebiet nur eine äußerst geringe Tiefe aufweisen. Für den Fall, dass die Grundwasserstände höher als die Beckensohlen liegen, sind auch die umliegenden Geländeflächen überflutet. Dies bedeutet, dass auch die Vorflutgräben mindestens bordvoll sind. Daher kommt es in diesen Situationen auch außerhalb der RRB zu einer Durchmischung des hochanstehenden Grundwassers mit den Vorflutgewässern. Eine Beeinflussung des Gesamt-Stickstoffgehaltes der OWK durch die Autobahnenwässerung ist damit nicht herleitbar.

Die Absetzbecken sind nach dem gültigen Regelwerk, der RAS-Ew sowie der RiStWag bemessen und geplant. Nach diesen gültigen Regelwerken ist ein einjähriges 15-minütiges Bemessungsregenereignis ausreichend. Es wäre unverhältnismäßig, die Entwässerungsanlagen für jedes mögliche außerordentliche Regenereignis zu bemessen.

Bemängelt wurde ferner, dass die Bewältigung der Straßenabwässer originär ausschließlich nach hydraulischen Gesichtspunkten behandelt wird, mag auch insoweit die RiStWag zugrunde gelegt werden. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie, S. 78, unter Hinweis auf ein (nicht veröffentlichtes) Kolloquium der BAST versucht werde, diese Problematik herunterzuspielen. Der Vortrag weise auf viele WRRL-relevante Schadstoffe (insbesondere Schwermetalle oder organische Schadstoffe) hin, so dass noch einmal zu betonen sei, dass die RiStWag (ggf. auch: die RAS-Ew) konzeptionell ohnehin nur die bautechnischen Maßnahmen beschreibe, das Vorhandensein und die Rückhaltung konkreter Schadstoffe aber gar nicht anspreche. Auch weitere Arbeiten der BAST in diesem Kontext, bspw. Beer/ Kocher, Stoffeintrag in Straßenrandböden, Messzeitraum 2008/ 2009, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik, Heft V 209, November 2011, hierzu auch Vorgängerarbeiten zu Untersuchungen in den vorhergehenden Jahren, begründeten die Einschätzung im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie, S. 78, nicht.

Wie in den obigen Ausführungen dargestellt, ist die Straßenentwässerung nach dem maßgeblichen Regelwerk, der RAS-Ew, und den Arbeitsblättern bzw. Merkblättern unter Ausnutzung des Ermessensspielraumes geplant und berechnet worden. Dieses Grundlagenwerk unterliegt der ständigen Aktualisierung, ebenso wird den sich ändernden Anforderungen des Naturschutzes Rechnung getragen. Die Intention des Vorhabenträgers, für das Vorhaben zudem die Maßgaben der RiStWag heranzuziehen, obwohl sich der gegenständliche Streckenabschnitt der A 20 nicht in einem ausgewiesenen Wasserschutzgebiet befindet, ist der Sache dienlich. Auch wenn sich in den genannten Unterlagen keine explizite Ausweisung von Schadstoffen findet, so ist es doch das erklärte Ziel ihrer Anwendung und der daraus resultierenden Maßnahmen, den Eintrag von Schadstoffen durch Straßenwasser in die Vorfluter auszuschließen bzw. zu minimieren. Dies ist hier der Fall. Durch entsprechende Maßnahmen sind keine Einträge in die Vorfluter bzw. Oberflächenwasserkörper zu erwarten. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel an der Richtigkeit der ermittelten Ergebnisse.

Der Einwand, dass im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie, S. 78, unter Hinweis auf ein (nicht veröffentlichtes) Kolloquium der BAST versucht werde, die Problematik herunterzuspielen und auch weitere Arbeiten der BAST die Einschätzung im Fachbeitrag WRRL, S. 78, wonach keine Einträge von Schwermetallen und anderer Stoffe in die Oberflächenwasserkörper zu erwarten sind, nicht begründeten, wird zurückgewiesen: Der Vorhabenträger nennt im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie als Quelle „BAST Kolloquium Straßenentwässerung vom 26./ 27. April 2016“. Nach Rück-

sprache der Planfeststellungsbehörde beim Vorhabenträger hat dieser seine Quellenangabe präzisiert. In dem Vortrag von Dr. Taiseer Aljazzar und Dr. Birgit Kocher von der BASt im Rahmen des FGSV Kolloquiums Straßenentwässerung vom 26./ 27. April 2016 geht es um die Untersuchung von Einträgen von Schadstoffen aus dem Straßenverkehr in den Boden bzw. in Entwässerungseinrichtungen. Es wird aufgezeigt, dass in den Straßenabflussproben viele Metalle Werte nahe an oder unter der Bestimmungsgrenze aufweisen. Dass durch die Wiedergabe des Vortrages eine Bagatellisierung der von Einwenderseite so bezeichneten Problematik erfolge, ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar und nachvollziehbar. Ebenso wenig vermag die Planfeststellungsbehörde einen Zusammenhang bzw. eine Vergleichbarkeit zu sehen zu den von Einwendern aufgeführten weiteren Arbeiten, handelt es sich hierbei inhaltlich doch um Einträge in Straßenrandböden und nicht um Straßenabwässer. Nach Aussage des Vorhabenträgers ist eine der wesentlichen Aussagen des von den Einwendern zitierten BASt-Berichtes, dass eine sinkende Tendenz der Metalleinträge zwischen Februar 2005 und Dezember 2009 festgestellt worden ist und des Weiteren die Umweltqualitätsnormen der Wasserrahmenrichtlinie der Europäischen Union für Blei, Cadmium und Nickel nicht überschritten werden.

Hinsichtlich der Wirkweise und der ausreichenden Auslegung und Dimensionierung des Entwässerungssystems sowie hinsichtlich der Auswirkungen während der Bauphase wird im Übrigen auf die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer 1 verwiesen.

Das planfestgestellte Vorhaben weist weder hinsichtlich der von ihm verursachten Auswirkungen noch hinsichtlich der hiervon potentiell betroffenen Gewässer Besonderheiten auf, die über den Normalfall fernstraßenrechtlicher Planfeststellungen hinausgehen. Zur Bewältigung der wasserrechtlichen Probleme konnte die Beklagte auf Lösungen zurückgreifen, die langjährig erprobt sind und in den einschlägigen Regelwerken - u.a. in den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-Ew) der Forschungsgesellschaft für Straßenbau und Verkehrswesen (Köln 2005) - ihren Niederschlag gefunden haben. Deren Vorgaben werden eingehalten, teilweise sogar übertroffen. Danach steht, im Einklang mit der jüngsten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, juris, Rn. 114), fest, dass es nicht zu einer Verschlechterung einer Qualitätskomponente kommt.

Zunehmende Schwermetallmobilisierung im Boden infolge von Salzeinträgen

Es wurde eingewendet, dass die Salzeinträge zur Mobilisierung von Schwermetallen im Boden beitragen und diese Wechselwirkungen in den Gutachten zur A 20- Planung nicht behandelt worden seien. Hintergrund sei, dass die Bindekapazitäten der Bodenteilchen durch Ionen aus dem Salzeintrag blockiert bzw. die zuvor im Boden gebundenen Metallkationen durch Austausch mit Ionen aus dem Salzeintrag freigesetzt würden. Vor allem Böden mit hohen organischen Anteilen (Nieder- und Hochmoor, Moor-Podsol) seien insoweit empfindlich.

Zu dieser Einwendung ist vorab festzustellen, dass sich der Fachbeitrag WRRL mit den Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser und die Oberflächengewässer auseinandersetzt und nicht mit den Belastungen des Bodens. Die planungsbedingten Konflikte im Zusammenhang mit dem Boden werden im LBP zum Teil B (Anlage 12.0 der Planfeststellungsunterlagen, Teil B) im Kapitel 5.5.1 behandelt.

Im Übrigen sei darauf hingewiesen, dass die Schwermetallmobilität im Boden maßgeblich vom Schwermetallgesamtgehalt, dem pH-Wert und dem Redoxpotential abhängt. Die Löslichkeit wird durch einen abnehmenden pH-Wert erhöht. Eine Veränderung des Parameters pH-Wert durch betriebsbedingten Schadstoffeintrag aus der Straßenentwässerung ist jedoch auszuschließen, da dieser im Straßenoberflächenwasser zwischen 7,1 und 7,6 liegt (KASTING, U.: Reinigungsleistung von zentralen Anlagen zur Behandlung von Abflüssen stark befahrener Straßen, Diss. Univ. Kaiserslautern, 2002, S. 10). Durch die Zugabe von Streusalz nimmt der pH-Wert um 0,5 bis 1,0 zu, d.h. die Schwermetallmobilität des Bodens nimmt ab (vgl. K. Augustin 1981; Freie- und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Streusalzmonitoring 2007 -2011, Seite 74, Hamburg 2012).

Weiterhin wird eingewendet, dass die Metallkationen hauptsächlich durch den Verkehr emittiert, der Bau und der Betrieb der A 20 zur Emission von hauptsächlich Zink, Blei und Kupfer führen und die Versauerung des Bodens durch Stickoxide zusätzlich Metallionen sehr giftiger Elemente in das Grund- und Fließgewässersystem freisetzen würden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die im Fachbeitrag WRRL dargestellten Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere die Versickerung und Anlage der Entwässerungsanlagen nach RistWag und RAS-EW führen dazu, dass nicht mit nachteiligen Auswirkungen zu rechnen ist. Die genannten Stoffe werden in dem vorgesehenen Versickerungssystem in Sedimenten chemisch gebunden. Auf diesem Prinzip basiert die allgemein anerkannte Filtrierwirkung von Rigolen, Mulden und Versickerbecken. Die dort festgestellten, z.T. hohen Konzentrationen belegen, dass die Schadstoffe dort immobilisiert werden, so dass es zu einer signifikanten Akkumulation kommt. Zudem wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.5.2 des Fachbeitrags WRRL verwiesen. Dort wird die Aussage getroffen, dass es durch Straßenbauvorhaben in der Regel nicht zu Einträgen der in der Anlage 8 zur Oberflächengewässerverordnung genannten Stoffe (Schwermetalle, Pflanzenschutzmittel und organische Verbindungen aus der Chemieindustrie) komme. Gemäß einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) an drei Bundesautobahnen von etwa 70.000 Kfz/24 Std. weisen in den Straßenabflussproben viele der Metalle (z.B. Kupfer) Werte nahe an oder unter der Bestimmungsgrenze auf. Fast 90 % der Konzentrationswerte der Schwermetalle Cadmium und Zink liegen unterhalb oder im Bereich der Sickerwasserprüfwerte der Bodenschutzverordnung, bei den anderen Schwermetallen fast alle Werte (*Aljazazar/ Kocher*, Verkehrsbedingter Stoffeintrag in den Straßen-

seitenraum, Beitrag beim FGSV-Kolloquium „Straßenentwässerung“ am 26./27. April 2016 in Köln).

Wasserrechtliche Erlaubnis zur Einleitung von „Anlagen-Niederschlagswasser“ nur als widerrufliche Erlaubnis

Mit Blick auf die Wasserrahmenrichtlinie wird die Einleitung der Wassermengen aus den Autobahnanlagen über die Regenrückhaltebecken für problematisch gehalten. Vor diesem Hintergrund wird gefordert, in den Planfeststellungsbeschluss eine Bestimmung aufzunehmen, dass die wasserrechtliche Erlaubnis zur Einleitung von „Anlagen-Niederschlagswasser“ nur als widerrufliche Erlaubnis erteilt wird.

Jede Gewässerbenutzung, die in § 9 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) genannt wird, bedarf gemäß § 8 WHG einer Erlaubnis oder Bewilligung. Nach § 19 Abs. 1 WHG entscheidet die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung der Erlaubnis oder der Bewilligung, wenn für ein Vorhaben, mit dem die Benutzung eines Gewässers verbunden ist, ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird, im nach § 19 Abs. 3 WHG geforderten Einvernehmen mit der jeweils zuständigen Wasserbehörde. Dies ist hier der Fall, so dass eine Zuständigkeitskonzentration bei der Planfeststellungsbehörde des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein liegt. Das Landeswassergesetz Schleswig-Holstein enthält keine abweichenden Regelungen. Eine Entscheidungskonzentration geht damit aber nicht einher. Davon sieht § 19 Abs. 1 WHG ab, der gegenüber § 17 c FStrG i. V. m. § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG die speziellere Norm darstellt. Die erforderliche wasserrechtliche Entscheidung tritt daher neben die Planfeststellung.

Die Erlaubnis bzw. Bewilligung ist nach § 18 WHG widerruflich. Es bleibt der zuständigen Wasserbehörde nach § 19 Abs. 4 WHG unbenommen, den Widerruf einer erteilten Erlaubnis oder Bewilligung bei der Planfeststellungsbehörde zu beantragen, die dann darüber entscheidet. Weiterer Vorkehrungen, wie etwa der Aufnahme einer widerruflichen Erlaubnis in den Planfeststellungsbeschluss, bedarf es daher nicht.

Eintrag von Chemikalien und Schadstoffen ins Grundwasser beim Kiessee Bark über Luft- und Wasserpfad in Bau- und Betriebsphase sowie bei Unfällen

Es wurde eingewendet, dass infolge des Dammbauwerks über den Kiessee Bark zu erwarten sei, dass mit Schadstoffen belastetes Oberflächenwasser im Zusammenhang mit dem Bau und Betrieb der A 20 in das Grundwasser eingetragen wird. Zudem bestehe ein erhebliches Risiko für Schadstoffeinträge über den Luftpfad sowie bei möglichen Unfällen in der Bau- und Betriebsphase.

Die Auswirkungen auf den Kiessee und das Grundwasser bei Bark sind in dem Fachbeitrag WRRL unter 5.3.2.4 dargestellt. Danach ist eine Grundwassergefährdung infolge des Dammbauwerks im Kiessee ausgeschlossen (S. 102). Mögliche Einträge von Schadstoffen über den Luftpfad sind in Kapitel 4.5.1 bis 4.5.3 beschrieben. Für den bau- und betriebsbedingten Eintrag von Schadstoffen über den Wasserpfad gelten die entsprechenden Regelwerke und die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen, die in Kapitel 5.3.2.4 beschrieben sind. Im Bereich des Dammbauwerks ist eine 4,00 m hohe Schutzwand vorgesehen, so dass der betriebsbedingte Eintrag von Schadstoffen oder belastetem Oberflächenwasser in den Kiessee und somit das Grundwasser vermieden wird. Mit Schadstoffen belastetes Oberflächenwasser wird über das geschlossene Entwässerungssystem zu den Absetzbecken geführt. Während der Bauzeit ist der Einsatz wassergefährdender Hydrauliköle verboten. Des Weiteren sind die Verwendung von auswasch- oder auslaugbaren wassergefährdenden Materialien beim Bau des Straßendamms und die Einleitung von Abwasser in den Untergrund in diesem Bereich verboten. Hierzu wird auf die Auflage in Nummer 3 der Ziffer 2.1.2.9 dieses Beschlusses verwiesen. Es ist nicht ersichtlich, warum Unfälle während des Baus oder des Betriebs wahrscheinlich sind. Die Baufirmen haben sich während des Baus an entsprechende Sicherheitsvorschriften zu halten. Zusätzlich ist eine Umweltbaubegleitung vorgesehen. Zur Untergrundbefestigung des Straßendamms im Bereich des Kiessees sind die technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA-Richtlinien) für die „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen“ zu beachten. Somit kann sichergestellt werden, dass keine wassergefährdenden Stoffe ins Grund- und Oberflächenwasser des Kiessees gelangen. Die von der Unteren Wasserbehörde formulierten Anforderungen an die Beschaffenheit des einzubauenden Materials werden den bauausführenden Firmen vorgegeben. Es wird auf die Auflagen in den Nummern 1 und 2 der Ziffer 2.1.2.9 dieses Beschlusses verwiesen. Auf diese Weise wird der Grundwasserschutz gewährleistet.

Schädigung grundwasserabhängiger Landökosysteme und Feuchtgebiete (z. B. Moore) wurde nicht geprüft

Es wurde eingewendet, dass im Fachbeitrag WRRL entgegen den Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie nicht geprüft wurde, ob durch den Eingriff Schädigungen grundwasserabhängiger Landökosysteme/Feuchtgebiete, namentlich des Struvenhüttener und des Schmalfelder Moors, entstehen können.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Fachbeitrag WRRL wird in den Kap. 5.3.2.1 und 5.3.2.2 ermittelt und erläutert, dass es durch das Vorhaben weder zu erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den guten mengenmäßigen noch auf den chemischen Zustand der betroffenen Grundwasserkörper kommt. Somit ist eine Schädigung grundwasserabhängiger Landökosysteme / Feuchtgebiete durch das Vorhaben bereits denklogisch ausgeschlossen. Beurteilungsgrundlage für diese gutachterliche Einschätzung sind zum einen das vom Vorhabenträger erstellte Baugrundgutachten und die

vorgesehene Bauweise. So ist vorgesehen, dass die Autobahntrasse stets ausreichend Abstand zum Grundwasserleiter einhält, so dass keine Barriere für den Grundwasserabfluss entsteht. Zum anderen wird durch umfangreiche Vermeidungsmaßnahmen, wie zum Beispiel den Einbau eines Geotextils, sichergestellt, dass – auch in der Bauphase – keine Schädigungen des Grundwassers oder abhängiger Landökosysteme im Nahbereich der Trasse hervorgerufen werden. Dies gilt auch für die Bereiche, in denen die Autobahn in Dammlage errichtet wird. Hierzu hat der Vorhabenträger eine geotechnische Stellungnahme der Grundbauingenieure Steinfeld und Partner mit Datum vom 2. August 2016 vorgelegt, auf die der Fachbeitrag WRRL unter 5.3.2.1 Bezug nimmt. Danach ist infolge des Autobahndammes im vorliegenden Abschnitt der A 20 auch unter Berücksichtigung geplanter Bodenaustausch- und Überhöhungsmaßnahmen nicht mit Auswirkungen auf die Grundwasserverhältnisse im Umfeld der Autobahn zu rechnen. Insbesondere seien weder eine Veränderung der Grundwasserströmung, ein nennenswerter Aufstau von Grundwasser noch eine Beeinträchtigung des mengenmäßigen Zustands der betroffenen Grundwasserkörper „Stör – Geest und östl. Hügelland“ (EU Code DESH_EI08), „Südholstein“ (EU Code DESH_N8) und „Trave – Nordwest“ (EU Code DESH_ST15) zu erwarten. Baubedingt wird der Grundwasserstand nur kurzzeitig und in einem extrem geringen Umfang verändert, indem für die Anlage zu dichtender Absetzbecken temporär kleinräumige Grundwasserabsenkungen erforderlich sind (LBP, Kap. 6.5, S. 223). Ansonsten werden durch die weitgehende Dammlage der Trasse Grundwasserabsenkungen vermieden. Insoweit wird auf die Ausführungen unter Ziffer 1 verwiesen.

Auswirkungen auf die chemische Zusammensetzung des Grundwassers können nach Einschätzung des Fachbeitrag WRRL (Ziffer 5.3.2.2) lediglich lokal auftreten. So wird in den relativ kurzen Strecken (von etwa 700 m), in denen Vorbelastungsdämme geschüttet werden, im Zuge der Setzung der organischen Böden stärker eisenhaltiges Porenwasser austreten und sich mit dem Grundwasser vermischen. Diese räumlich und zeitlich eng begrenzte Wirkung führt aber weder zu einer nachteiligen Auswirkung auf den chemischen Zustand des Grundwasserkörpers noch auf grundwasserabhängige Landökosysteme.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Einschätzungen an.

Vorhabenbegriff zu eng gefasst; Sandentnahmen im Einzugsbereich der Schmalfelder Au, Bauflächen, Baustraßen und Bauverkehre nicht berücksichtigt worden; Bauverfahren steht nicht fest

Es wurde eingewendet, dass relevante Auswirkungen des Vorhabens auf Gewässer aufgrund eines zu eng gewählten Projektbegriffs im Fachbeitrag WRRL nicht berücksichtigt worden seien. Hierzu zählten der erhebliche Bodenbedarf für die Realisierung des Vorhabens, der voraussichtlich aus Sandentnahmen aus dem Einzugsbereich der Schmalfelder Au gedeckt werden würde. Auch seien die Auswirkungen der Anlage und des Betriebs von Bauflächen und Baustraßen sowie die Immissionen der Baustellenverkehre nicht berücksichtigt worden. Schließlich müsse hinsichtlich der baube-

dingten Auswirkungen eine worst-case-Betrachtung zugrunde gelegt werden, weil das genaue Bauverfahren noch nicht feststehe.

Die Einwendung ist zurückzuweisen. Es liegt in der Verantwortung der bauausführenden Unternehmen, wie sie den Bodenbedarf für die Realisierung des Vorhabens decken. Der Vorhabenträger macht diesbezüglich keine Vorgaben. Sandentnahmen sind im Rahmen des planfestgestellten Vorhabens nicht vorgesehen. Eine mögliche Sandentnahme durch bauausführende Unternehmen wäre daher nicht dem Vorhaben zuzurechnen und wurde folglich auch nicht im Fachbeitrag WRRL betrachtet.

Hingegen betrifft die Planung des Vorhabenträgers auch die baubedingte Flächeninanspruchnahme. Der Fachbeitrag WRRL legt dies zugrunde und berücksichtigt auch die Auswirkungen der Anlage und des Betriebs von Bauflächen und Baustraßen. Baustellenverkehre wurden nur insoweit außer Acht gelassen, als sie jenseits von herzustellenden Bauwerken auf dem klassifizierten Straßennetz stattfinden werden. Auch diese Vorgehensweise ist nicht zu beanstanden, weil die Zurechnung von Auswirkungen zum Vorhaben an dieser Stelle endet.

Die baubedingten Auswirkungen des Vorhabens hat der Vorhabenträger unter Zugrundelegung des Baugrundgutachtens und üblicher Bauverfahren betrachtet. Die Baugrundgutachten liefern für das Baufeld und die Maßnahmen eine hinreichend sichere Beurteilungsgrundlage, um die Auswirkungen auf die Oberflächenwasserkörper und die Grundwasserkörper ermitteln zu können. Insoweit wird auf die Ausführungen unter Ziffer 1 verwiesen. Die Wahl der Bauverfahren wird durch die Vorgaben im Planfeststellungsbeschluss, z. B. durch Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen im LBP, sowie durch die sonstigen von den Baufirmen einzuhaltenden Gesetze und Vorschriften eingegrenzt. Weitere Vorgaben zum Bauverfahren sind nicht erforderlich um Beeinträchtigungen auf die Wasserkörper auszuschließen.

In den Tabellen zu den Wirkfaktoren gekennzeichnetem Prüfbedarf wird nicht vollständig nachgekommen; als baubedingte Wirkfaktoren fehlen Gewässerumverlegung/Verrohrung, temporäre Grundwasserabsenkungen sowie Dammbau im Kiessee

Es wurde eingewendet, dass in den Tabellen 25 und 26 des Fachbeitrag zu WRRL die prinzipiell möglichen Auswirkungen durch eine Vielzahl von Kreuzen (Prüfbedarfe) gekennzeichnet worden seien, deren Sinnhaftigkeit sich nicht immer erschließen lässt. Bei den in den Tabellen 25 und 26 aufgeführten baubedingten Wirkfaktoren fehle die Gewässerumverlegung/Verrohrung, die Auswirkungen auf den Parameter *Verbindung zu Grundwasserkörpern* der Qualitätskomponente *Wasserhaushalt* haben könne. Auch temporäre Grundwasserabsenkungen könnten diesen Parameter beeinflussen, was ebenfalls nicht in den Tabellen gekennzeichnet sei. In der Tabelle 26 fehlten neben der Gewässerumverlegung auch der Dammbau im Kiessee als Wirkfaktor für das Grundwasser. Diese

Wirkfaktoren würden auch im Rahmen der Bewertung der Auswirkungen auf den Grundwasserzustand unter 5.3.2 (Fachbeitrag WRRL, S. 96 ff.) nicht genannt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Tab. 25 und 26 und ebenso die Tabs. 27 und 28 sowie 31 und 32 verfolgen ein allgemeines Prüfschema der potenziellen Auswirkungen auf die QK. In den Tabellen sind entsprechend alle potenziell möglichen Auswirkungen auf die QK dargestellt, die dann im Verlauf des Kapitels durch textliche Beschreibungen abgeschichtet werden, hinsichtlich ihrer Relevanz zur Prüfung. Damit verbleiben nur die Auswirkungen des Vorhabens, die sich nachteilig auf die QK, sowie auf den chemischen und mengenmäßigen Zustand auswirken könnten.

Die nicht explizit bei den baubedingten Wirkfaktoren erwähnten Gewässerverlegungen und Verrohrungen werden indirekt über die Wirkfaktoren „Flächeninanspruchnahme/ Sedimenteintrag“ und „Versickerung von Schad- und Betriebsstoffen“ oder „Eintrag in Oberflächengewässer“ mit betrachtet. In Tab. 25 sind für den Parameter „Verbindung zum Grundwasser“ der Qualitätskomponente (QK) Wasserhaushalt die möglichen potenziellen Auswirkungen aufgeführt. Da bautechnisch keine Grundwasserabsenkung für das Vorhaben vorgesehen ist (siehe Kap. 4.3.5 des Fachbeitrags WRRL) sind dementsprechend auch keine Auswirkungen auf die QK Wasserhaushalt und deren Parameter Verbindung zu Grundwasserkörpern gegeben. Da die Gewässer frühzeitig bzw. vorgezogen verlegt werden können, lassen sich selbst bei einem in der Einwendung befürchteten zeitlich begrenzten Austausch von Oberflächen- und Grundwasser in den verlegten Gräben nachteilige Auswirkungen – z. B. durch vom Einwender offenbar befürchtete betriebsbedingte Stoffeinträge – vermeiden.

Die Auswirkungen durch den Dammbau im Kiessee bei Bark können in der Tab. 26 den dort angegebenen Wirkfaktoren „Flächenbeanspruchung“ und „Bodenaufplast“ zugeordnet werden. Im Übrigen werden diese Auswirkungen in Kap. 5.3.2.4 des Fachbeitrags WRRL (S. 100 ff.) des Fachbeitrags ausführlich beschrieben und bewertet.

Bei anlagebedingten Wirkfaktoren (Tab. 27) hinsichtlich Gewässerumverlegung/Verrohrung auch Auswirkungen auf die QK Wasserhaushalt und allgemeine physikalisch-chemische QK zu prüfen; es fehlen Flächenversiegelung, Zerschneidung von Gewässerlebensräumen/ Barrierewirkung der BAB; in Tab. 28 fehlen Wirkfaktoren Gewässerumverlegung und BAB-Damm im Kiessee, bzgl. Flächenversiegelung fehlt Parameter Grundwasserströmung

Es wurde eingewendet, hinsichtlich des anlagebedingten Wirkfaktors Gewässerumverlegung/ Verrohrung wären auch die Auswirkungen auf die QK Wasserhaushalt und allgemeine physikalisch-chemische QK zu prüfen, entsprechende Kreuze fehlten aber in Tab. 27 des Fachbeitrags zur WRRL. Als weitere relevante Wirkfaktoren fehlten in Tab. 27 die Flächenversiegelung und die Zerschneidung von Gewässerlebensräumen/Barrierewirkung der BAB. In Tab. 28 sei beim Wirkfaktor Flächenversiegelung der Parameter Grundwasserströmung zu ergänzen. Zudem fehlten auch hier

sowie bei der späteren Bewertung die Wirkfaktoren Gewässerumverlegung und BAB-Damm im Kiessee.

Der Einwendung ist zuzugestehen, dass in Hinblick auf die hydromorphologischen QK die Parameter Abfluss und Abflussdynamik und Durchgängigkeit in der Tabelle theoretisch ergänzt werden könnten. Dies würde jedoch zu keinem anderen Ergebnis führen, da bereits in Kap. 5 diese QK betrachtet und erläutert (vgl. S. 86) wurden. Auswirkungen auf die allgemeinen physikalisch-chemischen QK sind nicht erkennbar. Flächenversiegelung, Zerschneidung und Barrierewirkung werden unter „Bau- und anlagebedingte Überbauung / Querung / Gewässerverlegung / Verrohrung“ in Kap. 5.3.1.1 betrachtet. Klarstellend könnte die Kopfzeile in der Tab. 27 entsprechend um diese Wirkfaktoren ergänzt werden, aber auch hier würde diese Ergänzung zu keinem anderen Ergebnis führen. Daher hält der Vorhabenträger die o. g. Ergänzungen nicht für erforderlich. Dieser Einschätzung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Hinsichtlich des vermissten Parameters *Grundwasserströmung* in Tab. 28 ist zu erwidern, dass die Strömungsrichtung gemäß Anhang V, Ziff. 2.1.2 WRRL eine Rolle spielt bei der Einstufung eines guten mengenmäßigen Zustands des Grundwassers hinsichtlich der Komponente „Grundwasserspiegel“. Insofern kann die Strömungsrichtung also unter der Komponente „Grundwasserspiegel“ subsumiert werden. Aus den Gewässerumverlegungen ergeben sich keine Auswirkungen auf den mengenmäßigen oder chemischen Zustand des Grundwassers. Der BAB-Damm im Kiessee bei Bark wird in Kap. 5.3.2.4 hinsichtlich seiner Auswirkungen auf das GW geprüft.

Aussagen zur Versiegelung ("besondere Bedeutung") zu unspezifisch

Es wurde bemängelt, dass die im Textabschnitt zu 4.4.2 des Fachbeitrags WRRL betonte „besondere Bedeutung“ der Versiegelung und Überbauung nicht näher erläutert werde.

Hierauf ist zu erwidern, dass in dem von dem Einwender benannten Kapitel die grundsätzlichen potenziellen Auswirkungen thematisiert werden, die dann in Kap. 5 weiter ausdifferenziert sind. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Als betriebsbedingte Wirkfaktoren fehlen in Tab 31 die Einleitung von Straßenoberflächenwasser (aus RRB) sowie Grundwassereinleitung aus den Ringdrainagen um die Beckenanlagen; in Tab. 32 fehlen Versickerung von Straßenoberflächenwasser aus RRB in das Grundwasser, betriebsbedingte Schadstoffimmissionen über den Wirkungspfad Boden-Wasser, Grundwasserabsenkung durch die Ringdrainagen; Grundwasserströmung fehlt als Parameter

Es wurde eingewendet, in Tab. 31 des Fachbeitrags zur WRRL würden als betriebsbedingte Wirkfaktoren bzgl. der Oberflächenwasserkörper die Einleitung von Straßenoberflächenwasser (aus den

RRB) sowie die Grundwassereinleitung aus den Ringdrainagen um die Beckenanlagen, die bei der Reinigung der Absetzbecken auftreten, fehlen. In Tab. 32 sowie bei der Auswirkungsbewertung im Kapitel 5.3 fehlten als Wirkfaktoren die Versickerung von Straßenoberflächenwasser aus den Regenrückhaltebecken (RRB) in das Grundwasser, betriebsbedingte Schadstoffimmissionen über den Wirkungspfad Boden-Wasser, sowie die Grundwasserabsenkung durch die Ringdrainagen. Zudem fehle in der Tabelle die Grundwasserströmung als Parameter. Hinsichtlich des Faktors der Versickerung in den Grundwasserkörper sei es aus fachlicher Hinsicht angemessen, über die drei verschiedenen RRB-Typen (Teil A) und die Überschwemmungspolder (Teil B) je gesonderte Wirkfaktoren zu formulieren.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die RRB haben in der Betriebsphase keine negativen Auswirkungen auf den Grundwasserkörper. Der größere Teil des Straßenwassers wird in die Vorfluter abgeführt. Der Teil des Straßenwassers, der versickert, wurde vorher im Absetzbecken gereinigt und erhält eine zusätzliche Reinigung während der Bodenpassage. Die Reinigung der Absetzbecken erfolgt nach Prüfung der Höhe der Schlammpackung durch die jeweils zuständige Meisterei nach Bedarf. Die Erfahrung zeigt, dass die Reinigung höchstens einmal im Jahr, in der Regel jedoch erst in größeren Zeiträumen notwendig ist. Dieser punktuelle und sehr kurzzeitige Einsatz hat nach Auffassung des Vorhabenträgers keine negativen Auswirkungen auf den Grundwasserkörper. Dieser Auffassung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Die von dem Einwender genannten Wirkfaktoren mussten daher nicht in Tab. 31 aufgenommen werden.

Auch die vom Einwender benannten zusätzlichen Grundwasser-Wirkfaktoren mussten nicht in Tab. 32 aufgenommen werden. Der Durchmischung von dem durch die Versickerung gereinigten Oberflächenwasser und dem Grundwasser stehen keine Bedenken entgegen, da das Oberflächenwasser nach den Vorgaben der RiStWag vorgereinigt wird und somit als unbedenklich eingestuft werden kann. Der Sickerraum bis zum Grundwasser kann daher kleiner als 1 m ausfallen. Zudem führt die Passage durch die belebte Bodenzone zu einer weiteren Reinigung und Rückhaltung partikulärer Stoffe. Damit steht das gereinigte Straßenoberflächenwasser durch die teilweise Versickerung an Ort und Stelle der Grundwasserneubildung zur Verfügung. Die betriebsbedingten Schadstoffimmissionen über den Wirkungspfad Boden-Wasser werden in der Tabelle 32 über die Vorhabenswirkung „Einträge von Luftschadstoffen und (Fein)Stäuben“ abgebildet. Es sind auch keine Auswirkungen auf den Grundwasserspiegel oder auf die Grundwasserströmung des Grundwasserkörpers zu erwarten. Im Übrigen wird auf die vorherigen Ausführungen verwiesen.

Umweltbaubegleitung/ Monitoringkonzepte für die Bauphase fehlen

Es wurde eingewendet, dass Monitoringkonzepte für die Bauphase als Ergänzung zur Umweltbaubegleitung (UBB) fehlen würden. Diese seien z. B. für die Überwachung der Wasserqualität von be-

sonders betroffenen Oberflächengewässern, des Kiessees und des Grundwassers im Nahbereich der Trasse, des BAB-Kreuzes und der RRB erforderlich.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Rahmenbedingungen für die UBB während der Bauzeit sind im Maßnahmenblatt 0.9 und im Kapitel 7.4 des LBP 2016 festgehalten. Ein Monitoringkonzept für die UBB ist nicht notwendig, weil, wie im Fachbeitrag WRRL festgestellt, keine Verschlechterung von Qualitätskomponenten von Wasserkörpern zu erwarten ist. Es handelt sich bei der Baumaßnahme um ein reguläres Straßenbauvorhaben ohne besonderes gewässerspezifisches Gefährdungspotenzial. Insofern sind übersteigerte Anforderungen an die UBB aus Verhältnismäßigkeitsgründen abzulehnen.

Verschlechterungsverbot/ Auswirkungen auf Qualitätskomponenten

Ausnahmeprüfung wegen Verletzung der Ziele der WRRL erforderlich

Mehrere Einwender behaupten, dass die Ziele der WRRL mit Blick auf die im Trassenbereich liegende Schmalfelder Au und Ohlau verletzt würden. Der Vorhabenträger beziehe sich darauf, dass das Verschlechterungsverbot nicht generell oder absolut gelten müsse, versäume es aber, die Abwägung dazu tiefergehend zu begründen. Eine Abweichung von den europarechtlichen Vorgaben sei nur ausnahmsweise für den Fall zulässig, wenn Interessen mit besonderem Gewicht vorliegen und das Vorhaben, das zu einer nachteiligen Veränderung des Gewässerzustandes führt, einer Alternativprüfung unterzogen werde. Ein solcher Vergleich fehle.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Der Fachbeitrag WRRL kommt zu der Gesamteinschätzung, dass durch das Vorhaben die Bewirtschaftungsziele der WRRL (§§ 27 und 47 WHG) nicht gefährdet werden. Demnach kann eine Verschlechterung des Zustands der Oberflächengewässer und des Grundwassers mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden. Die Prüfung der Voraussetzungen einer Ausnahme nach § 31 WHG war nicht erforderlich.

Methodik der Bewertung unzulänglich beschrieben

Es wurde eingewendet, die Methodik der Bewertung möglicher Auswirkungen des Vorhabens sei im Fachbeitrag WRRL unzulänglich beschrieben worden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Fachbeitrag WRRL für den vorliegenden Abschnitt der A 20 sind Erläuterungen zur Methodik der Bewertung von potenziellen Auswirkungen auf Gewässer unter Kap. 5.2 ergänzt worden. Der ergänzte Fachbeitrag WRRL wurde im Rahmen des 3. Planänderungsverfahrens erneut öffentlich ausgelegt.

Hinsichtlich der Methodik zur Bewertung von Auswirkungen eines Vorhabens auf die einzelnen Qualitätskomponenten der betroffenen Gewässer besteht nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts im Übrigen ein planerischer Spielraum. Eine anerkannte Standardmethode für die

Beantwortung der Frage, ob es vorhabenbedingt zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Zustandes bzw. Potentials von Qualitätskomponenten eines Oberflächen- oder Grundwasserkörpers kommt, gibt es noch nicht, sodass den Behörden bei der Entwicklung eigener Methoden ein erweiterter Spielraum zukommt (BVerwG, Beschluss vom 2. Oktober 2014 - 7 A 14.12, juris, Rn. 6; Urt. v. 28.04.2016 – 9 A 9.15, Rn. 30); Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, juris, Rn. 112).

Auswirkungsbewertung vernachlässigt mehrere Projektwirkungen und fügt andere hinzu; Prüfung folgt nicht Systematik der Tabellen in Kap. 4.3 – 4.5 und ist unvollständig; Prüfung erfolgt nicht bzgl. sämtlicher QK bzw. Parameter; Wirkbeziehungen nicht umfassend analysiert und bewiesen; keine Prüfung für jeden einzelnen Gewässerkörper und jede QK

Es wurde eingewendet, die Bewertung der Auswirkungen in Kap. 5 des Fachbeitrags zur WRRL folge nicht der Systematik der sechs Tabellen in Kap. 4.3 - 4.5, vernachlässige dabei mehrere relevante Projektwirkungen, füge neue hinzu und vermische bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkfaktoren. Ob *ernstliche Wirkbeziehungen* zu Schutzgütern bestünden, werde nicht umfassend analysiert und bewiesen. Die Prüfung werde zudem nicht für jeden einzelnen Gewässerkörper und nicht bezogen auf jede QK, sondern nur bzgl. einzelner QK-Gruppen durchgeführt. Es fehlte eine Bewertung in Bezug auf die QK bzw. Parameter Artenzusammensetzung und Abundanz der Makrophyten und Phytobenthos sowie der benthischen wirbellosen Fauna, Wasserhaushalt - Verbindung zu GW-Körpern, Versauerungszustand, Temperaturverhältnisse, Sauerstoffgehalt und Nährstoffverhältnisse.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Prüfung erfolgt wirkfaktorenbezogen mit Darstellung von Auswirkungen auf die jeweils relevanten OWK und QK. Die sechs Tabellen in Kap. 4.3 - 4.5 enthalten zunächst eine Sammlung sämtlicher Wirkfaktoren des Projekts und deren potenzieller Auswirkungen auf die Qualitätskomponenten (QK) der vom Vorhaben potenziell betroffenen Oberflächenwasserkörper (OWK). Bei der Darstellung der Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Qualitätskomponenten (QK) in Kapitel 5.3 werden dann nur noch diejenigen Wirkfaktoren näher behandelt und bewertet, die nicht von vornherein auszuschließen sind, weil ihre Wirkintensität nicht ausreichend ist, um Auswirkungen auf einzelne QK hervorzurufen. Auch werden potenzielle Auswirkungen des Vorhabens in Kapitel 5 nicht mehr aufgeführt, die es infolge vorgesehener Vermeidungsmaßnahmen nicht mehr gibt. Dies entspricht einem iterativen und effektiven methodischen Vorgehen, da nur die Schutzgüter und QK in der Auswirkungsbewertung zu betrachten sind, zu denen ernstliche Wirkbeziehungen bestehen (OVG Lüneburg, Urt. v. 22.04.2016 – 7 KS 27/15, juris, Rn. 455). Der Untersuchung liegt die Annahme zugrunde, dass bereits jede messbare bzw. nachweisbare nachteilige Veränderung – unabhängig von der Einordnung der Qualitätskomponenten sowie davon, ob die Veränderung zur Abstufung einer Qualitätskomponente führt – dem Verschlechterungsverbot unterfällt. Der Fachbeitrag WRRL legt damit den vom Bundesverwaltungsgericht anerkannten Prüfungsmaßstab zugrunde (vgl. BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, juris, Rn. 109).

Die der Untersuchung zugrunde gelegten Wirkfaktoren orientieren sich an den Wirkfaktoren des LBP. Deshalb wird in Kapitel 5 zusätzlich die Zerschneidung von Gewässerlebensräumen/Barrierewirkung im Zusammenhang mit der Gewässerverlegung betrachtet. Der Wirkfaktor des Bodenaustausches wird in Kap. 5.3.1.1 unter dem Anstrich „bau- und betriebsbedingte Schadstoff- und Nährstoffeinträge (Schad- und Betriebsstoffe, Stäube, Stoffe aus Bodenaustausch)“ beschrieben.

Es werden nur die OWK aufgeführt, die durch die Wirkungen des Vorhabens betroffen sind. Sofern ein OWK beispielsweise von Überbauung/Querung nicht betroffen ist, wäre es sinnlos, diesen OWK im Hinblick auf diesen Wirkfaktor näher zu untersuchen.

Sofern ein Wirkfaktor generell keine Auswirkungen auf einzelne Parameter, QK oder QK-Gruppen hat, wurde auf eine nähere Betrachtung der betreffenden QK bzw. QK-Gruppen und ebenso auf eine wasserkörperspezifische Differenzierung verzichtet. Die von den Einwendern vermisse Auseinandersetzung mit einzelnen Parametern wurden der jeweiligen QK entsprechend zusammengefasst in Kapitel 5 des Fachbeitrags zur WRRL mitgeprüft. So kann aus den Darstellungen im Kapitel 5.3.1.1 des Fachbeitrags zur WRRL umfassend und transparent nachvollzogen werden, dass es in Bezug auf die biologischen QK durch die Maßnahmen und den Betrieb nicht zu nachteiligen Auswirkungen kommt. Hinsichtlich der Bodenaufplastbereiche ergeben sich keine nachteiligen Auswirkungen auf das Grundwasser, weshalb dieser Punkt bereits in Kap. 4.3.2 abgehandelt ist. Auch diese Vorgehensweise ist methodisch nicht zu beanstanden. Die Analyse des Bestehens ernstlicher Wirkbeziehungen erfolgt verbal-argumentativ und lässt keine Defizite erkennen. In Kapitel 5 wurden somit zu Recht nicht *sämtliche* OWK und QK untersucht.

Auswirkungen auf die einzelnen QK ohne umfassende Bestandserhebung nicht zu bewerten

Es wurde eingewendet, dass offen bleibe, wie ohne umfassende Bestandserhebung eine Bewertung erfolgen kann, dass keine potenziellen nachteiligen Auswirkungen auf die einzelnen QK zu besorgen seien.

Hierauf ist zu erwidern, dass sich das Erfordernis einer umfassenden Bestandserhebung hinsichtlich der einzelnen Qualitätskomponenten im Sinne des Anhangs V der WRRL als bloßer Selbstzweck erweise, wenn mangels ernstlicher Wirkbeziehungen des Vorhabens keine potenziellen negativen Auswirkungen auf die einzelnen Qualitätskomponenten drohen. Bestehen keine Wirkbeziehungen, mangelt es bereits an der erforderlichen Kausalität um potenzielle nachteilige Auswirkungen auf einzelne QK einem konkreten Vorhaben zuzuordnen. Eine vollständige Beprobung aller Qualitätskomponenten unabhängig vom konkreten Einzelfall kann daher nicht verlangt werden (OVG Lüneburg, Urt. v. 22.04.2016 – 7 KS 27/15, juris, Rn. 455). Der von der Untersuchung verfolgte auswirkungsbezogene Ansatz geht davon aus, dass bereits jede messbare bzw. nachweisbare nachteilige Veränderung – unabhängig von der Einordnung der Qualitätskomponenten sowie davon, ob die Veränderung zur Abstufung einer Qualitätskomponente führt – dem Verschlechterungsverbot

unterfällt. Der Fachbeitrag WRRL legt damit den vom Bundesverwaltungsgericht anerkannten Prüfungsmaßstab zugrunde (vgl. BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, juris, Rn. 109). Auf die vorstehenden Ausführungen wird verwiesen.

Wassertechnische Unterlagen und vorliegende Erhebungen zu ökologischen QK und zum chemischen Zustand unvollständig ausgewertet

Es wurde eingewendet, die wassertechnischen Unterlagen und vorliegenden Erhebungen zu den ökologischen QK und zum chemischen Zustand seien unvollständig ausgewertet oder nicht genutzt worden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger hat erwidert, dass sowohl die wassertechnischen Unterlagen, als auch die Erhebungen zu den ökologischen QK und des chemischen Zustandes umfassend und vollständig ausgewertet worden seien. Die Planfeststellungsbehörde kann ebenfalls keine Defizite bei der Auswertung oder Nutzung vorhandener Unterlagen und Erhebungen erkennen und schließt sich daher dieser Einschätzung des Vorhabenträgers an.

Nachweis für Unerheblichkeit der Schad- und Nährstoffeinträge für Gewässerflora und -fauna fehlt

Es wurde eingewendet, dass ein Nachweis dafür fehle, dass hinsichtlich der vorhabenbedingten Schad- und Nährstoffeinträge keine Eintragsmengen zu erwarten seien, die die Zusammensetzung und Abundanz der vorhandenen Gewässerflora, Fischfauna und Wirbellosenfauna nachteilig beeinflussen könnten (Ziffer, 5.3.1.1, S. 88 des Fachbeitrags zur WRRL).

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Fachbeitrag WRRL wird nachvollziehbar dargelegt, dass es aufgrund der in der Vorhabensbeschreibung und im LBP vorgesehenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen nicht zum Sauerstoffmangel sowie zu erheblichen Schad- und Nährstoffeinträgen in Gewässer kommt. Dieser gutachterlichen Bewertung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Das planfestgestellte Vorhaben weist weder hinsichtlich der von ihm verursachten Auswirkungen noch hinsichtlich der hiervon potentiell betroffenen Gewässer Besonderheiten auf, die über den Normalfall fernstraßenrechtlicher Planfeststellungen hinausgehen. Zur Bewältigung der wasserrechtlichen Probleme konnte die Beklagte auf Lösungen zurückgreifen, die langjährig erprobt sind und in den einschlägigen Regelwerken - u.a. in den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-Ew) der Forschungsgesellschaft für Straßenbau und Verkehrswesen (Köln 2005) - ihren Niederschlag gefunden haben. Deren Vorgaben werden eingehalten, teilweise sogar übertroffen. Danach steht, im Einklang mit der jüngsten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, juris, Rn. 114), fest, dass es vorhabenbedingt nicht zu einer Verschlechterung einer Qualitätskomponente kommt.

Durchgängigkeit der nach der WRRL berichtspflichtigen Fließgewässer für alle Fließgewässerlebewesen wird verschlechtert

Es wurde eingewendet, Durchgängigkeit der nach der WRRL berichtspflichtigen Fließgewässer werde für alle Fließgewässerlebewesen verschlechtert.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Durchgängigkeit der Oberflächengewässer wird als hydromorphologische Qualitätskomponente im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie betrachtet. Der Fachbeitrag WRRL kommt unter 5.3.1.2 (S. 93) zu dem Ergebnis, dass die hydromorphologischen Komponenten der betrachteten Fließgewässer durch das Vorhaben nicht verschlechtert werden. Auch durch die Querung der größeren Gewässer mit Brückenbauwerken, die vorgesehenen naturnahen Verlegungen der Schmalfelder Au, Mühlenau und Buerwischbek sowie die im Maßnahmenkonzept enthaltenen Extensivierungen der Niederungsbereiche ist sichergestellt, dass die Durchgängigkeit der Fließgewässer für Fließgewässerorganismen aller Größe bis hin zum Fischotter erhalten bleibt. An mehreren Gewässern tritt durch die genannten Maßnahmen eine Verbesserung im Sinne der Bewirtschaftungsziele nach § 27 WHG ein.

Überbauung und Verrohrung von Gräben und Gewässerverlegungen verschlechtern hydromorphologische Qualitätskomponente; Dauer der Entwicklungszeit der Ersatzgräben und verlegten Gewässer nicht angegeben; Neuherstellung von Gräben führt zu intensiverem Wasseraustausch zwischen GWK und OWK als bisher

Es wurde eingewendet, die Überbauung und Verrohrung von Gräben und Gewässerverlegungen, auch soweit sie nur temporär wirken, verschlechterten möglicherweise die hydromorphologische Qualitätskomponente. Die Länge der Entwicklungszeit von Ersatzgräben sei nicht angegeben worden, betrage aber wahrscheinlich mehrere oder auch viele Jahre. Durch die Neuherstellung von Gräben entstünden zudem auf mehreren Kilometern neue Verbindungen zum GWK und zu Moorarealen, die über längere Zeit zu einem intensiveren Wasseraustausch zwischen GWK und OWK in beiden Richtungen führten als im bisherigen Zustand der teilweise selbstgedichteten Gräben.

Die Entwässerungsgräben sind Teil des Gewässersystems Schmalfelder Au und dienen mit Hilfe von Drainagen überwiegend der Entwässerung landwirtschaftlicher Flächen (vgl. Fachbeitrag WRRL, S. 19). Es handelt sich um von Menschen geschaffene und regelmäßig instandgesetzte Gewässer. Sie werden durch die Wasser- und Bodenverbände regelmäßig und intensiv unterhalten. Dadurch entstehen immer wieder vergleichbare Situationen wie die einer Neuanlage von Gräben. Als nicht berichtspflichtige Gewässer werden die Entwässerungsgräben entsprechend den vom OVG Lüneburg zur Ortsumgehung Celle und vom Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung zum niedersächsischen Abschnitt der Elbtunnelquerung der A 20 aufgestellten Maßstäben nur insoweit betrachtet, als aufgrund der Auswirkungen des Vorhabens mit einer Verschlechterung des jeweiligen Hauptgewässers, in das der Entwässerungsgraben einmündet, gerechnet werden muss (OVG Lüneburg, Urt. v. 22.04.2016 – 7 KS 27/15, juris, Rn. 462; BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, juris, Rn. 105 f.). Dies ist nicht der Fall: Nach den Bewertungen des Fachbeitrags zur WRRL (S. 92) werden die hydromorphologischen Komponenten der berichtspflichtigen Fließgewässer durch das Vorhaben nicht verschlechtert. Die Durchgängigkeit des Grabensystems und der

Fließgewässer bleibt durch ausreichend groß dimensionierte Bauwerke und Durchlässe erhalten. Für die Gräben wird der vorhandene Querschnitt i. d. R. vergrößert (Fachbeitrag WRRL, 5.3.1.2, S. 86). Bei der Verlegung von Gräben werden zunächst die neuen Grabenabschnitte hergestellt und diese dann mit dem verbleibenden Grabenbestand verbunden. Bei der Neuanlage der Ersatzgräben und der Gewässerverlegung werden die morphologischen Komponenten nach einer entsprechenden Entwicklungsdauer denen der vorhandenen Gewässer/Gräben entsprechen. Nach Beendigung der Bauarbeiten werden die temporär in Anspruch genommenen Gräben und Fließgewässer wieder hergestellt und, wie an der Schmalfelder Au und der Mühlenau, zum Teil naturnah gestaltet. An mehreren Stellen tritt somit aufgrund naturnaher Neugestaltung und der Extensivierung angrenzender Flächen eine Verbesserung gegenüber der aktuellen Situation ein (Fachbeitrag WRRL, 5.3.1.2, S. 92). Bei jeder naturnahen Gewässergestaltung braucht es einen gewissen Zeitraum zur Wiederbesiedlung, ohne dass dies als Verschlechterung gewertet werden müsste.

Der theoretische Eintrag von Nährstoffen ins Grundwasser oder umgekehrt vom Grundwasser in die Gräben infolge der Neuanlage von Gräben ist wegen der Filterwirkung des Bodens vernachlässigbar. Im jetzigen Zustand und durch die Neuanlage von Gräben durch den Vorhabenträger werden die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen weiterhin entwässert einschließlich aller Nährstoffeinträge über die Drainagen in die Gräben und von dort in die Oberflächenwasserkörper und der temporären Möglichkeit des Versickerns von Oberflächenwasser ins Grundwasser. Wesentlich in diesem Zusammenhang ist die Reduzierung der Gesamtbelastung des OWK durch den vorhabenbedingten Entzug von ca. 514 ha Fläche aus der landwirtschaftlichen Intensivnutzung. Zusätzlich werden Uferrandstreifen angelegt, die zum Nährstoffaustrag führen. Daher ist aufgrund der durch das Vorhaben bedingten Maßnahmen von einer Reduzierung der Nährstoffbelastung der Oberflächenwasserkörper auszugehen.

Bewertung der QK Wasserhaushalt fehlt bzw. ist nicht nachvollziehbar; Untersuchungen zur Wasserbilanz erforderlich

Es wurde eingewendet, dass im Fachbeitrag WRRL auf die QK Wasserhaushalt, insbesondere den Parameter Abfluss und Abflussdynamik, unzulänglich eingegangen worden sei; hierzu hätten Wasserhaushaltsbetrachtungen bzw. Untersuchungen zur Veränderung der Wasserbilanz des Eingriffsbereichs der A 20 angestellt werden müssen. Die behauptete Nicht-Verschlechterung der Abflussdynamik in den Gräben, in die aus den RRB eingeleitet wird, sei nicht nachvollziehbar.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Durchgängigkeit der betroffenen Fließgewässer wird aufgrund ausreichend groß dimensionierter Bauwerke und Durchlässe durch das Vorhaben nicht verschlechtert (vgl. Fachbeitrag WRRL, 5.3.1.2, S. 86 f. und S. 92). Dies lässt den Rückschluss zu, dass auch der Wasserhaushalt, der Abfluss und die Abflussdynamik des Gewässersystems nicht verschlechtert werden. Die Rechtsprechung des OVG Lüneburg stellt klar, dass ergänzende Erhebungen und Fachgutachten nicht erforderlich sind, sofern aus einer Beurteilung der potenziellen Auswirkungen erkennbar ist, dass vorhabenbedingt nicht mit nachteiligen Auswirkungen zu rechnen ist,

da solche Erhebungen dann reiner Selbstzweck wären (OVG Lüneburg, Urt. v. 22.04.2016 – 7 KS 27/15, juris, Rn. 455).

Als nicht berichtspflichtige Gewässer werden die Entwässerungsgräben entsprechend den vom OVG Lüneburg zur Ortsumgehung Celle und vom Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung zum niedersächsischen Abschnitt der Elbtunnelquerung der A 20 aufgestellten Maßstäben nur insoweit betrachtet, als aufgrund der Auswirkungen des Vorhabens mit einer Verschlechterung des jeweiligen Hauptgewässers, in das der Entwässerungsgraben einmündet, gerechnet werden muss (OVG Lüneburg, Urt. v. 22.04.2016 – 7 KS 27/15, juris, Rn. 462; BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, juris, Rn. 105 f.). Dies ist jedoch nicht der Fall: Es ist nicht zu erwarten, dass die Einleitung von Regenwasser aus den RRB in die Entwässerungsgräben nachteilige Auswirkungen auf die Abflussdynamik der berichtspflichtigen Hauptgewässer hat. Die Ableitung des Straßenoberflächenwassers aus den Rückhalteräumen erfolgt gedrosselt, so dass auch bei Starkregenereignissen keine stoßweise Einleitung in die Vorfluter erfolgt. Die Einleitmengen wurden auf den landwirtschaftlichen Abfluss begrenzt. Dieser wurde mit 1,3 l/s/ha angenommen. Dies bedeutet, je 1 ha überbaute, undurchlässige Fläche wird eine Einleitmenge von 1,3 l je Sekunde zugeordnet. Für die kleineren Gräben existieren weder Messstellen noch liegen Abflusswerte vor. Aus diesem Grund wurde das Merkblatt des Landesamtes Natur und Umwelt des Landes Schleswig-Holstein M-2 angewandt.

Verlegung und Verrohrung von Gräben hat nachteilige Auswirkungen auf allgemeine physikalisch-chemische Qualitätskomponenten

Kritisiert wurde die Bewertung im Fachbeitrag WRRL (5.3.1.3, S. 93), dass die Verlegung und Verrohrung von Gräben nicht zu nachteiligen Auswirkungen in Bezug auf allgemeine physikalisch-chemische Qualitätskomponenten (APC) in den Gräben und im Hauptgewässer Schmalfelder Au führe. Die angebliche sehr geringe Bedeutung hinsichtlich der biologischen QK der zu verlegenden oder verrohrenden Gräben werde nicht belegt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Auswirkungen durch Gewässerverlegungen, Verrohrungen und bau- und betriebsbedingte Schadstoffeinträge werden für die betroffenen Gräben angemessen und hinlänglich beschrieben und bewertet. Die Entwässerungsgräben sind Teil des Gewässersystems Schmalfelder Au und dienen überwiegend der Entwässerung landwirtschaftlicher Flächen (vgl. Fachbeitrag WRRL, Kapitel 2.3, S. 19). Als nicht berichtspflichtige Gewässer werden die Entwässerungsgräben entsprechend den vom OVG Lüneburg zur Ortsumgehung Celle und vom Bundesverwaltungsgericht aufgestellten Maßstäben nur insoweit betrachtet, als aufgrund der Auswirkungen des Vorhabens mit einer Verschlechterung des jeweiligen Hauptgewässers, in das der Entwässerungsgraben einmündet, gerechnet werden muss (OVG Lüneburg, Urt. v. 22.04.2016 – 7 KS 27/15, juris, Rn. 462; BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, juris, Rn. 105 f.). Insofern kommt es auf die Bedeutung der biologischen QK in den einzelnen Gräben nicht maßgeblich an. Eine Verschlechterung der QK des Hauptgewässers ist nicht zu befürchten, wie im Fachbeitrag WRRL dargestellt wird. Ein Wasseraustausch zwischen Grundwasser und dem Oberflächenwasser

der neu angelegten Gräben würde allenfalls temporär stattfinden, bis sich die Gräben selbst abgedichtet haben. Dies wäre angesichts der Größe des Grundwasserkörpers irrelevant. Zu nachteiligen Auswirkungen auf die Schmalfelder Au durch vorhabenbedingte Stickstoff- und Phosphateinträge wird es nicht kommen. Im Zusammenhang mit der Umnutzung bisher intensiv landwirtschaftlich genutzter Flächen in Flächen für Verkehrsanlagen und nicht mehr landwirtschaftlich genutzte Nebenflächen wird sich vielmehr die Stickstoff- und Phosphatbilanz in Böden und Gewässern verbessern. Dieser fachgutachterlichen Einschätzung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Tausalzeinträge führen zu Verschlechterung des Gewässerzustands; Auswirkungen auf biologische QK nicht untersucht bzw. falsch bewertet worden; verminderte Fortpflanzungsrate von Stör, Neunauge, Rapfen und Aal; keine Verbesserung des Wassers zu Trinkwasserqualität; Grundbelastung zu niedrig angenommen; kumulative Wirkungen von Tausalzeinleitungen, Stickoxid-Emissionen und Stickstoffeinleitungen nicht betrachtet

Es wurde eingewendet, die durch Straßenabwässer der A 20 eingetragenen Tausalze würden den Zustand von Oberflächenwasserkörpern (OWK) sowie des Grundwassers verschlechtern. Dies sei unzulässig, weil sich die Gewässer bereits in einem schlechten chemischen Zustand befänden. Die Auswirkungen auf biologische Qualitätskomponenten (QK), wie bspw. auf Fischgemeinschaften, seien nicht untersucht und daher falsch bewertet worden. Der Tausalzeintrag erreiche zur Laichzeit von Stör, Neunauge, Rapfen und Aal im Frühjahr kritische Werte, die zu einer verminderten oder sogar verhinderten Fortpflanzungsrate der Tiere führe; auch verhindere er eine Verbesserung des Wassers zu Trinkwasserqualität. Hinsichtlich einiger Gewässer im Einzugsgebiet der Bramau sei die Grundbelastung zu niedrig angenommen worden. Zudem seien kumulative Effekte von Tausalzungen und Stickoxid-Emissionen aus dem Verkehr nicht berücksichtigt worden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Der Fachbeitrag WRRL hat sich ausführlich mit den Auswirkungen des betriebsbedingten Salzeintrages auf die Gewässerqualität auseinandergesetzt (vgl. Ziff. 4.5, 4.5.2, 5.3.1.1, 5.3.1.3). Dem betriebsbedingten Chlorideintrag wird unter 5.3.1.1 hinsichtlich seiner Auswirkungen auf die biologischen QK (S. 90) und hinsichtlich der chemischen und allgemein physikalisch-chemischen QK (S. 94) jeweils ein eigener Abschnitt gewidmet.

Die novellierte Oberflächengewässerverordnung legt in Anlage 7 einen Orientierungswert von 200 mg/l im Jahresdurchschnitt für den guten Gewässerzustand fest. Zur Bewertung der Chlorideinträge in die Fließgewässer hat der Fachbeitrag WRRL vorsorglich den Orientierungswert für den sehr guten ökologischen Zustand und das höchste ökologische Potenzial von 50 mg Cl/l zugrunde gelegt (Ziff. 1.1.2 der Anlage 7 Oberflächengewässerverordnung). Sofern diese Konzentration nicht überschritten wird, können Beeinträchtigungen der Fließgewässer und ihrer Lebensgemeinschaften ausgeschlossen werden. Im Hinblick auf die allgemeine physikalisch-chemische Komponente nach § 5 Abs. 4 i. V. m. Anlage 7 Oberflächengewässerverordnung ist festzustellen, dass trotz einer Erhöhung der Salzeinträge die Kenngröße für einen sehr guten ökologischen Zustand und das höchste ökologische Potenzial von 50 mg/l noch weit unterschritten wird. Eine Verschlechterung der physi-

kalisch-chemischen Qualitätskomponente (als Teil des ökologischen Gewässerzustands) liegt daher nicht vor. Die Bewertung des chemischen Zustands von Oberflächenwasserkörpern richtet sich gemäß § 6 OGWV nach den in Anlage 8 Tabelle 2 der OGWV aufgeführten Umweltqualitätsnormen. Ein Heranziehen des Parameters Chlorid zur Bewertung des chemischen Zustands ist nicht vorgesehen.

Es sind daher auch keine negativen Veränderungen für die Gewässerfauna zu erwarten. Dies gilt insbesondere auch für die Fischfauna in Ohlau und Schirнау, wo 2006 Fluss- und Bachneunaugen nachgewiesen worden sind (Fachbeitrag WRRL, 5.3.1.1, S. 90). Der auch in der FFH-VU herangezogene vorsorgliche Orientierungswert von 50 mg Cl/l wurde vom BVerwG (BVerwG, Urt. v. 3.5.2013 – 9 A. 16.1, juris, Rn. 36) zur Beurteilung von Auswirkungen von Fahrbahnwasser auf Bachneunaugen als geeignet anerkannt. Die biologischen, chemischen und allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten (als Teil des ökologischen Gewässerzustands) werden aufgrund der Tausalzeinträge nicht verschlechtert.

Teilweise wurde eingewendet, der Wert für Chlorid von 50 mg/l könne im Einzugsgebiet der Bramau womöglich überschritten werden, weil von einer unsicheren Grundbelastung ausgegangen worden sei. Auch diese Einwendung ist zurückzuweisen. Der vorhabenbedingte Salzeintrag in das Gewässersystem der Bramau, das sich unterhalb von Bad Bramstedt aus den drei Hauptgewässern Osterau, Schmalfelder Au und Ohlau zusammensetzt, ist in einem speziellen Fachbeitrag untersucht worden (s. Bohm Rademaker Wasmund – BRW 2013, Materialband A). Die Aussagen des Gutachtens beziehen sich auch auf das Autobahnkreuz. Zur Ermittlung der Grundbelastung mit Chlorid wurden Messwerte von vier Messstellen aus dem Zeitraum zwischen Januar 2005 und Dezember 2011 ausgewertet (s. BRW, 2013 Teil 1 - 3). Der im Beitrag zur WRRL genannte Jahresmittelwert der Chloridkonzentration (25,53 mg/l) stammt von der amtlichen Messstelle dieses Gewässerabschnittes der Schmalfelder Au (s. BRW 2013). Der Jahresmittelwert an der Messstelle der Ohlau östlich von Nützen beträgt 30,74 mg/l. Die Lage der Messstellen sind in dem Berechnungsmodell berücksichtigt worden. Die Tendenz einer steigenden Chloridkonzentration in der Ohlau im Bereich der A 7 lässt sich aus den Messwerten nicht ablesen. Es wurde gutachterlich nachgewiesen, dass diese Konzentration in der Ohlau nicht überschritten wird (vgl. Bohm Rademaker Wasmund 2013, Materialband A). Aus keinem Abschnitt der A20 erreicht Fahrbahnwasser die Osterau. Es finden keine vorhabenbedingten Einträge in dieses Gewässer statt. Der Abfluss eines Fließgewässers nimmt in der Regel in Fließrichtung stetig zu, da sich auch das Einzugsgebiet (z.B. in Form von weiteren Zuflüssen) stetig vergrößert. Die Konzentration eines Stoffes an einer bestimmten Stelle kann an einer weiter flussabwärts gelegenen Stelle also durchaus geringer sein. Die durchgeführten Berechnungen (BRW 2013) betrachten alle wesentlichen Aspekte der betroffenen Fließgewässer und bilden so die tatsächlichen Gegebenheiten im Wesentlichen ab. Im Übrigen hat der Vorhabenträger darauf hingewiesen, dass bei der Berechnung der Salzfrachten (BRW 2013, Teile 1-3) für die Belastung der Gewässer sehr ungünstige Parameter angesetzt wurden: Zur Berechnung der Flächen wurden alle Fahrstreifen und der Standstreifen mit einbezogen. In der Praxis werden die Standstrei-

fen nie und die zweite bzw. dritte Fahrspur oft nicht gestreut. Die Anzahl der Streugänge pro Winterhalbjahr wurde mit 40 weit im oberen Drittel der Variationsbreite angesetzt. Die sich daraus ergebende Sicherheit im Berechnungsverfahren, bezogen auf einen Winter mit durchschnittlichem Streueinsatz, addiert sich so auf ca. 25 %.

Kumulative Effekte von Tausalzungen und Stickoxid-Emissionen aus dem Verkehr sind nicht zu befürchten. Die luftbürtigen Stickstoffeinträge durch den Straßenverkehr sind nach dem Stand der Forschung für Fließgewässer schon aufgrund der geringen über den Luftpfad eingetragenen Stickstoffmengen vernachlässigbar (vgl. Materialband, Fachbeitrag WRRL, S. 77). Zudem fehlt Fließgewässern die Eigenschaft, lokal aus der Luft eingetragene Stickstoffverbindungen an Ort und Stelle zu akkumulieren. Stattdessen werden die Stickstoffverbindungen mit der Strömung verfrachtet und verdünnt (vgl. Materialband, FFH-Verträglichkeitsuntersuchung DE 2024-391 „Mittlere Stör, Brau- und Bünzau“, S. 49-50). Der Verkehr auf der A20 leistet somit keinen Beitrag zur Eutrophierung der Oberflächengewässer. Insofern ist auch mit keiner Versauerung von Gewässern aufgrund von verkehrsbedingten Immissionen von Stickstoffverbindungen zu rechnen.

Der durch Versickerung erfolgende Chlorideintrag in das Grundwasser ist nach den Bewertungen des Fachbeitrags zur WRRL ebenfalls unproblematisch. Die Konzentrationserhöhung liegt zwischen 1,15 mg/l und 2,3 mg/l und damit in einem Bereich, der sich nicht nachteilig auf den chemischen Zustand des Grundwassers auswirkt (Fachbeitrag WRRL, 5.3.2.2, S. 99). Aus der Berechnung der Salzfrachten (BRW 2013) geht zweifelsfrei hervor, dass kein Anteil der ausgebrachten Salzmenge im Boden „verschwindet“. Vielmehr werden alle Teile der Belastung in der Bilanz berücksichtigt. Der Anteil der Salzfracht, der durch Versickerung in die oberste Grundwasserschicht gelangt, wird in der Berechnung auch dem Abfluss zugeordnet, da das oberflächennahe Grundwasser überwiegend als Qualmwasser in die Fließgewässer gelangt. Der geringe Anteil an chloridbelastetem Sickerwasser führt aufgrund der geringen Menge (im Verhältnis zum vorhandenen Volumen) zu keiner signifikanten Erhöhung der Konzentration im Grundwasser. Im Verhältnis zur Größe des in diesem Gebiet anstehenden Grundwasserkörpers ist die Menge an versickerndem Straßenwasser so gering, dass sich keine negativen Auswirkungen für den Grundwasserkörper ergeben und deshalb eine Berechnung der Versickermenge nicht notwendig erscheint.

Angesichts dieser nur geringfügigen Konzentrationserhöhungen besteht auch kein Konflikt mit dem wasserrechtlichen Verbesserungsgebot. Die Zielerreichung und Maßnahmen gemäß Bewirtschaftungsplan werden durch das Vorhaben nicht gefährdet. Dies gilt auch hinsichtlich der von Einwendern in Bezug auf die Werte für Chlorid geforderten Trinkwasserqualität des Wassers. Die herangezogene Beurteilungsschwelle für Tausalzeinträge von 50 mg CL/l ist fünffach geringer als der Wert der Trinkwasserverordnung. Aktuell gültig ist die Neufassung der Trinkwasserverordnung vom 2. August 2013, gemäß Bekanntmachung im Bundesgesetzblatt Jahrgang 2013 Teil I Nr. 46, ausgegeben zu Bonn am 7. August 2013, S. 2977-3003, zuletzt geändert am 18.11.2015. Im vorliegenden Vorhaben bewegen sich die Werte unter 50 mg/l Chloridkonzentration. Dieser Wert findet sich in

der Anlage 7 der Oberflächengewässerverordnung wieder und gilt als Grenze nach WRRL (Süßwasserlebensräume) für mit Chlorid unbelastete Gewässer (sehr guter Zustand) (vgl. BRW 2013 sowie Fachbeitrag WRRL, 5.3.1.1, S. 90). Die Erreichung eines guten chemischen Zustands des Grundwassers (Verbesserungsgebot) wird durch das Vorhaben ebenfalls nicht gefährdet, da die stoffbezogenen Maßnahmen aus den Maßnahmeplänen bei einer Reduzierung der Nährstoffeinträge ansetzen, auf die das Vorhaben keinerlei negative Auswirkungen hat (Fachbeitrag WRRL, 5.3.2.3, S. 99 f.).

Die eventuellen Auswirkungen von Tausalzeinträgen in Gewässer des FFH-Gebiets DE 2024-391 „Mittlere Stör, Bramau und Bünzau“ sind in der FFH-VU behandelt worden. Die Belastung im Gewässersystem der Ohlau, Hudau und Bramau wurde im Rahmen eines Sondergutachtens ermittelt (BRW 2013). Dabei wurden die Salzfrachten berücksichtigt, die sowohl direkt als gedrosselte Einleitungen aus Regenrückhaltebecken in die Vorfluter, als auch indirekt über Versickerung aus dem oberen Grundwasserleiter in die Oberflächengewässer gelangen. Die Versickerungsbeiträge gehen auf die nicht abgedichteten Sickerbecken der Regenrückhalteanlagen und der straßenparallelen Mulden und Rigolen zurück. Einträge über Gewässer, die wie die Schmalfelder Au und ihre Zuflüsse nicht zum FFH-Gebiet gehören, wurden ebenfalls berücksichtigt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Streusalzeinträge im Teil B - Autobahnkreuz A 20/ A 7 und im Teil A- östlich A 7 bis B 206 keine relevante Zunahme der Chlorid-Belastung in Ohlau, Hudau und Bramau auslösen (vgl. BRW und KIfL, 2013). Die Kumulationseffekte mit den Einträgen durch andere Pläne und Projekte (Ausbau der A7, westlich anschließender Abschnitt der A20) werden im Kap. 7 der FFH-VU (S. 67 ff.) behandelt. Die Summe der Einträge des verfahrensrelevanten A20-Abschnittes und der anderen Pläne und Projekte überschreitet die vorsorgliche Schwelle von 50 mg/l für Chlorid nicht. Beeinträchtigungen können somit mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Insoweit wird auf die Begründung zu Ziffer 2.3.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Chemischer Gewässerzustand verschlechtert sich; Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs werden nicht ins Verhältnis zu den WRRL-relevanten Schadstoffen gesetzt; L-Grenzwerte für organische Schadstoffe überschritten

Es wurde eingewendet, der chemische Gewässerzustand würde sich durch das Vorhaben nachteilig verändern. Insbesondere der betriebsbedingte Eintrag von Schadstoffen (Schwermetalle, Reifenabrieb etc.) sei fehlerhaft bewertet worden. Die Prüfung einer betriebsbedingten Beeinträchtigung des chemischen Zustands beschränke sich zu Unrecht auf Chlorideinträge; die Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs würden zudem nicht ins Verhältnis zu den WRRL-relevanten Schadstoffen gesetzt. So seien beispielsweise in den Abflusstichproben sog. L-Grenzwerte für organische Schadstoffe überschritten. Dies stelle eine Verschlechterung dar, weil sich der chemische Gewässerzustand bereits in einem schlechten Zustand befinde. (ARGE 29 (RA Mecklenburg) v. 17.11.2016, S. 39 ff.; BUND SH Teil I (Dr. Schäffler) v. 16.11.2016, S. 7)

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der chemische Gewässerzustand verändert sich durch das Vorhaben nicht nachteilig, wie im Fachbeitrag WRRL festgestellt wird (s. Kap. 4.5, 5.3.1.4, 5.3.2.2). Der schlechte chemische Zustand der Oberflächengewässer ist auf die hohe Quecksilberkonzentration in den Gewässern zurückzuführen, der schlechte chemische Grundwasserzustand auf das Problem der hohen Nitratbelastung des Grundwassers aus intensiver landwirtschaftlicher Nutzung. Auf beide Parameter hat das Vorhaben keinen nachteiligen Einfluss.

Aufgrund der vorgesehenen Schutzmaßnahmen sind auch keine Eintragsmengen zu erwarten, die nachteilige Auswirkungen auf allgemein physikalisch-chemische Qualitätskomponenten wie den Versauerungszustand, die Temperaturverhältnisse, den Sauerstoffgehalt, die Nährstoffverhältnisse oder die Schadstoffbelastung von Oberflächenwasserkörpern haben könnten (s. Kap. 5.3.1.3). Auch Chlorid wird nur in unschädlichen Konzentrationen eingetragen.

Abflusstichproben, die sich vermutlich auf punktuelle Einleitwertmessungen beziehen, sind in diesem Zusammenhang nicht relevant, da die Beurteilung des chemischen Zustands von OWK und GW immer bezogen auf den jeweiligen gesamten Wasserkörper und dort an den repräsentativen Überwachungsstellen zu beurteilen ist und nicht an einzelnen Direkteinleitungen („end of pipe“).

Schadstoffeinträge über den Luftpfad werden nur pauschal abgehandelt; Aussage zu Versauerung infolge von Stickoxideinträgen fehlt; Grenzwert für Gesamtstickstoff an der Schmalfelder Au bereits jetzt überschritten

Es wurde eingewendet, Schadstoffeinträge über den Luftpfad, insbesondere Staubeinträge, würden im Fachbeitrag WRRL nur pauschal abgearbeitet. Der Fachbeitrag WRRL enthalte auch keine Aussage zur möglichen Versauerung von Gewässern infolge von verkehrsbedingten Immissionen von Stickstoffverbindungen bzw. greife unzulässiger Weise auf Bewertungen aus den FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen zurück. Dieses Problem bestehe insbesondere an der Schmalfelder Au, wo der Grenzwert für Gesamtstickstoff bereits jetzt überschritten sei.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Fachbeitrag WRRL trifft zu baubedingten Staubeinträgen unter 5.3.1.1 (S. 88 f.) hinreichende Aussagen. Durch die Fahrzeug- und Maschinenbewegungen können abhängig von der Durchfeuchtung der Arbeitsflächen Stäube entstehen, die verweht und in bestehende Gewässerlebensräume eingetragen werden können. Die Staubentwicklung und die Schadstoffemissionen werden durch geeignete Maßnahmen minimiert, zum Beispiel durch Abdeckung von erosionsanfälligen Baustoffen während des Transports auf LKW, Grasansaat von Oberbodenlagern und Oberflächenbenetzung in Trockenphasen bei potenzieller starker Staubentwicklung zur Reduzierung der Staubentwicklung, zusätzliche Bewässerung von erosionsanfälligen Bodenlagern, Befestigung der stark befahrenen Baustraßen und regelmäßige Säuberung von befestigten Baustraßen. Die Verpflichtung zur Durchführung dieser Vermeidungsmaßnahmen ergibt sich aus den Regelungen der 22. BImSchV und der Arbeitsstättenverordnung. Um Stoffeinträge in die Oberflächengewässerkörper zu vermeiden, werden zudem die für den Gewässerschutz einschlägigen

Regelwerke (z. B. Baustellenverordnung) und gesetzlichen Vorgaben (z. B. § 22 BImSchG, § 32 WHG) berücksichtigt.

Die betriebsbedingten Wirkungen durch Schadstoffimmissionen treten verstärkt in unmittelbarer Nähe der Autobahn auf, sie nehmen jedoch mit zunehmender Entfernung relativ stark ab. Nach der Abschätzung der Konzentrationen von Luftschadstoffen mittels des Berechnungsmodells RLuS 2012 ergibt sich, dass für alle betrachteten Luftschadstoffe die Zusatzbelastungen an der zu betrachtenden Strecke der A 20 mit zunehmendem Abstand vom Straßenrand deutlich abnehmen und bereits am Fahrbahnrand die Beurteilungswerte (Jahresmittelwerte und Kurzzeitwerte) der 39. BImSchV eingehalten werden. Dies gilt ebenso für Feinstäube. Der Vorhabenträger vertritt die Auffassung, dass die notwendigen Prüfungen im Fachbeitrag WRRL korrekt durchgeführt wurden und ausreichend sind. Dieser Einschätzung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Der Fachbeitrag WRRL befasst sich im Kapitel 4.5.1 (S. 77) mit Stickstoffeinträgen über den Luftpfad. Dort wird der aktuelle wissenschaftliche und fachgutachterliche Erkenntnisstand herangezogen, wonach für Fließgewässerlebensraumtypen atmosphärische eutrophierende Stickstoffzusatzbelastungen aus dem Straßenverkehr vernachlässigbar sind. Zudem fehlt Fließgewässern die Eigenschaft, lokal aus der Luft eingetragene Stickstoffverbindungen an Ort und Stelle zu akkumulieren. Stattdessen werden die Stickstoffverbindungen mit der Strömung verfrachtet und verdünnt (vgl. Materialband, FFH-Verträglichkeitsuntersuchung DE 2024-391 „Mittlere Stör, Bramau und Bünzau“, S. 49-50). Insofern ist auch mit keiner Versauerung von Gewässern aufgrund von verkehrsbedingten Immissionen von Stickstoffverbindungen zu rechnen. Es handelt sich an dieser Stelle des Fachbeitrags zur WRRL entgegen der Auffassung einzelner Einwender nicht um eine Übernahme von Bewertungen aus den FFH-Verträglichkeitsprüfungen, sondern um einen Verweis auf den in einem Fachbeitrag zur FFH-Verträglichkeitsuntersuchung referierten Stand der Wissenschaft zu einem auch im Zusammenhang mit der WRRL relevanten Sachverhalt.

Hinsichtlich der zu betrachtenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Qualität von Gewässern ist unbeachtlich, dass an der repräsentativen Überwachungsstelle Schmalfelder Au am Pegel Bad Bramstedt im Jahr 2011 ein Gesamtstickstoffwert von 5,4 mg/Liter (gelöst und ungelöst) gemessen wurde. Die Ursachen für diesen hohen Wert liegen nicht in verkehrsbedingten Immissionen, sondern in den Einträgen durch Kläranlagen und landwirtschaftliche Flächen (vgl. Fachbeitrag WRRL, Kap. 4.5.1, S. 77). Im Übrigen wird durch den gemessenen Wert kein Grenzwert für Gesamtstickstoff überschritten. Gemäß § 14 Abs. 1 OGeWV richten sich die Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme in den Flussgebietseinheiten zum Schutz der Meeresgewässer an dem Ziel aus, dass der Jahresmittelwert für Gesamtstickstoff bei in die Nordsee mündenden Flüssen 2,8 Milligramm pro Liter an den jeweiligen Süßwassermessstellen am Grenzscheitel limnisch/marin zum Zeitpunkt Kenterpunkt Ebbe, nicht überschritten werden. Diese meeresökologische Zielvorgabe muss am Übergabepunkt zwischen Süßwasser und Meerwasser eingehalten werden, d.h. an einer

Messstelle an der Elbe. Die Werte an den repräsentativen Messstellen an der Schmalfelder Au sind somit nicht an dem Wert von 2,8 mg/ Liter aus § 14 OGewV zu messen.

Angaben zur Vermeidung stofflicher Einträge in OWK aus organischen Böden infolge des Bodenaustauschs fehlen

Es wurde eingewendet, dass in den Planunterlagen präzise Angaben dazu fehlten, wie bei dem vorgesehenen umfangreichen Bodenaustausch stoffliche Austräge aus organischen Böden und entsprechende Einträge in Oberflächenwasserkörper (OWK) vermieden werden können.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass ein großer Teil der 100.000 m³ Austauschboden aufgrund seiner Konsistenz ohne weitere Maßnahmen transportfähig ist und eine Gefährdung von OWK nicht besteht. Der gefahrlose Ausbau der Böden und ihr Transport werden gleichwohl rechtlich sichergestellt. Der Vorhabenträger gibt der Baufirma in der Leistungsbeschreibung die einzuhaltenden Auflagen vor. Ergänzend wird auf die Nebenbestimmungen in Ziffer 2.1.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Gewässerflächenverlust von 962 m² ist dauerhafte Verschlechterung

Es wurde eingewendet, der durch das Vorhaben bedingte Verlust von rd. 962 m² Kleingewässerfläche sei eine dauerhafte Verschlechterung im Sinne der WRRL und daher unzulässig.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die 962 m² Gewässerflächenverlust betreffen ein künstliches Stillgewässer (362 m²) sowie zwei Kleingewässer (rd. 600 m²). Der Umgang mit solchen nicht berichtspflichtigen Gewässern ist unter Ziffer 2.3 des Fachbeitrags zur WRRL dargestellt. Sie werden nur insoweit betrachtet, als sie ihre Beeinträchtigung zu einer Verschlechterung des Zustands berichtspflichtiger Hauptgewässer führen kann (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 22.04.2016 – 7 KS 27/15, Rn. 462; BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, juris, Rn. 105 f.). Dies ist hinsichtlich der betreffenden Still- und Kleingewässer nicht der Fall. Zwei der drei Gewässer sind künstlich als Garten- bzw. Klärteich angelegt worden. Bei dem dritten Kleingewässer handelt es sich um eine Verlandungszone, die i. d. R. keine Wasserfläche aufweist. Diese Gewässer stehen weder mit berichtspflichtigen Fließgewässern noch mit dem Grundwasser in Verbindung. Auswirkungen auf das betroffene Gewässer- und Grabensystem sind durch ihren Verlust nicht zu erwarten. Entsprechend den Vorgaben der Oberflächengewässerverordnung wurden die Kleingewässer aufgrund ihrer geringen Größe im Bewirtschaftungsplan nicht betrachtet und bewertet. Auf sie sind als „kleine Wasseransammlungen, die nicht der Vorflut dienen“ gemäß § 1 Abs. 2 Landeswassergesetz Schleswig-Holstein (LWasG SH) generell die Vorschriften des WHG (mit Ausnahme von § 22 WHG) und des LWasG SH nicht anzuwenden. Entscheidend hinsichtlich der Kleingewässerverluste ist deren Kompensation. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan werden die Verluste entsprechend in der Eingriffs-Ausgleichsbilanz berücksichtigt und durch adäquate Maßnahmen ausgeglichen.

Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwassers unzureichend betrachtet; Grundwasserspiegel kann sich vorhabenbedingt ändern; lokale GW-Spiegelabsenkung im Trassenbereich und lokale Spiegelerhöhung im Bereich der RRB und damit verbundene Änderungen des GW-Strömungsbildes werden ignoriert; quantitative Bilanzierung fehlt; GW-Entnahmen im Bereich Bark, Todesfelde und Schmalfeld werden ignoriert

Es wurde eingewendet, dass die Aussagen im Fachbeitrag WRRL bezüglich der Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwassers nicht haltbar seien. Änderungen bei der Grundwasserneubildung würden zu Unrecht verneint. So sei infolge der anlagebedingten Flächenversiegelung eine lokale Senkung des Grundwasserspiegels und infolge der Versickerung von Niederschlagswasser in den RRB eine lokale Erhöhung des Grundwasserspiegels von mindestens einem Meter zu erwarten. Insofern ändere sich die Grundwasserneubildung erheblich, was quantitativ bilanziert werden müsse. Auf die vorhandenen Grundwasserentnahmen im Bereich Bark, Todesfelde und Schmalfeld werde im Fachbeitrag WRRL mit keinem Wort eingegangen.

Die Einwendung ist nicht nachvollziehbar und wird vom Vorhabenträger nicht geteilt. Im Fachbeitrag WRRL ist entgegen der Darstellung des Einwenders aufgezeigt, dass sich eine Änderung bei der Grundwasserneubildung ergibt, dass diese Änderung jedoch nicht wesentlich ist (siehe Kap. 5.3.2.1, S. 98). Auch auf die Grundwasserentnahmen z. B. für die Herstellung mehrerer Absetzbecken wird im Fachbeitrag eingegangen (siehe Kap. 5.3.2.1, S. 97).

Bei der A 20 handelt es sich um ein Linienbauwerk, das im Einzugsgebiet eines Grundwasserkörpers mit einer Größe von über 1.500 km² verläuft. Die 50 ha versiegelte Fläche verteilen sich auf etwa 20 km. Auch wenn im unmittelbaren Trassenbereich durch die Versiegelung die Grundwasserneubildung beeinträchtigt wird, wird das nach Einschätzung des Vorhabenträgers keinen Einfluss auf den Grundwasserkörper haben und keine Wasserspiegelveränderung erzeugen. Die im Verhältnis zu Größe des GWK als geringfügig zu bewertenden Eingriffe in das Grundwasser führen aus Sicht des Vorhabenträgers nicht zu empfindlichen Störungen des geohydrologischen Systems. Das gilt auch für den Bereich der Versickerbecken. Die Wassermenge, die über die Versickerbecken dem Grundwasser zugeführt wird, kann nach Auffassung des Vorhabenträgers unter den gegebenen Umständen niemals zu einer Wasserspiegelerhöhung von einem Meter führen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass es im Teil A lediglich zwei Becken gibt, über die ausschließlich versickert wird (RRB 9 und 10). Bei den anderen Becken verläuft die Entwässerung über Rückhaltebereiche, in denen auch eine Versickerung stattfinden kann, die das Wasser aber vor allem gedrosselt an Vorfluter abgeben. Zudem ist die Darstellung des Einwenders bezüglich der Auswirkungen der Versickerbecken auf das Grundwasserströmungsbild falsch, da diese sich nicht einmal im Nahbereich von moorigen Niederungen befinden. In den moorigen Niederungen sind keine Versickerbecken geplant. Eine quantitative Bilanzierung der – lediglich lokal veränderten – Grundwasserneubildungsrate ist nicht erforderlich, da es auf den gesamten Grundwasserkörper ankommt.

Der fachlichen Einschätzung des Vorhabenträgers schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Dauerhafte Grundwasserentnahmen sind nicht geplant und werden daher im Fachbeitrag nicht behandelt. Hinsichtlich der bestehenden Grundwasserentnahmen im Bereich Bark, Todesfelde und Schmalfeld wird auf die Ausführungen unter Ziffer 1 verwiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Durch den Bau des Autobahnkreuzes (Teil B) sind Eingriffe in den Grundwasserkörper zu erwarten

Es wurde eingewendet, dass durch den Bau des Autobahnkreuzes (Teil B) Grundwasserabsenkungen, ein Anschneiden grundwasserführender Schichten oder Eingriffe in Schichtenwasserhorizonte während der Bauphase zur Gründung des Dammes notwendig und zu erwarten seien.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Bei den Maßnahmen zum Bau des Autobahnkreuzes handelt es sich um temporäre Maßnahmen, die nicht dauerhaft in den Grundwasserkörper eingreifen und daher nicht zu signifikant negativen Veränderungen desselben führen. Im Bereich des Autobahnkreuzes sind Vorbelastungsdämme vorgesehen. Bei den Dammaufschüttungen sind nur an den Stellen temporäre Eingriffe ins Grundwasser erforderlich, an denen gemäß Baugrundgutachten ein Bodenaustausch vorgeschlagen wird bzw. wo Baugruben für Brückenfundamente hergestellt werden. Der Bodenaustausch erfolgt Zug um Zug, das heißt, dass der Boden ausgekoffert und unmittelbar (noch am selben Tag) danach durch Austauschboden ersetzt wird. Dadurch ergeben sich keine Auswirkungen auf das Grundwasser oder auf Schichtenwasser. Bei genauer Betrachtung des Baugrundgutachtens wird zudem deutlich, dass die Weichschichten vielfach nur eine Stärke von ca. 20 cm aufweisen und somit bautechnisch kein großes Problem darstellen.

Die Baugruben für die Brückenfundamente sind in der Regel 1 bis 2 Wochen offen. Auch hier ist der Eingriff so gering, dass sich keine signifikanten Veränderungen am GWK ergeben werden.

Nachteilige Auswirkungen auf den chemischen Zustand des bodennahen Grundwasserkörpers durch Nitrateinträge zu erwarten; Hinweis auf steigenden Trend im Grundwasserkörper fehlt; Überschreitung der Gesamt-Stickstoffwerte zum Meeresschutz; unterschiedliche Grundlagen für die Angaben zum Stickstoffgehalt

Es ist eingewendet worden, es seien nachteilige Auswirkungen auf den chemischen Zustand des bodennahen Grundwasserkörpers (GWK) infolge vorhabenbedingter Nitrateinträge zu befürchten, was im Fachbeitrag WRRL nicht sachgerecht bewertet worden sei. Es fehle der Hinweis auf einen signifikant „steigenden Trend“ der Nitratbelastung im hauptsächlich betroffenen GWK DESH_E108 (Stör-Geest und östliches Hügelland), auf den steigende Sulfat-Werte und eine zunehmende Erschöpfung des Denitrifizierungspotenzials hindeuteten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Auswirkungen durch stoffliche Einträge werden im Fachbeitrag WRRL sachgerecht erfasst und bewertet. Der schlechte chemische Grundwasserzustand

ist auf das Problem der hohen Nitratbelastung des Grundwassers aus intensiver landwirtschaftlicher Nutzung zurückzuführen. In dieser Hinsicht kommt es im Zusammenhang mit dem Straßenbauvorhaben nicht zu nachteiligen Auswirkungen durch eine Erhöhung der Nitratbelastung des Grundwassers. Es ist im Gegenteil davon auszugehen, dass es in Folge der Umnutzung von zur Zeit intensiv landwirtschaftlich genutzter Flächen in Verkehrs- und Verkehrsnebenflächen und durch die Entwicklung und Sicherung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu einer Verringerung der Nitrateinträge kommen wird. Die Einstufung im BWP in Hinblick auf Nitrat und die Vermutung hinsichtlich des Denitrifizierungspotenzials verweisen auf das Problem der hohen Nitratbelastung des Grundwassers aus intensiver landwirtschaftlicher Nutzung.

Nach Auffassung der Einwender sei zudem zu erwarten, dass der Wert der Zielvorgaben des Meereschutzes für Gesamtstickstoff aus der LLUR-Veröffentlichung „Nährstoffe in Gewässern Schleswig-Holsteins“ vom Juli 2014 (dort Abb. 12 auf Seite 32) bei Betrieb der A 20 von „überschritten“ auf „stark überschritten“ fallen werde.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Die behauptete Erwartung der Einwender ist nicht durch Tatsachen belegt. Dem Hintergrunddokument „Reduktion der signifikanten stofflichen Belastungen aus Nähr- und Schadstoffen, Teilaspekt Nährstoffe“ (Herausgeber: Flussgebietsgemeinschaft Elbe, Stand 2014) ist zu entnehmen, dass „Stickstoff im deutschen Teil des Elbeeinzugsgebiets zu 40 % über das Grundwasser und den Zwischenabfluss (Interflow), 25 % über Dränagen und weniger als 20 % über Kläranlagen eingetragen wird. Einträge über Oberflächenabfluss, Erosion, atmosphärische Deposition auf Gewässerflächen und von urbanen Flächen spielen insgesamt zumeist eine untergeordnete Rolle (s. Abb. 4)“ (S. 14). Dem entspricht, dass die Jahresmittelwerte für Gesamtstickstoff an den Messstellen „Schmalfelder Au in Schmalfeld“ und „Schmalfelder Au am Pegel Bad Bramstedt, Hambrücke“ gemäß „Wasserkörper- und Nährstoffinformationssystem Schleswig-Holstein“ identisch sind. Dies belegt, dass die A 7 keinen Einfluss auf die Jahresmittelwerte des Gesamt-Stickstoffes hat. Daher ist davon auszugehen, dass auch die A 20 die Jahresmittelwerte für Gesamt-Stickstoff nicht beeinflussen wird.

Hinsichtlich der Kritik der Einwender, dass die Angaben zum Stickstoffgehalt unterschiedliche Grundlagen haben (nur Stickstoffanteil, Gehaltsangaben im gelösten Zustand, ohne und mit Filtration) ist zu erwidern, dass der Zustand der Fließgewässer seit langem mit standardisierten Methoden überwacht und bewertet wird. Mit Inkrafttreten der EG-Wasserrahmenrichtlinie wurden diese Monitoringprogramme europaweit vereinheitlicht, so dass heute in jedem Staat der ökologische Zustand der Fließgewässer mit vergleichbaren Methoden erfasst und bewertet wird (vgl. Nährstoffe in Gewässern Schleswig-Holsteins, S. 28, Schriftenreihe LLUR SH, Juli 2014).

Verschlechterung des chemischen Grundwasserzustands anzunehmen; wg. z.T. schlechtem chemischen Zustand des Grundwassers (vgl. WFB Seite 49 oben) ist jede Verschlechterung (z. B. bzgl. Chlorid) beachtlich

Es wurde eingewendet, dass das Vorhaben zu einer Verschlechterung des chemischen Zustands jedenfalls des Grundwassers führe, was unzulässig sei, wenn der Grundwasserkörper (GWK), wie der GWK Stör-Geest und östliches Hügelland, sich bereits in einem schlechten chemischen Zustand befinde.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der schlechte chemische Grundwasserzustand ist auf das Problem der hohen Nitratbelastung des Grundwassers aus intensiver landwirtschaftlicher Nutzung zurückzuführen. Das Straßenbauvorhaben führt jedoch nicht zu einer Erhöhung der Nitratbelastung des Grundwassers. Es ist im Gegenteil davon auszugehen, dass es in Folge der Umnutzung von zur Zeit intensiv landwirtschaftlich genutzter Flächen in Verkehrs- und Verkehrsnebenflächen und durch die Entwicklung und Sicherung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu einer Verringerung der Nitratreinträge kommen wird. Insoweit wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.

Im Übrigen wird im Fachbeitrag WRRL unter 5.3.2.2 (S. 98 f.) dargelegt, dass es durch vorhabensbedingte Stoffeinträge auch im Übrigen nicht zu nachteiligen Auswirkungen auf den chemischen Zustand der Grundwasserkörper, etwa in Folge von Chlorid-Einträgen, kommt. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser fachlichen Bewertung an. Der für das Grundwasser maßgebliche Schwellenwert für die Chlorid-Konzentration im Grundwasser in Höhe von 250 mg/l gemäß Anlage 2 der Grundwasserverordnung wird sicher eingehalten, denn selbst der um Faktor 5 strengere Chlorid-Wert zur Bestimmung des sehr guten ökologischen Zustands von Oberflächengewässerkörpern von 50 mg/l gemäß Anlage 7 der Oberflächengewässerverordnung wird infolge des Vorhabens nicht überschritten. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass bei den Bewertungen der Auswirkungen auf den mengenmäßigen und chemischen Zustand jeweils der gesamte Grundwasserkörper in den Blick zu nehmen ist.

Auch baubedingte (vorübergehende) Verschlechterungen sind relevant, warum wurde diese als irrelevant ausgeschlossen?

Es wurde eingewendet, dass baubedingte (vorübergehende) Verschlechterungen im Fachbeitrag WRRL als irrelevant bewertet wurden, obwohl die WRRL keine entsprechende Einschränkung vorsehe.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Fachbeitrag WRRL werden unter 5.3 auch baubedingte Beeinträchtigungen betrachtet und bewertet. Es wurden seitens der Fachgutachter keine nachteiligen Auswirkungen auf Qualitätskomponenten, seien sie auch nur vorübergehender Natur, festgestellt, die als Verschlechterungen im Sinne der WRRL zu werten wären.

Vorgesehene Vermeidungs-, Schutz- und Kompensationsmaßnahmen sind nicht geeignet, eine Verschlechterung auszuschließen; Neuanlage von Gewässerrandstreifen ineffektiv

Es ist eingewendet worden, die vom Vorhabenträger vorgesehenen Vermeidungs-, Schutz- und Kompensationsmaßnahmen seien nicht geeignet, eine Verschlechterung der einzelnen Qualitäts-

komponenten des Gewässerzustands zu verhindern. Insbesondere die Extensivierung und Neuanlage von Gewässerrandstreifen könne die Inanspruchnahme von im Trassenbereich überwiegend vorkommenden extensiv bzw. naturnah bewirtschafteten Flächen nicht kompensieren.

Die Einwendungen sind zurückzuweisen. Die vom Vorhabenträger vorgesehenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sind sehr wohl geeignet, in ihrem Wirkungsbereich eine Verschlechterung der einzelnen Qualitätskomponenten des Gewässerzustands zu verhindern. So werden die Hauptfließgewässer Schmalfelder Au, Mühlenau und Buerwischbek mit naturnahen Abschnitten umgestaltet und mittels Brückenbauwerken oder breiten Durchlassbauwerken überbrückt (vgl. Maßnahme 1.2, 8.7, 8.8, 11.4 und 11.5 in Anlage 12, Teil A). Teilweise wird die Gewässerqualität durch die vorgesehenen baulichen Maßnahmen sogar verbessert. So erhalten die Barnbek und der Lindrehmbach einen entsprechend der hydraulischen Erfordernisse bemessenen Rohrdurchlass (von mindestens DN 800), während die vorhandenen Durchlässe im weiteren Gewässerverlauf überwiegend einen geringeren Durchlass aufweisen. Die Durchgängigkeit der Mühlenau wird durch eine Sohlgleite deutlich verbessert. Bei den erforderlichen Grabenumverlegungen werden die Gräben wieder in den vorhandenen oder sogar größeren Abmessungen wiederhergestellt. Während der Bauausführung sorgen Schutzmaßnahmen wie Tankverbot-Zonen, Befahrensverbote in bestimmten Niederungsbereichen, Materialeinsatzverbote, Bauzäune, Schutzwände an Brücken-/Durchlassbauwerken und am Kiessee sowie Absetzbecken dafür, dass keine Schadstoffeinträge in Gewässer erfolgen, die die Zusammensetzung und Abundanz der vorhandenen Gewässerflora und -Fauna einschränken könnten. Insoweit wird auf die obigen Ausführungen unter Ziffer 1 verwiesen.

Zum Ausgleich der Lebensraumverluste werden Ersatzgräben und neue Kleingewässer im Umfeld des Trassenbauwerks hergestellt sowie Uferrandstreifen entwickelt und extensiviert. Der von einem Einwender aufgestellten Behauptung, die Trasse der A 20 würde fast nur über landwirtschaftlich nicht intensiv bewirtschaftetes Gebiet geführt, so dass durch die Anlage bzw. Extensivierung von Uferrandstreifen keine Verbesserung zu erzielen sei, ist zu widersprechen. Aus dem LBP, dort insbesondere in Kap. 9 S. 329 Tab. 33, geht eindeutig hervor, dass vom Eingriff in weit überwiegender Umfang intensiv landwirtschaftlich genutzte Acker- und Grünlandflächen in Anspruch genommen werden. An der vom Einwender genannten Stelle des Fachbeitrages (Fachbeitrag WRRL, Kap. 4.2, S. 54) geht es ausschließlich um die Wirkung der genannten Kompensationsmaßnahmen. Dabei reicht bereits eine bislang intensiv und künftig extensiv genutzte Fläche aus, um in der Summe eine Verbesserung zu erwirken. Dem Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie zufolge sind aufgrund der Extensivierung und der Neuanlage von Gewässerrandstreifen auf den Kompensationsflächen keine Verschlechterungen für die Qualitätskomponenten der Oberflächenwasserkörper oder der Grundwasserkörper zu erwarten. Vielmehr sei in Bezug auf Nähr- und Schadstoffeinträge aus der Landwirtschaft (Nitrat, Pflanzenschutzmittel und andere wassergefährdende Stoffe) in das Grundwasser und in die angrenzenden Fließgewässer aufgrund der Minimierung des Nährstoffeintrags mit einer Aufwertung der physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten und des chemischen Zustands zu rechnen. Durch die Neuanlage der Gewässerrandstreifen finde eine Aufwertung

der Struktur der Uferzonen statt. Da möglicherweise auch Drainagen zurückgebaut werden, um eine Vernässung der Flächen zu erzielen, sei von einer positiven Veränderung des Wasserhaushaltes angrenzender Gewässer aufgrund der Rückhaltung auf der Fläche selbst auszugehen. (Fachbeitrag WRRL, Kap. 4.2, S. 54). Diesen Wertungen schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Es wird ferner eingewendet, dass das Verbot der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung der neu angelegten Uferrandstreifen, wie es bisherige Praxis z. B. an der Ohlau sei, voraussichtlich nicht kontrolliert werden würde. Hierzu ist zu erwidern, dass der Vorhabenträger verpflichtet ist, die vorgesehenen Maßnahmen auf den Kompensationsflächen sicherzustellen. Dazu gehört auch die Anlage der im Rahmen der Kompensation vorgesehenen Uferrandstreifen auf den Kompensationsflächen. Im Rahmen der Umweltbaubegleitung ist hinsichtlich der Uferrandstreifen eine Herstellungs- und Funktionskontrolle vorgesehen. Im Übrigen gelten bezüglich der Uferrandstreifen die gesetzlichen Verbote der Umwandlung von Grünland in Ackerland sowie des Entfernens von standortgerechten Bäumen und Sträuchern (§ 38 Abs. 4 Satz 2 Nr. 1 und 2 WHG).

Verbesserungsgebot

Verschiedene Einwender rügen einen Verstoß gegen das sog. wasserrechtliche Verbesserungsgebot. Danach darf ein Vorhaben nicht zugelassen werden, wenn es die Erreichung eines guten Zustands ernstlich gefährden würde (BVerwG v. 11.7.2013 – 7 A 20/11, DVBl. 2013, 1450 Rn. 53; EuGH, Urteil v. 1.7.2015, NVwZ 2015, 1041 Rn. 51).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Das Verbesserungsgebot gilt nur nach näherer Ausformung durch die einschlägigen Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme (vgl. *Faßbender*, EurUP 2015, 178, 184; *Durner*, W+B 2015, 195, 206). Diese Konkretisierungen sind dann maßgeblich für die Beurteilung der Zulässigkeit einzelner Gewässerbenutzungen oder Gewässer ausbauten (vgl. *Faßbender*, EurUP 2015, 178, 193). Das für die im Einflussbereich des Vorhabens befindlichen Oberflächengewässer maßgebliche Maßnahmenprogramm 2015 nennt verschiedene Maßnahmen. Dabei geht es zum einen um die Reduzierung stofflicher Belastungen (Nährstoffe). Auf die Umsetzung dieser Maßnahmen, die vor allem die Landbewirtschaftung aber auch Kläranlageneinleitungen betreffen, hat das Vorhaben keinerlei nachteilige Einflüsse. Zum anderen zielen die Maßnahmen auch auf die Belastungen durch Abflussregulierungen und morphologische Veränderungen ab (Fachbeitrag WRRL, Kap. 3.3, S. 43 ff.). Die Zielerreichung und Maßnahmen gemäß Bewirtschaftungsplan werden durch das Vorhaben nicht gefährdet.

Verschlechterung der chemischen Qualitätskomponente verhindert auch gebotene Verbesserung; guter chemischer Zustand des Grundwassers nicht erreichbar

Es wurde eingewendet, durch die weitere Verschlechterung des chemischen Gewässerzustands werde auch die gebotene Verbesserung verhindert.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der chemische Gewässerzustand wird durch das Vorhaben nicht verschlechtert. Auf die zuvor stehenden Ausführungen wird verwiesen. Insofern steht das Vorhaben auch einer Verbesserung des chemischen Zustands sowohl des Grundwassers als auch von Oberflächenwasserkörpern nicht entgegen.

Zielerreichung bzgl. „Vermeidung von unfallbedingten Einträgen“ gefährdet wg. erhöhtem Risiko in Bau- und Betriebsphase

Es wurde eingewendet, das Risiko einer Verfehlung der Zielerreichung sei hinsichtlich des Ziels der Vermeidung von unfallbedingten Einträgen sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase erheblich erhöht. Dies gelte insbesondere im Bereich des Kiessees bei Bark.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Ziel einer Vermeidung unfallbedingter Einträge in die Oberflächenwasserkörper wird – wie dies auch an anderen Gewässerquerungen durch technische Infrastrukturen der Fall ist – nicht gefährdet und die Risiken werden nicht erheblich erhöht, da sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase die rechtlich gebotenen Maßgaben zur Vermeidung von Umweltrisiken einzuhalten sind. Im Bereich des Dammbauwerks über den Kiessee bei Bark wird der Schutz des Gewässers vor Unfällen durch eine in diesem Bereich entlang der Autobahntrasse vorgesehene Kollisionsschutzwand sichergestellt.

Zu 5.0.10: (Auswirkungen während der Bauzeit/ Bauphase)

Die in den Jahren 2006 und 2007 durchgeführten Baugrunderkundungen und den daraus resultierenden Baugrundbeurteilungen stellen die Inhalte bzw. Grundlagen für die weiterführenden wasser-technischen Berechnungen und das Bodenmassenmanagement dar. Demnach werden zur Herstellung der Maßnahme größere Bodenmassen benötigt. Zudem fallen bei der Herstellung der A 20 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.

1. Baustellenverkehre

- *Baustellenverkehre nicht auf Wirtschaftswegen bzw. Gemeindestraßen, durch oder am Rande von vorhandenen Naturschutzgebieten,*
- *Nutzungsbeschränkung für Baufahrzeuge,*
- *erhöhter Verschleiß durch Baustellenverkehr an den Wegen und Straßen der Gemeinden und*
- *Ausschluss von Lkw-Verkehren während der Bauzeit aus den Ortschaften*

Grundsätzlich wird gefordert, keinen Baustellenverkehr durch die Straßen der an der geplanten A 20 gelegenen Ortschaften in der Bauphase der A 20 zuzulassen. Grundsätzlich solle kein Bauverkehr durch oder am Rand von vorhandenen Naturschutzgebieten geführt werden. Gebiete bis zu 100 m

Entfernung müssten während Bau und Betrieb der A 20 abgesichert sein. Weiterhin wird vorgetragen, dass die Gemeinden als Baulasträger für die Gemeindestraßen für die Verkehrssicherung und die Unterhaltung dieser Straßen verantwortlich seien. Aus den Planunterlagen sei nicht erkennbar, ob und inwieweit die Straßen im Zuge der Baumaßnahme auch regelmäßig für Baustellenverkehr genutzt würden. Gemeindestraßen seien nach ihrer Bauart grundsätzlich nicht geeignet, mehr als nur gelegentlich für Schwerlastverkehr in Anspruch genommen zu werden. Die Abwicklung der Baustellenverkehre dürfe deshalb nicht über Gemeindestraßen bzw. Wirtschaftswege erfolgen. Baustellenverkehr führe zu erhöhtem Verschleiß auf den Wegen und Straßen der Gemeinden und folglich zu einem höheren Aufwand für Reparaturkosten, die von der Gemeinde und somit von den Bürgern der Gemeinden aufgebracht werden müssten. Dies werde die Gemeinden zwingen, die Gemeindesteuern zu erhöhen (Grunderwerbssteuer). Es sei sicherzustellen, dass die Straßen nicht durch die vorgesehene Maßnahme beeinträchtigt bzw. beschädigt würden. Für Schäden durch den Baustellenverkehr wird daher entsprechender Ersatz gefordert.

Außerdem wird der Hinweis gegeben, dass das Befahren der Gemeindestraßen durch Dritte mit Schwerlastverkehr oder deren Benutzung für einen Baustellenverkehr eine Sondernutzung im Sinne des StrWG darstelle. Deshalb sei sicherzustellen, dass die mit dem Bau der A 20 beauftragten Unternehmen rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme eine Sondernutzung bei der Gemeinde beantragten.

Es liegt in der Verantwortung der Baufirma, die Abwicklung der Baustellenverkehre und hier insbesondere die Abwicklung der Bodenmassenverkehre unter Einbeziehung des öffentlichen Straßen- und Wegenetzes zu planen. Dabei steht im Vordergrund, die Störungen aus den Bautätigkeiten auf den Verkehr des vorhandenen öffentlichen Straßen- und Wegenetzes und auf die Anwohner so wenig wie möglich zu halten. Die Erschließung der Baustellenfläche, d. h. der Baustellenverkehr und die Bodentransporte zum Bau des hier anhängigen Streckenabschnittes der A 20, werden daher grundsätzlich auf der eigentlichen Autobahntrasse selbst und dem dort vorhandenen Baufeld durchgeführt. Dennoch sind Transporte über das öffentliche Straßennetz, hierzu gehören neben den Bundesfernstraßen, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen auch die als öffentlicher Weg gewidmeten Wirtschaftswege, nicht völlig auszuschließen. So ist es für Materialtransporte, wie z. B. Beton für die Brückenbauwerke, erforderlich, die Baustelle insbesondere über die Landesstraßen L 237, L 78 und L 79 und die Kreisstraße K 81 zu erschließen. Eine konkrete Aussage darüber, mit wie viel Lkw-Begegnungen auf welchen Straßen zu rechnen ist, kann unter diesen Umständen nicht getroffen werden.

Forderungen, die darauf abzielen, durch Maßnahmen sicherzustellen, das gemeindliche Wegenetz von Massentransporten bzw. Baustellentransporten zu verschonen, werden daher zurückgewiesen.

Bei der Benutzung des öffentlichen Straßen- und Wegenetzes ist Folgendes zu beachten:

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 vorgenannten Straßen sind nach § 6 StrWG bzw. § 2 FStrG der öffentlichen Nutzung gewidmet. Die Nutzung dieser 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 bzw. Gemeinde zu beantragen. Zu ergänzen ist, dass der Wege-Zweckverband gemäß § 3 Abs. 1 lit. A) der Verbandsatzung des Wege-Zweckverbandes der Gemeinden des Kreises Segeberg (Stand: 01.05.2015), ausgenommen im Stadtgebiet Norderstedt, Straßenbaulastträger für alle Gemeindeverbindungsstraßen (GIK) seiner Mitglieder im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 3 lit. b) StrWG ist.

Eine Einschränkung des Befahrens der öffentlichen Straßen für bestimmte Fahrzeuge liefe dem Recht des Gemeingebrauchs zuwider, sodass die Forderung nach einer Beschränkung der Benutzung oder gar Sperrung für Baufahrzeuge zurückzuweisen ist.

Das Wirtschaftswegenetz bleibt auch während der Bauzeit nutzbar, wobei kurzfristige Einschränkungen nicht zu vermeiden sind.

Für die Beseitigung von Schäden, die im Zusammenhang mit der Realisierung des planfestzustellenden Bauvorhabens entstehen, ist der Vorhabenträger entschädigungspflichtig. Für die vom Vorhabenträger vor Baubeginn durchzuführende Zustandserfassung der ans Baufeld anschließenden Gemeindestraßen im Rahmen eines Beweissicherungsverfahrens wird auf die nachstehende Ziffer 3 „Baustellenimmissionen“ und auf die Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses verwiesen.

- Verkehrsumleitungsmaßnahmen während der Bauzeit

Der Bau der A 20 soll soweit wie möglich über die Autobahntrasse und das dort vorhandene Baufeld abgewickelt werden, um den Verkehr auf dem vorhandenen Straßennetz so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Daher beschränkt sich der Eingriff während der Bauzeit auf die Querungsstellen mit den vorhandenen Straßenzügen und Wegen. Das Konzept für die Verkehrsführung ist in der jeweiligen Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen – Erläuterungsbericht –, Ziffer 9 im Teil A bzw. Teil B, näher beschrieben. Danach kann der Verkehr über örtliche Umfahrungen oder aufgrund der Lage neben dem vorhandenen Weg ohne wesentliche Verkehrseinschränkungen abfließen. Nur der Bau des Brückenbauwerkes BW 6.14 und der Rampen erfolgt unter Vollsperrung des Verbindungsweges Bark – Wittenborn, so dass die Umleitung des Verkehrs über das vorhandene Wegenetz führt. Weitere Umleitungen sind nicht geplant. Im Übrigen werden erforderliche Umleitungs-

strecken in Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsbehörden, der Polizei und der betroffenen Gemeinden festgelegt und angeordnet.

Weitere Maßnahmen sind dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen.

- Planunterlagen enthalten keine Pläne und Beschreibungen über die Lage der Baustraßen, Baubetriebs- und Lagerflächen

Im Rahmen der 3. Planänderung wird in einer Stellungnahme zum Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie bemängelt, dass man an keiner Stelle der Planunterlagen Pläne und Beschreibungen über die Lage der Baustraßen, Baubetriebs- und Lagerflächen finde. Somit sei es unmöglich, diese mehrere Jahre andauernden besonderen Belastungen für das Umfeld der A 20-Trasse mit der erforderlichen Präzision und dem entsprechenden Raumbezug zu bewerten. Es fehlten auch Angaben zur voraussichtlichen Dauer der Bauphase für entsprechende Unterabschnitte der herzustellenden 20 km-Strecke. Es falle auf, dass die Planunterlagen des A 20-Abschnitts 4 diesbezüglich - im Gegensatz zu den Planunterlagen des A 20-Abschnitts 8 (Bereich Glückstadt und Elbquerung) – sehr defizitär seien.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Lage von Baustraßen und Lagerplätzen wird dem zukünftigen Auftragnehmer nicht vorgegeben. Es liegt in der Verantwortung und Befugnis des Auftragnehmers, im Rahmen seines Auftrages unter Beachtung der gültigen Gesetze und Richtlinien darüber zu entscheiden, ob und wo beispielsweise Baustraßen angelegt oder Materialien gelagert werden sollen. Bei diesen Überlegungen kann er neben den tatsächlichen Eingriffsbereichen, die dauerhaft durch das geplante Bauvorhaben überplant werden, auch auf die für die Baudurchführung ausgewiesenen vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen zurückgreifen, innerhalb derer der Baubetrieb stattfinden kann.

Der Hinweis, dass die Planunterlagen für andere Baumaßnahmen detaillierte Angaben zu Bauabläufen und Bauzeiten enthalten, mag mit Besonderheiten der jeweiligen Maßnahme zusammenhängen, die das Festlegen bestimmter Vorgänge zwingend erforderlich machen. Eine weitere Ausführung hierzu ist seitens der Planfeststellungsbehörde nicht möglich.

- Planunterlagen enthalten keine konkreten Maßnahmen zur Streckenführung des Linien- und Schulbusverkehrs während der Bauzeit

Es wird eingewandt, dass die Planunterlagen trotz zu erwartender Verkehrsbehinderungen während der Bauzeit der A 20 keine konkreten Maßnahmen zur Streckenführung des Linien- und Schulbusverkehrs enthalten. Dieser werde während der Bauphase erheblich beeinträchtigt werden. Alle Fahrschüler aus Hartenholm würden von dieser mangelhaft geplanten Verkehrsführung massiv betroffen sein und in ihrem Schulbesuch beeinträchtigt werden durch Verspätungen der Schulbusse. Die sorgfältige und wohldurchdachte Entwicklung eines entsprechenden Streckenführungsplanes sei eine grundsätzliche Notwendigkeit im Zusammenhang mit dem Bau der A 20. Diese Neuregelung des

regulären Schulbusverkehrs zwischen Hartenholm und Kaltenkirchen fehle in den aktuellen Planunterlagen.

Eine Beeinträchtigung des Schulbusverkehrs kann nicht gesehen werden. Der Bau der A 20 soll so durchgeführt werden, dass der Verkehr auf dem vorhandenen Straßennetz so wenig wie möglich beeinträchtigt wird. Danach sind keine Umleitungen geplant, sondern der Verkehr kann ohne wesentliche Verkehrseinschränkungen über örtliche Umfahrungen abfließen. Für den Bau der Anschlussstelle L 79/ A 20 wird beispielsweise eine bauzeitliche Umfahrung hergestellt, ebenso für den Bau des Brückenbauwerkes BW 6.06 im Zuge der L 79 und des Brückenbauwerkes BW 6.13 im Zuge der L 78. Im Übrigen ist die Erstellung von Streckenführungsplänen für den Schulbusverkehr nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Dies ist Aufgabe des zuständigen Schulbusunternehmens. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass dieses die Öffentlichkeit rechtzeitig über Veränderungen informiert.

Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

- Abwicklung der Baustellenverkehre zur Erstellung der A 20-Querung/ L 78 zwischen Todesfelde und Bark nicht über Wirtschaftswege (Hörn, Barker Weg)

Zur Erstellung des Brückenbauwerkes BW 6.13 (BWV-Nr. 231) war ursprünglich ein Provisorium zur Umfahrung über das bestehende Wirtschaftswegenetz zwischen Bark und Todesfelde vorgesehen, auf das der Verkehr während der Bauzeit geführt werden sollte. Die Planänderungsunterlagen sehen nunmehr eine baubedingte Umfahrung des Verkehrs westlich der Landesstraße L 78 vor. Somit ist eine Umfahrung über den Hauptwirtschaftsweg von Bark nach Todesfelde, zu dem auch der Weg „Hörn“ gehört hätte, und anderer Wege nicht erforderlich. Auf die Deckblätter zu Anlage 7, Blatt 17, bzw. Anlage 14.1, Blatt 17, der Planfeststellungsunterlagen zum Teil A wird verwiesen.

- Schließung des „Hartlohweges“ für Lkw-Verkehr bei Nutzung des „Hartlohweges“ als Umfahrung zur Erstellung des Brückenbauwerkes 6.06 und

- keine Abwicklung der Bauphasenverkehre über den „Hartlohweg“

Die Einwander gehen davon aus, dass bei der Erstellung des Brückenbauwerkes 6.06 eine weiträumige Umfahrung der Baustelle erfolgt, und zwar über den „Hartlohweg“. Der „Hartlohweg“ sei aber für derartige Verkehre nicht ausgelegt. Deshalb wird beantragt, den Hartloh für die Abwicklung der Bauphasenverkehre, d. h. für den Lkw, zu schließen bzw. ein entsprechendes Verbot auszusprechen.

Der Bau der geplanten A 20 soll so durchgeführt werden, dass der Verkehr im Bereich des vorhandenen Straßennetzes möglichst wenig beeinträchtigt wird. Die Herstellung des Brückenbauwerkes 6.06 (BWV-Nr. 120) und der Rampen erfolgt daher über bauzeitliche örtliche Umfahrungen östlich der L 79 mit einspuriger Verkehrsführung. Dabei steht im Vordergrund, den Eingriff in den südöstlich der L 79 vorhandenen Waldbestand „Im Vieh“ zu minimieren. Mit der Umfahrung ist sichergestellt, dass der Verkehr wie bisher ohne große Schwierigkeiten die L 79 passieren kann. Dieser Um-

stand und die lt. der Verkehrsuntersuchung des Ingenieurbüros Schubert ausgewiesene heute vorhandene Verkehrsbelastung geben keine Hinweis darauf, das es zu einer verstärkten Nutzung des „Hartlohweges“ während der Bauzeit des Brückenbauwerkes kommen wird, die im äußersten Fall sogar eine Schließung des Weges rechtfertigen würde. Zumal der Hartlohweg wie alle Straßen grundsätzlich im Rahmen der Widmung von der Allgemeinheit genutzt werden kann. Im Übrigen liegen die Anordnungen von Verkehrsbeschränkungen im Zuständigkeitsbereich der zuständigen Straßenverkehrsbehörden, die gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten können, und sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Vor diesem Hintergrund können dem Vorhabenträger keine weiteren Maßnahmen auferlegt werden.

- *keine Nutzung der Straßen „Marskamp“ und „Oland“ für den Baustellenverkehr und*
- *Forderung nach Festlegung von Straßen für den Transport*

Die Forderungen, das Befahren der Straßen „Marskamp“ und „Oland“ für den Baustellenverkehr zu unterbinden und Straßen für den Transport in den Bauverträgen festzulegen, sind zurückzuweisen.

Wie bereits vorstehend erläutert, sollen der Baustellenverkehr und die Bodentransporte zum Bau der A 20 grundsätzlich auf der eigentlichen Trasse selbst durchgeführt werden. Dennoch ist die Erschließung der Baustelle über das öffentliche Straßennetz nicht völlig auszuschließen. Die Straßen können im Rahmen ihrer Widmung genutzt werden, das schließt auch den Baustellenverkehr ein. Dabei wird dieses Straßennetz jedoch nur in dem Maße von Baufahrzeugen genutzt, wie es auch geeignet ist. Im Übrigen liegt es in der Verantwortung der Baufirma, die Abwicklung der Baustellenverkehre und hier insbesondere die Abwicklung der Bodenmassenverkehre unter Einbeziehung des öffentlichen Straßen- und Wegenetzes zu planen. Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass die Straßen nur im Rahmen ihrer Zulässigkeit in Anspruch genommen werden. Weitere Maßnahmen sind dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen.

- *Befürchtung der Nichteinhaltung von Gewichts- und Geschwindigkeitsbeschränkungen*

Sofern Befürchtungen bestehen, dass infolge des Baustellenverkehrs Straßen entlang des hier abhängigen Teilstrecke der A 20 als Schleichwege benutzt werden und insgesamt höhere Geschwindigkeiten auf dem nachgeordneten Netz gefahren werden, ist darauf hinzuweisen, dass die Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im alleinigen Zuständigkeitsbereich der Verkehrsbehörde liegt. Der Einwand, der Vorhabenträger sei hierfür zuständig, wird zurückgewiesen, weil dem Vorhabenträger nicht der Verstoß der Verkehrsteilnehmer gegen die vorgegebenen Verkehrsregeln vorgeworfen werden kann.

Wie bereits erläutert, sollen der Baustellenverkehr und die Bodentransporte zum Bau der A 20 grundsätzlich auf der eigentlichen Trasse selbst durchgeführt werden. Dennoch ist die Erschließung der Baustelle über das öffentliche Straßennetz nicht völlig auszuschließen. Dabei wird dieses Straßennetz jedoch nur in dem Maße von Baufahrzeugen genutzt, wie es auch geeignet ist. Eine Benut-

zung von Straßen durch Baustellenfahrzeuge, für die bereits eine Gewichtsbeschränkung vorhanden ist, ist aus diesem Grunde beispielsweise ausgeschlossen. Im Übrigen gilt für alle Verkehrsteilnehmer die Straßenverkehrsverordnung (StVO). Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass die Straßen nur im Rahmen ihrer Zulässigkeit in Anspruch genommen werden.

- *erhebliche Gefährdung der Verkehrsteilnehmer (Wanderer, Jogger, Reiter, Radfahrer, Fahrer, Schulkinder, Fußgänger) durch den zu erwartenden Baustellenverkehr in den Ortschaften*

Von der Planfeststellungsbehörde wird nicht bestritten, dass der genannte Personenkreis, und hier liegt der Schwerpunkt insbesondere auf die Kinder, im Straßenverkehr besonders gefährdet ist. Allerdings ist dies ein allgemeines 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. Ebenso ist auf die Aufsichtspflicht der Eltern hinzuweisen, die den Kindern die temporäre Situation mit möglichen Baustellenverkehren verdeutlichen und auf die besonderen Gefahren hinweisen müssen.

Die Forderung, wegen des erhöhten Sicherheitsrisikos unfallverhütende Maßnahmen festzulegen, auch und insbesondere zur Schulwegsicherung, ist zurückzuweisen. Eine Befahrung des öffentlichen nachgeordneten Wegenetzes durch den Baustellenverkehr wird nach Möglichkeit vermieden, kann aber, wie bereits vorstehend erläutert, nicht völlig ausgeschlossen bzw. untersagt werden.

Die Erreichbarkeit der Grundstücke und das Einfahren auf das öffentliche Straßennetz werden trotz der Verkehrsbelastung aufgrund zeitlicher Lücken weiterhin gewährleistet. Geforderte und nicht näher spezifizierte bauliche und verkehrliche Maßnahmen zur Erreichbarkeit der Wohngrundstücke werden nicht in diesem Planfeststellungsverfahren geregelt.

Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsreduzierungen, liegen im Zuständigkeitsbereich der zuständigen Verkehrsbehörde des Kreises, die gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten kann, und sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

- *Entschädigungsanspruch*

Es wird auf die nachstehende Ziffer 3 „Baustellenimmissionen“ sowie auf die Ziffer 2.1.2.6 dieses Beschlusses und die Ziffern 2.4 bzw. 5.0.11 dieses Beschlusses nebst Begründung verwiesen.

2. Baustellenmanagement

- *Bauzeitenbeschränkung*

Die Begrenzung von Baumaßnahmen auf bestimmte Tageszeiten oder das Freihalten der Nachtstunden oder der Wochenenden ist nicht im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens abschließend zu regeln. Der Vorhabenträger hat die einschlägigen gesetzlichen Vorgaben einzuhalten. Zu diesem

Zweck sind ihm mit den unter Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses genannten Auflagen Schutzauflagen erteilt worden, die den betroffenen Anliegern hinreichenden Schutz bieten.

Der Vorhabenträger hat hierzu angeführt, dass Nacht- und Wochenendarbeiten nur bei besonderen Bautätigkeiten erforderlich seien. Bei diesem Vorhaben könne eine Nachtarbeit beispielsweise bei der Betonierung von größeren Brückenbauwerken erforderlich werden, z. B. bei der Errichtung des Brückenbauwerkes BW 6.01 zur Überführung der A 20 über die Schmalfelder Au. Eine Beschränkung der Bauzeiten könne auch durch artenschutzrechtliche Maßnahmen gesetzt werden. Es sei nicht beabsichtigt, im Rahmen dieser Planfeststellung diesbezügliche Ausnahmen vorzusehen. Der Vorhabenträger weist aber auf die Möglichkeit des bauausführenden Unternehmens hin, durch eine Sondergenehmigung die Bauzeiten und damit den Einsatz der Baugeräte und – maschinen zu verlängern. Dies ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unter Ausschöpfung der gesetzlichen Vorschriften zulässig. Weiterer Auflagen zum Ausschluss von Nacht- und Wochenendarbeiten bedarf es nicht.

- Bauablaufplan

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. Während des Planungsprozesses findet ein intensiver Austausch aller an der Maßnahme Betroffenen statt, um Detailpunkte zu lösen. Aber erst die Ausführungspläne enthalten alle mit den zuständigen Instanzen abgestimmten (detaillierten) Angaben, die zur Herstellung der Baumaßnahme erforderlich sind. Sie bilden die Grundlage für die Bauauschreibung. Der tatsächliche Bauauflauf mit evtl. Beeinträchtigungen wird dann mit der Baufirma nach der Vergabe festgestellt. Die Randbedingungen hierzu werden im Bauvertrag festgeschrieben.

- Führung von Bautagebüchern

Die Forderung, detaillierte Führung von Bautagebüchern zu führen, die jederzeit durch jedermann eingesehen werden können, ist zurückzuweisen, weil dies nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Das Bautagebuch ist ein wichtiges Dokument, das von der bauausführenden Firma verpflichtend während des Entstehungsprozesses der A 20 zu führen ist, um den Bauablauf festzuhalten und aufzuzeigen.

- Herrichtung von während der Bauzeit beanspruchten Flächen

Gefordert wird, Flächen und Wege, die während der Bauzeit unerlaubt oder erlaubt beansprucht wurden, wieder so herzurichten, dass der Zustand dem vor der Maßnahme entspricht. Bodenabträge seien auf den vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen mit demselben Boden später neu abzudecken.

Die während der Bauzeit beanspruchten Flächen sind in den Planunterlagen als baubedingte oder dauerhafte Inanspruchnahme ausgewiesen. D. h. in der Anlage 14.1 der Planfeststellungsunterlagen – Grunderwerb – sind Flächen mit einer vorübergehenden Inanspruchnahme mit einer Schrägschraffur unterlegt und Flächen, die auf Dauer entzogen werden sollen, sind farblich vollflächig gekennzeichnet. Die baubedingt in Anspruch genommenen Flächen werden für den eigentlichen Nutzungszustand wiederhergestellt, d. h. diese Flächen werden nach Beendigung der Bauphase rekultiviert. Hierzu wird der Rückbau von ggf. notwendigen Anlagen und die Beseitigung von Verdichtungen erfolgen, bevor die Flächen einer weiteren Inanspruchnahme unterzogen werden. Auf die entsprechenden Maßnahmenblätter der Anlage 12.0 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen.

Die Nutzung von Straßen und Wege ist im Rahmen ihrer Widmung auch in der Bauzeit zulässig. Weitere Forderungen sind diesbezüglich zurückzuweisen.

- keine Beeinträchtigung der Wasserversorgung während der Bauphase

Gefordert wird, die Beeinträchtigung bei der Wasserversorgung während der Bauphase sofort und unverzüglich zu beheben und finanziell auszugleichen.

Die Forderung ist zurückzuweisen, denn es erfolgt kein Eingriff in die Wasserversorgung. Auf die Begründungen zu den Ziffern 5.0.9 und 5.0.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Bodenmassentransporte

Hinsichtlich der vorgesehenen Bodentransporte und der Forderung nach einem Bauablaufplan wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Danach sollen die Massentransporte grundsätzlich auf der eigentlichen Autobahntrasse selbst und dem dort vorhandenen Baufeld durchgeführt. Die Nutzung des klassifizierten Straßennetzes im Rahmen der Widmung kann dabei nicht völlig ausgeschlossen werden. Eine weiter detailliertere Beschreibung der Bodentransporte innerhalb der Baustelle ist im Rahmen der Planfeststellung nicht möglich, da der genaue Bauablauf und damit die Transportwege noch nicht feststehen. Hinsichtlich der zu liefernden Bodenmassen können die Zufahrtswege ebenfalls noch nicht festgelegt werden, weil die Herkunft der Zulieferböden gegenwärtig nicht bekannt ist. Diese Entscheidungen sind den nachgeordneten Verfahrensschritten (Ausführungsplanung und Vergabeverfahren) vorbehalten. Einwendungen diesbezüglich werden zurückgewiesen. Ebenso wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.13 dieses Beschlusses verwiesen.

- Bodenmanagement nach Abfallrecht bzw. Immissionsschutzrecht

Hinsichtlich der Forderung nach Durchführung eines abfallrechtlichen Planfeststellungsverfahrens für diesen planfestzustellenden Abschnitt der A 20 wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.13 dieses Beschlusses verwiesen.

3. Lärm und Schadstoffe

- bauzeitliche Immissionen durch Lärm und Erschütterungen

Im Falle der Realisierung des Vorhabens wird vermutet, dass es während der Bauphase und des Baustellenbetriebes zu einer erheblichen Gesamtbelastung durch Schallimmissionen insbesondere in Form von Durchgangsverkehren bzw. Baustellenfahrzeugen in den Ortslagen, wie z. B. in Schmalfeld und in Todesfelde und auf der L 167, und auf den Zubringerstraßen kommen werde. Auf dieser Basis müssten aktive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden. Auch werden erhebliche Belastungen beim Bau der Brücke im Verlauf des Verbindungsweges BW 6.04 und der geplanten Dammerhöhung im Bereich von Bau-km 20+620 bis 20+720 befürchtet.

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 – Sicherheitsvorschriften – hat der Vorhabenträger dessen ungeachtet dafür einzustehen, dass seine Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Insofern ist der Vorhabenträger ohnehin per Gesetz verpflichtet, bei den Bauarbeiten die Einhaltung der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen hinsichtlich des Immissionsschutzes zu gewährleisten. 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 – nur von vorübergehender Natur und nicht auf Dauer angelegt – sowie ergebnisoffenen Angebotsabgaben der Vergabephase regelmäßig nur schwer prognostizieren lässt.

Da der Vorhabenträger plant, die Baustellenverkehre für den planfestzustellenden Streckenabschnitt der A 20 im überwiegenden Teil über die Trasse der geplanten A 20 zu organisieren und die Verkehrsführung während der Bauzeit zeitlich und räumlich so einzurichten, dass Beeinträchtigungen der Anlieger so weit wie möglich vermieden werden, ist nicht von einer erheblichen Belastung des umliegenden klassifizierten Straßennetzes durch Baustellenverkehre auszugehen. Ebenso sind planungsbedingte Verkehrslärmzuwächse in der Tiefe des Raumes, die zu einem mehr als unerheblichen Lärmzuwachs sowie zu Überschreitungen der Grenze der Gesundheitsgefährdung führen könnten, auszuschließen, weil eine Verbringung von Böden aus anderen Planfeststellungsabschnitten der A 20, wie z.B. dem Elbtunnel, nicht mehr vorgesehen ist. Auch ist nicht davon auszugehen, dass besonders lärmintensive Bauarbeiten, z. B. Rammarbeiten, in unmittelbarer Nähe schutzwürdiger Bebauung durchgeführt werden. Eine Abweichung von der ortsüblichen Nutzung des Straßengrundstückes sowohl im Umfeld der Baumaßnahme als auch in der Tiefe des Raumes kann nicht unterstellt werden, so dass dem Vorhabenträger auch keine weiteren als die in Ziffer 2.1.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses angeführten Auflagen sowie andere Maßnahmen wie beispielsweise die Erstellung eines Baulärmgutachtens aufzuerlegen sind.

Festzuhalten ist, dass durch dieses Bauvorhaben mit Baulärm während der Bauzeit zu rechnen ist. Diese sind allerdings bei Einhaltung des Vermeidbarkeitsgrundsatzes nach § 22 Abs. 1 BImSchG und der Vorgaben der AVV-Baulärm zumutbar und hinzunehmen. Die Planung stellt sicher, dass die Beeinträchtigungen so gering wie möglich gehalten werden. Einwendungen diesbezüglich werden daher zurückgewiesen.

In Ziffer 2.1.2.6 dieses Beschlusses sind die Auflagen hinsichtlich Immissionen durch Lärm und Erschütterungen während der Bauausführung dokumentiert, deren Einhaltung der Vorhabenträger zu gewährleisten hat. Insofern wird darauf verwiesen. Ebenso wird auf die Ziffer 2.4 dieses Beschlusses nebst Begründung verwiesen.

- Einsatz von Baufahrzeugen neuester Generation

Um die Beeinträchtigungen zu minimieren, müsste der Einsatz von Baufahrzeugen neuester Generation kommen.

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 so-

wie an Werktagen nur in der Zeit von 7 Uhr bis 20 Uhr betrieben werden. Auf die Auflagen in Ziffer 2.1.2.6 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.

- Betrachtung nach TA-Lärm

Es wird beantragt, eine Lärmprognose für die Bauphase nach Maßgabe der TA Lärm zu erstellen und durch Auflagen im Planfeststellungsbeschluss sicherzustellen, dass deren Immissionsgrenzwerte (einschließlich der besonderen Anforderungen an Spitzenpegel) während der gesamten Bauphase eingehalten werden.

Um den normalerweise bei dem Bau einer Autobahn entstehenden Lärm zu verhindern bzw. auf ein Mindestmaß zu beschränken, sind die einschlägigen Vorschriften zu berücksichtigen. So gilt für die Beurteilung der Schalleinwirkungen auf die Nachbarschaft während der Bauphase 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 – vorübergehend ist, Immissionsrichtwerte festzulegen, die über den in anderen Regelwerken zu dauerhaften Lärmeinwirkungen, wie die BImSchV, vorgesehenen Werten liegen.

Für die Bewertung des Baulärms ist § 22 BImSchG i.V.m. der AVV Baulärm entscheidend. Die Beurteilung von über einen längeren Zeitraum betriebenen ortsfesten Anlagen auf der Baustelle, z. B. Separationsanlagen oder Gewässerschutzanlagen, haben nach TA Lärm zu erfolgen. Anlagen dieser Art sind im anhängigen Planfeststellungsverfahren nicht geplant. Das Vorgehen des Vorhabenträgers, auf die AVV Baulärm abzustellen, ist daher nicht zu beanstanden.

- Baustellenlärm durch Festlegung geeigneter Grenzwerte, insbesondere Betriebszeitenbeschränkungen, begrenzen

Nach § 22 Abs. 1 Satz 1 und § 3 Abs. 1 BImSchG hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer nötig sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so kann der Betroffene eine angemessene Entschädigung in Geld beanspruchen. Nach § 66 Abs. 2 BImSchG ist für die Beurteilung von Baulärm und zum Schutz der Anlieger gegen Baulärm die

AVV-Baulärm anzuwenden. Die Baustelle unterliegt u.a. den immissionsschutzrechtlichen Anforderungen der AVV Baulärm, die von der zuständigen Immissionsschutzbehörde überwacht werden. Baulärm sowie andere Immissionen und Wirkungen sind während der Bauzeit auf ein unvermeidbares und zulässiges Mindestmaß zu begrenzen. Gemäß Nr. 4.1 i.V.m. Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm sollen die Eingreifwerte von 60 bzw. 55 dB(A) am Tag und 45 bzw. 40 dB(A) in der Nacht in der Regel gewährleistet werden. Sollten 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, besteht für die Betroffenen dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch.

Mit diesem Beschluss werden Vorkehrungen angeordnet, um im Umgebungsbereich der Baustelle dieses Planfeststellungsabschnittes den Anforderungen der AVV-Baulärm zu entsprechen.

Auf die Ziffer 2.1.2.6 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Erschütterungen in der Bauphase

Es wird gefordert, da kein eigenes Erschütterungsgutachten für den Betrieb der Anlage für die Planung beigebracht wurde, dies nachzuholen.

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. 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.

Der Vorhabenträger wird zur Sicherung des Nachweises von eventuell durch Erschütterungen während der Baumaßnahme und durch den Baustellenverkehr hervorgerufener Schäden eine Beweissicherung im Nahbereich der Trasse durchführen. Weitere Maßnahmen sind dem Vorhabenträger, auch im Hinblick darauf, dass der Baustellenverkehr weitestgehend über die Autobahntrasse erfolgen wird, nicht aufzuerlegen. Auf die Ziffern 2.1.2.2 und 2.1.2.6 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- bauzeitliche Luftschadstoffbelastung

Zahlreiche Einwender weisen darauf hin, dass es durch Baufahrzeuge zu einer erhöhten Schadstoffbelastung und Feinstaubentwicklung entlang der A 20 kommt, beispielsweise in Schmalfeld und in Todesfelde und auf der L 167. Auch werden erhebliche Belastungen beim Bau der Brücke im Ver-

lauf des Verbindungsweges BW 6.04 und der geplanten Dammerhöhung im Bereich von Bau-km 20+620 bis 20+720 befürchtet.

Grundsätzlich dürfen nur Arbeitsgeräte eingesetzt werden, die nach dem Stand der Technik schallgedämmt und schadstoffarm sind. 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 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 Luftschadstoffuntersuchung keine Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV prognostiziert. Es bestehen somit keine gesundheitsgefährdenden Beeinträchtigungen aus der geplanten Baumaßnahme.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

- Beweissicherung bei Schäden (Straßen, Gebäude, Änderung des Grundwasserspiegels)

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 herrühren, hierzu zählt z. B. auch die Benutzung der Straße durch den Baustellenverkehr mit den Straßenverkehrszulassungsordnung (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 den Bodenmassentransporten, sowohl in der Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen als auch in den Erörterungsterminen dargelegt.

Hinsichtlich möglicher Beschädigungen von Gebäuden durch Bohrungen und Erschütterungen 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 bzw. in Einzelfällen an Trinkwasserbrunnen zugesagt. Auf die entsprechenden Niederschriften zu den Erörterungsterminen wird verwiesen.

Eine Beweissicherung aller Gebäude findet grundsätzlich im Nahbereich der Trasse 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, um festzustellen, 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 über den üblichen Rahmen hinaus belastet und beschädigt werden können, werden ebenfalls vor Baubeginn Beweissicherungsverfahren eingeleitet.

Auf die Auflagen hinsichtlich Beweissicherung und Immissionen während der Bauausführung wird auf Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses verwiesen. Die Entschädigungsvereinbarungen werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.

Durch die vom Vorhabenträger eingeleiteten Schritte sind weitergehende Forderungen zur Beweissicherung nicht begründet und werden daher zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Grundwasser wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.9 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.0.11: (Festsetzen von Entschädigungen (Wertverluste))

1. Wertminderung durch mittelbare Beeinträchtigungen (Beeinträchtigung der Wohnqualität und des Landschaftserlebnisses / Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen, Forsten, kulturhistorisch bedeutsamen Flächen / Beeinträchtigung der Schutzgüter / Wertverlust / Betriebserschwernisse)

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 und des Autobahnkreuzes A 20/ A 7, die mittelbar betroffen sind.

Der weitestgehenden Schonung von mittelbar betroffenen Grundstückseigentümern trägt die Planung des Vorhabenträgers angemessen Rechnung. Durch die Planung werden unzumutbare Nachteile für die (nur) mittelbar betroffenen Grundstücke abgewendet. 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 sind die maßgeblichen Schwellenwerte des § 41 BImSchG beim Schall nur an den unter Ziffer 2.4.2 genannten Gebäuden überschritten. Insoweit stehen den übrigen 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 haben, 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 in Gebieten, die dem Wohnen dienen, bei Beurteilungspegeln erst wesentlich über 70 dB(A) am Tage bzw. 60 dB(A) in der Nacht vorstellbar. Wertminderung infolge Lärmbetroffenheit ist nach den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung der Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen sowie den Darlegungen unter Ziffer 2.4 und 5.0.6 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 Lärmbelastung 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 14.03.2014 – 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 mindernd 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. Einschränkungen zum

Wohle der Allgemeinheit unterliegen dem Gemeingebrauch der Straße und der Anlieger teilt somit das Schicksal der Straße.

Das bedeutet nicht, dass Wertminderungen der Grundstücke nicht im Rahmen der Abwägung von der Planfeststellungsbehörde 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“ gegebenen 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 A 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 und dem öffentlichen Interesse am Vorhaben zurücktreten.

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.

2. Wertminderung durch unmittelbare Beeinträchtigungen (Tausch-/ Ersatzland, Pacht-ausgleich)

Für den Neubau der BAB A 20 - Teilstrecke A 7 bis B 206 westlich Wittenborn - 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 Linienän-

derungen 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 5.0.1 dieses Beschlusses – überwiegen das Interesse der Grundstücksbetroffenen am vollständigen Erhalt ihrer Flächen und am Unterlassen sonstiger Nachteile.

Zur Ausführung des Planvorhabens ist die Enteignung zulässig, wenn der vorrangige anzustrebende freihändige Erwerb der Flächen scheitern sollte. 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, hervorgerufen durch das planfestzustellende Bauvorhaben und in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem hier 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 Satz 2 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 Tausch-/ 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 jedoch 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. Außerdem hat der Vorhabenträger mit der Schleswig-Holsteinischen Landgesellschaft einen Vertrag geschlossen, um bei Verhandlungen die Betroffenheit der Agrarstrukturen durch freiwillige Landtausche weiter zu vermindern sowie eine Verbesserung des Zuschnitts der Flächen anzustreben, wenn nicht Belange des Naturschutzes entgegenstehen. Dabei stehen insbesondere die Landwirte, die die Landwirtschaft im Haupterwerb betreiben, im Vordergrund.

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 gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG 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 Einwander wertmäßig keinen Verlust erleidet. Zudem bestehen grundsätzlich durch die Baumaßnahme ausgelöste Entschädigungsansprüche auch für eine vorübergehende Inan-

spruchnahme von Flächen Dritter und die dadurch entstehenden Pachtaufwandsentschädigungen für die jeweiligen Pächter. Wird die betriebliche Existenz weder 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).

Wird durch die Baumaßnahme vorhandener Bewuchs beseitigt, besteht dem Grunde nach eine Aufwuchsentschädigung. Die Entschädigungshöhen werden außerhalb dieses Verfahrens geregelt.

Die übrigen aufgeworfenen Fragen (z. B. Übernahme von Restflächen, Ausgleich für wegfallende bisherige Lagevorteile eines landwirtschaftlich genutzten Grundstückes 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.

Für die Besonderheiten des Einzelfalls wird auf die Ausführungen zu den einzelnen Einwendungen der betroffenen Grundstückseigentümer verwiesen.

3. Entschädigungsanspruch wegen Einschränkung der Jagdflächen durch A 20

Soweit Jagdgenossenschaften Entschädigungsforderungen wegen Eingriffen in bestehende Jagdausübungsrechte geltend machen, gilt Folgendes

a) Verlust der Jagdausübung auf der für das Vorhaben in Anspruch genommenen Fläche durch unmittelbaren Zugriff, d.h. unmittelbare Beeinträchtigung

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 zusteht. Der Ausgleich erfolgt gegenüber der Jagdgenossenschaft. Die Aufteilung der Entschädigung auf die einzelnen Jagdgenossen ist von den betroffenen Jagdgenossenschaften so dann intern zu regeln.

b) Beeinträchtigung der Jagdausübung auf nicht in Anspruch genommenen Flächen durch mittelbare Einwirkung, d.h. mittelbare Beeinträchtigung

Etwas anderes gilt, soweit die Trasse der geplanten Straße den Jagdbezirk nicht „durchschneidet“, sondern lediglich daran entlang führt. Etwaige tatsächliche Beeinträchtigungen des Jagdausübungsrechts stellen insoweit keine unmittelbare Folge einer Enteignung/Abtretung des Jagdbezirks dar. In

diesem Fall ist daher im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden, ob dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch besteht. Dies ist geschehen. Es wird daher auf die entsprechende Einwendung verwiesen. Sofern ein Anspruch im Einzelfall bejaht wurde, ist dessen Höhe im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen mit dem Straßenbaulastträger zu verhandeln.

c) Entschädigungsanspruch für Jagdpächter

Hinsichtlich der behaupteten Beeinträchtigung der Jagdausübung geht die Planfeststellungsbehörde zugunsten des Einwenders davon aus, dass auch das Recht des Jagdpächters ein abwägungserheblicher privater Belang ist. Die Beeinträchtigung des Jagdausübungsrechts in den betroffenen Jagdbezirken, z. B. durch Beschränkung der Schussrichtung, Einschränkung von Treib- und Drückjagden, Einschränkung des Wildwechsels, Änderungen im Wildbestand oder Beeinträchtigungen beim Jagdschutz etc., als Folge des Flächenverlustes durch die geplante Autobahntrasse und durch die Jagdverbotszonen im Bereich der Wildquerungen sowie der Grünbrücke und der Trittsteinbiotope steht dem öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Bauvorhabens gegenüber. Auch mangels entgegenstehender substantiiertes Anhaltspunkte wird unterstellt, dass die evtl. möglichen nachteiligen Auswirkungen nicht in einem derartigen Maß und nicht von solcher Intensität sein werden, als dass die Beeinträchtigung als besonders schwerwiegend zu werten wäre. Dabei muss als Ergebnis der Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse an dem hier planfestzustellenden Vorhaben und der Betroffenheit des Einwenders diese zurückgestellt werden. Das Bauvorhaben dient dem Interesse des Allgemeinwohls. Ergänzend wird auf die Begründung zur Notwendigkeit der Baumaßnahme in Ziffer 5.0.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Entschädigungsforderung ist festzuhalten, dass der Jagdpächter nicht Besitzer der Grundstücke ist, sondern nur Inhaber des Jagdausübungsrechts, das aber nicht zum Besitz berechtigt. Er gehört aus diesem Grund nicht zu den Nebenberechtigten, die gesondert zu entschädigen sind (so auch Kapsa, NVwZ 2003, 1423; Aust in Aust, Jacobs, Pasternak, „Die Enteignungsent-schädigung“, Rn. 475). Die Einwendung ist insoweit zurückzuweisen.

Zu 5.0.12: (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 Vertrauensstatbestand, aus dem die Eigentümer einen Anspruch auf Fortbestand der günstigen Lage herleiten können, ist ebenfalls nicht gegeben. Die Mehrbelastungen durch Mehrwege zu (Pacht-) Flächen bzw. Umwege beruflicher und privater Art sind hinzunehmen und nicht entschädigungsfähig.

Zu 5.0.13: (Bodenspezifische Belange)

1. Bodenmanagement nach Abfallrecht bzw. Immissionsschutzrecht

In den Einwendungen wird vorgetragen, dass das Bodenmanagement der Planung unzureichend sei. Die Planung hierfür müsse nach Abfallrecht bzw. Immissionsschutzrecht in die Planfeststellung integriert werden. Es könne nicht ungeklärt bleiben, wo die überschüssigen Bodenmassen verbleiben sollen. Insgesamt gehe es um mehr als fünf Millionen Kubikmetern, die nicht einfach ungeregelt vonstattengehen dürfen. Zudem könne das Problem nicht einfach einer unbestimmten Ausführungsplanung oder schlicht dem Auftragnehmer überlassen bleiben.

Die Notwendigkeit der Durchführung eines abfallrechtlichen Planfeststellungsverfahrens für den gegenständlichen Streckenabschnitt der A 20 wird nicht gesehen. Auch seitens der Abfallbehörden der betroffenen Kreise wurde diese Forderung nicht erhoben.

Im vorliegenden Abschnitt ist die Errichtung und der Betrieb von Deponien für nicht wiederverwendbare Böden, die nach § 35 Abs. 2 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) der Planfeststellung bedürfen, nicht vorgesehen. Eine Ausweisung in diesem Planfeststellungsverfahren erübrigt sich daher.

Soweit möglich, wird der Bodenabtrag mit dem Aushubmaterial aus dem Bodenaustausch im Bereich des Autobahnkreuzes AK A 20/ A 7 untergebracht und die Flächen, die Bestandteil der Straße werden, werden modelliert und gestaltet. Des Weiteren erfolgt der Einbau des Bodenabtrages in den Verwallungen und Dämmen. Überschüssiger Boden, der nicht wiederverwendet werden kann, wird abgefahren. Der mögliche Einbau oder die Wiederverwendung des Bodens andernorts ist jedoch nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens. Böden, die nicht verwertet werden, werden fachgerecht behandelt und beseitigt. Den gesetzlichen Anforderungen nach Abfallrecht bzw. Immissionsschutzrecht wird damit entsprochen.

Ergänzend ist einzustellen, dass der Vorhabenträger unter Ziffer 4 der technischen Erläuterungsberichte (Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen) die anfallenden und erforderlichen Bodenmassen zusammengestellt hat. Vor dem Hintergrund der umfassenden Problembewältigung sind die Möglichkeiten der Verwendung von überschüssigen Böden sowie der Verbringung belasteter Böden zu prüfen und darzustellen. Jedoch sind Entscheidungen darüber, ob und welche Böden im Rahmen dieser Baumaßnahme wiederverwendet bzw. als überschüssige Böden abgefahren und andernorts eingebaut werden sowie Festlegungen über die Verbringung und Deponierung belasteter Böden nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses. Vielmehr ist dies Gegenstand der Ausführungsplanung bzw. des Vergabeverfahrens, um einer Wettbewerbsbeschränkung vorzubeugen. Dabei ist die geltende Rechtslage zu beachten. Eine Regelung im Beschluss ist folglich nicht aufzuerlegen.

2. Bodenmassentransporte

- Baugrund der Autobahntrasse nicht hinreichend untersucht

Bedenken werden erhoben gegen die Feststellung, dass der Baugrund der Autobahntrasse hinreichend untersucht wurde im Hinblick auf die Ausschließung von Gefahren für die Standsicherheit, aber auch für das Grundwasser. Die insoweit angestellten Probebohrungen seien nicht in einer ausreichenden Dichte durchgeführt worden, was bestanden wird. Außerdem wird gefordert, Baugrunduntersuchungen in jedem Falle in kritischen Bereichen mit besonderer Intensität durchzuführen. Für alle unter dem besonderen Schutz stehende Flächen (z. B. Biotopverbundachse) seien genaue spezifische Baugrunduntersuchungen vorzunehmen.

Um die geotechnischen Bedingungen des gegenständlichen Autobahnabschnittes beurteilen zu können, sind umfangreiche Baugrunduntersuchungen in den Jahren 2006 und 2007 mit ausreichenden Bohrungen im Trassenbereich und zusätzlichen Bohrungen für die Bauwerke durchgeführt worden. Die aus den Bodenaufschlüssen und den Laboruntersuchungen ermittelten technischen Eigenschaften des anstehenden Baugrundes und der hydrologischen Verhältnisse sind der Planung zugrunde gelegt und die entsprechenden Maßnahmen ergriffen worden.

Die Planfeststellungsbehörde hat weder Zweifel an der Fach- und Sachkompetenz der an den Untersuchungen Beteiligten noch an den der Planung zugrunde gelegten Ergebnisse. Der Einwand wird, auch wegen eines fehlenden substantiierten Vortrages, zurückgewiesen.

- Trasse führt durch ein für Schwerlast-Straßenbau wenig geeignetes Gelände

Es wird angeführt, dass die Trasse durch ein für Schwerlast-Straßenbau wenig geeignetes Gelände führt; mooriger und wenig tragfähiger Untergrund über weite Strecken erzwingen eine nahezu ebenerdige „billige“ aber trotzdem kostenintensive Ausführung, die den Anwohnern teuer zu stehen kommen werde. Außerdem seien bei diesem Untergrund häufige Instandhaltungsmaßnahmen zu erwarten.

Wie bereits beschrieben, sind die Baugrundverhältnisse im Vorfeld der Planungen ausreichend untersucht worden. Im Trassenbereich der geplanten A 20 ist die Tragfähigkeit des Untergrundes sowie die Standsicherheit der Dämme außerhalb der Mooregebiete ohne besondere Maßnahmen nach Abtrag des Oberbodens gegeben. Hingegen handelt es sich in anderen Bereichen zum Teil mit großen Mächtigkeiten anstehenden organischen Böden sowie Böden mit organischen Beimengungen (Torfe und Mudden) um stark setzungsempfindliche Schichten, so dass hier zur Setzungsvorwegnahme und Vermeidung späterer Setzungen entsprechend umfangreiche Maßnahmen erforderlich sind. Dies geschieht einerseits durch den Austausch des anstehenden wenig tragfähigen Boden durch einen Boden mit Tragfähigkeit. Andererseits werden zu erwartende Setzungen durch das Aufbringen einer Auflast vorweggenommen.

Bei den Vorbelastungen handelt es sich um insgesamt sechs Teilbereiche mit jeweils einer Länge von ca. 100 bis 200 m. Ausweislich der Baugrunduntersuchungen liegen die Weichschichten unter 3,5 bis 9 m mächtigen Sanden und sind bereits mäßig bis stark ausgepresst und auskonsolidiert. Durch die Vorbelastungsdämme kommt es zu Setzungen zwischen 5 – 10 cm, in einem Teilbereich bis zu max. 50 cm. Das Grundwasser steht in diesen Bereichen nur ca. 1 m unter Gelände an. Aufgrund dieser Gegebenheiten ist nicht damit zu rechnen, dass austretendes Porenwasser in die Vorfluter bzw. überhaupt an die Oberfläche gelangt und somit Beeinträchtigungen der Vorfluter entstehen können. Eine Behandlung erübrigt sich daher.

Die Dauer der Vorbelastung wird in Abhängigkeit der geschätzten Setzungen ca. 6 Monate betragen. Im Bereich des Schmalfelder Moores wird die Auflast nach Aussage des Vorhabenträgers im bekanntgemachten Erörterungstermin zur 2. Planänderung über einen Zeitraum von bis zu einem

Jahr aufgebracht werden. Nach Ablauf der Zeiträume wird das überhöhte Material der Vorbelastungen abgetragen und an einer anderen Stelle wieder eingebaut.

Durch die vom Vorhabenträger vorgesehenen Maßnahmen wird die Tragfähigkeit des Bodens im gesamten Trassenbereich gegeben sein. Einwände diesbezüglich werden zurückgewiesen.

- Massenbilanzen für Teil A und Teil B unklar

Eingewendet wird, dass die Massenbilanzen für Teil A und Teil B nicht ganz klar seien, da nicht vollständig ausgewiesen werde, was von wo, nach wo transportiert werden müsse.

Die geforderte Aufschlüsselung ist für den Teil A der Anlage 1, Ziffer 4.4.4, und der Anlage 12.0, Ziffer 2.6, der Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen. Die Aufschlüsselung für den Teil B ist in Ziffer 4.4.3, der Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Darüber hinaus hat der Vorhabenträger die Bodenbilanz für den Teil B in einem Vermerk vom 23.02.2017, der der Planfeststellungsbehörde vorliegt, nochmals tabellarisch aufbereitet. Gemäß E-Mail vom 24. Februar 2017 hält das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein diese Darstellung für ausreichend.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Angaben insgesamt für ausreichend und schlüssig. Einwände diesbezüglich werden zurückgewiesen.

- Verknüpfung mehrerer A 20-Planfeststellungsbeschlüsse hinsichtlich der Verwertung von Bodenmaterialien

Eingewendet wird, dass mehrere Planfeststellungsbeschlüsse, was die Verwertung von Bodenmaterialien angeht, inzwischen miteinander verknüpft seien. Dies betreffe zumindest den Abschnitt Elbquerung mit dem Abschnitt hier (EB Kreuz, Seite 31, 1. Auslegung) und mit dem Abschnitt Krempermarsch (EB Elbquerung, Seite 45). Die Planfeststellungsunterlagen wiesen keine Regelungsvorschläge hierzu auf. Das werde gerügt und beantragt, dass die Planfeststellungsbeschlüsse, soweit sie miteinander verbunden seien (wie für die Erdmassenbewegungen dargelegt), jeweils Bestimmungen enthielten, dass sie erst ausgeführt werden dürften, wenn auch der jeweils verbundene Planfeststellungsbeschluss bestandskräftig sei.

Für den gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt sind im Bereich des Autobahnkreuzes der A 20/ A 7 (Teil B) Bodenverbringungsflächen vorgesehen. Diese befinden sich zum einen in den Anschlussröhren des Autobahnkreuzes, zum anderen zwischen der zu verlegenden K 81 und der Auffahrtrampe im südwestlichen Quadranten des Kreuzes. Gemäß den Angaben des Vorhabenträgers im technischen Erläuterungsbericht (Anlage 1, Teil B) der Ursprungsfassung der Planfeststellungsunterlagen war hier die Verbringung von Böden auch aus anderen Planfeststellungsabschnitten der A 20 wie z.B. dem Elbtunnel vorgesehen. Im Rahmen der zweiten Planänderung hat der Vorhabenträger die Planung und damit die Formulierung im Erläuterungsbericht dahingehend geändert, dass überschüssige Böden eingebracht werden sollen, die im Zuge der Herstellung der A 20 anfallen

(Anlage 1, Teil B, Kapitel 4.4.3). In seiner Erwiderung zur diesbezüglichen Stellungnahme des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume vom 25.11.2015 stellte der Vorhabenträger klar, dass damit nur Böden gemeint seien, die im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt der A 20. Damit ist eine Verknüpfung mit anderen Streckenabschnitten der A 20 hinsichtlich der Verwertung von Bodenmaterialien nicht gegeben. Die Planfeststellungsbehörde sieht daher keine Veranlassung, Bestimmungen diesbezüglich in diesen Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen und festzustellen. Im Übrigen wird seitens des Vorhabenträgers die Einhaltung der Rechtsvorschriften zum Aufbringen und Einbringen von Böden wie beispielsweise das BBodSchG und die BBodSchV zugesagt.

Nachrichtlich ist einzustellen, dass im A 20- Tunnelabschnitt die Problematik Bodenmassen auf die Weise gelöst wurde, dass sämtlicher Boden auf Deponien gebracht werden kann und somit für die Böden keine Abhängigkeit mit einem anderen A 20-Abschnitt besteht.

- kein Planungsvorschlag über Darlegung, in welchen Mengen die erforderlichen Rohstoffe durch Spülung oder durch Lkw-Transport heran- oder weggeschafft werden sollen

Beanstandet wird, dass es nicht einmal einen Planungsvorschlag gibt, der im Einzelnen darlegt, in welchen Mengen die erforderlichen Rohstoffe durch Spülung oder durch Lkw-Transport heran- oder weggeschafft werden sollen. Es wird beantragt, dass gerade in diesem Punkt ein Bauablaufplan vorgelegt wird.

Die Entscheidung darüber, auf welche Weise Böden von der Baustelle abgefahren oder zur Baustelle transportiert werden sollen, ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses. Vielmehr ist dies Gegenstand der Ausführungsplanung bzw. des Vergabeverfahrens, um einer Wettbewerbsbeschränkung vorzubeugen. Dabei ist die geltende Rechtslage zu beachten. Das bedeutet, dass sowohl die eingesetzten Baufahrzeuge und –geräte sowie die gelieferten Baumaterialien und Sand den vorgeschriebenen technischen Anforderungen entsprechen müssen. Eine Regelung im Beschluss ist folglich nicht aufzuerlegen. Im Übrigen wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.10, Punkt 2, zur Überschrift „Bauablaufplan“ verwiesen.

- Transport nur auf der A 20-Trasse

Beantragt wird, für den Transport die neu zu bauende A 20 selber anzusetzen und aus Gründen des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit und der unangemessenen Belastung der Gemeinden die Nutzung des gemeindlichen Wegenetzes definitiv auszuschließen und entsprechende Regelungen im Planfeststellungsbeschluss vorzusehen.

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.10, Punkt 1, verwiesen. Weitere Regelungen bzw. Festsetzungen im Beschluss sind nicht erforderlich.

- fehlende Fachgutachten zum Schutzgut Boden

In den Jahren 2006 und 2007 sind umfangreiche Baugrunduntersuchungen durchgeführt und der Planung zugrunde gelegt worden. Einzelheiten sind den Erläuterungsberichten der Anlage 1, Ziffer 4.4, der Planfeststellungsunterlagen für die Teile A und B zu entnehmen. Darüber hinaus ist das Schutzgut Boden in der Anlage 12.0, Ziffer 4.3.4, 5.3, 6.4, 8.2 und 9.2 für den Teil A sowie in der Anlage 12.0, Ziffer 4.1.1, 5.5.1 für den Teil B umfassend behandelt worden, so dass weitere Gutachten nicht erforderlich sind. Zudem wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.2, Nr. 8, dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich des Einwandes zur Massenbilanz wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

- Eingriff in das Schutzgut Boden in viel zu geringem Maße ausgeglichen

Hinsichtlich der Eingriffe in das Schutzgut Boden beantragen die Einwender eine quantitative differenzierte Abarbeitung und in materieller Hinsicht einen substantiellen Ausgleichsaufwand. Der LBP stelle nur minimale Entsiegelungen bereit und verweise pauschal auf alle Kompensationsmaßnahmen. Eine Prüfung sei hierdurch nicht mehr möglich. Die Eingriffe in das Schutzgut Boden würden insgesamt in viel zu geringem Maße ausgeglichen.

Die erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden und die notwendigen Kompensationsmaßnahmen werden in der Anlage 12 gemäß Orientierungsrahmen Kompensationsermittlung Straßenbau (Gemeinsamer Erlass des Ministers für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und des Ministers für Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft vom 11.08.2004) ermittelt. Hiernach wird für die mit dem Vorhaben verbundene Neuversiegelung ein zusätzlicher Kompensationsbedarf ermittelt und ausgewiesen. Bezüglich der darüber hinaus mit dem Vorhaben verbundenen erheblichen Beeinträchtigungen von Böden werden Eingriffe in Böden mit besonderer Bedeutung und Böden mit allgemeiner Bedeutung unterschieden. In der Regel ist hier eine multifunktionale Kompensation im Zusammenhang mit dem Ausgleich und Ersatz der übrigen betroffenen Schutzgüter möglich. Für die Böden mit besonderer Bedeutung wird diese anhand der betroffenen Funktionen und Werte verbal argumentativ abgeleitet, für Böden mit allgemeiner Bedeutung erfolgt eine Kompensation über den für die biotoptypbezogene Kompensation ermittelten Ausgleich und Ersatz.

Der LBP für den Teil A (Anlage 12.0) stellt die Kompensation für das Schutzgut Boden in Kapitel 9.2.2 dar, der LBP für den Teil B (Anlage 12.0) in Kapitel 6.5.2.3. Für den zusätzlichen Kompensationsbedarf für die Neuversiegelung werden einzelne Kompensationsmaßnahmen zugeordnet. Für den übrigen Kompensationsbedarf der Beeinträchtigungen von Böden mit besonderer und allgemeiner Bedeutung wird auf das gesamte Maßnahmenbündel verwiesen. Dabei wird für die betroffenen Böden mit besonderer Bedeutung auch konkret dargestellt, dass mit den Maßnahmen eine Verbesserung der durch das Vorhaben beeinträchtigten natürlichen Bodenfunktionen erfolgt. Diese Abarbeitung und Darstellung in der Anlage 12 ist zur Anwendung des Orientierungsrahmens Kompensationsermittlung Straßenbau ausreichend. Auch der Kompensationsumfang für das Schutzgut Boden

ist korrekt ermittelt und im Ergebnis für die Kompensation der mit dem Vorhaben verbundenen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden ausreichend.

- Standort (die Landschaft) unter dem Gesichtspunkt des Schutzgutes Boden für den Bau einer Autobahn nicht geeignet; Problemlage in der Linienbestimmung nicht erkannt; Dammschüttung im Bereich der Kiesgrube Bark

Es wird beanstandet, dass (auch) unter dem Gesichtspunkt des Schutzgutes Boden der Standort (die Landschaft) für den Bau einer Autobahn nicht geeignet sei. Die Problemlage sei im Rahmen der Linienbestimmung weder erkannt noch bearbeitet worden. Die gewaltigen zu bewegendenden Bodenmengen, die gigantischen Aufbrüche des Bodens (bis zu fast 10 m Tiefe), die Notwendigkeit, Bodendichten überhaupt erst durch mehrere Meter hohe Auflasten herzustellen und die Notwendigkeit, die Autobahn über weite Strecken in der norddeutschen Tiefebene auf einem Damm zu führen, bedeuteten, dass hier in der Summe ein Problem liege, dessen Lösung letztendlich nicht eine Form von Gewalttätigkeit darstellen könne, bei vernünftiger Betrachtung aber zum Abbruch des Projektes führen würde.

Plastisch deutlich werde dies an den Zahlen für die Dammschüttung im Bereich der aktiven Kiesgrube Bark, wo der Bau der Trasse für die Schüttung 0,8 Mio. t verlangt. Es werde sozusagen in einen landschaftsplanerisch vorgesehenen Kiesabbau eingegriffen und hier Kies verschwendet, der von woanders beschafft werden müsse. Die Sinnhaftigkeit dieser Handlungsweise erschließe sich nicht. Gleichwohl werde das Problem auf der Linienfindungsebene überhaupt nicht behandelt.

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass die jeweilige Detailschärfe dem gestuften Planungsprozess einer Straßenplanung geschuldet ist. Zudem ist die Entscheidung nach § 16 FStrG (Bestimmung der Linienführung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) nicht auf unmittelbare Rechtswirkungen nach außen gerichtet, sondern hat innerhalb des Planungsverlaufs vielmehr den Charakter einer vorbereitenden Grundentscheidung mit allein verwaltungsinnterner 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 und des groben Maßstabes nicht zielführend. Zudem kann es zur Planfeststellung noch zu Abweichungen der Linie in einem 200 m-Korridor kommen. Im Übrigen wird auf die obigen Ausführungen unter der Überschrift „Baugrund der Autobahntrasse nicht hinreichend untersucht“ verwiesen.

Bezüglich der Einwände zur Dammschüttung im Bereich der Kiesgrube Bark wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.18 dieses Beschlusses verwiesen.

- Eingriff in den Bestandsschutz eines wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses aus dem Jahre 1993

Eingewendet wird, dass in den Bestandsschutz eines Planfeststellungsbeschlusses aus 1993 eingegriffen werde und die seinerzeit vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen derzeit nicht vollständig realisiert seien. Die stehe der Planung entgegen; jedenfalls sei dies in die Bilanzierung mit aufzunehmen, was beantragt wird. Ebenso wird beantragt, dass zu dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren ein Planänderungsverfahren für den Kiesabbaubereich synchronisiert wird, insbesondere, damit die dort vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen nicht einfach untergehen.

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.18 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.0.14: (Hilfeleistung, Rettungskonzept und Brandschutz)

1. Gefährdung durch Gefahrguttransporte

- Transportverbot für Gefahrgüter jeder Wassergefährdungsklasse

Bei einem Lkw-Verkehrsunfall wird die Gefahr für besonders groß gehalten, dass dieser den Autobahn-Wall herabfällt und der Frachtinhalt ausläuft. Da das geplante Abwassersystem der Autobahn für ausgelaufene Chemikalien zum Schutze für das Grundwasser nicht für ausreichend gehalten wird, wird zum Schutze des großen und bodennahen Wasservorkommens das Transportverbot für Gefahrgüter jeder Gefährdungsklasse gefordert.

In diesem Zusammenhang wird weiterhin ausgeführt, dass geplant sei, in der Autobahnmitte Vollsickerrohre zu verlegen. Zur Reinigung des Schmutzwassers sei angegeben, dass mindestens 1 m Sand bis zum Grundwasser vorhanden sein müsse. Im Höhenplan (Anlage 8.0, Blatt 13 L) betrage die Wallaufschüttung bei km 28+200 jedoch nur 642 mm. Es wird geschlussfolgert, dass hier also keine Versickerung stattfinden solle.

Es ist unstrittig, dass die auf der geplanten A 20 stattfindenden Gefahrguttransporte für Mensch und Tier eine Gefährdung darstellen. Straßen dürfen grundsätzlich im Rahmen ihrer Widmung benutzt werden. Dabei ist festzustellen, dass die Gefahr nicht von der Straße die Gefahr ausgeht, sondern von deren nicht ordnungsgemäßer Benutzung. Diese nicht ordnungsgemäße Benutzung steht - wie auch ein etwaiges verkehrswidriges Verhalten durch den Verkehrsteilnehmer - außerhalb des Verantwortungsbereiches des Straßenbaulastträgers.

Zur Vermeidung von etwaigen Unfällen mit davon ausgehenden schwerwiegenden Folgen hat der Gesetzgeber z. B. mit der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGV-SEB), die für alle Unternehmer gilt, Vorsorge getroffen.

Von Seiten des Straßenbaulastträgers sind in diesem Zusammenhang mit der Planung die Verhältnisse zu schaffen, die die Voraussetzung für einen sicheren Transport liefern. Damit ist im Wesent-

lichen die Herstellung einer ordnungsgemäßen Straßenanlage nach den Regeln der Technik zu verstehen.

Nach dem für die Straßenentwässerung maßgeblichen Regelwerk „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung“ (RAS-Ew) ist grundsätzlich eine flächenhafte Versickerung des Oberflächenwassers von Straßen über Bankette, Böschungen oder Rasenmulden anzustreben.

In dem hier anhängigen Planfeststellungsabschnitt der A 20 ist eine Ableitung des Niederschlagswassers der Autobahn über Bankette und Böschungen in ein straßenbegleitendes Mulden- bzw. Grabensystem aufgrund der zum Teil oberflächennah anstehenden Grundwasserstände grundsätzlich nicht möglich, denn eine wirkungsvolle Reinigung und Stoffabbau des Oberflächenwassers der Fahrbahnen der A 20 wäre nur dann gegeben, wenn eine ausreichende Sickerstrecke von mindestens 1,00 m bis zum Grundwasser zur Verfügung stünde. Das ist hier grundsätzlich nicht der Fall. Deshalb ist eine Versickerung allenfalls bei den Böschungflächen zugelassen bzw. eine dezentrale Versickerung erfolgt nur für das Niederschlagswasser der Richtungsfahrbahn von Bad Segeberg zur Elbquerung zwischen dem Brückenbauwerk BW 7.15 (Ohlaubauwerk) und dem Brückenbauwerk 7.15 (K 81). Um das Niederschlagswasser von der Böschung der im Dammbereich liegenden A 20 aufzufangen, werden dazu parallel zum Böschungsfuß Mulden ausgebildet, die keine Vorflut haben und in denen das Böschungswasser versickert bzw. verdunstet.

Insofern ist die Planung der A 20 darauf abgestellt, dass die Ableitung der auf den versiegelten Verkehrsflächen der A 20 einschließlich der Anschlussstelle und des Autobahnkreuzes anfallenden Niederschlagswassermengen entsprechend den vorhandenen Grundwasser- und Geländebeziehungen in einem geschlossenen Entwässerungssystem erfolgt. Über Bordrinnen, Abläufe, Mulden und Regenwasserkanäle wird das Oberflächenwasser aufgefangen und den örtlichen Gewässern zugeleitet. Dies gilt auch für den Mittelstreifen, wo entlang der gesamten Trasse eine Sickerrohrleitung mit Anschluss an die Straßenentwässerung vorgesehen ist. Zur Reinigung und zur Vermeidung von hydraulischen Überlastungen werden vor der Einleitung in die Gewässer Rückhalte- bzw. Versickerbecken mit vorgeschalteten Absetzbecken angeordnet. Hier wird das Niederschlagswasser gereinigt, gesammelt und dem Vorfluter zugeführt. Dabei sind zur Steuerung der gesamten Rückhalteeinrichtung in den Ablauf Drossel- und Ablaufschächte eingebaut, um die gewünschte Einleitmenge zu drosseln und sicherzustellen.

Mit den Absetz- und Regenrückhaltebecken werden auch die Anforderungen der „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten“ (RiStWaG) erfüllt. Dabei ist festzustellen, dass im Rahmen der A 20, Teilstrecke A 7 bis B 206 westlich Wittenborn, keine Wasserschutzgebiete betroffen sind. So werden die Straßenentwässerungsleitungen in Form von dichten Rohrleitungen ausgeführt. Weiter werden in Ansprache mit den zuständigen Behörden von den Autobahnmeistereien Schnellverschlusseinrichtungen vorgehalten, mit denen im Schadensfall kurzfristig der Ablauf der Rückhaltebecken verschlossen werden kann, um ein Abfließen in die Vorfluter zu verhindern.

Der Straßenbaulastträger hat somit die Planung bezüglich der Schadensvermeidung entsprechend den gesetzlichen Anforderungen betrieben. Bedenken diesbezüglich werden zurückgewiesen. Zudem ergeht die straßenverkehrsrechtliche Regelung für Gefahrguttransporte außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens.

2. Rettungskonzepte

- Öffentlicher Rettungsdienst

Nach Prüfung der Planunterlagen im Hinblick auf rettungsdienstliche Belange kommt der Fachdienst des Kreises Segeberg zu dem Ergebnis, dass bei den derzeitigen Standorten der Rettungswachen Bad Segeberg, Bad Bramstedt und Kaltenkirchen bestimmte Autobahnabschnitte nicht in der nach Landesrettungsdienstgesetz Schleswig-Holstein geforderten Hilfsfrist von 12 Minuten erreichbar seien. Im Erörterungstermin wird ergänzt, dass vor allem die Streckenführung Richtung Osten derart problematisch sei, so dass diese 12 Minuten nicht eingehalten werden könnten. Dies beziehe sich insbesondere auf den Abschnitt ab Anschlussstelle Hartenholm – Struvenhütten bis Anschlussstelle Wittenborn.

Ausführungen zu der Einteilung zu einzelnen Rettungsabschnitten auf der A 20 ist weder Aufgabe des Vorhabenträgers noch Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Vielmehr ist der Rettungsdienst eine kommunale Aufgabe:

Grundlage des öffentlichen Rettungsdienstes, der die Notfallrettung und den Krankentransport umfasst, ist das Gesetz über die Notfallrettung und den Krankentransport (Rettungsdienstgesetz – RDG) vom 29.11.1991 für das Land Schleswig-Holstein. Träger des Rettungsdienstes sind die elf Landkreise und die vier kreisfreien Städte. Sie sind jeweils für ihr Gebiet, den sogenannten Rettungsdienstbereichen, zuständig. Die Kreise und kreisfreien Städte können die Aufgabe des Rettungsdienstes eigenständig, aber auch trägerübergreifend wahrnehmen oder sich bei der Durchführung Dritter – insbesondere der Hilfsorganisatoren – bedienen. Jeder Träger des Rettungsdienstes hat in seinem Rettungsdienstbereich eine Rettungsleitstelle einzurichten, die kreisübergreifend tätig sind. Außerdem sind Rettungswachen und Notarztstandorte in ausreichender Zahl einzurichten, die eine bedarfsgerechte rettungsdienstliche Versorgung im Land gewährleisten. Die Standorte benachbarter Träger des Rettungsdienstes sind zu berücksichtigen.

Die Kosten des Rettungsdienstes tragen die Kreise und kreisfreien Städte, die Benutzungsentgelte erheben können. Zudem gewährt das Land im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel Zuwendungen zu den Kosten der notwendigen lang- und mittelfristigen Investitionen, und zwar vorrangig für solche Maßnahmen, die über das Gebiet eines Trägers hinauswirken.

Die Landesverordnung zur Durchführung des Rettungsdienstgesetzes (DVO-RDG) vom 22.10.2013 enthält ergänzende Regelungen. Hier ist insbesondere auf § 7 (2) hinzuweisen, wo die gesetzliche Hilfsfrist verankert ist. Danach sind die Rettungswachen auch unter Ausschöpfung aller Möglich-

keiten der Kooperation mit benachbarten Trägern des Rettungsdienstes so zu bestimmen, dass jeder ausschließlich über eine Straße erreichbare mögliche Einsatzort mit dem Rettungswagen oder mit dem Notarzteeinsatzfahrzeug in der Regel innerhalb einer Frist von zwölf Minuten nach Eingang der Notfallmeldung bei der Rettungsleitstelle erreicht werden kann.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass außerhalb der Planfeststellung eine Überarbeitung des Rettungsdienstes erfolgt und ein abgestimmtes Rettungskonzept zwischen den Rettungsinstitutionen aufgestellt wird. Dabei müssen auch - wie oben bereits angeführt – die Standorte der jetzigen Rettungswachen zur Diskussion stehen, um die gesetzlich vorgeschriebene Hilfsfrist zu gewährleisten. Das Anschlussstellenkonzept der A 20 schafft hierfür gute Voraussetzungen.

- Brandschutz und Technische Hilfeleistung

Seitens der Gemeinde Struvenhütten wird angeführt, dass die Gemeinden Struvenhütten und Hartenholm voraussichtlich für den Brandschutz und die technischen Hilfeleistungen im entsprechenden Streckenabschnitt zuständig seien. Die Gemeinde Struvenhütten erwartet für die erforderliche zusätzliche Ausstattung (Feuerwehrfahrzeug HLF 10/6 und zusätzliches Hilfeleistungs- und Rettungsgerät) eine Kostenübernahme durch den Straßenbaulastträger, mindestens jedoch eine erhöhte Zuweisung aus den Mitteln der Feuerschutzsteuer.

Ebenso wird von den an der A 20 gelegenen Gemeinden darauf hingewiesen, dass die gemeindlichen Feuerwehren die Pflichten nach dem Brandschutzgesetz Schleswig-Holstein ohne Kostenerstattung durch Bund oder Land bei einer Erweiterung des Aufgabenbereiches wie hier durch den Bau einer Autobahn nicht erfüllen können. Auch wären damit bedeutende Investitionen für die Gemeinden zwangsläufig notwendig. Es wird deshalb beantragt, im Rahmen der Planfeststellungsbeschlüsse entsprechende Regelungen zu Gunsten der Gemeinden zu treffen.

Unabhängig von der außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu findenden Antwort auf die Frage, ob sich die Zuständigkeit der Gemeinde Mönkloh auf den hier planfestzustellenden Abschnitt der A 20 erstreckt, sind folgende Ausführungen einzustellen:

Unter Brandschutz versteht man einerseits alle Maßnahmen, die der Erstehung eines Brandes oder der Ausbreitung eines Brandes durch Feuer oder Rauch vorbeugen (vorbeugender Brandschutz). Andererseits umfasst der Brandschutz alle Maßnahmen, die die Rettung von Menschen und Tieren sowie wirksame Löscharbeiten bei einem Brand ermöglichen (abwehrender Brandschutz).

Zum abwehrenden Brandschutz gehören insbesondere Maßnahmen der Feuerwehren. In Schleswig-Holstein sind alle mit dem abwehrenden Brandschutz und der Hilfeleistungen der Feuerwehren verbundenen Aufgaben, Zuständigkeiten und Organisationen im „Gesetz über den Brandschutz und die Hilfeleistungen der Feuerwehren (Brandschutzgesetz - (BrSchG)“ geregelt:

Gemäß § 6 BrSchG haben die Feuerwehren die Aufgabe, bei Bränden, Not- und Unglücksfällen in ihrem Einsatzgebiet die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um gegenwärtige Gefahren für Leben, Gesundheit und Vermögen abzuwehren. Diese Aufgaben sind auch zu erfüllen, wenn die Feuerwehr sachlich dafür nicht ausgerüstet und personell nicht in der Lage ist. In diesen Fällen haben die örtlichen Feuerwehren innerhalb der Hilfsfrist von zehn Minuten erste Maßnahmen (z.B. Erkundung – soweit möglich, Durchführung von Absperrmaßnahmen) und die Nachalarmierung geeigneter Einsatzkräfte einzuleiten, um weitere Maßnahmen zur Abwehr gegenwärtiger Gefahren durchführen zu können. Diese Regelung bezieht sich auf den § 2 BrSchG, wonach die Gemeinden als Selbstverwaltungsaufgabe zur Sicherstellung des abwehrenden Brandschutzes und der Technischen Hilfe den örtlichen Verhältnissen angemessene leistungsfähige öffentliche Feuerwehren zu unterhalten haben. 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 zustände. Ein Anspruch der Gemeinde auf Durchsetzung eines bestimmten Rettungs- oder Sicherheitskonzepts bei planfeststellungsbedürftigen Maßnahmen im Gemeindegebiet besteht nicht. Denn 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 Hilfeleistungseinsätzen, zu denen die gemeindliche Feuerwehr nach dem 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.

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. Die Verpflichtung der Gemeinden, den „örtlichen Verhältnissen angemessene“ leistungsfähige öffentliche Feuerwehren aufzustellen, bezieht sich auf die Standard-Gefahrensituation der jeweiligen Gemeinde, wobei bei der Konzeption der Standorte der Feuerwehrhäuser, der erforderlichen Feuerwehrfahrzeuge und Ausrüstung insbesondere auch die unter normalen Umständen innerhalb des Gemeindegebietes anzustrebende Hilfsfrist von 10 Minuten zu berücksichtigen ist. Besondere Objekte wie z. B. der Bau einer Autobahn können eventuell über die durchschnittlichen örtlichen Verhältnisse in der Gemeinde hinausgehen bzw. den Umstand erschweren, dass 10 Minuten nach Alarmierung bereits das erste Feuerwehrfahrzeug am Ort des Geschehens eintrifft. Sollten sich daher für Einsätze an der A 20 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. Auch ist in Erwägung zu ziehen, ggf. anderen Feuerwehren, die aufgrund ihrer speziellen örtlichen Verhältnisse anders aufgestellt, also leistungsfähiger sind, die Aufgabe zu übertragen.

Letztendlich ist darauf hinzuweisen, dass die genannte Hilfsfrist von 10 Minuten auf den Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren basiert, um die Möglichkeit zu geben, Menschen innerhalb der Reanimierungsfrist zu retten bzw. die Eskalation eines Brandes hinsichtlich des Nachbarschutzes wirksam begrenzen zu können. Einen Rechtsanspruch darauf, dass die Feuerwehr innerhalb von 10 Minuten nach Absetzen des Notrufs am Einsatzort eintrifft, gibt es danach nicht. Vielmehr definiert jede Kommune selbst ihre Hilfsfrist, indem sie Schutzziele festlegt.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen können dem Vorhabenträger weitere Maßnahmen bezüglich des Brandschutzes und der Technischen Hilfeleistung nicht auferlegt werden.

- Rettungskonzept im Bereich des Bullenkloster

Die derzeitige Situation eines Rettungseinsatzes für die im Bereich des Wirtschaftsweges „Bullenkloster“ lebenden Bewohner, insbesondere des Alten- und Pflegeheimes, stellt sich wie folgt dar: Aufgrund der Wegesituation - die Wege sind allesamt sehr schmal - wurde ein besonderes Rettungskonzept erstellt, um die Entflechtung der Verkehre zu erreichen. So ist für die Krankenfahrzeuge ein Ringverkehr eingerichtet worden. Dieser sieht vor, dass die Krankenfahrzeuge über den Wirtschaftsweg „Höllenberg“ aus Richtung Westen von der L 79 kommend das Alten- und Pflegeheim erreichen und dieses in Richtung Süden über den Wirtschaftsweg „Bullenkloster“ verlassen, um das Krankenhaus in Kaltenkirchen bzw. bei Bedarf in Bad Segeberg anzusteuern. Die Feuerwehrfahrzeuge wiederum fahren über den Wirtschaftsweg „Bullenkloster“ aus Norden von der L 167 kommend das Alten- und Pflegeheim an.

Nach der 1. Planauslegung wird von verschiedenen Seiten ein Brückenbauwerk zur Überführung des Wirtschaftsweges „Bullenkloster“ in Bau-km 24+400 bzw. eine Wirtschaftswegeunterführung mit Rad- und Gehweg gefordert. Insbesondere von der Gemeinde Hartenholm wird vorgetragen, dass das Brückenbauwerk notwendig sei, um auch weiterhin einen effizienten Rettungseinsatz gewährleisten zu können. Sollte die Brücke nicht realisierungsfähig sein, so wurde weiter ausgeführt, verbliebe einzig der Ausbau des Wirtschaftsweges zwischen dem Alten- und Pflegeheim und der L 79, ein Begegnungsverkehr der Rettungsfahrzeuge sei dann zwingend auf diesem Weg zu ermöglichen.

Bereits in der Erörterung am 23.09.2010 erläutert der Vorhabenträger, dass auch unter dem Aspekt des Rettungskonzeptes die geforderte Brücke nicht begründet werden könne, und ein Ausbau des Wirtschaftsweges „Höllenberg“ neben deutlichen finanziellen Aufwendungen auch einen nachhaltigen Eingriff in Natur und Landschaft zur Folge habe.

Zu dem von der Gemeinde Todesfelde geforderten Lückenschluss der beiden geplanten Wirtschaftswege nördlich der A 20 erklärt der Vertreter der Gemeinde Hartenholm, dass diese Lösung unter dem Aspekt des Krankentransports zu favorisieren sei, da so die Rettungswagen auch auf kurzem Wege nach Bad Segeberg gelangen könnten, wenn die Kapazitäten des Kaltenkirchener Krankenhauses erschöpft oder nicht ausreichend seien.

In ihrer Stellungnahme zur 1. Planänderung erklärt die Gemeinde Hartenholm sodann, dass sie den Neubau eines 1.313 m langen Wirtschaftsweges nördlich parallel zur A 20 zwischen dem vorhandenen Weg Bullenkloster zu dem vorhandenen Wirtschaftsweg Barnbeksdamm ablehne. Grund sei der erheblich verlängerte Rettungsweg für Einsatzfahrzeuge im Notfall (z. B. Alten- und Pflegeheim), der erhebliche Zeitverzögerungen in den An- und Abfahrten nach sich ziehe. Aktuell würden durchschnittlich einmal wöchentlich Anfahrten von Rettungsfahrzeugen registriert. Zudem erscheine ein Befahren des Weges im Winter äußerst schwierig und bilde einen zusätzlichen Gefahrenherd. Es wird deshalb vorgeschlagen, den Höllenweg zweispurig auszubauen und eine direkte Verbindung auf das Struvenhüttener Gebiet zu schaffen. Anderenfalls könne nicht die Gewähr dafür übernommen werden, dass im Notfall ein Einsatz den Vorgaben entsprechend ablaufen könne. Eine Beschilderung des möglichen Rettungsweges müsse in jedem Falle sichergestellt werden. Zu dem alternativ vorgeschlagenen Konzept, von der Straße Bullenkloster in westliche Richtung eine Anbindung an die L 79 zu schaffen, wird angeführt, dass damit die neu zu schaffende Wegestrecke einerseits auf 1,1 km reduziert werden könne, andererseits wäre die Möglichkeit, über die A 20 die Rettungswege zu leiten, für mögliche Großeinsätze hilfreich.

Der Vorhabenträger hat aufgrund der eingebrachten Anregungen und Bedenken im Zuge der 1. Auslegung der Planfeststellungsunterlagen im Rahmen der 1. Planänderung eine Überarbeitung dahingehend vorgenommen, die vorhandene Lücke zwischen der ursprünglich geplanten Grundstückszufahrt der Achse 409 (BWV-Nr. 152) und dem geplanten Wirtschaftsweg Achse 510 (BWV-Nr. 155) zu schließen. Somit beginnt der nunmehr geplante Wirtschaftsweg der Achse 560 (BWV-Nr. 155.1) am Weg „Bullenkloster“ in Bau-km 24+388 und endet am Verbindungsweg Struvenhütten – Voßhöhlen „Barnbeksdamm“ in Bau-km 25+703, der mittels eines Überführungsbauwerkes (BW 6.08) in Bau-km 25+780 über die A 20 geführt wird. Der Wirtschaftsweg erhält eine befestigte Breite von 3,00 m sowie beidseitig ein jeweils 1,00 m breites befahrbares Bankett.

Durch den Lückenschluss wird einerseits für die betroffenen Anlieger bzw. Landwirte eine deutlich kürzere und bessere Wegeverbindung zwischen den nördlich und südlich der A 20 gelegenen Flächen geschaffen. Ein zusätzliches Befahren der L 79 mit Überqueren der A 20 über das Brückenbauwerk 6.06 in Bau-km 23+193 durch den landwirtschaftlichen Verkehr wird damit unterbunden und die Sicherheit und Leitigkeit auf der L 79 erhöht. Andererseits erhält der durchgehend befahrbare Wirtschaftsweg eine große Bedeutung für das im Bullenkloster befindliche Alten- und Pflegeheim und die weitere ansässige Bebauung. Für die aus Richtung Norden von der L 167 auf dem

Wirtschaftsweg „Bullenkloster“ anfährende Feuerwehr und den aus Richtung Westen von der L 79 auf dem Wirtschaftsweg „Höllengeweg“ kommenden Rettungswagen wird mit dem geplanten in Richtung Osten verlaufenden Wirtschaftsweg der Achse 560 und dem nach Norden führenden Wirtschaftsweg „Barnbeksdamm“ der Anschluss an die L 167 hergestellt. Außerdem wird mit dem Überführungsbauwerk BW 6.08 die Option offen gehalten, um über Struvenhütten nach Kaltenkirchen zu gelangen. Das in dieser Weise als Kreisverkehr im Einbahnstraßensystem konzipierte Rettungskonzept stellt eine gute Grundlage dar, um die im Notfall erforderlichen Rettungsmaßnahmen zügig, reibungslos und gefahrlos vornehmen zu können.

Die vom Vorhabenträger konzipierte Variante bedeutet für die Einwender gegenüber der ursprünglichen Planung einen Umweg von max. ca. 3,5 – 4 km, der akzeptabel und hinnehmbar ist. Dies gilt auch für das Alten- und Pflegeheim. Von einem erheblich verlängerten Rettungsweg für Einsatzfahrzeuge verbunden mit erheblichen Zeitverzügen in den An- und Abfahrten kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine Rede sein. Der Anfahrtsweg bleibt nach wie vor erhalten. Der Abfahrtsweg in Richtung Bad Segeberg wird sich verbessern, der Abfahrtsweg in Richtung Kaltenkirchen erhöht sich um wenige Kilometer, die zu keinen größeren zeitlichen Verzögerungen führen werden. Natürlich ist auch der Planfeststellungsbehörde bewusst, dass bei Rettungseinsätzen vielfach jede Minute kostbar ist. Aber vor dem Hintergrund, dass das Alten- und Pflegeheim durchschnittlich nur einmal wöchentlich von einem Rettungswagen angefahren wird, ist der Umweg zumutbar. Durch den geplanten durchgängigen Wirtschaftsweg werden alle Flurstücke wieder angeschlossen. Hinsichtlich der Breite der an diesem Wirtschaftsweg geplanten Feld- und Grundstückszufahrten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.8 dieses Beschlusses verwiesen.

Zur Forderung nach einer zusätzlichen Querung im Bereich des Bullenklosters ist auszuführen, dass hierfür bei der Abwägung auch die wirtschaftlichen Aspekte heranzuziehen sind. Die Gesamtkosten für vergleichbare Brückenbauwerke zur Überquerung eines Wirtschaftsweges über die A 20, denen eine Zweifeldbrücke mit einer Breite zwischen den Kappen von 5,0 m und einer Feldlänge von je 32,0 m zugrunde liegt, belaufen sich auf ca. 750.000 €. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass das Überführungsbauwerk ca. 7,5 m über Gelände liegen würde mit Rampenlängen von jeweils 200 m auf jeder Seite und einer Böschungsfußbreite von ca. 20 bis 40 m. Dies würde weiteren Grunderwerb erfordern und somit zusätzliche Betroffenheiten auslösen. Demgegenüber betragen die geschätzten Gesamtkosten für den ca. 1,5 km langen Wirtschaftsweg zwischen dem „Bullenkloster“ und dem „Barnbeksdamm“ ca. 150.000 €, der in Teilbereichen – wie die Ursprungsplanung darlegt – ohnehin für die Erschließung von den durch die A 20 abgetrennten Flächen erforderlich ist.

Analog hierzu ist nach Abwägung auch die Forderung nach einer Wirtschaftswegeunterführung mit Rad- und Gehweg im Bereich des Bullenklosters zurückzuweisen. Das öffentliche Interesse an der geplanten Baumaßnahme überwiegt gegenüber der Betroffenheit und den Eingriffen in die Rechte Einzelner. Den Einwendern ist der Umweg über die Brückenbauwerke BW 6.06 im Zuge der L 79

oder BW 6.08 im Zuge des Verbindungsweges Voßhöhlen – Struvenhütten zuzumuten. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.12 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Nach alledem hält die Planfeststellungsbehörde ein zusätzliches Brückenbauwerk im Zuge des Bullenklosters nicht für erforderlich. Zum einen betragen die Kosten für ein solches Bauwerk zur direkten Anbindung einiger weniger Anlieger nördlich der A 20 ca. das 5-fache gegenüber den Kosten für den vom Vorhabenträger geplanten Wirtschaftsweg. Damit ist die Verhältnismäßigkeit nicht mehr gegeben. Zum anderen ist den Anliegern auch aus zeitlichen Gründen durchaus zuzumuten, den etwas längeren Weg über den neuen Wirtschaftsweg der Achse 560 und das Brückenbauwerk 6.08 im Zuge des Verbindungsweges Struvenhütten – Voßhöhlen „Barnbeksdamm“ zu den auf der anderen Seite der A 20 gelegenen Flurstücken zurückzulegen. Zumal der Vorhabenträger durch den oben beschriebenen Lückenschluss die Wegstrecke des Umweges auf ein Minimum beschränkt hat. Die Forderung wird daher zurückgewiesen.

Ebenso sind auch die Forderungen nach einem zweispurigen Ausbau des Wirtschaftsweges „Höllenberg“ bzw. nach einer Anbindung von der Straße Bullenkloster in westliche Richtung mit Anschluss an die L 79 zurückzuweisen. Diese Alternativen würden neben zusätzlichen Kosten weitere Betroffenheiten durch erforderlichen Grunderwerb auslösen und vermeidbare Eingriffe in die Natur und Landschaft nach sich ziehen. Vor dem Hintergrund der Verkehrsbündelung, des schonenden Umganges mit der Natur und des zielgerichteten und begründeten Einsatzes von Haushaltsmitteln sind die Varianten zu verwerfen. An dieser Stelle muss auch darauf hingewiesen werden, dass eine Planung nicht auf maximale Randbedingungen und alle Eventualitäten ausgerichtet sein kann. Vielmehr gilt es, die bestmögliche Planung zu konzipieren, auch wenn hierfür unter Umständen Kompromisse unumgänglich sind.

Die vom Vorhabenträger vorgelegte Planung erfüllt diesen Anspruch. Weitere Maßnahmen können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden.

Die Bedenken, dass ein Befahren des vom Vorhabenträger geplanten Wirtschaftsweges nördlich der A 20 im Winter äußerst schwierig sei und einen zusätzlichen Gefahrenherd darstelle, sind seitens der Planfeststellungsbehörde nicht nachvollziehbar. Die Wirtschaftswege „Höllenberg“ und „Bullenkloster“ sind bereits zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses in einem dem Verkehrsbedürfnis erforderlichen Zustand zu unterhalten. Das bedeutet auch, dass dafür Sorge zu tragen ist, den Rettungsfahrzeugen das An- und Abfahren zum Alten- und Pflegeheim - durchschnittlich einmal wöchentlich – zu gewährleisten. Zukünftig wird dieser Anspruch auf den geplanten Wirtschaftsweg nördlich der A 20 übergehen.

Die Forderung, eine Beschilderung des möglichen Rettungsweges in jedem Falle sicherzustellen, ist zurückzuweisen. Dies ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Zu 5.0.15: (Jagdrechtliche Belange)

1. Wildschutzzäune, Jagdausübung, Pachtausgleich

Die Streckenführung der Bundesautobahn führt zu Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, die mittelbar auch zu Beeinträchtigungen der Jagdausübung und den davon betroffenen Jagdrevieren führen. Der Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen) sieht zur Aufrechterhaltung vorhandener Wildwechselbeziehungen (Wildquerungen) und zur Minderung verkehrsbedingter Wildverluste Schutzmaßnahmen (insgesamt Wilddurchlässe und Wildschutzzäune) für den vorliegenden Streckenabschnitt der Bundesautobahn vor.

Vor dem Hintergrund, dass die Planung und Errichtung von Wildschutzzäunen 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“ erfolgt, werden im gesamten Trassenverlauf der A 20 und des Autobahnkreuzes AK A 20/ A 7 beidseitig Wildschutzzäune errichtet. Die Maßnahme berücksichtigt die Wilddichte und die festgestellten Fernwechsel im gegenständlichen Streckenabschnitt, weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich. Bezüglich der Anforderungen und besonderen Ausbildung der Wildleitzeile in bestimmten Bereichen des gegenständlichen Streckenabschnittes der A 20 zum Schutz einiger Tierarten wird auf die Ziffer 2.3.6 dieses Beschlusses nebst Begründung verwiesen.

Die Wildleiteinrichtungen führen den Viehbestand zu den Querungsmöglichkeiten entlang der A 20. Es entstehen insgesamt acht Wildquerungsbauwerke, welche kleintiergerecht mit teilweise beidseitigen Bermen von mindestens einem Meter ausgestattet sind. Die Bauwerke über die Schmalfelder Au (BW 6.01) und über die Buerwischbek (BW 6.09) sowie die Grünbrücke Todesfelde (BW 6.10) sind so dimensioniert, dass auch eine Querungsmöglichkeit für Hochwild besteht.

Die Wildquerungen sind naturfachlich sachgerecht in der Weise geplant, dass wesentliche Störungen durch andere Naturnutzer (Wanderer, Radfahrer, Reiter) nicht zu erwarten sind. Weitere Querungsmöglichkeiten sind nicht erforderlich, weil die geplanten Maßnahmen die vorhandenen faunistischen Funktionsbeziehungen des Wildes sicherstellen.

Weitere Einzelheiten sind den Ausführungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen) und der Begründung zu Ziffer 2.3.1 dieses Beschlusses zu entnehmen.

Eine tatsächliche oder rechtliche Aufspaltung der Jagdbezirke ist nicht zu erwarten. Der Planfeststellungsbeschluss sieht für jeden Jagdbezirk ausreichende Straßenverbindungen, Wirtschaftswege und Wildquerungsanlagen vor, die die Erreichbarkeit und Durchlässigkeit auch der durch die Trasse durchschnittenen jagdbaren Flächen sicherstellen.

Eine rechtliche Aufspaltung der Jagdbezirke durch das Entstehen einer Eigenjagd des Bundes ist nicht zu erwarten. Durch die Trasse selbst und durch trassennahe Maßnahmenflächen werden keine Eigenjagden im Bundeseigentum entstehen, weil es sich insoweit nicht um zusammenhängende Grundflächen mit einer land-, forst- oder fischereiwirtschaftlich nutzbaren Fläche handelt und die Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 S. 1 BJagdG unabhängig von Größe und Eigentumsverhältnissen nicht vorliegen. Im Falle der trassennahen Maßnahmenflächen ist die Einschränkung der Jagd nicht vorgesehen.

Auf den entfernteren Maßnahmenkomplexen können Eigenjagden im Bundeseigentum entstehen, deren weitere Bejagung den Zielen der Maßnahmenflächen entsprechend geregelt ist. Durch das Entstehen derartiger Eigenjagden kommt es indes nicht zu einer Aufspaltung der Jagdbezirke oder zu einer wesentlichen Beeinträchtigung der Jagdausübung in den betroffenen Jagdgenossenschaften.

Hinsichtlich der Entschädigungsfragen zur Beeinträchtigung des Jagdausübungsrechts wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11, Punkt 3, dieses Beschlusses verwiesen.

Insgesamt sind die für das geplante Vorhaben streitenden öffentlichen Belange gegenüber den hierdurch berührten privaten Belangen der Jagdgenossenschaften als vorrangig zu bewerten.

2. Wildleiteinrichtungen in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich der L 167 sowie Wildleiteinrichtungen an der K 81

Die Forderung nach einer Wildleiteinrichtung in Verbindung nach einer Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich der L 167 ist zurückzuweisen.

Die Landesstraße 167 stellt ungeachtet ihrer grundsätzlichen Durchlässigkeit für größere Säugetiere zwar einen potenziellen Störfaktor für die Funktionstüchtigkeit der Grünbrücke dar, der jedoch durch die geplanten Begleitmaßnahmen (Leit- und Deckungsstrukturen) im Umfeld der Grünbrücke kompensiert werden kann. Weitere Maßnahmen wie eine Wildleitführung, die von Seiten der Einwender nicht weiter spezifiziert wird, sind nicht erforderlich. Sofern hier Zäunungen gemeint sind, würden sie sich im Hinblick auf die zu fördernde Querung des Bauwerks als kontraproduktiv erweisen. Wildleitzäune sind auch aufgrund der für den Prognosehorizont 2030 prognostizierten Verkehrsbelastung in diesem Bereich der L 167 von 900 Kfz/24h nicht erforderlich. Ebenso ist eine Beschränkung der Geschwindigkeit vor dem Hintergrund der zukünftig geringen Verkehrsbelastung nicht notwendig. Im Übrigen liegt es gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO in der Zuständigkeit der Ver-

kehrsbehörde des Kreises, außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu prüfen, zu genehmigen und anzuordnen, inwieweit Straßen für den Durchgangsverkehr gesperrt werden oder für Straßen Geschwindigkeits- und Gewichtsbeschränkung gelten sollen.

Da im gesamten Trassenverlauf der A 20 und des Autobahnkreuzes AK A 20/ A 7 Wildschutzzäunen errichtet und für das Jahr 2030 eine deutliche Verkehrsreduzierung von 1.300 Kfz/24h auf 600 Kfz/24h prognostiziert werden, ist eine zusätzliche Ausstattung der K 81 mit Wildschutzzäunen nicht erforderlich. Die Forderung wird daher zurückgewiesen.

3. Jagdliche Einschränkungen sowie Einschränkungen der Errichtung jagdlicher Einrichtungen im Bereich der Grünbrücke Todesfelde und der weiteren Wildquerungshilfen

Die Jagdgenossenschaften fordern einen Verzicht auf durch den Planfeststellungsbeschluss festgesetzte jagdliche Einschränkungen jeglicher Art sowohl auf den Ausgleichsflächen als auch in deren Nahbereich. Auch die Errichtung von jagdlichen Einrichtungen müsse unverändert möglich bleiben.

Die Planung sieht Einschränkungen der Jagdausübung ausschließlich im Bereich der Grünbrücke Todesfelde sowie der für das Wild vorgesehenen Querungshilfen (Brückenbauwerk über die Schmalfelder Au, Durchlass im Schmalfelder Moor, Brückenbauwerk über die Buerwischbek) vor.

Für den Bereich der Grünbrücke Todesfelde sind jagdliche Einschränkungen vorgesehen, die für die Funktionsfähigkeit der Grünbrücke und damit den Erhalt des überregional bedeutsamen Rotwildwechselkorridores erforderlich sind. Die jagdlichen Einschränkungen werden im Einzelnen gutachterlich abgeleitet und begründet (Stellungnahme zum Bau einer Wildquerungshilfe an der A 20, Abschnitt Bad Segeberg – A 7 zwischen Voßhöhlen und Todesfelde, Institut für Wildbiologie Januar 2007 und ergänzend in Anlage 12.0, Kapitel 3.3.1). Zudem werden sie in Kapitel 5.2 sowie den entsprechenden Maßnahmenblättern des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (Anlage 12.0 Teil A) und in einem Übersichtsplan der Regelungen zur Jagdausführung auf Blatt 13 des Lageplanes der Landschaftspflegerischen Maßnahmen (Anlage 12.2, Teil A) dargestellt.

Die einzelnen Regelungen müssen geeignet sein, langfristig Einschränkungen der Funktionstüchtigkeit des Querungsbauwerks und der zugehörigen Deckungs- und Leitstrukturen zu vermeiden. Um dies zu gewährleisten ist auf der Grünbrücke und im Bereich der in Anlage 12 dargestellten Deckungs- und Leitstrukturen im Umfeld der Grünbrücke (Trittsteinbiotope) eine weitgehende Beschränkung der Jagdausübung erforderlich:

Die Grünbrücke selbst einschließlich ihrer Anrampungen gehört als technische Anlage zur Autobahn (§ 1 Absatz 4 FStrG) und gilt daher gemäß § 4 LJagdG als befriedeter Bezirk (Bauwerk 6.10 und Maßnahme 13.3 M der Anlage 12, Teil A). Eine jagdliche Nutzung ist somit ausgeschlossen.

Zur Grünbrücke gehören darüber hinaus die im näheren und weiteren Umfeld angeordneten Kompensationsmaßnahmen als Trittsteinbiotope, die Leitstrukturen und Deckungsflächen für das Rotwild bereit stellen (Maßnahmen 13.4, 13.5, 13.6, 13.7, 13.8, 13.9, 13.10, 14.3 und 14.4). Auch auf diesen Flächen ist die Jagdausübung weitgehend einzuschränken, damit sie ihre Funktion der Zuleitung und Lenkung des Wildes zum Bauwerk erfüllen können. In diesen „Jagdruhezonen“ ist die Jagdausübung mit Ausnahmen nicht erlaubt. Zulässig sind lediglich zwei bis drei Bewegungsjagden (Treib-, Drück-, Stöberjagden) pro Jahr in den Monaten Oktober, November und Dezember. Diese einmaligen Störereignisse werden seitens des wildbiologischen Gutachters als unschädlich für die Funktionstüchtigkeit des Bauwerks und der Trittsteinbiotope eingestuft.

In einer Zone von 200 m um die aufgeführten als Trittsteinbiotope erforderlichen Kompensationsflächen (Jagdruhezone) herum ist das Aufstellen von jagdlichen Einrichtungen verboten (vom Rand der Kompensationsflächen her gesehen). Mit dieser Einschränkung der jagdlichen Nutzung wird eine andauernde Bejagung im Bereich der Leitstrukturen und Deckungsflächen ausgeschlossen, die im Wesentlichen an jagdliche Einrichtungen gebunden ist. Strategisch ausgerichtete, zielgerichtete Positionierung von Ansitzeinrichtungen im Umfeld der Trittsteinbiotope werden unterbunden und damit die Trittsteinbiotope selbst beruhigt. Die Abgrenzung einer Zone von 200 m leitet sich von einer praktikablen Schussdistanz ab, die bei Tageslicht in der Regel bis 150 m beträgt. Bewegungsjagden sind auch in dieser Zone zwei bis dreimal pro Jahr in den Monaten Oktober, November und Dezember zulässig. Die Nachtjagd ist nur für Schwarzwild und nur in den Monaten erlaubt, die zur Wildschadensvermeidung notwendig sind. Eine Freigabe von Rotwild ist nicht erlaubt. Die Umgebung des Trittsteinbiotops der Maßnahme 13.10 ist von dieser Regelung ausgenommen.

Die jagdlichen Beschränkungen erfolgen auf der Grundlage des § 29 Abs. 7 Landesjagdgesetz (LJagdG vom 13.10.1999, zuletzt geändert durch Gesetz vom 27.05.2016). Danach kann die Planfeststellungsbehörde im Benehmen mit der Unteren Jagdbehörde die Ausübung der Jagd in einem Umkreis von 250 m von Querungshilfen für Wild, gemessen vom Mittelpunkt der Querungshilfen, sowie auf weiteren Flächen verbieten oder anderweitig beschränken, soweit dies zur Gewährleistung der Funktion der Querungshilfen erforderlich ist.

Die gesetzliche Regelung von Jagdeinschränkungen zur Gewährleistung der Funktion von Querungshilfen für Wild ist in der zitierten Form mit Gesetz vom 27.05.2016 zur Änderung des Landesnaturschutzgesetzes, des Landeswaldgesetzes und des Landesjagdgesetzes eingeführt worden. Sie erkennt an, dass eine Ausübung der Jagd in Nahbereich von Querungshilfen Wild davon abhalten kann, diese zu nutzen und daher in diesen Bereichen den Grundsätzen der Weidgerechtigkeit widersprechen kann. Insbesondere bei gegenüber Störungen besonders empfindlichen Wildarten wie z.B. dem Rotwild können danach auch Regelungen in einem weiteren Umkreis notwendig sein. Entsprechende Regelungen stehen im pflichtgemäßen Ermessen der Planfeststellungsbehörde und müs-

sen das Gebot der Verhältnismäßigkeit beachten (vergl. Begründung zum Gesetzesentwurf Drucksache des Landtages vom 30.12.2014).

Die Grünbrücke Todesfelde soll in einem überregional bedeutsamen Korridor der Rotwildwanderung den Erhalt eines langfristigen Austausches einzelner Individuen der verschiedenen Rotwildpopulationen zur Sicherung der genetischen Variabilität sicherstellen. Sie liegt in der Verbundachse zwischen der Segeberger Heide über die Trittsteine Holmer Moor und Nienwohlder Moor und dem Duvenstedter Brook. Um die Tiere störungsfrei in den Bereich der Grünbrücke zu leiten und ihnen einen Querung zu ermöglichen, sieht die Anlage 12 umfangreiche Leitstrukturen und Deckungsflächen auch in einem weiteren Umfeld des Querungsbauwerks vor. Zur Lage und Ausgestaltung der Grünbrücke sowie zur Erforderlichkeit und Anordnung der Deckungsflächen und Leitstrukturen wird auf Ziffer 2.3.1 dieses Beschlusses verwiesen. Die Funktionalität der Deckungsflächen und Leitstrukturen sowie die Funktionalität der Grünbrücke selbst und damit der Erhalt der überregionalen Verbundachse für das Rotwild ist nur gegeben, wenn eine Jagdausübung in dem oben beschriebenen Maße unterbleibt. Die gewählten jagdlichen Beschränkungen sind für die Erreichung der oben beschriebenen Ziele daher grundlegend. Sie sind auch verhältnismäßig, denn der Erhalt der Migrationskorridore und die Sicherung der genetischen Variabilität des schleswig-holsteinischen Rotwildbestandes stellen wesentliche Ziele des Rotwildmanagements der Landesregierung dar (Der Rothirsch in Schleswig-Holstein, Lebensraumsituation, Lebensraumverbund und Management, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein).

Zur Vermeidung von Wildschäden an landwirtschaftlichen Kulturen bleibt die Nachtjagd auf Schwarzwild in den für die Vermeidung von Wildschäden relevanten Monaten in der 200 m-Zone erlaubt, die um die Jagdruhezone verläuft. Mit dieser Ausnahme verbleiben ausreichend Möglichkeiten, Schäden an landwirtschaftlichen Kulturen zu vermeiden.

Auf die entsprechende Auflage in Ziffer 2.1.2 wird verwiesen. Ordnungswidrig handelt gemäß § 37 Abs. 1 Nr. 21 Buchst. h) LJagdG, wer einer auf der Grundlage von § 29 Abs. 7 angeordneten Beschränkung der Jagdausübung im Umkreis von Querungshilfen zuwiderhandelt.

Für das Brückenbauwerk über die Schmalfelder Au (Maßnahme 1.1 M der Anlage 12), den Durchlass im Schmalfelder Moor (Maßnahme 4.1 M/Ar der Anlage 12) und das Brückenbauwerk über die Buerwischbek (Maßnahme 11.3 M/Ar der Anlage 12) sehen die Maßnahmenblätter eine Zone von 200 m um das Bauwerk vor, in denen keine jagdlichen Einrichtungen errichtet werden dürfen. Hiermit wird sichergestellt, dass keine andauernde Bejagung im Bereich der Querungshilfen stattfindet, die im Wesentlichen von jagdlichen Einrichtungen abhängig ist. Eine andauernde Bejagung könnte dazu führen, dass das Wild die Unterquerung der A 20 und die Querungsbereiche meidet. Die Bauwerke dienen u.a. der Aufrechterhaltung von lokalen Wildwechsell bis zur Größe von Reh-

und Damwild und vermeiden bzw. mindern die mit der A 20 verbundenen Zerschneidungswirkungen. Hinsichtlich ihrer Lage und Ausgestaltung wird auf Ziffer 2.3.1 verwiesen.

Das Verbot der Errichtung von jagdlichen Einrichtungen erfolgt für genannten Wildquerungshilfen auf der Grundlage des § 29 Abs. 5 Nr. 7 LJagdG. Um einer Annahme der Querungshilfen durch das Wild nicht entgegen zu wirken, ist eine andauernde Bejagung in ihrem Nahbereich zu unterbinden. Der Verzicht auf jagdliche Einrichtungen in einem Umkreis von 200 m um die Querungshilfen ist daher erforderlich, um ihre Funktion zu gewährleisten. Die getroffene Einschränkung stellt das gutachterlich notwendige Maß dar und ist vor dem Hintergrund des Ziels einer Aufrechterhaltung lokaler Wildwechsel verhältnismäßig.

Auf die entsprechenden Auflagen in Ziffer 2.1.2 wird verwiesen. Ordnungswidrig handelt gemäß § 37 Abs. 1 Nr. 21 Buchst. g) LJagdG, wer in einem Umkreis von 200 m von Querungshilfen für Wild Ansitzeinrichtungen aufstellt.

Die übrigen Maßnahmenflächen der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen bleiben frei von jagdlichen Einschränkungen. Auch die Errichtung von jagdlichen Einrichtungen bleibt hier möglich.

Zu 5.0.16: (Naturschutzfachliche Belange)

1. Faunistische Untersuchungen und Berücksichtigung von planungsrelevanten Tierarten in der Eingriffsregelung und der Umweltverträglichkeitsuntersuchung

Faunistische Untersuchungen

Der Vorhabenträger hat als Grundlage für die Planung des Vorhabens faunistische Untersuchungen durchgeführt. Sie dienen der Ermittlung der erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Fauna im Rahmen der Eingriffsregelung sowie der Ermittlung möglicher zusätzlicher oder anderer Umweltauswirkungen im Sinne der UVP sowie der artenschutzrechtlichen Prüfung und den durchgeführten Verträglichkeitsuntersuchungen im Hinblick auf die möglicherweise betroffenen Natura 2000-Gebiete.

Seitens der Naturschutzverbände und privater Einwender werden die durchgeführten faunistischen Untersuchungen in vielen Punkten kritisiert. In Frage gestellt werden eine ausreichende Aktualität, die gewählten Untersuchungsräume und Methoden im Hinblick auf die von der Planung betroffenen Arten. Meist wird die Kritik unter dem Stichwort Artenschutz angebracht, ist hier jedoch zurückzuweisen, soweit es sich nicht um artenschutzrechtlich relevante Arten des Anhangs IV der FFH-

Richtlinie oder europäische Vogelarten handelt. Die Planfeststellungsbehörde hat die Kritik vor dem Hintergrund einer unterstellten nicht ausreichenden Berücksichtigung der Gefährdungen der Arten (insbesondere BUND, Stellungnahme vom 17.12.2015 zur zweiten Planänderung), jedoch auch im Hinblick auf eine ausreichende Bestandserfassung des Schutzgutes Tiere für die Ermittlung und Bewertung der mit dem Vorhaben verbundenen erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes im Sinne des § 14 BNatSchG und zur Ermittlung der erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen im Sinne des § 6 UVPG zu bewerten.

Die Anforderungen an eine faunistische Bestandserfassung richten sich nach dem Prüfregime, in dem sie zur Ermittlung der Betroffenheiten verwendet werden soll. Unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes sind die Anforderungen an die faunistische Bestandserfassung zur Erfüllung der europarechtlich begründeten Prüfung des speziellen Artenschutzes höher als die Anforderungen zur Ermittlung der Zulassungsvoraussetzungen nach § 15 BNatSchG und der Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 6 UVPG. Aus diesem Grund kann die Prämisse gelten, dass die für die artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführten faunistischen Erfassungen in jedem Fall auch ausreichend für die Ermittlung erheblicher Beeinträchtigungen und Umweltauswirkungen sind. In diesem Sinn werden im Folgenden die Erfassungen der Tiergruppen betrachtet, die für die Bewertung des Eintritts artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nicht erforderlich sind oder, wie die Amphibien und Reptilien, über die artenschutzrechtlich relevanten Arten hinaus Arten spezielle Methoden der Bestandserfassung erfordern.

Die für die Verträglichkeitsprüfung mit den Erhaltungszielen von betroffenen Natura 2000-Gebieten durchzuführenden Erfassungen stellen einen Sonderfall dar, denn sie sind gebietsbezogen im Einzelfall unter Berücksichtigung der vorhandenen Datenlage zu ermitteln. Relevant für die durchgeführten Verträglichkeitsprüfungen von Natura 2000-Gebieten sind die Untersuchungen von Fischen und Neunaugen im Teil B für die Verträglichkeitsuntersuchung zum FFH-Gebiet DE 2024-391 „Mittlere Stör, Bramau und Bünzau“ sowie - von den Einwendern unterstellt - auch die Fledermauserfassungen im Teil A für das FFH-Gebiet Segeberger Kalkberghöhlen. Hierzu wird auf Ziffer 2.3.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Relevant für die durchgeführte artenschutzrechtliche Prüfung nach § 44 Absatz 1 i.V.m. § 44 Absatz 5 BNatSchG sind die faunistischen Erfassungen von Fledermäusen, der Haselmaus und des Fischotters, der europäischen Brutvogelarten sowie der Amphibien und Reptilien. Hierzu wird auf Ziffer 2.3.4 verwiesen. Mit Ausnahme der Amphibien und Reptilien decken diese mit dem artenschutzrechtlich relevanten Artenspektrum jeweils auch die übrigen gefährdeten und planungsrelevanten Arten ab.

Berücksichtigung von planungsrelevanten Arten in der Eingriffsregelung und der Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Einwender kritisieren insgesamt, dass die **Gefährdungen der betroffenen Tierarten** bei der Planung nicht ausreichend berücksichtigt werden (Stellungnahme des BUND zur zweiten Planänderung). Neben der Kritik an den durchgeführten faunistischen Untersuchungen wird auch kritisiert, dass Betroffenheiten gefährdeter Tierarten nicht ausreichend ermittelt und dargestellt werden. Maßnahmen zum Ausgleich oder Ersatz der Eingriffe in die Biotoptypen könnten nicht den Verlust wesentlicher faunistischer Funktionsbeziehungen kompensieren. In diesem Zusammenhang mahnt der einwendende Naturschutzverband wiederholt die artenschutzrechtliche Berücksichtigung von Tierarten an, die gefährdet oder besonders geschützt sind. Hierzu ist klarzustellen, dass einer artenschutzrechtlichen Prüfung nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ausschließlich die Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie die europäischen Vogelarten unterliegen. Auf Ziffer 2.3.4 wird verwiesen. Die übrigen Arten werden im Rahmen der Eingriffsregelung zur Identifizierung von erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere erfasst und ihre Betroffenheit bewertet. Dabei stützt sich die Planung auf sogenannte planungsrelevante Arten. Dies sind Arten, die in Schleswig-Holstein gefährdet sind und/oder in ausgewählten Fällen bei der Berücksichtigung von Tierwanderungen oder der ergänzenden Bewertung bestimmter Lebensräume als Bioindikatoren von Bedeutung sind. Im Rahmen der Eingriffsregelung besteht keine Verpflichtung der Erfassung bestimmter Tierarten. Entscheidend ist, dass die Ermittlungen der faunistischen Funktionsbeziehungen die Betroffenheit der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes erkennen lassen. Diesem Prinzip folgend hat der Vorhabenträger eine Auswahl der zu erfassenden und bewertenden Artengruppen getroffen, die durch das Vorhaben betroffen sein können, die nicht zu beanstanden ist. Der Orientierungsrahmen Kompensationsermittlung Straßenbau (2004) führt in diesem Zusammenhang aus, dass für die Eingriffsbeurteilung ausschließlich die gefährdeten Arten sowie die Arten mit spezifischen Lebensraumsprüchen als Indikatoren herangezogen werden, während die übrigen Arten über die biotopbezogene Eingriffsermittlung berücksichtigt werden. Die Verwendung von Bioindikatoren des Schutzgutes Tiere für den Zustand des Naturhaushalts ist dabei üblich und nicht zu beanstanden.

Hinsichtlich der Kompensation für faunistische Lebensräume und Funktionsbeziehungen sieht der Orientierungsrahmen Kompensationsermittlung Straßenbau vor, dass für die gefährdeten Arten und Arten mit spezifischen Lebensraumsprüchen gesondert zu prüfen ist, 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. Nur wenn dies nicht der Fall ist, sind weitere Maßnahmen erforderlich. Diesem Prinzip folgend stellt der Landschaftspflegerische Begleitplan auf der Grundlage der durchgeführten Erfassungen die notwendigen Maßnahmen für die Kompensation der faunistischen Lebensräume und Funktionsbeziehungen dar. Das Vorgehen ist nicht zu beanstanden und gleichermaßen als Grundlage für die Ermittlung der mit dem Vorhaben verbundenen erheblichen nachhaltigen Umweltauswirkungen für die Umweltverträglichkeitsprüfung geeignet.

Amphibien und Reptilien

Bei den **Amphibien** sind über die Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (Moorfrosch, Laubfrosch und Knoblauchkröte) hinaus weitere gefährdete und ungefährdete Arten im Untersuchungsraum möglich, die eine Planungsrelevanz besitzen. Daher sind für die Eingriffsermittlung Erfassungen der Laichgewässer notwendig, um erhebliche Beeinträchtigungen von Amphibienpopulationen ermitteln zu können. Diese wurden für den **Teil A** im Jahr 2011 durchgeführt und sind ausreichend aktuell. Auch methodisch sind die durchgeführten Untersuchungen mit mindestens vier Begehungen jedes geeigneten Gewässers geeignet, das für die Eingriffsregelung relevante Artenspektrum zu ermitteln. Neben den artenschutzrechtlich relevanten Arten Moor- und Laubfrosch wurden hierbei Grasfrosch und Erdkröte sowie Teichfrosch und Teichmolch nachgewiesen. Keine der artenschutzrechtlich nicht relevanten Arten ist in Schleswig-Holstein gefährdet. Unter Berücksichtigung des Amphibienschutzkonzeptes, das aus artenschutzrechtlichen Gründen in die Planung eingestellt wurde, sind keine erheblichen Beeinträchtigungen dieser Arten mit der Realisierung des Vorhabens verbunden (Anlage 12, Erläuterungsbericht des LBP zum Teil A, Kapitel 6.2).

Für den **Teil B** wurden Amphibienerfassungen im Jahr 2006 durchgeführt und ihre Aussagekraft im Rahmen einer Plausibilitätsprüfung 2011 überprüft (Neubau der A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg, Autobahnkreuz A 20/A 7, Ergebnisse der faunistischen Erfassungen 2006/2007 (Kieler Institut für Landschaftsökologie Juni 2009, aktualisiert Dezember 2011), Materialband Teil B). Da es keine für die Artengruppe relevanten Habitatänderungen gab, hat der Vorhabenträger hier keine neuen Erfassungen für notwendig gehalten und dies 2015 in einer weiteren Plausibilitätsprüfung bestätigt (A 20, Abschnitt A 7 bis B 206 (westlich Wittenborn): Artenschutz Teil B, Plausibilitätsprüfung der artenschutzrechtlich relevanten Prüfung auf Grundlage der Ergebnisse der Aktualisierung der Biotop- und Biotoptypenkartierung 2015 (Kieler Institut für Landschaftsökologie 28.09.2015), Materialband Teil B). Im Gegensatz zu den artenschutzrechtlich relevanten Amphibienarten Kammolch und Moorfrosch, für die aufgrund neuerer Erkenntnisse über Vorkommen im Umfeld eine Einwanderung in den Planungsraum nicht auszuschließen ist (vergl. Aussagen zur Amphibienerfassung unter Punkt 1.4 in Ziffer 2.3.4), bestehen entsprechende Hinweise auf Zuwanderungen für die übrigen Amphibien nicht. Die durch das Vorhaben beeinträchtigten Gewässer weisen aufgrund ihrer strukturellen Merkmale auch keine hohe oder sehr hohe Bedeutung für Amphibien auf. Große Amphibienbestände der hier in Rede stehenden nicht gefährdeten Arten Grasfrosch, Erdkröte, Teichfrosch und Teichmolch sind nicht nachgewiesen und aufgrund der grundsätzlich nur geringfügig veränderten Eignung der Gewässer auch nicht anzunehmen (Prüfung der Unterlagen Artenschutz und Biologischer Fachbeitrag auf Aktualität und Plausibilität der verwendeten Datengrundlagen, Kieler Institut für Landschaftsökologie, Juni 2016). Erhebliche Beeinträchtigungen der genannten Arten können ausgeschlossen werden.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Vorhabenträgers an, dass die Erfassungen der Amphibien für die im Rahmen der Eingriffsregelung zu ermittelnden erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere ausreichend aktuell und methodisch ausreichend sind.

Bei den **Reptilien** können mit der Kreuzotter und der Ringelnatter zwei in Schleswig-Holstein stark gefährdete Arten über das artenschutzrechtlich relevante Artenspektrum im Untersuchungsraum vorkommen. Im Teil A und im Teil B wurden die Reptilien im Jahr 2006 untersucht. Nachweise der **Ringelnatter** konnten dabei im Bereich der östlich der A 7 gelegenen Raststätte und westlich der A 7 im Talraum der Ohlau erbracht werden. Die ermittelten Beeinträchtigungen durch Flächeninanspruchnahme der Lebensräume der Art werden im Rahmen der Eingriffsregelung ausreichend kompensiert (Maßnahme A 5 der Anlage 12, Teil B). Insbesondere kann es kleinflächig im Randbereich des geplanten Autobahnkreuzes zum Verlust von Strukturen kommen, die eine Bedeutung als Lebensraum für Reptilien aufweisen. Im Rahmen der Maßnahme A 5 werden nährstoffarme Hochstaudenfluren mit Totholzhaufen als Unterschlupf für Reptilien entwickelt. Damit ist festzustellen, dass die Ringelnatter im Teil B entgegen der Auffassung der Einwender ausreichend berücksichtigt wird. Im Teil A konnte kein Nachweis der Ringelnatter im Untersuchungsgebiet erbracht werden, eine Betroffenheit kann ausgeschlossen werden. Der BUND führt hierzu in seiner Stellungnahme zur dritten Planänderung ein Vorkommen an der Schmalfelder Au westlich der A 7 an, das auf ein Vorkommen auch östlich der A 7 und im Bereich der geplanten Querung der A 20 hinweise. Vor dem Hintergrund, dass bei der Errichtung des Brückenbauwerkes keine direkten Eingriffe in das Gewässer erfolgen, größere Vorkommen aufgrund der durchgeführten Erfassungen ausgeschlossen werden können und an der Schmalfelder Au im Rahmen des Ausgleichskonzeptes Renaturierungsmaßnahmen vorgesehen sind, können erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden. Hierbei ist in Bezug auf die Einwendungen noch einmal darauf hinzuweisen, dass für die Ringelnatter wie auch für die Kreuzotter keine individuenbezogenen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände zu berücksichtigen sind.

Die **Kreuzotter** wurde im Teil B in den Waldbereichen zwischen der B 206 und der Schmalfelder Au sowie in den Böschungsbereichen der A 7 nördlich der Schmalfelder Au nachgewiesen und in dem westlich der A 7 und nördlich der A 20 gelegenen Moorrest angenommen. Eine Nutzung der Böschungsbereiche der A 7 südlich der Schmalfelder Au durch die Kreuzotter wird nicht ausgeschlossen. Auch für die Kreuzotter schließt die Planung somit nicht aus, dass es kleinflächig zu Verlusten von Strukturen kommt, die eine Bedeutung für die Art besitzen. Mit den vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden über den biotopentsprechenden Ausgleich auch die Lebensräume der Kreuzotter ausgeglichen (Maßnahme A 5 der Anlage 12, Teil B). Eine zusätzliche Zerschneidung von Reptilienvorkommen durch die A 20, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung führen, ist entgegen der Auffassung der Einwender ebenfalls nicht zu erwarten, da keine wichtigen Funktionsbezüge für Reptilien zerschnitten werden.

Im Teil A konnten bei den Erfassungen keine Kreuzottern nachgewiesen werden. Potenzielle Lebensräume finden sich im Untersuchungsraum ausschließlich im Bereich des Kiesabbaugebietes bei Bark. Bei der dort im Jahr 2011 durchgeführten Erfassung der Reptilien wurden jedoch keine

Kreuzottern gefunden. Im Rahmen seiner aktuellen Plausibilitätsprüfung (Prüfung der Unterlagen Artenschutz und Biologischer Fachbeitrag auf Aktualität und Plausibilität der verwendeten Datengrundlagen, Kieler Institut für Landschaftsökologie, Juni 2016) hat der Vorhabenträger dargelegt, dass die vor allem auf die Zauneidechse ausgerichtete Nachsuche im Kiesabbaugebiet im Hinblick auf die Kreuzotter nicht nach den aktuellen Fachstandards durchgeführt wurde. Gleichzeitig wurde festgestellt, dass dort signifikante Veränderungen der Habitateignung nunmehr dazu führen, dass ein Vorkommen der Art nicht ausgeschlossen werden kann. Für andere Teile des Untersuchungsgebietes kann ein Vorkommen jedoch aufgrund der fehlenden Habitateignung ausgeschlossen werden.

Daraufhin hat der Vorhabenträger sein **Maßnahmenkonzept im Hinblick auf die Kreuzotter im Bereich des Kiesabbaugebietes Bark** angepasst und sieht im Rahmen der dritten Planänderung verschiedene Maßnahmen zum Schutz und zum Ausgleich vor. Dabei bezieht er das Maßnahmenkonzept nicht ausschließlich auf die potenziell bereits aktuell vorkommende Kreuzotter, sondern unter Berücksichtigung der fortschreitenden Renaturierung und Entwicklung des Abbausees und seines Umfeldes auch auf die zukünftige Lebensraumeignung für Reptilien. Dies entspricht der festgelegten und mit der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Segeberg abgestimmten Vorgehensweise, sich für das Kiesabbaugebiet im Rahmen der Eingriffsermittlung für die A 20 auf den im wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss für den Kiesabbau festgelegten Zielzustand nach der Renaturierung zu beziehen und diesen Zustand zu kompensieren. Hierzu wird auf Ziffer Zu 5.0.18: verwiesen. Da der wasserrechtliche Planfeststellungsbeschluss jedoch keine expliziten Aussagen zu faunistischen Zielen der Renaturierung enthält, sind die Maßnahmen in dieser Hinsicht als vorsorgliche Maßnahmen des Vorhabenträgers einzustufen, die er auch aufgrund von entsprechenden Einwendungen vorsieht. Für potenzielle Kreuzottervorkommen und mögliche zukünftige Ansiedlungen anderer Reptilien im Bereich des Kiesabbausees Bark sind dabei insbesondere sich ggf. einstellende Zwischenzustände durch den räumlich nicht kontinuierlichen Abbaubetrieb mit kurzfristigen Sukzessionsstadien relevant. Zum Schutz von sich hier potenziell zum Zeitpunkt des Baubeginns der A 20 im Bereich des Baufeldes angesiedelten Reptilien werden folgende vorsorgliche Maßnahmen ergriffen:

Zur Vermeidung von Tötungen der Kreuzotter und zukünftig eingewanderter weiterer Reptilien wird im Bereich des Kiesabbaugebietes als vorsorgliche Schutzmaßnahmen eine Vergrämung von Reptilien vorgesehen (Maßnahme 0.6 Ar/M der Anlage 12, Teil A). Hierzu wird das Baufeld mit Beginn der Vegetationsperiode (Regelzeit Mitte März) mit Freischneidern kurz und deckungsarm gehalten. Die Arbeiten werden während der Vormittagsstunden vor der Aktivitätsphase der Reptilien durchgeführt und bis zum Ende der Winterruhe fortgeführt (Regelzeit Mitte April). In den vorhandenen Knicks wird zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Konflikte eine Fällung der Gehölze im Winter vorgenommen. Auf die Rodung der Wurzelstöcke wird dabei entsprechend der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahme im Rahmen der Vergrämung der Haselmäuse aus dem Baufeld verzichtet (Maßnahme 13.11 der Anlage 12, Teil A). Dadurch wird gleichzeitig eine Tötung

von Reptilien in ihren Winterverstecken vermieden. Durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen verliert der Bereich weitestgehend seine Eignung als Reptilienlebensraum, die das Baufeld dann nach Beendigung der Winterruhe verlassen. Nach der Abwanderung des überwiegenden Teils der aus der Winterruhe erwachten Reptilien wird das Baufeld gezäunt (Maßnahme 0.6 Ar/M der Anlage 12, Teil A). Vereinzelt im Baufeld verbliebene Tiere werden nach der Zäunung aus dem Baufeld gefangen und in Bereiche außerhalb des Baufeldes verbracht. Anschließend kann das Baufeld vollständig beräumt werden. Die Durchführung der Maßnahmen wird von Experten begleitet und im Rahmen der Umweltbaubegleitung überwacht. Der Beginn und das Ende der Mäharbeiten sowie der Zeitpunkt der Herstellung und des Abbaus der Schutzzäune sind dabei an die jährlichen Witterungsereignisse und den davon abhängigen Aktivitätszeitraum der Reptilien anzupassen. Auf die Nebenbestimmung Nr. 27 in Ziffer 2.3.6 wird verwiesen.

Zum Ausgleich möglicher Beeinträchtigungen von Lebensräumen von besonderer Bedeutung für die Kreuzotter und andere zukünftig einwandernde Reptilien sind entsprechende vorsorgliche Ausgleichsmaßnahmen in die Planung eingestellt. Im Rahmen der Maßnahme 18.6 (Anlage 12, Teil A) werden unter Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Fläche niedrige Wälle aus Steinen, Sand und Totholz im kleinräumigen Wechsel als Sommer-, Eiablage- und Überwinterungshabitate für Reptilien angelegt. Die Anlage der Strukturen erfolgt vorgezogen und wird durch Experten begleitet. Im Rahmen der Maßnahmen 17.2, 17.3, 18.3 und 19.1 (Anlage 12, Teil A) im weiteren Umfeld des Kiesabbausees werden als Überwinterungshabitate für Haselmäuse zudem eine größere Anzahl an Reisighaufen angelegt, die auch den Reptilien als Verstecke dienen können.

Weiterhin soll auch die Kollisionsschutzwand im Bereich des Kiesabbausees die Gefahr der Tötung von Reptilien und Amphibien bei einer zukünftigen Ansiedlung verhindern (Maßnahme 18.1 der Anlage 12, Teil A). Hierzu wird auf die Darstellung der Vermeidungsmaßnahmen für das Schutzgut Tiere in Ziffer 2.3.1 verwiesen.

Der BUND kritisiert das dargestellte Maßnahmenkonzept als unverständlich, insoweit eine Vergrämung potenziell vorkommender Reptilien aus dem Baufeld erfolgen sollte. Die Witterungsbedingungen seien nicht vorhersehbar, weshalb die Maßnahmen zeitlich an die Witterung angepasst werden müssten, damit es bei Einsetzen einer Kälteperiode im Frühjahr nicht zu einer Tötung der Tiere komme. Der Vorhabenträger erwidert hierzu, dass die Vergrämung der Reptilien anders als vom BUND dargestellt an die Witterung angepasst würde, da entsprechend Regelzeiträume benannt seien, die unter Beteiligung von Experten veränderlich seien. Mit dem genannten Konzept würde sichergestellt, dass keine Reptilien in ihren Verstecken getötet würden. Dies ist auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sichergestellt und die Einwendung zurückzuweisen.

Die Annahmen und das Maßnahmenkonzept für die Kreuzotter werden entgegen der Auffassung des BUND auch durch die Aussagen des „Moorprojektes“ der Stiftung Naturschutz, die Erfassungen in

den nördlich des Autobahnkreuzes gelegenen Moorresten durchgeführt hat und eine Berücksichtigung der Kreuzotter bei Planungen im gesamten Landschaftsraum anmahnt, nicht in Frage gestellt. Die einwenderseits aufgestellte Behauptung, dass entlang der A 20-Trasse von einer größeren Population der Kreuzotter auszugehen sei, wird nicht belegt. Ebenso wurden Nachweise der Blindschleiche im Rahmen der der Planung in Bezug auf den Verlust und die Kompensation von Reptilienlebensräumen berücksichtigt.

Insekten

Besonderes Augenmerk richtet der BUND in seiner Stellungnahme zur zweiten Planänderung auf die Insekten. Das vorkommende Artenspektrum von **Libellen, Schmetterlingen und Käfern** sei vor dem Hintergrund der Gefährdungen der im Planungsraum zu vermutenden Arten nicht ausreichend in den artenschutzrechtlichen Fachbeiträgen untersucht worden. Hinweise auf die zu erwartenden Arten gebe das Moorprojekt der Stiftung Naturschutz (E+E-Vorhaben „Holsteiner Lebensraumkorridore der Stiftung Naturschutz, NABU Landesstelle Wasser, Thomas Behrends, Dr. Detlef Kolligs, Dr. Björn Rickert, Plön 30.01.2014: „Wiedervernetzung von Mooren und Heiden im Bereich der geplanten Grünbrücke (BAB 7) bei Bad Bramstedt – naturschutzfachliche Vorplanungen“). Im Rahmen dieses Projektes seien in unmittelbarer Umgehung der geplanten Querung der Schmalfelder Au sowie des Autobahnkreuzes A 20/A 7 Untersuchungen zum Vorkommen von Insektenarten durchgeführt worden.

Zum angeführten Moorprojekt ist anzumerken, dass die dort untersuchten Flächen mit dem Schapbrookmoor, dem Katenmoor, dem Schindermoor und dem Dewsbeker Moor ausschließlich Moorbereiche mit Hochmoorresten umfassen, die als Naturschutzgebiete gesichert sind. Sie liegen in unterschiedlicher Entfernung vom Vorhaben. Dem geplanten Autobahnkreuz und der Querung der Schmalfelder Au am nächsten liegt das Dewsbeker Moor östlich der A 7, das - getrennt durch die Schmalfelder Au - bis auf ca. 100 m an den Vorhabensbereich im Teil B heranreicht. Die Bereiche, die von der Querung der Schmalfelder Au und dem geplanten Autobahnkreuz in Anspruch genommen werden, weisen sämtlich eine andere Biotopausstattung auf und umfassen keine Moorreste wie die genannten Naturschutzgebiete. Insofern ist das festgestellte Artenspektrum nicht mit dem Artenspektrum im Planungsraum vergleichbar. Zu den weiter östlich durch das Vorhaben betroffenen Moorstandorten des Schmalfelder und des Struvenhüttener/Hartenholmer Moores ist festzustellen, dass sich hier neben intensiver landwirtschaftlicher Nutzung nur sehr kleine moortypische Reste befinden und für Insekten überwindbare Verbindungswege zu den im Moorprojekt untersuchten Moorstandorten nicht zu erwarten sind.

Dass sich aus den Erkenntnissen des „Moorprojektes“ eine unvollständige Ermittlung der Schmetterlinge, der Libellen und der Käfer ergibt, ist zurückzuweisen. Eine artenschutzrechtliche Relevanz besteht für besonders geschützte Arten nicht. Auf den Ausschluss von wirbellosen Tierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie wird auf Ziffer 2.3.4 verwiesen. Der Vorhabenträger hat in seinen

Erfassungen die Tiergruppe der **Libellen** mit Untersuchungen an den im Untersuchungsraum vorhandenen Gewässern im Jahr 2006 berücksichtigt. Die Gültigkeit der Ergebnisse der Erfassungen wurde in einer Plausibilitätsprüfung überprüft und aufgrund der weitgehend stabilen Habitatstruktur der relevanten Lebensräume bestätigt. Im Teil A wurden die im Eingriffsbereich liegenden Gewässer im Jahr 2011 erneut auf die dort vorkommenden Libellen untersucht.

Die vier von den Einwendern hervorgehobenen Libellenarten Hochmoor-Mosaikjungfer, Kleine Moosjungfer, Torf-Mosaikjungfer und Nordische Mosaikjungfer konnten im Untersuchungsraum nicht gefunden werden. Sie stellen entsprechend ihrer Funde im Rahmen des angeführten „Moorprojektes“ typische Arten der Hochmoore dar, für die eine Habitateignung im Untersuchungsraum fehlt. Die im Einzelfall nicht aktuell in der Planung dargestellte Gefährdungseinstufung der Roten Liste der Libellen Schleswig-Holsteins führt nicht zu einer anderen naturschutzfachlichen Einstufung der Gewässer im Hinblick auf die Libellen. Lediglich in einem Fall hätte sie eine Herabstufung zur Folge. Auswirkungen auf die Planung bestehen nicht.

Nachtfalter wurden im Bereich der geplanten Rastanlage erfasst, um ein Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers auszuschließen. Die Artengruppe der Käfer wurde seitens des Vorhabenträgers nicht untersucht. Hierzu ist auszuführen, dass die Auswahl der für die Ermittlung der erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu untersuchenden Artengruppen abhängig von den zu erwartenden Habitaten ist. Insbesondere die Insekten werden in diesem Zusammenhang üblicherweise vorrangig als Bioindikatoren zur Bewertung der festgestellten Lebensräume verstanden und nicht als planungsrelevante Arten im Sinne einer einzelartbezogenen Betroffenheitsermittlung.

Arten des Anhangs II und IV der FFH-Richtlinie als Arten besonderer Planungsrelevanz können mit Ausnahme des Nachtkerzenschwärmers, zu dem in Ziffer 2.3.4 ausgeführt wird, aufgrund der Habitatausstattung des Untersuchungsraumes ausgeschlossen werden. Für die bioindikatorisch bewerteten Arten allgemeiner Planungsrelevanz, die bei der Bewertung der Habitatbedeutungen einfließen, müsste diesbezüglich einwenderseits belegt werden, dass weitere Vorkommen beispielsweise gefährdeter Arten zu einer anderen Einstufung der Habitate geführt hätten. Insofern ist auf die einwenderseits im Einzelnen aufgeführten Arten hier auch nicht weiter einzugehen.

Entsprechend der dargestellten Vorgehensweise ermitteln die Landschaftspflegerischen Begleitpläne im Rahmen ihrer Eingriffsermittlung auch Auswirkungen auf Insekten, und zwar anhand der Libellen sowie für den Bereich der geplanten Rastanlage zusätzlich anhand der Nachtfalter und kompensiert entstehende Beeinträchtigungen in Anwendung des Orientierungsrahmens Kompensationsermittlung Straßenbau über den biotopentsprechenden Ausgleich. Auf Ziffer 2.3.1 wird verwiesen.

Fische und Neunaugen

Zur Ermittlung der Fisch- und Neunaugenfauna im Untersuchungsgebiet wurden neben eigenen Untersuchungen an der Mühlenau/Schirnau Ergebnisse aus den Untersuchungen zum Ausbau der A 7 (bioplan 2006) sowie Ergebnisse des operativen Fischmonitorings (Neumann 2015) ausgewertet. **Bach-, Fluss- und Meerneunauge** als Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie werden mit ihren Wander- und Laichlebensräumen beschrieben und als planungsrelevanten Arten bei der Planung und berücksichtigt. Als Erhaltungsziele des FFH-Gebietes DE 2024-391 „Mittlere Stör, Bramau und Bünzau“ werden sie in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung berücksichtigt. Weitere Arten des Anhangs II der FFH können im Plangebiet ausgeschlossen werden.

Auch Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sind im Untersuchungsgebiet nicht zu erwarten. Der Stör ist bei einer Wiederansiedlung nur in seinem ursprünglich genutzten Verbreitungsgebiet in den unteren, tidebeeinflussten Abschnitten der Stör zu erwarten. Die Ohlau und die Schmalfelder Au befinden sich ca. 15 km flussaufwärts des Zusammenflusses von Bramau und Stör südlich von Kellinghusen. Eine Betroffenheit im Untersuchungsgebiet ist auszuschließen.

Die vom Vorhabenträger ermittelten und aus dem Ausbau der A 7 übernommenen Daten sind vor dem Hintergrund der sich kaum ändernden Verhältnisse der untersuchten Gewässer ausreichend aktuell und werden durch die einbezogenen Ergebnisse des operativen Fischmonitorings an der Schmalfelder Au bestätigt. Eine Unterschätzung des Bestands, wie seitens der Einwender unterstellt, ist nicht gegeben. Die Planung verneint auch nicht die Wertigkeit für den Trassenbereich. Sie sieht darüber hinaus ein umfassendes Maßnahmenkonzept vor, um mögliche Beeinträchtigungen der Fische und Neunaugen während der Bau- und Betriebsphase zu vermeiden (vergl. hierzu Anlage 12, Teil A und B). Auf Ziffer 2.3.1 wird diesbezüglich verwiesen. Im Hinblick auf die Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfung wird auf Ziffer 2.3.3 verwiesen.

Groß- und Mittelsäuger

Das **Rotwild** ist aufgrund der großräumigen Wanderbewegungen im betrachteten Raum für die Bewertung des Eingriffs durch das Vorhaben von besonderer Bedeutung. Zur Bewältigung dieser Problematik wurden für die A 20 ein abschnittübergreifendes wildbiologische Gutachten erstellt (Meißner, Reinecke, Wölfel 2005: Wildökologische Begleitstudie zum Bau der A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg im Abschnitt Elbe bis A 21 und Meißner, Zachos 2007: Auswirkungen der Planung zur A 20 und A 7 auf den Rothirsch als Indikatorart und Notwendigkeit technischer Verbundmaßnahmen im Abschnitt Bad Segeberg bis Elbe). Ergänzend hat der Vorhabenträger Wildbesatzzahlen für das Plangebiet bei den betroffenen Kreisen abgefragt. Mit dieser Form der Datenrecherche und insbesondere der Erstellung eigener wildbiologischer Gutachten wird die Planung den Anforderungen an eine ausreichende Datengrundlage gerecht. Vor dem Hintergrund der tradierten großräumigen Wanderbeziehungen des Rothirsches sind die genannten Gutachten auch ausreichend aktuell. Die Aussagen sind auf die weiteren im Untersuchungsraum vorkommenden Groß- und Mittelsäuger übertragbar, die eine geringere Betroffenheit durch die Planung aufweisen und mit

dem vorgesehenen Maßnahmenkonzept ausreichend berücksichtigt werden. Auf Ziffer 2.3.1 des Beschlusses wird verwiesen. Hinsichtlich des Fischotters wird auf Ziffer 2.3.4 verwiesen.

Die Einwendungen zur Berücksichtigung von nicht artenschutzrechtlich relevanten Tierarten und –gruppen sind unter Berücksichtigung der dargelegten und von der Planfeststellungsbehörde bewerteten Sachverhalte insgesamt zurückzuweisen.

2. Biotopverbund, Zerschneidungswirkungen, Grünbrücke Todesfelde, weitere Querungshilfen

Eine Vielzahl der Einwendungen befasst sich mit den Zerschneidungswirkungen des Vorhabens und seinen Auswirkungen auf den Biotopverbund. Kritisch gesehen werden die Lage und Gestaltung der Grünbrücke Todesfelde sowie die Gewährleistung ihrer Funktionsfähigkeit. Die übrigen Querungsbauwerke, die als Minimierungsmaßnahmen für die Auswirkungen auf den Biotopverbund und verschiedene faunistische Funktionszusammenhänge dienen, werden hinsichtlich ihrer Dimensionierungen und Gestaltungen kritisiert. Weitere Querungshilfen werden gefordert. Die zum genannten Themenkomplex gehörenden Einwendungen werden im Folgenden im Gesamten betrachtet und von der Planfeststellungsbehörde bewertet.

Biotopverbund

Hinsichtlich des Biotopverbundes wird kritisiert, dass keine ausreichende Bestandsaufnahme und **Darstellung der Biotopverbundflächen**, der funktionalen Beziehungen und Potenziale der Lebensräume für Fauna und Flora erfolgt sei. Entsprechend sei für dieses Erfordernis auch der Untersuchungsraum zu begrenzt. Er müsse im Norden etwa bis an die Grenze des Segeberger Forstes und im Süden bis etwa an die Schmalfelder Au gehen, um die naturräumlichen Zusammenhänge zu erfassen. Es reiche auch nicht aus, sich auf die bekannten Nebenverbundachsen Mühlenau und Buerwischbek zu schränken. Spezifische Bestandsaufnahmen fehlten. Die Biotopverbundachse der Barnbek und der Alten Barnbek sei nicht erkannt worden.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung stellt die im Untersuchungsraum ausgewiesenen Biotopverbundflächen des landesweiten Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems in Text und Karte dar (Anlagen 12.0 (Kapitel 1.5.2 im Teil A und Kapitel 3.2.2 im Teil B und Anlagen 12.1 Bestands- und Konfliktpläne). Sie fließen als Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung in die Bewertung der Schutzgüter Pflanzen und Tiere sowie biologische Vielfalt ein (Kapitel 4.3.2 bis 4.3.4 im Teil A und Kapitel 4.2.1 bis 4.2.3). Entsprechend werden sie in der Konfliktbeschreibung und –analyse der Schutzgüter berücksichtigt. Der Untersuchungsraum der Landschaftspflegerischen Begleitpläne ist ausreichend groß gewählt, um die betroffenen Funktionen der Biotopverbundachsen zu erfassen.

Die von den Einwendern gesehene **Biotopverbundachse der Barnbek und der Alten Barnbek** sind nicht Teil des landesweiten Biotopverbundsystems. Sie wurden somit ausschließlich entsprechend ihres ermittelten Bestandes bewertet und in die Maßnahmenplanung einbezogen. Als Zuflüsse der Schmalfelder Au stehen sie im Zusammenhang mit der Hauptverbundachse der Schmalfelder Au und werden durch angrenzende und im Umfeld befindliche Kompensationsmaßnahmen (Maßnahmen 11.5, 11.6 und 11.7 der Anlage 12, Teil A) aufgewertet. Die mit ihrer Verrohrung verbundenen Beeinträchtigungen werden durch die Maßnahmenplanung insgesamt kompensiert. Die Forderung nach einem Verzicht auf die Verrohrungen ist zurückzuweisen.

Eine Betroffenheit der Biotopverbundachsen Ohlau und Dreckau ist durch das hier betrachtete Vorhaben nicht gegeben. Die Querung der Ohlau erfolgt im westlichen angrenzenden Abschnitt der A 20 zwischen der L 114 und der A 7.

Zerschneidungswirkungen

Die Einwender kritisieren, dass die mit dem Vorhaben verbundenen Zerschneidungswirkungen insgesamt nicht ausreichend betrachtet und in der Folge nicht ausreichend vermieden, minimiert und kompensiert würden. Die Dammbauweise der A 20 wirke verstärkt auf die Populationsentwicklung und den Genaustausch. Insofern seien die Zerschneidungswirkungen auch im Hinblick auf die Biodiversität nicht ausreichend betrachtet worden.

Der Vorhabenträger hat die **Zerschneidungswirkungen** im Rahmen der Ermittlung der Beeinträchtigungen berücksichtigt. Dabei hat er zum einen das landesweite Biotopverbundsystem als auch die anhand eigener Erhebungen und vorhandener Daten bekannten faunistischen Funktionsbeziehungen in die Bewertung einbezogen. Die Konfliktanalyse der Landschaftspflegerischen Begleitpläne macht für das insgesamt 21,5 km langen Vorhaben deutlich, dass mit dem Vorhaben ein hohes Maß anlagebedingter Beeinträchtigungen durch Zerschneidungseffekte, Trenn- und Barrierewirkungen zu erwarten ist, die insbesondere das Schutzgut Tiere betreffen. Über die im Einzelnen betrachteten Austauschbeziehungen und die durch das Vorhaben ausgelösten Einschränkungen werden hierbei auch die Auswirkungen auf die Biodiversität betrachtet.

Von hervorgehobener Bedeutung für die wirksame Vermeidung und Minimierung dieser Zerschneidungseffekte ist daher das in der Planung entwickelte **Konzept der Tierquerungshilfen mit entsprechenden Leitstrukturen**. Im Rahmen der Entwurfsplanung wurde für die gesamte A 20 zwischen Bad Segeberg und der Elbe sowie für den Ausbau der A 7 in Schleswig-Holstein ein entsprechendes Konzept gutachterlich entwickelt. Der erste Baustein hierfür ist das wildbiologische Gutachten Auswirkungen der Planung zur A 20 und A 7 auf den Rothirsch als Indikatorart und Notwendigkeit technischer Verbundmaßnahmen im Abschnitt Bad Segeberg bis Elbe (Meißner, Mai 2007). Die Ergebnisse wurden in einem weiteren Gutachten A20 N-W Umfahrung Hamburg und A7-Ausbau 6-streifig, Habitatverbund S-H (Kaule, September 2007) zu einem Gesamtkonzept des

Biotop- und Lebensraumverbundes zusammengefasst. Auf der Grundlage und unter Rahmensetzung der entwickelten Empfehlungen wurde für das Konzept für das vorliegende Vorhaben im Landschaftspflegerischen Begleitplan sowie in einer weiteren wildbiologischen Stellungnahme zum Bau einer Wildquerungshilfe an der A 20, Abschnitt Bad Segeberg – A 7 zwischen Voßhöhlen und Todesfelde (Meißner, Januar 2007). Die Gutachten haben sämtlich Eingang in die Planfeststellungsunterlagen gefunden (Materialband Teil A).

Kritik an abschnittsübergreifenden Gutachten von Meißner und Kaule

Insoweit durch die AG 29 Kritik an den genannten abschnittsübergreifenden Gutachten zum Habitatverbund geäußert wird, ist diese wie folgt zu bewerten:

Es wird bemängelt, dass die Gutachten nicht schon in die **Linienbestimmung**, sondern erst im Planfeststellungsverfahren eingebracht wurden. Dies würde auf Defizite in der Linienbestimmung hinweisen. Hierzu wird auf Ziffer 5.0.4 dieses Beschlusses verwiesen. Die in Meißner (Mai 2007) auf Seite 3 enthaltene einleitende Aussage, die Bedarfsermittlung bezüglich der Einzelmaßnahmen sei im Rahmen der UVS zur Voruntersuchung mit den zuständigen Behörden abgestimmt worden, ist in diesem Zusammenhang möglicherweise missverständlich. Im Gutachten selbst wird aber deutlich, dass seit der UVS aufgrund neuerer Erkenntnisse auch Änderungen an den vorgeschlagenen Maßnahmen vorgenommen wurden (z. B. Seite 36). Die Abstimmung und Erarbeitung beider Gutachten erfolgte im Rahmen der Entwurfsplanung und berücksichtigen auch die faunistischen Erhebungen zu den Entwurfsplanungen der einzelnen Abschnitte. In das Gutachten von Meißner sind zudem erste Ergebnisse und Daten aus dem Projekt zur Situationsanalyse von Lebensraumverbundpotenzialen für den Rothirsch in Schleswig-Holstein, dessen Ergebnisse später vom Umweltministerium veröffentlicht wurden. In eben dieser Veröffentlichung wird dezidiert auf die abschnittsübergreifenden Gutachten für die Planung der A 20 und den Ausbau der A 7 Bezug genommen (Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.): Der Rothirsch in Schleswig-Holstein – Lebensraumsituation, Lebensraumverbund und Management).

Die genannten abschnittsübergreifenden Gutachten von Meißner und Kaule leiten aufeinander aufbauend ein **Konzept zum Habitatverbund** unter Berücksichtigung der Planungen der A 20 und der A 7 her, das mit dem Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume abgestimmt wurde. Dies ist bei einer großräumigen Planung sinnvoll und geboten, da die Zerschneidungseffekte insbesondere für Tierarten mit großem Raumbedarf nur im Zusammenhang der verschiedenen Planfeststellungsabschnitte beurteilt werden können. Dabei spielt im betroffenen Raum auch der sechsstreifige Ausbau der A 7 eine entscheidende Rolle, da sie von der A 20 gekreuzt wird und insbesondere vor dem Hintergrund der eingeschränkten Verbreitung des Rotwildes in Schleswig-Holstein dessen großräumig zu erhaltenen Verbundstrukturen mitbestimmt. Konkret werden der A 20-Abschnitt von der L 114 bis zur A 7 und der hier vorliegende Abschnitt von der A 7 bis zur B 206 westlich Wittenborn inklusive des Autobahnkreuzes A 20/A 7 sowie der nördlich

und südlich an das Autobahnkreuz angrenzende Ausbau der A 7 betrachtet. Dabei sind die im Gutachten von Kaule (September 2007) getroffenen Aussagen und empfohlenen Querungshilfen den einzelnen Planfeststellungsabschnitten der A 20 zugeordnet und damit für das jeweilige Planfeststellungsverfahren relevanten Aussagen leicht auffindbar. Das Gutachten von Meißner (Mai 2007) ist nach den von der Planung betroffenen Rotwildkorridoren geordnet. Aussagen zu dem hier relevanten Bauwerk der Grünbrücke Todesfelde sind dennoch unproblematisch auffindbar.

In das Gutachten von Kaule, das die wildökologischen Belange und die Belange des Biotopverbundes zu einem Gesamtkonzept für den Habitatverbund im Rahmen des Neubaus der A 20 und dem Ausbau der A 7 verbindet, sind verschiedenste **Datengrundlagen** eingeflossen. Dazu gehören neben den planerischen Grundlagen der Biotopverbundplanung in Schleswig-Holstein auch die Landschaftspflegerischen Begleitpläne zu den betrachteten Abschnitten der A 20 und die UVS zum sechsstreifigen Ausbau der A 7 und das zugehörige faunistische Gutachten. Bezug wird auch auf die faunistische Potenzialanalyse zur UVS Stufe II der A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg zur Linienerbestimmung genommen. Die Datengrundlage ist damit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde vollumfänglich ausreichend, um ein entsprechendes Konzept zum Habitatverbund für die betrachteten Planungsabschnitte zu entwickeln.

Es wird gerügt, dass die Planung die **Empfehlungen der Gutachten** nicht konkret aufarbeite. Dies ist zurückzuweisen, denn der Landschaftspflegerische Begleitplan für den Teil A begründet in Kapitel 3.3 unter expliziter Bezugnahme auf die Gutachten von Kaule und Meißner die Dimensionierung und Gestaltung der Grünbrücke und der weiteren Tierquerungshilfen (Tabelle 1). Damit ist nachvollziehbar, dass die Maßnahmen entsprechend den Empfehlungen der Gutachten in die Planung eingeflossen sind und umgesetzt werden. Darüber hinaus wird im LBP auch Bezug auf die ausreichende Ausbildung der Querungshilfen entsprechend dem Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ, Ausgabe 2008) genommen. Da die Querungshilfen eindeutig bezeichnet sind, ist eine zusätzliche Identifizierung anhand der Kilometrierung in den Gutachten nicht erforderlich.

Die Kritik, dass das für das Konzept der Tierquerungshilfen verwendete Material an zu vielen Stellen in den Planfeststellungsunterlagen zerstreut sei, ist ebenfalls zurückzuweisen. Den besprochenen Gutachten von Meißner und Kaule folgt im Materialband ein weiteres Gutachten von Meißner zur konkreten Ausgestaltung der Grünbrücke bei Todesfelde. Der LBP begründet die Planung der Querungshilfen auf der Grundlage aller drei Gutachten und verweist an entsprechender Stelle.

Grünbrücke Todesfelde

Schwerpunkt und größtes Bauwerk dieses Konzeptes für den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt ist die **Grünbrücke bei Todesfelde**, die in einem überregional bedeutsamen Korridor der Rotwildwanderung den Erhalt eines langfristigen Austausches einzelner Individuen der verschiede-

nen Rotwildpopulationen in Schleswig-Holstein zur Sicherung der genetischen Variabilität sicherstellen soll. Darüber hinaus ist der Rothirsch hier Zielart artübergreifender Verbundmaßnahmen im Hinblick auf die Aufrechterhaltung eines großräumigen Landschaftsverbundes für alle terrestrischen Tierarten der Wälder und halboffenen Landschaften (Groß-, Mittel- und Kleinsäuger, Haselmaus, Amphibien, Reptilien, Insekten).

Die A 20 zerschneidet bei Todesfelde eine **überregionale Verbundachse für das Rotwild**, die zwischen der Segeberger Heide über die Trittsteine Holmer Moor und Nienwohlder Moor und dem Duvenstedter Brook verläuft. Diese Verbindung stellt den letzten noch weitgehend durchlässigen Nord-Süd-Verbundkorridor für deckungsgebundene Säugetiere innerhalb des Großlebensraums zwischen der A 7 und der A 21 dar. Ein Erhalt dieser Verbundachse ist unter Berücksichtigung des Baus der A 20 und des Ausbaus der A 7 aus wildökologischer Sicht zwingend erforderlich, um den Austausch zwischen der Segeberger Heide nördlich der A 20 und dem Duvenstedter Brook südlich der A 20 zu erhalten (vergl. Meißner, Januar 2007).

Die **Wahl des konkreten Standortes für die Grünbrücke** innerhalb der Verbundachse ist verbunden mit dem Ziel, unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen einen möglichst störungsarmen Korridor für ein funktionstüchtiges Bauwerk zu finden. Im Bereich der Verbundachse bei Todesfelde sind hierfür der Verlauf der L 167 sowie die Ortslagen Todesfelde und Voßhöhlen, Einzelsiedlungen und die Landschaftsstruktur im Hinblick auf das Angebot von vorhandenen Deckungsflächen beschränkend. Unter Abwägung aller Rahmenbedingungen wurde gutachterlich eine Positionierung zwischen der Überführung der L 167 und der Ortslage Voßhöhlen gewählt. Eine weiter östlich gelegene Querung zwischen der Überführung der L 167 und der Ortslage Todesfelde wäre demgegenüber mit zusätzlichen Konflikten verbunden, die sich aus der Nähe zur Siedlung Poggensahl sowie aus Trassenverlauf und Gradienten von L 167 und A 20 ergeben (vergl. Anlage 12.0, Seite 53). Die Platzierung einer Querungshilfe weiter westlich, wie sie die Gemeinde Todesfelde fordert und wie sie im Gutachten von Kaule (September 2007) etwa in Kombination mit der Querung der Buerwischbek zunächst angedacht war, ist aufgrund der dort nördlich und südlich der A 20 vorhandenen Einzelsiedlungen nicht zielführend. Aufgrund fehlender Deckungsstrukturen ist auch eine noch weiter westlich positionierte Querungshilfe gegenüber der gewählten direkten Nord-Süd-Verbundachse zu verwerfen (Meißner, Januar 2007). Eine westlich von Voßhöhlen angeordnete Querungshilfe läge zudem außerhalb des eigentlichen Verbundkorridores (vergl. Abb. 1, ebd.). Eine ausschließliche Querung an der B 206, wie sie einige Einwender für vernünftiger halten, wird in den wildökologischen Gutachten nicht diskutiert, da die Gutachten entsprechend der bestimmten Linie der A 20 grundsätzlich von einem Neubau der A 20 südlich des Segeberger Forstes ausgehen und entsprechende Verbundmaßnahmen entwickeln. Hierzu wird auf die Ergebnisse der planerischen Abwägung hinsichtlich der gewählten Linie in Ziffer 5.0.4 verwiesen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass der Vorhabenträger unter Berücksichtigung aller relevanten Faktoren den geeignetsten Standort für die Errichtung der notwendigen Grünbrücke gewählt hat.

Hinsichtlich der zu realisierenden **Breite der Grünbrücke** empfiehlt der Gutachter eine Mindestbreite von 80 m und eine Optimalbreite von 100 m (Meißner, Januar 2007). Eine Reduktion der Optimalbreite hält er unter Voraussetzung einer optimalen Gestaltung der Leitstrukturen für möglich. Das Bauwerk ist mit einer Breite von 80 m vorgesehen. Die Notwendigkeit der Mindestbreite von 80 m resultiert neben der Bedeutung der Verbundachse vor allem aus der Lage des Bauwerks im Raum. Für die Aufrechterhaltung von Migrationsachsen sind größere Dimensionen erforderlich als bei einem direkten Verbund homogener Wildtierlebensräume. Das Bauwerk und sein Umfeld muss selbst ein hochwertiges Habitatelement und attraktiven Anlaufpunkt darstellen, damit eine schnelle Querung erfolgt. Ein längeres Verweilen im Raum ist für das Wild aufgrund der weitgehend offenen Landschaft und der nur vereinzelt Trittsteine nicht möglich. Entsprechend wird mit dem Bau der Grünbrücke die Entwicklung von Leit- und Deckungsstrukturen im Umfeld des Querungsbauwerks erforderlich, die die Tiere zum Querungsbauwerk leiten und ihnen dabei ausreichend Deckung geben. Die jetzige Nutzung des Verbundkorridores durch das Rotwild ist insofern, anders als von den Einwendern unterstellt, kein Indiz dafür, dass die Funktionsfähigkeit der Grünbrücke auch ohne weitere Trittsteine für das Wild gegeben wäre. Der mit der Grünbrücke als einziger Querungsmöglichkeit verengte Verbundkorridor kann nur aufrechterhalten werden, wenn auch in ihrem Umfeld entsprechend attraktive Ruhezone geschaffen werden.

Anders herum ist eine Bauwerksbreite von 130 m, wie sie von der AG 29 gefordert wird, im vorliegenden Fall keinesfalls notwendig. Die Forderung wird seitens der AG 29 damit begründet, dass für den Verbund von Waldlebensräumen im MAQ (2008) eine Breite von 130 m empfohlen wird. Das MAQ empfiehlt eine solche Breite explizit für den Sonderfall naturnaher Wälder in unzerschnittenen Waldsystemen (Tabelle 2). Dabei geht es um den Erhalt des Biotopverbundes solcher unzerschnittener Wälder. Im vorliegenden Fall ist das Ziel der Querungshilfe aber die Aufrechterhaltung eines Verbundkorridores für das Rotwild. Zusammenhängende Deckungsflächen wie Wälder sind weiter entfernt, weshalb im Bereich der Grünbrücke selbst ausreichend Deckungsflächen geschaffen werden müssen. Damit ist auch die Annahme der AG 29 zu widerlegen, dass eine Annahme der Grünbrücke durch das Rotwild aufgrund der starken Bewaldung im Bereich des Bauwerks nicht erreicht werden könne. Gerade die vorgesehene Waldentwicklung wird aufgrund der örtlichen Gegebenheiten gutachterlich für erforderlich gehalten. Auch die Entfernung von anderen Querungshilfen für das Rotwild ist vor dem Hintergrund des zu Grunde liegenden gutachterlich abgeleiteten Gesamtkonzeptes zum Habitatverbund unter besonderer Berücksichtigung des Rotwildes als angemessen zu bewerten.

Neben der Gestaltung der Grünbrücke selbst kommt somit auch den umgebenden **Deckungs- und Leitstrukturen** eine besondere Bedeutung für die Funktionsfähigkeit des Bauwerkes zu. Die Planung sieht mit den Maßnahmen 13.4 bis 13.10 sowie 14.3 und 14.4 ein umfassendes Konzept entsprechender Gehölzstrukturen nördlich und südlich der Trasse der A 20 vor. Der vergleichsweise

große Flächenbedarf ergibt sich aus der Lage des Bauwerkes in einem Raum, der wenig Deckung aufweist, und der damit verbundenen Notwendigkeit lokale Störeffekte zu kompensieren. Südlich des Bauwerks sind aus gutachterlicher Sicht mindestens ca. 6 ha, zwischen der A 20 und der L 167 ca. 7 ha, direkt nördlich der L 167 weitere 7 ha erforderlich (Meißner, Januar 2007). Weitere Deckungsflächen als Anlaufpunkte und Lenkungselemente nach Norden in Richtung Segeberger Forst/Lindeloh sind mindestens in einer Größe von 6 ha, in Richtung Barker Heide von 4 – 6 ha und zwischen der K 109 und dem Holmer Moor in Richtung Süden in einer Größe von ca. 5 ha erforderlich. Diese Anforderungen werden von der Maßnahmenplanung erfüllt, so dass auch die für das Bauwerk gewählte Mindestbreite von 80 m wie oben beschrieben ausreichend ist. Insofern bleibt das Bauwerk nicht hinter den beschriebenen Mindestmaßen zurück und kann die Zerschneidung der Verbundachse zwischen der Segeberger Heide und Duvenstedter Brook soweit minimieren, dass der für den Erhalt des Genpools ausreichende Austausch gewährleistet bleibt. Die Flächeninanspruchnahmen landwirtschaftlicher Flächen für die Grünbrücke und die erforderlichen Leit- und Deckungsstrukturen im Umfeld der Grünbrücke sind insofern für die Aufrechterhaltung des Verbundkorridores zwingend notwendig und gerechtfertigt. Hinsichtlich der einzelnen Betroffenheiten wird auf die Ziffer 5.3 verwiesen.

Die **Landesstraße 167** stellt ungeachtet ihrer grundsätzlichen Durchlässigkeit für größere Säugetiere hierbei zwar einen potenziellen Störfaktor für die Funktionstüchtigkeit der Grünbrücke dar, der jedoch durch die geplanten Begleitmaßnahmen (Leit- und Deckungsstrukturen) kompensiert werden kann. Weitere Maßnahmen wie eine „Wildleitführung“, die von Seiten der Einwender nicht weiter spezifiziert wird, sind nicht erforderlich. Sofern hier Zäunungen gemeint sind, würden sie sich im Hinblick auf die zu fördernde Querung des Bauwerks als kontraproduktiv erweisen. Wildleitzäune sind aufgrund der für den Prognosehorizont 2030 prognostizierten Verkehrsbelastung in diesem Bereich der L 167 von 900 Kfz/24h ebenso wie eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht erforderlich.

Die Grünbrücke ist insoweit in ihrer Notwendigkeit, Geeignetheit, Positionierung und Ausgestaltung durch die angeführten Gutachten bundesweit tätiger anerkannter Gutachter umfassend begründet. Gleiches gilt für die erforderlichen Leit- und Deckungsstrukturen. Der Vorwurf einer fehlenden Neutralität des wildbiologischen Gutachters, der sowohl die regionalen Grundlagen als auch die konkrete Grünbrückenplanung erarbeitet hat, ist abzuweisen. In Verbindung mit den weiteren geplanten Querungshilfen reduziert die Grünbrücke die mit dem Vorhaben verbundenen Zerschneidungswirkungen auf Tiere und ist insofern geeignet, die Austauschbeziehungen des Rotwildes als Leitart und aller weiteren terrestrischen Tierarten der Wälder und halboffenen Landschaften über die A 20 hinweg aufrecht zu erhalten. Dabei stellt sie ebenfalls einen wichtigen Teil im Rahmen des Rotwildmanagements in Schleswig-Holstein (vergl. MLUR, Der Rothirsch in Schleswig-Holstein, Lebensraumsituation, Lebensraumverbund und Management).

Hinsichtlich der im Bereich der Grünbrücke und der im folgenden beschriebenen Wildquerungshilfen notwendigen jagdlichen Einschränkungen und der Einschränkung der Errichtung von jagdlichen Einrichtungen wird auf Ziffer 5.0.15 verwiesen.

Hinsichtlich des vorgesehenen Monitorings der Grünbrücke wird auf Punkt 4 dieser Ziffer verwiesen.

Brückenbauwerk über die Schmalfelder Au

Im Zuge der Querung der Schmalfelder Au durch die A 20 ist nach Kaule (2007) eine Grünunterführung von mindestens 60 m Weite und 4,50 m Höhe vorzusehen, die eine effektive Auenverbindung und die Entwicklung auentypischer Vegetation unter der Brücke ermöglicht. Mögliche Verinselungseffekte werden damit vermieden. Die Zielsetzung des Bauwerkes ergibt sich auch aus der Festlegung der **Schmalfelder Au als Hauptverbundachse des landesweiten Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems**. Damit wird neben den Gewässerorganismen und Wirbellosen auch mittleren und größeren terrestrischen Arten eine Querung ermöglicht. Die Dimensionierung wird auch eine Querung des Rotwildes erlauben, eine reale Nutzung ist aufgrund der Siedlungsstrukturen südlich der Querung allerdings kaum zu erwarten. Eine auf das Rotwild explizit ausgerichtete größer dimensionierte Grünunterführung im Sinne einer Angebotsplanung ist nicht erforderlich und auch nicht sinnvoll, weil sich ein leistungsfähiger Korridor für das Rotwild aufgrund der räumlichen Gegebenheiten hier nicht entwickeln lässt (vergl. Meißner, Mai 2007). Die für das Querungsbauwerk vorgesehenen beidseitigen Wildleitzaunungen sind im Rahmen der 1. Planänderung bis 100 m beidseitig des Bauwerkes dahingehend geändert worden, dass sie auch als Leitzaun für den Fischotter ausgebildet werden. Eine Ausbildung von Leiteinrichtungen für Kleintierarten, wie sie der BUND für die Querung fordert, ist hier nicht erforderlich. Die Querung wird für Kleintierarten aufgrund der weiten Überspannung des Talraumes uneingeschränkt möglich sein. Die lichte Höhe der Brücke von mindestens 4,50 m bis 6,50 m im Bereich der Böschungsoberkante der Schmalfelder Au wird zudem dazu führen, dass eine durchgängige Vegetationsentwicklung unter dem Bauwerk stattfinden kann. Damit wird auch die Ausbreitung von bodengebundenen Insekten unter der Brücke ermöglicht und gefördert. Die Gestaltung der angrenzenden Niederungsflächen im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A 1.2 der Anlage 12, Teil A sieht neben der naturnahen Gestaltung des verlegten Gewässers verschiedene Maßnahmen zur Aufwertung des Talraumes vor und erhöht damit die Funktionsfähigkeit der Querungshilfe.

Hinsichtlich der Forderung, die **Wirtschaftswege** im Bereich der Querung der Schmalfelder Au für den öffentlichen Verkehr zu sperren, da der Verkehr ihre Funktionsfähigkeit insbesondere für den Fischotter unterbinden würde, wird auf Ziffer 2.3.4 verwiesen. Gefährdungen gehen auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde von dem auf den Wirtschaftswegen zu erwartenden Verkehr für keine der Zielarten der Querungshilfe aus.

Forderung nach weiteren Wildquerungshilfen

Neben der Grünbrücke Todesfelde und der Querung der Schmalfelder Au sind auch das Querungsbauwerk im Bereich des Schmalfelder Moores und das Brückenbauwerk über die Buerwischbek als Querungshilfen für terrestrische Tierarten bis zur Größe von Reh- und Damwild ausgestaltet. Dabei ergänzen die Standorte Schmalfelder Moor und Buerwischbek aufgrund ihrer Lage zwischen der Grünbrücke Todesfelde und der Querung der Schmalfelder Au durch die A 20 das Vernetzungskonzept aus wildökologischer Sicht (vergl. Meißner, Mai 2007). Weitere Querungshilfen für Großsäuger sind im Rahmen der Planung nicht vorgesehen und aus wildökologischer Sicht nach Auffassung der Gutachter nicht erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Auffassung an.

Der **Raum Bark bis Wittenborn**, in dem seitens der Gemeinde Bark eine für das Wild nutzbare Unterführung und von der Forstbehörde weitere Wildquerungshilfen gefordert werden, stellt aufgrund der vorhandenen Siedlungsstrukturen, der Kiesabbauaktivitäten und des südlich an Wittenborn angrenzenden Mözener Sees keinen geeigneten Raum für die Entwicklung von Korridoren für Großsäuger dar. Für Kleinsäuger sind hier jedoch zur Aufrechterhaltung der Lebensraumbezüge zwei Kleintierdurchlässe vorgesehen. Für Großsäuger ist östlich von Wittenborn mit der Querung des Fahrenkruger Moorgrabens im Zuge des benachbarten Planfeststellungsabschnittes der A 20 eine Querungsmöglichkeit für Großsäuger gegeben. Dies wird gutachterlicherseits für ausreichend erachtet. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Auffassung an.

Durchlass im Schmalfelder Moor

Der geplante Durchlass im Schmalfelder Moor (Maßnahme 4.1 M/Ar) dient dem Erhalt des regional bedeutsamen Lebensraumverbundes zwischen Segeberger Forst und Schmalfelder Au/Schmalfelder Wohld. Kombiniert mit einem Graben dient er sowohl Gewässerorganismen als auch terrestrischen Tierarten bis Reh- und Damwild der Querung. Von besonderer Bedeutung sind hier im Bereich des Schmalfelder Moores der Fischotter und Amphibien. Mit einer lichten Weite von 12 m, einer lichten Höhe von 3,00 m und einer trockenläufigen Berme von 6,50 m Breite sowie einer Sicht- und Blendschutzwand von 105 m Länge und einer fischottergerechten Zäunung ist er für den Fischotter geeignet. Amphibienleitanlagen auf großer Länge beidseitig des Durchlasses ermöglichen den Erhalt der lokalen Amphibienpopulationen durch den Individuenaustausch zwischen den Laichgemeinschaften nördlich und südlich der Trasse. Im weiteren Umfeld des Durchlasses werden zudem Kleingewässer als Ersatzlaichgewässer für die betroffenen Amphibienpopulationen angelegt. Die Forderung des BUND nach trassen- und durchlassnahen Laichgewässern und einer gleichzeitigen Anlage von Schallschutzwänden ist als unverhältnismäßig und unstimmig zurückzuweisen. Bei der Anlage von Ersatzlaichgewässern ist gemäß Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen (MAmS 2000) ein ausreichender Abstand einzuhalten, um zusätzliche Gefährdungen und Störungen durch die Trasse zu vermeiden. In der Planung wird hier aufgrund der vorhandenen Habitatstruktur und der verfügbaren Flächen ein Abstand von 100 m eingehalten. Im Bereich des Bauwerkes ist aufgrund der genannten Sicht- und Blendschutzwand eine Minderung der Störungen durch die Trasse

zu erwarten. Weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich und nicht zielführend. Zur fachlichen Ableitung der Aussagen zum Erhalt der lokalen Amphibienpopulationen wird auf die Begründung zu Ziffer 2.3.4 verwiesen.

Durchlass im Hartenholmer/Struvenhüttener Moor

Der Durchlass im Hartenholmer/Struvenhüttener Moor entlang eines Grabens dient der Vernetzung der Moorbereiche und als Querungshilfe für alle Gewässerorganismen und terrestrische Tierarten bis mittlerer Größe. Die Dimensionierung des Bauwerks (Maßnahme 6.5 M) ist mit einer lichten Weite von 7,50 m lichter Weite und 2,50 lichter Höhe sowie einer trockenläufigen Berme ausreichend für den Fischotter. Entsprechend erfolgt eine fischottergerechte Zäunung bis 100 m westlich und östlich des Grabens.

Brückenbauwerk über die Mühlenau

Das Brückenbauwerk über die **Mühlenau als Nebenverbundachse des landesweiten Biotopverbund- und Schutzgebietssystem** dient dem Erhalt des lokalen Verbundes hochwertiger Lebensräume. Von besonderer Bedeutung sind auch hier der Fischotter und die Amphibien. Hierzu ist das Bauwerk nach den gutachterlichen Vorgaben (Kaule 2007) mit einer lichten Weite von 10,5 m und einer lichten Höhe von 3 m ausreichend dimensioniert. Auch andere Klein- und Mittelsäuger können damit die A 20 im Verlauf der Mühlenau problemlos queren. Die Querungshilfe (Maßnahme 8.6 M/Ar) ist mit einer 2 m breiten trockenläufigen Berme, einer fischottergerechten Zäunung und einem Sicht- und Blendschutzzaun von 65 m Länge ausgestattet und damit für den Fischotter geeignet. Zum Schutz und für den Erhalt der lokalen Amphibienpopulationen sind auf größerer Länge Amphibienleitanlagen vorgesehen, die in östlicher Richtung mit dem Brückenbauwerk über die Buerwischbek verbunden sind. Gleichzeitig sind nördlich der A 20 in einem Abstand von minimal 100 m und südlich der A 20 in einem Abstand von 200 m Kleingewässerneuanlagen als Ersatzlaichgewässer vorgesehen. Die Forderungen des BUND nach Trassen- und durchlassnahen Laichgewässern und einer gleichzeitigen Anlage von Schallschutzwänden sind hier ebenfalls und in Analogie zum Durchlass im Schmalfelder Moor zurückzuweisen. Zur fachlichen Ableitung der Aussagen zum Erhalt der lokalen Amphibienpopulationen wird auf die Begründung zu Ziffer 2.3.4 verwiesen.

Brückenbauwerk über die Buerwischbek

Das vorgesehene Brückenbauwerk über die Buerwischbek dient als breiter Gewässerdurchlass allen Gewässerorganismen sowie terrestrischen Tierarten bis zur Größe von Reh- und Damwild der Unterquerung der A 20. Die **Buerwischbek ist eine Hauptverbundachse des landesweiten Biotopverbundsystems** und damit von besonderer Bedeutung für die Entwicklung des Biotopverbundes zwischen den Niederungsgebieten und Wäldern im Raum (vergl. Kaule 2007). Die Dimensionierung des Bauwerkes mit einer lichten Weite von 18 m und einer lichten Höhe von 4,50 m ermöglicht daher auch die Vernetzung der Vegetation unter dem Bauwerk. Das Bauwerk wird entspre-

chend seiner Bedeutung für den Fischotter fischottergerecht gezäunt und mit einer 135 m langen Sicht- und Blendschutzwand versehen. Darüber hinaus ist eine Amphibienleiteinrichtung vorgesehen, die im Zusammenhang mit den Leitzäunungen an der Mühlenau einen Individuenaustausch von Amphibien und auch eine Querung von Kleinsäufern ermöglicht. Die Bemessung des Bauwerkes orientiert sich damit an Lage und Funktionen des Verbundkorridors der Buerwischbek, die ihm im Rahmen der Biotopverbundplanung zugedacht sind sowie an den konkreten Anforderungen an die Durchlässigkeit der im Rahmen der Bestandserfassung festgestellten Tierarten und –gruppen. So werden auch die vom BMVBS im Rahmen der Linienbestimmung (Schreiben vom 28.07.2005) gestellten Anforderungen an die konkrete Planung erfüllt.

Die gemeinsame Unterführung der Buerwischbek mit dem **Wirtschaftsweg** schränkt die Funktionsfähigkeit der Querungshilfe aufgrund der geringen Verkehrsbelastung für Kleintiere nicht ein. Bedeutende Amphibienwanderungen sind in diesem Bereich ebenfalls nicht vorhanden. Die Forderung des BUND nach einem zusätzlichen Leitsystem am Wirtschaftsweg wird daher zurückgewiesen.

Kleintierdurchlässe westlich Todesfelde und östlich Bark

Im Raum Bark und Todesfelde sieht die Planung **zwei Kleintierdurchlässe** vor, die vor allem Kleinsäufern wie z.B. der Haselmaus die Querung der A 20 in diesem Bereich ermöglichen sollen. Diese Querungshilfen sind zusätzlich zu dem übergreifend für die A 20 von Meißner und Kaule entwickeltem Konzept zur Habitatvernetzung in die Planung eingestellt worden. Die Forderung des BUND nach Amphibienschutzmaßnahmen am Kleintierdurchlass östlich Bark (Maßnahme 19.5 M) ist als unverhältnismäßig zurückzuweisen. Im weiteren Umfeld befinden sich zwei Amphibienlaichgewässer mit jeweils geringem Wert für Teichfrosch bzw. Erdkröte, die aufgrund der Häufigkeit der Arten keine Amphibienschutzmaßnahmen an der Trasse erfordern. Das in der Nähe befindliche Regenrückhaltebecken (RRB 10) wird im Sinne eines technischen Bauwerks so gestaltet, dass es keine Attraktivität für Amphibien entfaltet, um Gefährdungen im Bereich der Trasse zu vermeiden.

Soweit weitere Querungshilfen und Kleintierdurchlässe sowie eine breitere Gestaltung der Kleintierdurchlässe mit Lichtspalt im Mittelstreifen gefordert werden, ist auf die aufgeführten Gutachten von Meißner und Kaule zu verweisen, die die Anforderungen an die Tierquerungshilfen des Vorhabens fachlich nicht zu beanstanden abgeleitet haben. Weitere Querungshilfen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich, um die Zerschneidungswirkungen wirksam zu mindern.

Die Maßnahmenblätter der Anlage 12.0 der Planfeststellungsunterlagen legen vor dem Hintergrund der Zielarten der jeweiligen Querungshilfen die Dimensionierung sowie die bauliche Ausgestaltung und die erforderlichen Leitzäunungen fest. Sofern aufgrund spezieller Anforderungen besondere Habitatstrukturen im Bereich der Querungen notwendig sind, werden sie ebenfalls beschrieben. Die

konkrete Ausgestaltung der Querungshilfen hinsichtlich der Bodenbeschaffenheit und einzubringenden Strukturen und Vegetation wird im Rahmen der Ausführungsplanung beschrieben.

Weitere Kritik an der Berücksichtigung des Schalenwildes

Die in der Stellungnahme des BUND zur dritten Planänderung unterstellte Nichtbeachtung der Belange des Rotwildes sowie weiterer Groß- und Mittelsäuger in den aktuellen Planunterlagen bezieht sich auf die Aussagen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes zum Teil B des Vorhabens (Autobahnkreuz der A 20 mit der A 7). Der Einwender verkennt dabei, dass der Landschaftspflegerische Begleitplan zum Teil B entsprechend nur die Funktionen für das Schalenwild im Bereich seines Geltungsbereiches beschreibt. Das abschnittsübergreifende Gutachten von Kaule und Meißner leitet konkrete Maßnahmen für das Wild jedoch vorhabensbezogen ausschließlich im Teil A (Strecke vom Autobahnkreuz bis zur B 206 westlich Wittenborn) sowie im westlich angrenzenden Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz und der L 114 ab. Entsprechend finden sich die für das Vorhaben relevanten Inhalte zum Rotwild sowie zu weiteren Groß- und Mittelsäufern vorrangig im Landschaftspflegerischen Begleitplan zum Teil A. Eine Berücksichtigung des Rotwildes im Artenschutzbeitrag erfolgt nicht, weil es nicht um eine nach § 44 BNatSchG relevante Art handelt.

Die Einwendungen werden insgesamt zurückgewiesen.

3. Ausgleichsflächenausweisungen in der Niederung der Brandsau und des Blunker Baches

Im Bereich des Blunker Baches und der Brandsau Niederung sind artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen für die Feldlerche, den Großen Brachvogel, Wachtel, Neuntöter, Braunkehlchen, Kiebitz, Kranich sowie ungefährdete Brutvögel durch die Entwicklung von extensivem Feuchtgrünland/Grünland, Ackerbrachen und Blänken vorgesehen. Darüber hinaus werden diese Flächen ebenfalls als Kompensation für den Eingriff in Natur und Landschaft herangezogen.

Durch viele Einwender wird beanstandet, dass durch den Vorhabenträger keine Darlegung erfolgte, weshalb ein Ausgleich an dieser Stelle erfolgen muss und kein alternativer Standort in Betracht kommt. Ebenfalls wenden sich die Einwender gegen die Flächeninanspruchnahme, da der Vorhabenträger nicht alle Möglichkeiten geprüft habe die Maßnahmen auf Flächen der öffentlichen Hand (z. B. Stiftung Naturschutz) durchzuführen.

Aufgrund der besonderen Habitatansprüche Großen Brachvogels sowie des großen Bedarfs an Ausgleichsflächen für die Feldlerche aufgrund der hohen Verluste an Fortpflanzungs- und Ruhestätten dieser Art und der Gewährleistung der ökologischen Funktion im räumlichen Zusammenhang ist die Auswahl geeigneter Ausgleichsflächen begrenzt. Zur näheren fachlichen Ausführungen hinsichtlich

der Habitatansprüche des Großen Brachvogels und der ökologischen Funktion im räumlichen Zusammenhang der Arten wird auf Ziffer 2.3.4 verwiesen.

Durch den Vorhabenträger erfolgte eine Prüfung nicht landwirtschaftlich genutzter Flächen im Naturraum, welche den Habitatanforderungen des Großen Brachvogels entsprechen, den hohen Bedarf an Ausgleichsflächen für die Feldlerche decken und auf denen durch eine Aufwertung eine Eignung als Ausgleichsflächen für die beiden Arten erreicht werden kann. Geeignete Flächen für den Großen Brachvogel konnten nicht gefunden werden.

Für die Feldlerche konnten alternative Flächen gefunden werden, allerdings müsste auf diesen Flächen (Standortübungsplatz Kellinghusen) Aufwertungen erfolgen, die eine umfangreiche Beseitigungen von gesetzlich geschützten Biotopen (22,8 ha Wald, 6.140m Knick) erfordern würden. Durch die weiterhin verbleibende Landschaftsstruktur auf den Flächen des Standortübungsplatzes Kellinghusen würde die benötigte Ausgleichsfläche für zwei Brutpaare der Feldlerche 72 ha betragen. Aufgrund des Verlustes der gesetzlich geschützten Biotope und der gegenüber den eingestellten Ausgleichsflächen stark erhöhten benötigten Flächengröße ist eine Herstellung dieser alternativen Flächen als Ausgleichsmaßnahmen für die Feldlerche nicht sinnvoll und wurde deshalb nicht weiter verfolgt.

Weitere geeignete Flächen konnten nicht gefunden werden, so dass keine alternativen Flächen für den artenschutzrechtlichen Ausgleich der Feldlerche und des Großen Brachvogels bestehen und ein Ausgleich auf den Flächen im Bereich der Brandsau (Feldlerche) und des Blunker Baches (Großer Brachvogel) notwendig ist.

Ebenfalls wurde durch den Vorhabenträger die Verfügbarkeit von Flächen der öffentlichen Hand, auf denen der erforderliche artenschutzrechtliche Ausgleich möglich ist, geprüft. Flächenkomplexe in ausreichender Größe sind jedoch durch Flächen der öffentlichen Hand oder Stiftungsflächen nicht gegeben. Von daher ist es unabdingbar ebenfalls privates Grundeigentum in Anspruch zu nehmen. Bei der Wahl der Flächen im Bereich Brandsau/Blunker Bach hat der Vorhabenträger einen Flächenkomplex gewählt, auf dem er die notwendige Kompensation zu 45 % auf nicht privatem Grundeigentum durchführen kann. Somit erfolgt durch den Vorhabenträger in höchstmöglichem Umfang eine Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen auf Flächen der öffentlichen Hand, welche den Habitatansprüchen der Leitarten entsprechen sowie die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang gewährleisten.

Zudem wurde versucht, für in Anspruch genommene private Flächen den Eigentümern Tauschland zur Verfügung zu stellen. Somit konnten weitere 41% des Gesamtbedarfes im Einvernehmen mit den Eigentümern erworben werden.

Dementsprechend hat der Vorhabenträger alle Möglichkeiten hinsichtlich der Vermeidung einer Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum genutzt.

Die Befürchtungen vieler Einwender, dass die vorgesehenen Maßnahmen zu einer Änderung der Gewässerfunktion sowie einer Grundwasseranhebung und somit zu einer Vernässung angrenzen-

der/benachbarter Flächen führen, sind nicht gegeben. Der Vorhabenträger überprüft im Rahmen der Ausführungsplanung, ob Drainagen die geschlossen bzw. nicht mehr unterhalten werden, durch Dritte ebenfalls genutzt werden oder Auswirkungen auf Drainagen Dritter haben. Sollte sich ergeben, dass Flächen Dritter durch die Umsetzung der Maßnahmen im Bereich Blunker Bach/Brandsau betroffen sind, erfolgt ein gezielter Einbau von Drainagen oder Sammelleitungen um Auswirkungen auf Flächen Dritter zu vermeiden. Auf die Nebenbestimmung unter 2.3.6 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Ebenfalls haben viele Einwender bedenken, dass ein Ausmähen des Grabens der Brandsau eingestellt wird. Da es sich bei der Brandsau um ein Gewässer im Zuständigkeitsbereich des Gewässerpflegeverbandes Brandsau – Faule Trave liegt, wird seitens des Vorhabenträgers eine Einschränkung in der Unterhaltung ausgeschlossen.

Hinsichtlich der Einwendungen zur Vermeidbarkeit des Eingriffs im Bereich Struvenhütter/Schmalfelder Moor wird auf die Nummer 5.0.4, bezüglich des Kompensationskonzeptes, der Überkompensierung sowie der Berücksichtigung der agrarstrukturellen Belange auf Ziffer auf 2.3.1 verwiesen.

Gemäß den obigen Ausführungen sind die Ausgleichsmaßnahmen im Bereich des Blunker Baches/Brandsau nicht zu beanstanden.

4. Durchführung von Kontrollen und Monitoring

Stellungnahmen und Einwendungen

Vor dem Hintergrund der von den Naturschutzverbänden im bekannt gemachten Erörterungstermin zur zweiten Planänderung aufgestellten generellen Forderung eines Monitorings für alle mit Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen ist das Konzept der vorgesehenen Kontrollen für die im Rahmen der Eingriffsregelung und des Artenschutzes nach § 44 Abs. 1 BNatSchG abgeleiteten und in den Anlagen 12 der Planfeststellungsunterlagen dargestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen insgesamt darzustellen. Aus Sicht der Einwender sei ein ausdrückliches Monitoringkonzept in die Planfeststellung einzubringen und planfestzustellen. Die Öffentlichkeit sei zudem in einfacher Weise über das Internet und zeitnah über die Durchführung des Monitorings und seiner Ergebnisse zu informieren. In seiner Stellungnahme zur ersten Planauslegung hatte der BUND darüber hinaus nicht nur ein Monitoring der Maßnahmen, sondern auch der Bestandsentwicklung von Arten und Biotopen gefordert, welche als Gegenstand von Eingriff und Ausgleich betrachtet werden. Dazu wurden als Zeitpunkte 5 und 15 Jahre nach Durchführung vorgeschlagen und Berichte gefordert, die auch den Naturschutzverbänden zu überstellen seien. Darüber hinaus sei ein „Ökomonitoring“ während der Bauphase notwendig, um sicherzustellen, dass einschlägige Auflagen auch eingehalten würden.

Begriffsdefinitionen

Die Forderung der Naturschutzverbände nach einem **Monitoring** für alle landschaftspflegerischen Maßnahmen birgt die Frage in sich, was die Einwender unter einem Monitoring konkret verstehen. Der Begriff Monitoring als solcher bezeichnet lediglich die Wiederholung von standardisierten Erfassungen festgelegter Parameter in festgelegten Zeitintervallen. Eine vergleichende Auswertung dieser Erfassungen ermöglicht dann die Aufdeckung von Entwicklungen in der Zeitperspektive (Arbeitshilfe zur Beachtung des Artenschutzrechtes bei der Planfeststellung, LBV-SH 2016). Das Monitoring ist somit ein Instrument, das im Rahmen verschiedener Zielstellungen angewendet werden kann. Üblicherweise werden Untersuchungen, die im Rahmen von Funktionskontrollen oder im Rahmen des Risikomanagements wiederkehrend nach festgelegten Bedingungen erfolgen, als Monitoring bezeichnet. Nicht als Monitoring bezeichnet werden die im Normalfall und bei ausreichender Prognosesicherheit der Maßnahmenwirksamkeit durchgeführten Herstellungs- und Funktionskontrollen von landschaftspflegerischen Maßnahmen, bei denen mit einer Inaugenscheinnahme vor Ort die genehmigungs- und ausschreibungskonforme Herstellung bzw. die entwickelten Strukturen und Lebensräume und ihr Bewirtschaftungs- und Pflegezustand überprüft werden. Als Monitoring im Rahmen der Funktionskontrolle oder des Risikomanagements verstehen die Planunterlagen und der Planfeststellungsbeschluss im Zusammenhang mit den landschaftspflegerischen Maßnahmen insbesondere solche Untersuchungen, bei denen auch wiederkehrende faunistischen Erfassungen durchzuführen sind, die über die im Normalfall ausreichenden Strukturerefassungen hinausgehen.

Die Forderung eines „Ökomonitorings“ während der Bauphase ist nach Klärung in den Erörterungsterminen und der eingegangenen Stellungnahmen zu den Planänderungen mit der Forderung nach der Durchführung einer **Umweltbaubegleitung** gleichzusetzen.

Umsetzung in Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen

Die Planfeststellungsunterlagen sehen eine **Umweltbaubegleitung** für das Vorhaben vor. Diese erstreckt sich nicht nur auf die Bauphase selbst, sondern beginnt bereits mit der Begleitung der Erstellung der Ausschreibungs- und Ausführungsunterlagen auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses. Sie umfasst damit die gesamte Baudurchführung einschließlich ihrer Vorbereitung. Der Vorhabenträger hat die Aufgaben der Umweltbaubegleitung und der in ihrem Rahmen zu überwachenden landschaftspflegerischen Maßnahmen in gesonderten Maßnahmenblättern der landschaftspflegerischen Begleitpläne umfassend beschrieben (Maßnahmen 0.9 M der Anlage 12, Teil A und Maßnahme S 17 der Anlage 12, Teil B). Die Planfeststellungsbehörde hat die Umweltbaubegleitung als Nebenbestimmung in Nr. 16 in Ziffer 2.3.6 festgesetzt.

In den landschaftspflegerischen Begleitplänen sind als Kontrollinstrumente des Vorhabenträgers zur Überprüfung von Umsetzung und Funktionsfähigkeit der landschaftspflegerischen Maßnahmen **Herstellungskontrollen und Funktionskontrollen** vorgesehen (vergl. Kapitel 7.4 der Anlage 12, Teil A und Kapitel 7.9 der Anlage 12, Teil B). Die Planfeststellungsbehörde setzt als Voraussetzung

ihrer Pflicht zur Überprüfung der frist- und sachgerechten Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG die Vorlage eines mit der obersten Naturschutzbehörde abgestimmten Berichtes fünf Jahre nach Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen fest, der die Funktionsfähigkeit der durchgeführten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf der Grundlage der durchgeführten Herstellungs- und Funktionskontrollen darstellen soll. Auf die Nebenbestimmung Nr. 7 der Ziffer 2.3.6 wird verwiesen. Für die artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen, CEF-Maßnahmen und in Teilen die artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen, die zu unterschiedlichen Zeitpunkten funktionsfähig sein müssen, um artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG zu vermeiden, hat die Planfeststellungsbehörde die jeweiligen Zeitpunkte im Einzelnen in den entsprechenden Nebenbestimmungen in Ziffer 2.3.6 festgesetzt. Gleiches gilt für die Vorlage von entsprechenden Berichten.

Die vorgesehenen Herstellungs- und Funktionskontrollen sowie die darauf aufbauenden **Vollzugskontrollen** der Planfeststellungsbehörde unter Einbeziehung der obersten Naturschutzbehörde sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für den Nachweis der Funktionsfähigkeit der Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie der artenschutzrechtlichen Maßnahmen ausreichend. Lediglich in Einzelfällen ist vor dem Hintergrund von Prognoseunsicherheiten ein Monitoring geboten und auch vorgesehen, bei dem auch faunistische Untersuchungen in wiederkehrenden Zeitabständen und nach festgelegten Untersuchungsstandards durchgeführt werden:

- Dies ist zum einen ein **Monitoring der Grünbrücke Todesfelde**, um die Funktionsfähigkeit des Bauwerkes im Zusammenhang mit den im Umfeld zu entwickelnden Trittsteinbiotopen als Deckungs- und Leitpflanzungen zu überprüfen. Auf das Maßnahmenblatt 13.3 der Anlage 12, Teil A sowie auf die Nebenbestimmung Nr. 65 der Ziffer 2.3.6 und auf die Ausführungen in Punkt 2 der Ziffer 5.0.16 wird verwiesen.
- Ein weiteres Monitoring ist im Bereich der von der A 20 zerschnittenen Flugstraßen von Zwergfledermäusen vorgesehen, an denen die Planung keine Querungshilfe vorsieht und die Wirksamkeit der Kollisionsschutzeinrichtungen nicht mit ausreichender Sicherheit prognostiziert werden kann. Auf die Nebenbestimmung Nr. 57 in Ziffer 2.3.6 sowie auf die Ausführungen in der Begründung zu Ziffer 2.3.4 wird verwiesen.
- Schließlich ist ein **Monitoring im Rahmen der Vergrämungs- und Umsiedlungsmaßnahmen von Haselmäusen** vorgesehen, da der Erfolg dieser Maßnahmen mit Unsicherheiten verbunden ist. Auf die Nebenbestimmung Nr. 29 in Ziffer 2.3.6 sowie auf die Ausführungen in der Begründung zu Ziffer 2.3.4 wird verwiesen.

Weitergehende Forderungen der Naturschutzverbände bezüglich eines Monitorings im dargestellten Sinn für alle festgesetzten Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen sowie der Bestandsentwicklung der vom Vorhaben betroffenen Arten und Biotope sind als nicht erforderlich und unverhältnismäßig zurückzuweisen. Auch die geforderte Einbringung eines weitergehenden Monitoringkonzeptes ist zurückzuweisen. Für den dargestellten Einsatz des Monitorings trifft der Planfeststellungsbeschluss ausreichend konkrete Vorgaben. Insoweit noch Konkretisierungen erforderlich sind, wie im Fall des Monitorings der Grünbrücke Todesfelde, verweist der Planfeststellungsbeschluss auf eine Arbeitshilfe der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen zum Monitoring von Grünbrücken (BAST 2012), die einen zwar noch auf den Einzelfall abzustimmenden, aber ausreichend konkreten Untersuchungsrahmen vorgibt.

Information der Naturschutzverbände und der Öffentlichkeit

Hinsichtlich der Forderung nach einer Information der Naturschutzverbände sowie der Öffentlichkeit über die Ergebnisse des Monitorings ist auf die einschlägigen Informationszugangsgesetze zu verweisen, nach denen eine Information auf Nachfrage bei der zuständigen Behörde jederzeit möglich ist. Eine Verpflichtung zur aktiven Information der Öffentlichkeit über das Monitoring bzw. die durchgeführten Kontrollen und ihre Ergebnisse besteht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht.

Zu 5.0.17: (UVP-fachliche Belange)

1. Auseinandersetzung mit Umweltproblematik unzureichend und pauschal

Es wird eingewendet, die Planfeststellungsunterlagen setzten sich nicht ausreichend mit der Bewältigung der Umweltproblematik auseinander. Soweit eine Auseinandersetzung stattgefunden habe, sei sie kritiklos und pauschal erfolgt. Der Umweltverträglichkeitsstudie seien lediglich Schätzungen und pauschale Annahmen zugrunde gelegt worden. Potenzialabschätzungen seien aber nicht geeignet, um die tatsächlichen Einwirkungen zu beurteilen. Zudem habe eine Auseinandersetzung mit der Stellungnahme des Kreises Segeberg als untere Naturschutzbehörde nicht mit der erforderlichen Tiefe stattgefunden.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Kritik nicht. Die Umweltbelange sind gemäß den gesetzlichen Vorgaben und den behördlichen Stellungnahmen korrekt und ausreichend abgearbeitet worden. Dies gilt auch mit Bezug auf die vom Kreis Segeberg angesprochenen Aspekte. Es wird auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan sowie die vorgelegten umweltfachlichen Gutachten verwiesen (vgl. Anlagen 12.0 bis 12.2, der Planfeststellungsunterlagen zum Teil A und Anlagen 12.0 bis 12.2 der Planfeststellungsunterlagen zum Teil B sowie Materialbände).

2. Auswirkungen auf alle Schutzgüter UVPG (anlage-, bau- und betriebsbedingt)

In mehreren Einwendungen wird vorgetragen, die bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens führten zu erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter des § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des UVPG wurden entsprechend der gesetzlichen Vorgaben ermittelt, beschrieben und bewertet. Sofern die Einwender nicht nur pauschal Beeinträchtigungen der UVP-Schutzgüter geltend machen, sondern in den Einwendungen konkret schutzgutbezogen auf einzelne Umweltauswirkungen des Vorhabens eingegangen wird, setzt sich die Planfeststellungsbehörde mit diesen Einwendungen nachfolgend in Ziffer 2.1 und 2.8 auseinander. Hierauf wird verwiesen.

2.1 Schutzgut Mensch

- Beeinträchtigungen des Schutzguts Mensch

Vielfach wird in Einwendungen die Befürchtung zum Ausdruck gebracht, durch die Verkehrszunahme, die damit einhergehende Lärm- und Luftschadstoffbelastung, Erschütterungen, Barrierewirkungen sowie Unterbrechungen von Wege- und Sichtbeziehungen käme es zu nicht kompensierbaren bzw. kompensierten Beeinträchtigungen der Wohnqualität und des Landschaftserlebnisses sowie Gefahren für die menschliche Gesundheit. Kritisiert wird zudem der Verlust von Wohngebäuden östlich der Schmalfelder Au, östlich der Müllumschlagstation sowie östlich der geplanten Grünbrücke bei Vosshöhlen Au. Die Auswirkungen in der Bauphase durch Baulärm, Verkehrsbehinderungen, Lichtreize, Schadstoffemissionen etc. auf das Schutzgut Mensch, einschließlich psychischer Belastungen, seien nicht hinreichend genau untersucht worden.

Zur Ermittlung der vorhabenbedingten Lärm- und Luftschadstoffimmissionen wurde eine lärmtechnische Untersuchung (Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A) sowie eine Luftschadstoffuntersuchung durchgeführt (Materialband Ordner 1, Teil A, Materialband, Teil B). Nach dem Ergebnis der lärmtechnischen Untersuchung ist festzustellen, dass es zwar zu einer Zunahme der Verkehrslärmbelastung kommt, Immissionsgrenzwertüberschreitungen jedoch nur an vier Wohngebäuden und einem Gebäudekomplex (Pflegeheim) auftreten werden. An diesen Gebäuden besteht ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Auf Ziffer 2.4 dieses Beschlusses nebst Begründung wird verwiesen. Zu Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion und der Wohnumfeldqualität kommt es innerhalb der ermittelten 49 dB(A)-Isophone, welche durch Verwallungen und Gehölzpflanzungen vermindert werden. Die Luftschadstoffuntersuchung ergab, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV (Jahresmittelwerte und Kurzzeitwerte) am nächstgelegenen Immissionsort (Wohnnutzung) unterschritten werden. Die vorhabenbedingten Zusatzbelastungen nehmen für alle betrachteten Luftschadstoffe mit zunehmenden Abstand vom Straßenrand deutlich ab. Gefährdun-

gen für die menschliche Gesundheit durch die vom Autobahnbetrieb ausgehenden Lärm- und Luftschadstoffemissionen oder baubedingte Erschütterungen sind ausgeschlossen. Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der landschaftsgebundenen Erholung werden minimiert bzw. ausgeglichen. Zerschnittene Wegeverbindungen mit Bedeutung für die Erholungsnutzung werden wiederhergestellt. Gestaltungspflanzungen und Nutzungsextensivierung werten den Landschaftsraum optisch auf. Siedlungsbereiche werden durch Gehölzpflanzungen abgeschirmt. Der Verlust von Wohngebäuden ist unvermeidbar. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind die verbleibenden Beeinträchtigungen des Schutzguts Mensch nicht so erheblich, dass sie der Genehmigung des Vorhabens entgegenstehen. Im Übrigen wird auf die Begründung zu Ziffer 1 b) „Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 11 und § 12 UVPG“ dieses Beschlusses verwiesen. Hinsichtlich der Einwendungen zu den Beeinträchtigungen des Schutzguts Mensch während der Bauphase wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.10 dieses Beschlusses verwiesen.

- Unzumutbare Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffbelastung

Der Einwand eines Einwohners aus Bark, aufgrund der vorhabenbedingten Lärm- und Luftschadstoffemissionen käme es zu Beeinträchtigungen der Lebensqualität und Gesundheitsgefahren, wird zurückgewiesen. Ebenfalls zurückgewiesen wird der Einwand, durch die Verlärmung seien die Außenwohnbereiche seines Grundstücks sowie ein Schlafen bei geöffnetem Fenster nicht mehr möglich und die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen unzureichend. Die schalltechnische Untersuchung (Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A) sowie die Luftschadstoffuntersuchung (Materialband der Planfeststellungsunterlagen, Teil A) entsprechen den rechtlichen und methodischen Vorgaben. Die Emissionen des Straßenbauvorhabens wurden fehlerfrei ermittelt und bewertet, Lärmschutzmaßnahmen wurden im danach erforderlichen Umfang angeordnet. Auf Ziffer 2.4 und Ziffer 5.0.7 einschließlich Begründung wird verwiesen. Das Grundstück des Einwenders liegt außerhalb des Untersuchungsgebiets der schalltechnischen Untersuchung, das anhand der Grenzwert-Iso-dB(A)-Linie für Wohn- und Mischgebiete abgegrenzt wurde. Die vorhabenbedingten Lärmimmissionen liegen damit unterhalb der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und überschreiten nicht die Schwelle des Zumutbaren oder der Gesundheitsgefährdung.

- Keine kumulative Betrachtung der A 20 und des A 7-Ausbaus bezüglich Immissionen entgegen UVP-Recht

Die Einwender rügen als Verstoß gegen UVP-Recht und die IVU-Richtlinie, dass hinsichtlich der Immissionen keine vollständige kumulative Betrachtung der beiden Projekte A 20 und A 7-Ausbau erfolgt sei. Im aktualisierten Fachbeitrag „Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchung“ werde auf S. 11 unter der Überschrift „Vorbelastung“ ausgeführt, dass als solche eine Berücksichtigung von Verkehrsemissionen und -immissionen nicht erfolge. Es wird gerügt, dass keine konkreten Immissionsmessungen für den Verlaufsbereich der geplanten A 20 vorliegen.

Die Planung der A 20 berücksichtigt die ausgebaute A 7 und die für den Ausbau prognostizierten Verkehrszahlen. Diese Verkehrszahlen sind in die Immissionsberechnungen (Lärm und Luftschadstoffe) für die A 20 eingeflossen. Darauf aufbauend wurden die Umweltauswirkungen der A 20 im Planfeststellungsabschnitt mit der ausgebauten A 7 als Vorbelastung ermittelt. Auf diese Weise werden die planerischen Belange des A 7-Ausbaus in der planerischen Abwägung der vorliegenden Planfeststellung der A 20 angemessen berücksichtigt. Die von den Einwendern geforderte kumulative Betrachtung der Lärmwirkungen der beiden selbstständigen Vorhaben ist nur in verfassungsrechtlich engen Grenzen geboten und insoweit auch erfolgt. Ein Verstoß gegen UVP-Recht und die IVU-Richtlinie liegt nicht vor. Hinsichtlich der Kritik am aktualisierten Fachbeitrag und der nicht erforderlichen Ermittlung des Beurteilungspegels als „Summenpegel“ wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.6 („Lärm“), Nr. 7 („Gesamtlärmbetrachtung (Summenpegel) – enteignungsgleicher Eingriff“) dieses Beschlusses verwiesen. Zusätzlich wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.3 („Abschnittsbildung“), Weitere Einzeleinwendungen, Nr. 1, („Gemeinsame Planfeststellung mit A7-Ausbau erforderlich wegen gesundheitsgefährdender Gesambelastungen“) dieses Beschlusses verwiesen.

- Gesamtbetrachtung des Lärms und der Luftschadstoffbelastung unter UVP-Gesichtspunkten

Weiter wird eingewandt, unter UVP-Gesichtspunkten hätte eine Gesamtbetrachtung des Lärms erfolgen müssen, was sich auch aus der Umgebungslärmrichtlinie ergebe.

In der Begründung zu Ziffer 5.0.6, dort Ziffer 7, wurde bereits dargelegt, dass nach der 16. BImSchV bei der Ermittlung der Verkehrslärmimmissionen jeder Verkehrsweg für sich getrennt zu betrachten ist. Die Bildung eines Summenpegels ist nur unter engen Voraussetzungen zulässig bzw. geboten. Der Vorhabenträger hat vorsorglich für die Siedlung im Marskamp eine Summenpegelberechnung vorgenommen, ohne dass sich daraus ergäben hätte, dass weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zu treffen sind.

Eine weitere summierende Betrachtung der Lärmproblematik ist nicht erforderlich. Auch UVP-Gesichtspunkte oder die Umgebungslärmrichtlinie geben keinen Anlass, eine Gesamtlärmbetrachtung vorzunehmen. Rechtliche Grundlage für die Ermittlung und Bewältigung des von einem Straßenbauvorhaben ausgehenden Verkehrslärms sind §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV. Die Umgebungslärmrichtlinie ist insoweit nicht einschlägig.

- Methodische Fehler bei Ermittlung und Bewertung der Beeinträchtigung von Wohnumgebung und landschaftsgebundener Erholung durch Lärm

Der BUND wendet ein, die Ermittlung und Bewertung der Beeinträchtigung von Wohnumgebung und landschaftsgebundener Erholung durch Lärm habe nicht anhand der 49 dB(A) Isophone vorgenommen werden dürfen. Das Berechnungsverfahren wird kritisiert.

Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwände zurück. Die Beeinträchtigung der Wohnumgebung und der landschaftsgebundenen Erholungseignung durch Verkehrslärm wurde nach den Vorhaben des Orientierungsrahmens Kompensationsermittlung Straßenbau ermittelt. Der Orientierungsrahmen setzt einen Erholungsrichtwert von 49 dB(A) tags fest. In Bereichen innerhalb der 49 dB(A) Isophone ist eine landschaftsgebundene Erholung nur noch eingeschränkt möglich. Der Erholungsrichtwert wurde in Orientierung an den Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für den Nachtzeitraum für allgemeine, reine und besondere Wohngebiete sowie für Kleinsiedlungsgebiete festgelegt. Die Heranziehung dieses Werts für die Erholung in der freien Landschaft am Tag ist sachgerecht. Nach wissenschaftlichen Erkenntnissen kann bei Überschreitung des Werts von 49 dB(A) die nächtliche Erholungsphase des Menschen gestört werden, so dass dieser Wert eine Orientierung für eine mögliche Beeinträchtigung der Erholung am Tag bietet. Die 49 dB(A) tags Isophone wurde methodengerecht nach § 3 der 16. BImSchV i. V. m. Anlage 1 dieser Verordnung und der RLS-90 berechnet.

- Beeinträchtigung durch Lichtimmissionen

Der BUND rügt, dass Lichtimmissionen des Fahrzeugverkehrs und ihre Wirkungen auf den Menschen nicht ermittelt und bewertet wurden, obwohl relevante Auswirkungen zu erwarten seien. Es wird beantragt, eine solche Untersuchung nachzuholen.

Der Antrag wird zurückgewiesen. Es ist nicht erkennbar, dass es vorliegend durch Lichtimmissionen zu Beeinträchtigungen des Menschen, insbesondere der menschlichen Gesundheit, kommen kann. Eine Untersuchung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde daher nicht erforderlich.

- Keine ausreichende Kompensation des Eingriffs in das Landschaftsbild und die landschaftsgebundene Erholung

Es wird ferner geltend gemacht, der Eingriff in das Landschaftsbild und die landschaftsgebundene Erholung werde nicht ausreichend kompensiert. Es hätte nicht auf die für die Kompensation von Beeinträchtigungen ökologischer Funktionen festgesetzten Kompensationsflächen zurückgegriffen werden dürfen, sondern zusätzliche Kompensationsmaßnahmen und -flächen ausgewiesen werden müssen. Ein neues Gutachten müsse erstellt werden. Die vorgesehenen Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen seien untauglich, da sie die Beeinträchtigungen noch verstärkten.

Die Ermittlung des Kompensationserfordernisses für das Landschaftsbild und die landschaftsgebundene Erholung erfolgt im Landschaftspflegerischen Begleitplan nach der vom Orientierungsrahmen Kompensationsermittlung Straßenbau vorgegebenen Methodik. Die Festsetzung weiterer Kompensationsmaßnahmen bzw. -flächen ist nicht erforderlich. Multifunktionale Kompensationsmaßnahmen sind entsprechend § 15 Abs. 2 Satz 4 BNatSchG zulässig. Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds und der landschaftsgebundenen Erholung sind aus quantitativer Sicht kompensiert, da der Kompensationsumfang für Beeinträchtigungen ökologischer Funktionen höher ist. Auch erfolgt

eine ausreichende qualitative Kompensation, da die für die Beeinträchtigung ökologischer Funktionen vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen zugleich der Wiederherstellung bzw. Neugestaltung des Landschaftsbildes dienen. Diese Maßnahmen sind ferner geeignet, Beeinträchtigungen der landschaftsgebundenen Erholung zu kompensieren.

Der Einwand, die Begrünung des Straßendamms führe zu einer Verstärkung der visuellen Beeinträchtigung und die Anpflanzungen im Bereich der Grünbrücke bei Todesfelde wirkten in freier Landschaft störend, wird zurückgewiesen. Der Orientierungsrahmen Kompensationsermittlung Straßenbau empfiehlt als geeignete Maßnahmen für die Kompensation der Eingriffe in das Landschaftsbild Maßnahmen auf Damm- und Einschnittsböschungen zur Einbindung und Eingrünung des Trassenkörpers, Gestaltungsmaßnahmen in Form von Baumreihen, Gehölzpflanzungen und Ansaaten, Maßnahmen im Nahbereich der Trasse zur Kompensation der linearen Wirkung der Straße, insbesondere senkrecht zur Trassenführung, sowie Kompensationsmaßnahmen in Form von Knicks, Hecken und Baumreihen, aber auch Wald, Feldgehölzen und Gebüsch. Diese Empfehlungen werden berücksichtigt. Abschnittsweise Gehölzpflanzungen, Alleen und Ansaaten werden die Trassen, Böschungen und Nebenanlagen in das Landschaftsbild einbinden. Vorgesehen ist weiterhin u.a. die Anlage von Gehölzstrukturen (Knicks, Feldgehölze, Baumreihen etc.), Schaffung von Gehölzsukzessionsflächen und Extensivierung von Landwirtschaftsflächen, durch welche das Landschaftsbild gegliedert und angereichert wird. Die Aufwertung der Flächen zur Kompensation von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes hat zugleich positive Auswirkungen auf die Eignung zur landschaftsgebundenen Erholung (vgl. Anlage 12.1 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A). Der Antrag des BUND, den Vorhabenträger zu verpflichten, ein Sachverständigengutachten zur Ermittlung und Bilanzierung der Beeinträchtigungen von landschaftsgerechter Erholung und Landschaftsbild einzuholen, wird daher abgelehnt.

- Verringerung der Erholungsfunktion durch Unterbrechung von Wegebeziehungen und Beeinträchtigung von hochwertigen Erholungsgebieten

Mehrfach eingewendet wird, dass durch den Neubau der A 20 Wegebeziehungen unterbrochen werden und Erholungsgebiete, die für Spaziergänge, Radfahren und sportliche Betätigung genutzt werden, dadurch zerstört würden.

Im Untersuchungsraum des Landschaftspflegerischen Begleitplans sind auf der Ebene der Landesplanung keine Erholungsgebiete ausgewiesen. Die nicht im direkten Umfeld der geplanten Trasse liegenden Bereiche um Schmalfeld und Hasenmoor in Richtung A 7 sowie um Todesfelde in Richtung B 206, Segeberger Forst und Mözener See sind als „Gebiet mit besonderer Erholungseignung“ im Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum I (Kreise Herzogtum Lauenburg, Pinneberg, Segeberg, Stormarn, 1998) dargestellt. Das untersuchte Gebiet dient der Feierabend- und Wochenenderholung der lokalen Bevölkerung. Die Landschaftspläne der Gemeinden Schmalfeld und Todesfelde schlagen Ergänzungen des Rad- und Fußwegenetzes zur Querung der Schmalfelder Au und

zum Lückenschluss zwischen Todesfelde, Bark und Freesendorf vor. Bereiche mit hoher Landschaftsbildqualität, die nicht bereits durch Lärm- und Schadstoffemissionen des vorhandenen Straßennetzes vorbelastet sind, haben eine hohe Bedeutung für die Erholung bzw. weisen eine hohe Empfindlichkeit auf. Im Untersuchungsgebiet sind dies der Waldbereich östlich der A7, die Bereiche nördlich Wierenkamp, das Schmalfelder Moor und die Schmalfelder Au östlich Schmalfeld, das Struvenhüttener und das Hartenholmer Moor, der Bereich um Vosshöhlen, die Knicklandschaft um Bark und Todesfelde sowie der Randbereich des Segeberger Forsts. Die hohe Bedeutung bzw. Empfindlichkeit dieser Bereiche wurde bei der Ermittlung und Bilanzierung des Kompensationserfordernisses für das Landschaftsbild und die landschaftsgebundene Erholung entsprechend den Vorgaben des Orientierungsrahmens Kompensationsermittlung Straßenbau berücksichtigt. Beeinträchtigungen werden minimiert bzw. kompensiert (Anlage 12.1 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A). So werden Beeinträchtigungen der landschaftsgebundenen Erholung durch Zerschneidung von Wander-, Fuß- oder Radwegen, die Bedeutung für die Erholung haben, durch die Wiederherstellung der Wegeverbindungen vermieden, jedenfalls minimiert. Beispielsweise werden im Bereich der Schmalfelder Au beidseitig des Brückenbauwerks Wegeverbindungen unter dem Bauwerk hindurchgeführt. Soweit gefordert wird, dass im Hartenholmer Moor weitere Unterführungen vorzusehen sind, wird dieser Einwand zurückgewiesen. Die zur Wiederherstellung der unterbrochenen Wegebeziehungen zu errichtenden Wege sind ausreichend, um die Zerschneidungswirkung zu kompensieren. Soweit die Zerschneidung und fehlende Darstellung von Reitwegen im Bereich der Gemeinde Schmalfeld gerügt wird, wird auf die Begründung zu Ziffer 5.1.10 und 5.3.142 dieses Beschlusses verwiesen. Das Naturschutzgebiet Barker Heide berührt den nordöstlichen Rand des erweiterten Untersuchungsraumes, die Segeberger Heide und die Ohlau liegen außerhalb des weiteren Untersuchungsraums des Landschaftspflegerischen Begleitplans. Beeinträchtigungen dieser Naturräume durch den Bauabschnitt 4 sind daher ausgeschlossen.

- Psychische Auswirkungen und Berücksichtigung des Gemeindegebiets Hartenholm in den Planfeststellungsunterlagen

Soweit kritisiert wird, dass die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch in den Planfeststellungsunterlagen nicht ausreichend dargestellt worden seien, da psychische Beeinträchtigungen durch fehlende Wahrnehmbarkeit von Naturgeräuschen bei Schallschutzfenstern, die erdrückende Wirkung der Dammlage der Straße nicht berücksichtigt und das Gebiet um die Gemeinde Hartenholm im Bestands- und Konfliktplan nicht zutreffend dargestellt worden sei, teilt die Planfeststellungsbehörde die Auffassung nicht. Die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch wurden in den Planfeststellungsunterlagen ausreichend berücksichtigt. Im Gemeindegebiet von Hartenholm haben lediglich zwei Wohngebäude sowie ein Pflegeheim im Bereich Bullenkloster Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Erhebliche psychische Beeinträchtigungen dadurch, dass dort infolge des Einbaus von Schallschutzfenstern Naturgeräusche nicht mehr wahrgenommen werden können, sind ausgeschlossen. Gemäß Anlage 11.3.1 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A, betreffen die ermittelten Immissionsgrenzwertüberschreitungen allein den Nachtzeitraum, zudem sind

nur einzelne Fassaden betroffen. Insgesamt verbleibt auch bei diesen Gebäuden damit ausreichend Gelegenheit, die Naturgeräusche weiterhin wahrzunehmen. Eine erdrückende Wirkung des Straßenausbauvorhabens kann ausgeschlossen werden. Lärmschutzwände oder -wälle sind im Bereich Hartenholm nicht vorgesehen. Die in Bereichen mit oberflächennahem Grundwasserstand erforderliche Gradientenlage von mind. 1,25 m über Oberkante des vorhandenen Geländes löst eine erdrückende Wirkung mit nachteiligen Auswirkungen auf die menschliche Psyche ebenfalls nicht aus. Die Erholungsfunktion des Bereichs zwischen Hartenholm und Struvenhütten wurde in den Planfeststellungsunterlagen berücksichtigt. Im Bestands- und Konfliktplan werden das Hartenholmer und das Struvenhüttener Moor als Naherholungsflächen mit sehr hoher und hoher Empfindlichkeit berücksichtigt und entsprechende Konflikte ausgewiesen (Anlage 12.1, Blatt 3.2 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A). Von den Siedlungsbereichen der Gemeinde Hartenholm liegt der Bereich Hartenholmer Mühle innerhalb des Untersuchungsraumes des Landschaftspflegerischen Begleitplans. Dieser Landschaftsbildraum wurde mit hoher Bedeutung bewertet (Anlage 12.1, Blatt 3.2 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A).

- Trassenferner Ausgleich

Ein Einwand richtet sich gegen die Festsetzung von Kompensationsmaßnahmen in den Landkreisen Rendsburg-Eckernförde und Bad Segeberg. Gefordert wird eine trassennahe Kompensation, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die betroffene Bevölkerung zu mindern.

Die Festsetzung von Kompensationsmaßnahmen auf trassenfernen Flächen in den Landkreisen Rendsburg-Eckernförde und Bad Segeberg ist rechtlich nicht zu beanstanden. Die durch den Neubau der A 20 erforderlich werdenden landschaftspflegerischen Maßnahmen werden zum großen Teil trassennah festgesetzt. Soweit die Durchführung landschaftspflegerischer Maßnahmen nicht unmittelbar am Eingriffsort erfolgen muss, ist bei Vorliegen der rechtlichen und fachlichen Voraussetzungen auch eine Kompensation in größerer Entfernung zum Eingriffsort zulässig. Die Festsetzung trassenferner Kompensationsmaßnahmen verringert insbesondere die Inanspruchnahme von Landwirtschaftsflächen im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens. Mit der Ausweisung von Kompensationsflächen in den Landkreisen Rendsburg-Eckernförde und Bad Segeberg wird damit auch das aus § 15 Abs. 3 BNatSchG folgende Gebot, bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die Belange der Agrarstruktur zu berücksichtigen, beachtet.

2.2 Schutzgüter Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt

- Erhebliche Beeinträchtigungen der Flora und Biotopstrukturen, insbesondere im Fahrenkruger Moor, Magerrasenflächen und Knicklandschaft bei Wittenborn, Bark und Todesfelde, den Heiden; Überbauung des Quellgebiets der Buerwischbek

Ein Einwender trägt vor, dass die gesamte Flora durch den Neubau der A 20 in weiten Teilen in Mitleidenschaft gezogen würde. Dies gelte insbesondere für hochwertige Biotopstrukturen im Fahrenkruger Moor, die Magerrasenflächen und Knicklandschaft bei Wittenborn, Bark und Todesfelde, die Heiden und das Quellgebiet der Buerwischbek, welches überbaut werde.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Pflanzen und biologische Vielfalt wurden im Landschaftspflegerischen Begleitplan fach- und methodengerecht untersucht. Die Bestandserfassung, -bewertung und die Ermittlung des Eingriffsumfangs sowie der Kompensationsmaßnahmen für Biotoptypen und Pflanzen erfolgt unter Anwendung des Orientierungsrahmens Kompensationsermittlung Straßenbau. Die Benennung von „Heiden“ als beeinträchtigte Biotopstrukturen ist zu unbestimmt, als dass konkret auf vorhabenbedingte Beeinträchtigungen und ihre Kompensation eingegangen werden könnte. Festzustellen ist, dass das Naturschutzgebiet Barker Heide in einer Entfernung über 1 km westlich bzw. nördlich der geplanten Trassenführung liegt. Das Naturschutzgebiet berührt nur punktuell den nordöstlichen Rand des erweiterten Untersuchungsraums des Landschaftspflegerischen Begleitplans. Erhebliche Beeinträchtigungen von Pflanzen oder Biotopkomplexen sind ausgeschlossen. Das Fahrenkruger Moor liegt ebenso wie das Quellgebiet der Buerwischbek außerhalb des erweiterten Untersuchungsraums des Landschaftspflegerischen Begleitplans. Vorhabenbedingte Beeinträchtigungen von Pflanzen, Biotoptypen und Biotopkomplexen sind daher ausgeschlossen. Hingegen ist der Unterlauf der Buerwischbek Teil der Hauptverbundachse der Schmalfelder Au (Hauptverbundachse Nr. 2). Diese wird mit einer mäßigen Gesamtbedeutung (Wertstufe 2) bewertet. Die Hauptverbundachse Schmalfelder Au wird mit Brückenbauwerken überquert, so dass Zerschneidungswirkungen weitgehend minimiert werden. Verbleibende Beeinträchtigungen der Verbundfunktion können durch Aufwertungsmaßnahmen kompensiert werden. Erhebliche Beeinträchtigungen durch mit Schadstoffen belasteten Straßenabwässer oder Niederschlagswasser werden durch die dem technischen Regelwerk entsprechende Entwässerungsplanung vermieden (vgl. auch die Begründung zu Ziffer 5.0.9 dieses Beschlusses). Magerrasenflächen wurden nur in dem Biotopkomplex ehemalige Kiesgrube bei Bark (Biotopkomplex Nr. 8) erfasst. Dieser Komplex hat eine mittlere Gesamtbedeutung (Wertstufe 3). Der Biotopkomplex liegt außerhalb des unmittelbaren Eingriffsbereichs, so dass Beeinträchtigungen durch Zerschneidung oder Schadstoffeintrag ausgeschlossen werden können. Der Funktionsraum Knicklandschaft bei Todesfelde und Bark (Funktionsraum Nr. 6) ist insgesamt als mäßig bedeutsam zu bewerten (Wertstufe 2). Durch die Querung des Funktionsraums kommt es zu Zerschneidungswirkungen. . Verluste der Verbundfunktion können durch die Grünbrücke sowie Kompensationsmaßnahmen zur Sicherung der Verbundfunktion im Umfeld der Grünbrücke kompensiert werden. Beeinträchtigungen durch Schadstoffbelastungen können ausgeschlossen werden. Es kommt jedoch zu einem erheblichen Verlust von insgesamt 14.441 m Knicks, Redder und Hecken durch Überbauung, Überformung und baubedingte Flächeninanspruchnahme. Auf der gesamten Baustrecke kommt es im Eingriffsbereich sowie den Arbeitsstreifen zu Beeinträchtigungen von Pflanzen und Biotoptypen durch Überbauung, Überformung und temporäre Flächeninanspruchnahme. Die Bilanzierung des Kompensationserfor-

dernisses für Beeinträchtigungen von Pflanzen, Biotopen und Biotopkomplexen zeigt, dass der anrechenbare Kompensationsumfang geeignet ist, die Beeinträchtigungen dieses Schutzguts vollständig zu kompensieren.

- *Beeinträchtigung von Mooren und Wäldern (u.a. naturnahe Eichen-Mischwälder mit Parzellen von Erlenbruchwald, Binnendünen im Segeberger Forst)*

Vorgetragen wird, dass Moore und Wälder (u.a. naturnahe Eichen-Mischwälder mit Parzellen von Erlenbruchwald, Binnendünen im Segeberger Forst) erheblich beeinträchtigt und gestört würden.

Die in der Einwendung benannten Eichen-Mischwälder mit Parzellen von Erlenbruchwald bezeichnen die hochwertige Waldfläche „Im Vieh“ südlich von Hartenholm und südlich der geplanten Anschlussstelle an der L 79. Die Rampen der Anschlussstelle der L 79 wurden im Nordwest- und im Südostquadranten so angeordnet, dass der Waldbestand weitest möglich erhalten bleibt. Ein randlicher Anschnitt des Waldbestandes ist allerdings südlich der A 20 bei der Überführung der L 79 bzw. im Anpassungsbereich an die bestehende Straße unvermeidbar. Mit der landschaftspflegerischen Maßnahme 8.5 wird nach Abschluss der Bauarbeiten eine Waldrandstruktur entwickelt, um den Waldverlust über Gehölzsukzession auszugleichen. Die mit Nadel- und Laub-Mischwald bestandenen Binnendünen im Segeberger Forst sind nach §§ 30 BNatSchG, 21 LNatSchG gesetzlich geschützt und sind Teil des erfassten Biotopkomplexes Binnendünen im Segeberger Forst nördlich der B 206 (Nr. 9). Er hat insgesamt eine hohe naturschutzfachliche Bedeutung (Wertstufe 4). Nur ein kleiner Teil des Biotopkomplexes liegt innerhalb des erweiterten Untersuchungsraumes. 0,03 ha der mit Wald bestandenen Binnendünen gehen vorhabenbedingt verloren. Beeinträchtigungen sind zudem durch Schadstoffbelastungen (Stickoxide) möglich, wobei die betroffenen Biotope aufgrund der hohen Vorbelastung nach fachlicher Einschätzung nur eine geringe Empfindlichkeit gegenüber Stickstoffeinträgen besitzen. Die Waldentwicklung in Todesfelde stellt sicher, dass der Verlust und sonstige Beeinträchtigungen vollumfänglich ausgeglichen werden (landschaftspflegerische Maßnahme 13.10). Auch Moorbereiche, die z.T. gemäß §§ 30 BNatSchG, 21 LNatSchG gesetzlich geschützt sind, werden durch das Vorhaben in unterschiedlicher Weise beeinträchtigt, z.B. durch Zerschneidung oder in geringem Umfang durch bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme. Die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen stellen eine vollständige Kompensation sicher.

Falsche Bewertung der Knickdichte, Kleingewässer, Brachflächen und Moore

Einwenderseits wird die Bewertung der Knicks im Bereich zwischen der A 7 und Struvenhütten angezweifelt. In diesem Raum sei die Knickdichte sehr hoch und nicht wie angenommen gering bis mittel. Hierbei beziehen sich die Einwander auf eine Aussage des Landschaftspflegerischen Begleitplans, dass dem Landschaftsraum NH 2 mit einer Vielzahl von Reddern und Knicks eine hohe Bedeutung beizumessen ist.

Bei dem Landschaftsraum NH 2 handelt es sich um einen Landschaftsbildtyp, durch welchen die Ermittlung der Bedeutung und der Empfindlichkeit des Landschaftsbildes ermittelt wird. Hierbei bezieht sich die hohe Bedeutung nicht allein auf die Anzahl der Knicks, sondern berücksichtigt Vielfalt, Eigenart und Natürlichkeit. Bei dem Landschaftsbildtyp NH 2 handelt es sich zudem nur um den Bereich des Schmalfelder Moores und kann dementsprechend nicht auf den gesamten Bereich zwischen der A 7 und Struvenhütten übertragen werden (vgl. Anlage 12.1 Blatt 3.1 Teil A). Die Bewertung der Knickdichte von gering bis mittel erfolge für den gesamten Raum. Da der Untersuchungsraum durch intensive genutzte Agrarstrukturen geprägt ist und somit deutlich weniger Knicks aufweist als der mit hoch bewertetem Bereich bei Todesfelde / Bark ist kein Fehler in der Bewertung der Knickdichte erkennbar.

Ebenfalls wird kritisiert, dass die Anzahl an Gruppen, Gräben, Bächen und Brachflächen nicht wie in Kapitel 1.2.2 des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Teil A) dargestellt selten sind, sondern häufig.

Die Aussage des Landschaftspflegerischen Begleitplans bezieht sich auf das Vorkommen von gesetzlich geschützten Biotopen bzw. strukturanreichernde Biotope, welche im Untersuchungsraum aufgrund der intensiven Landwirtschaft selten sind. Die einwenderseits angesprochenen Gräben zählen nicht zu den gesetzlich geschützten Biotopen und finden daher in der Aussage keine Berücksichtigung. Gruppen wurden nicht berücksichtigt und kartiert, da diese in den betroffenen Naturräumen auszuschließen sind und ebenfalls keinem gesetzlichen Schutz unterstehen.

Entgegen der Annahme der Einwender wurden das Schmalfelder Moor sowie das Struvenhüttener Moor innerhalb der Kartierungen und der Ermittlung von Konflikten als gesetzlich geschützte Biotope berücksichtigt.

Ein Defizit hinsichtlich der Bewertung der Knickdichte, Kleingewässer, Brachflächen und Mooren kann nicht festgestellt werden.

Defizit in der Nennung und Darstellung der gesetzlich geschützten Biotope

Ein einwenderseits vorgebrachtes Defizit hinsichtlich der Auflistung der im Untersuchungsgebiet vorkommenden gesetzlich geschützten Biotope kann nicht nachvollzogen werden.

Das kritisierte Kapitel 1.4.1.4 des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Teil A) stellt eine Zusammenfassung des § 30 BNatSchG i. V. m. § 21 LNatSchG dar und gibt nicht die vorhanden gesetzlich geschützten Biotope des Untersuchungsgebietes wieder.

Einwenderseits wird nicht angegeben, welche gesetzlich geschützten Biotope nicht aufgelistet und bearbeitet wurden, weshalb nicht differenzierter auf die Einwendung eingegangen werden kann. Ein Mangel innerhalb der Unterlagen ist nicht erkennbar, so dass eine fehlerhafte Aufführung der gesetzlich geschützten Biotope ausgeschlossen wird.

Die Darstellung der im Untersuchungsgebiet des Teil B vorkommenden Biotoptypen erfolgte in der Anlage 12.1.1. und nicht wie kritisiert unvollständig in Anlage 3.

Erhebliche Beeinträchtigung der Schmalfelder Au im Bereich des RRB 09 sowie im Bereich der Querung mit der A20

Einwenderseits wird befürchtet, dass sich durch die Baumaßnahme und durch den Betrieb der A 20 der renaturierte Bereich der Schmalfelder Au bei Bau-km 15+900 (Teil B) erheblich verschlechtert. Ebenfalls wird kritisiert, dass durch den Vorhabenträger eine falsche Charakterisierung der Schmalfelder Au als naturfern in diesem Bereich erfolgte sowie eine fehlende Darstellung und Berücksichtigung der verlegten Wirtschaftswege „Marskamp“ und „Bramstedter Landstraße“.

Eine Beeinträchtigung dieses Bereiches kann ausschließlich durch baubedingte Arbeiten erfolgen. Der vorgesehene Arbeitsstreifen schließt an die Biotopfläche der renaturierten Schmalfelder Au an. Eine dauerhafte Beeinträchtigung des Bereiches ist nicht anzunehmen, da die beanspruchten Flächen nach Beendigung der Bauarbeiten wieder hergestellt werden (Maßnahme S 3, Teil B). Wird vor der Baudurchführung erkennbar, dass dieser Bereich spezieller Schutzmaßnahmen bedurft, wird durch die ökologische Baubegleitung dieser Bereich als Bautabufläche vor Baubeginn ausgewiesen. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen können aufgrund des Abstandes des ökologisch hochwertigen Bereiches der Schmalfelder Au von ca. 200m zur A 20 Trasse ausgeschlossen werden.

Die Textpassagen, auf die sich die Einwender hinsichtlich der falschen Charakterisierung der Schmalfelder Au beziehen gehören zu dem Landschaftspflegerischen Begleitplan des Teil A und sind nicht auf den Teil B übertragbar. Innerhalb des LBP zum Teil B wird die Schmalfelder Au als naturnahes Fließgewässer ausgewiesen.

Eine fehlende Darstellung und Berücksichtigung der verlegten Wirtschaftswege „Marskamp“ und „Bramstedter Landstraße“ ist nicht erkennbar. Bei dem einwenderseits genannten Plan handelt es sich um einen technischen Übersichtslageplan der Anlage 3. Innerhalb der Anlagen 12.1 sowie 12.2 erfolgten die Darstellung sowie die Berücksichtigung der genannten Wirtschaftswege.

- Beeinträchtigungen von Tieren durch Lichtimmissionen

Der BUND rügt, dass Lichtimmissionen des Fahrzeugverkehrs und ihre Wirkungen auf die Fauna nicht ermittelt und bewertet wurden, obwohl relevante Auswirkungen zu erwarten seien. Es wird beantragt, eine solche Untersuchung nachzuholen.

Der Antrag wird abgelehnt. Sofern Beeinträchtigungen nachtaktiver Tiere durch Licht auftreten, werden diese Wirkungen in ihren Ausprägungen gemäß dem Stand der Wissenschaft und Technik ermittelt und berücksichtigt. Für relevante Tierarten, insbesondere Wild und Fledermäuse, werden geeignete Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen getroffen. Der fachgutachterlichen Einschätzung, dass weitergehende Untersuchungen nicht erforderlich sind, schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Auf Ziffer 2.3.1.3 sowie 2.3.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Kiesgruben bei Bark seien wichtiges Brut- und Rastgebiet für bedrohte Vogelarten; Renaturierungsmaßnahme wird zunichte gemacht

Ein Einwender trägt vor, durch das Vorhaben werde die planfestgestellte Renaturierungsmaßnahme für den Bereich der Kiesgruben bei Bark, das eine hohe Bedeutung für bedrohte Rast- und Brutvogelarten habe, zunichte gemacht. Die Kiesgruben seien ein Naturschutzgebiet.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Kiesgruben bei Bark sind kein gesetzlich festgesetztes Naturschutzgebiet. Die besondere Bedeutung der Kiesgruben für Brutvögel wird im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 12, Teil A) erkannt und Beeinträchtigungen geschützter Vogelarten entsprechend fachgutachterlich ermittelt und bewertet sowie die notwendigen (artenschutzrechtlichen) Kompensationsmaßnahmen ausgewiesen. Die Auswirkungen des Baus der A 20 auf die Realisierung der wasserrechtlich planfestgestellten Renaturierungsmaßnahmen sind in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung berücksichtigt und als Eingriff bilanziert. Es wird verwiesen auf Ziffer 5.0.18 dieses Beschlusses.

- Abstand der A 20 zur Grünlandniederung der Buerwischbek zu gering, Erweiterung des Naturschutzgebiets „Barker Heide“ zu erwarten

Es wird eingewandt, dass eine Erweiterung des Naturschutzgebiets „Barker Heide“ um die Grünlandniederung der Buerwischbek mittel- bis langfristig zu erwarten sei. Der Abstand der A 20 zu diesem Bereich von 1.200 m sei dafür zu gering.

Die Trasse der A 20 liegt in einer Entfernung von 1.200 m zu dem FFH-Gebiet DE 2026-304 „Barker Heide“ sowie einem insoweit deckungsgleichen Teilgebiet des Europäischen Vogelschutzgebiets DE 2026-401 „Barker und Wittenborner Heide“. Beeinträchtigungen der Schutzgebiete sind aufgrund dieser Entfernung ausgeschlossen. Das Naturschutzgebiet „Barker Heide“ liegt in einer Entfernung von mindestens 1.000 m zu der Straßentrasse. Vorhabenbedingte Beeinträchtigungen des Naturschutzgebiets sind ebenfalls ausgeschlossen.

- Beeinträchtigung geschützter Tierarten

Mehrere Einwender kritisieren eine drohende Beeinträchtigung von 20 nachgewiesenen Libellenarten, sieben Amphibienarten (u.a. Laubfrosch, Knoblauchkröte und Moorfrosch), Reptilien wie der Waldeidechse, 82 als relevant erkannten Brutvogelarten sowie zu Unrecht als irrelevant aussortierten weiteren Vogelarten, acht Fledermausarten, Haselmaus und Wild.

Die faunistischen Bestandserfassungen im Streckenbereich (Teil A) ergaben u.a. Vorkommen von 20 Libellenarten, sieben Amphibienarten, der Waldeidechse, 96 Brutvogelarten, zehn Fledermausarten, der Haselmaus und Rotwild (Anhang 12 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A). Unter Berücksichtigung der Bedeutung und Empfindlichkeit des jeweiligen Vorkommens wurden die mögli-

chen vorhabenbedingten Beeinträchtigungen ermittelt, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen konzipiert sowie Eingriff und Ausgleich bilanziert. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung der fachgutachterlichen Untersuchungen an, dass durch die vorgesehenen (artenschutzrechtlichen) Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen keine artenschutzrechtlichen Verbote erfüllt werden und keine erheblichen Beeinträchtigungen verbleiben. Wegen der Einzelheiten wird verwiesen auf die Begründung zu Ziffer 2.3.4 dieses Beschlusses.

- Grünbrücke bei Todesfelde nicht ausreichend, die Unterbrechung des genetischen Austausches der Wildpopulationen auszugleichen

Kritisiert wird, dass die Grünbrücke bei Todesfelde nicht ausreiche, die durch den Neubau der A 20 verursachte Unterbrechung der genetischen Austauschbeziehungen des Rotwildes zu vermeiden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Zur näheren Begründung wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.16 dieses Beschlusses – Grünbrücke Todesfelde – verwiesen.

- Fledermausroute zwischen Bark und Wittenborn werde unterbrochen

Ein Einwander trägt vor, durch den Bau der A 20 werde eine intensiv genutzte Fledermausroute zwischen Bark und Wittenborn zerschnitten und die Straße stelle ein fast unüberwindbares Hindernis dar.

Die Planfeststellungsbehörde teilt diese fachliche Kritik nicht. Die vorgesehene Anlage von ausreichend dimensionierten und den Ansprüchen der betroffenen Arten entsprechenden Querungshilfen wird die vorhabenbedingten Zerschneidungswirkungen minimieren. Kollisionsschutzmaßnahmen vermeiden betriebsbedingte Kollisionen mit dem Straßenverkehr. Es wird verwiesen auf Ziffer 2.3.4 einschließlich Begründung, in der die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände in Bezug auf Fledermäuse umfassend geprüft wird. Unter Berücksichtigung der planfestgestellten artenschutzrechtlichen Maßnahmen verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen für die im Untersuchungsraum erfassten Fledermausarten.

- Rastende Kraniche im Schmalfelder / Hartenholmer Moor zeigten Funktionszusammenhänge zwischen den umgebenden Mooren, welche nicht ausreichend untersucht seien

Beanstandet wird, dass ein Vorkommen rastender Kraniche im Schmalfelder Moor / Hartenholmer Moor den Funktionszusammenhang zu anderen Mooren in der Umgebung aufzeige. Dieser ökologische Funktionszusammenhang werde zerschnitten, was in den Planunterlagen nicht ausreichend untersucht werde.

Diesbezüglich wird verwiesen auf Ziffer 2.3.4, Nr. 1.7, dieses Beschlusses. Der Untersuchungsraum hat keine relevante Bedeutung für Rastvogelbestände, so dass eine Untersuchung des Rastgeschehens nicht erforderlich ist. Zerschneidungswirkungen des Vorhabens auf Biotopkomplexe und ge-

geschützte Tierarten wurden fachgutachterlich untersucht und Beeinträchtigungen bilanziert, vgl. Anhang 12 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A.

- Zerschneidungswirkung, Prüfung der Biodiversität

Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Bewertung der Zerschneidungswirkung insbesondere die Prüfung der Biodiversität geboten sei.

Im Zuge der Deckblattplanung wurden die Landschaftspflegerischen Begleitpläne für den Teil A und B um Ausführungen zur biologischen Vielfalt ergänzt. Zudem legte der Vorhabenträger eine ergänzende fachgutachterliche Stellungnahme des Kieler Instituts für Landschaftsökologie (KifL) vor („A 20, Teilstrecke A 7 bis B 206 westlich Wittenborn – Stellungnahme zur Berücksichtigung der Biologischen Vielfalt bei der Planung“ vom 28.08.2015). Nach den fachgutachterlichen Ausführungen sind für die Bewertung der biologischen Vielfalt bzw. der Biodiversität verschiedene Aspekte zu berücksichtigen. Hierzu zählt zum einen die Gefährdung von Arten und das Bestehen einer besonderen Schutzverantwortung für bestimmte Arten, zum anderen die Artenvielfalt des betroffenen Raums und zum dritten die genetische Vielfalt in dem betroffenen Raum. Hinsichtlich der genetischen Vielfalt sind die Parameter Mindestpopulationsgröße, Vermeidung von Inzucht und genetischer Verarmung von besonderer Bedeutung. Relevant ist in dieser Beziehung insbesondere die Zerschneidungswirkung eines linienhaften Straßenbauvorhabens, das bestehende Austauschbeziehungen unterbrechen und zu genetischen Isolationen von Arten und Lebensgemeinschaften führen kann. Zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen der biologischen Vielfalt müssen Zerschneidungseffekte berücksichtigt und bewältigt werden. Ausreichend dimensionierte und den Ansprüchen der betroffenen Arten entsprechende Querungshilfen (Durchlässe, Brücken) sind geeignete Maßnahmen zur Vermeidung oder jedenfalls Minimierung von genetischer Isolation und Unterbrechung von Austauschbeziehungen. Diesen fachlichen Anforderungen trägt die Planung Rechnung. Der Vorhabenträger hat die Zerschneidungswirkungen im Rahmen der Ermittlung der Beeinträchtigungen berücksichtigt. Zur Minimierung von Zerschneidungswirkungen für die Fauna ist unter Berücksichtigung der Anforderungen an die Gewährleistung der biologischen Vielfalt bei Todesfelde eine Grünbrücke geplant, die in einem überregional bedeutsamen Korridor der Rotwildwanderung den Erhalt eines langfristigen Austausches einzelner Individuen der verschiedenen Rotwildpopulationen in Schleswig-Holstein zur Sicherung der genetischen Variabilität sicherstellen soll. Daneben sind weitere Querungsmöglichkeiten für betroffene Tierarten vorgesehen (Landschaftspflegerischer Begleitplan, Teil A, Kapitel 3.3). Neben der Grünbrücke werden Brückenbauwerke über die Schmalfelder Au, die Mühlenau und die Buerwischbek, Durchlässe im Schmalfelder Moor und im Hartenholmer/Struvenhüttener Moor sowie Kleintierdurchlässe westlich Todesfelde und östlich Bark errichtet. Die Querungshilfen entsprechen nach fachgutachterlicher Bewertung, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, den fachlichen Anforderungen. Sie sind damit geeignet, die Austauschbeziehungen der relevanten Tierarten trotz Baus der A 20 aufrechtzuerhalten. Ergänzend

wird auf die Begründungen zu Ziffer 5.0.16, dort Ziffer 2., sowie Ziffer 5.0.2, dort Ziffer 1, dieses Beschlusses verwiesen.

2.3 Schutzgut Boden

- Beeinträchtigungen und Verlust der Bodenfunktionen; fehlerhafte Standortwahl

Die Beeinträchtigungen des Schutzguts Boden und der Verlust von Bodenfunktionen sei in den Planunterlagen nicht ausreichend untersucht worden, insbesondere hinsichtlich der bedeutenden Böden im Bereich zwischen der A 7 und Todesfelde sowie den Binnendünen im Segeberger Forst. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen seien unzureichend. Der Standort (Landschaft) sei für den Bau einer Autobahn aufgrund der Beeinträchtigung des Schutzguts Bodens ungeeignet.

Die Bestandserfassung und Ermittlung der Bedeutung und Empfindlichkeit der im Untersuchungsraum vorkommenden Böden erfolgt für das hier planfestzustellende Vorhaben im Landschaftspflegerischen Begleitplan. Die im engeren Untersuchungsraum zwischen der A 7 und Todesfelde vorhandenen Böden sind in weiten Teilen als Böden besonderer Bedeutung (grundwasserbeeinflusste Böden, Moorböden) zu bewerten. Von besonderer Bedeutung sind zudem die Binnendünen im Segeberger Forst. Die Bestandserfassung, -bewertung und Ermittlung der Kompensationsmaßnahmen erfolgt unter Anwendung des Orientierungsrahmens Kompensationsermittlung Straßenbau und demnach nach einer fachlich anerkannten Methodik. Bau- und anlagebedingt werden im Planungsteil A dauerhaft 59,07 ha Bodenfläche durch Neuversiegelung und 97,64 ha Bodenfläche durch Überformung, Überschüttung und Abgrabung dauerhaft beeinträchtigt. Bauzeitlich kommt es zu vorübergehenden Beeinträchtigungen von Böden und ihrer Funktion im Umfang von 51,72 ha, darunter 37,07 ha Böden besonderer Bedeutung. Infolge Schadstoffeintrags werden 182,44 ha beeinträchtigt. Die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen werden vollständig kompensiert. Ein Ausgleich durch Entsiegelung ist nur in einem geringen Umfang von 2,99 ha, davon anrechenbar 1,24 ha, möglich. Die weitere Kompensation erfolgt durch Ersatzmaßnahmen im Sinne einer nach § 15 Abs. 2 Satz 4 BNatSchG zulässigen multifunktionalen Kompensation. Vorgesehen ist die Nutzungsex intensivierung bisher intensiv landwirtschaftlich genutzter Flächen und Entwicklung naturnaher Biotoptypen mit einem Flächenumfang von ca. 267,73 ha, vgl. Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A. In Teil B des 4. Bauabschnitts werden 10,229 ha Bodenfläche durch Neuversiegelung und 2,808 ha Bodenfläche durch Überschüttung und Abgrabung dauerhaft beeinträchtigt. Von bauzeitlichen Beeinträchtigungen im Bereich des Arbeitsfeldes sind 1,284 ha Bodenfläche betroffen. Durch Schadstoffeintrag kommt es zu Beeinträchtigungen von 1,418 ha Bodenflächen, wobei die Böden im Umfeld der A 7 bereits eine hohe Vorbelastung aufweisen. Nach dem Orientierungsrahmen Kompensationsermittlung Straßenbau ergibt sich hieraus ein Kompensationsflächenbedarf für die Neuversiegelung von 9,4 ha und für die Beeinträchtigung natürlicher Bodenfunktionen von 5,51 ha. Hierfür stehen im Sinne einer multifunktionalen Kompensation Kompensationsflächen im Umfang von 65,262 ha zur Verfügung, vgl. Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Teil B. Zur

weiteren Begründung, insbesondere zur Eignung des Standorts für den Bau einer Autobahn unter dem Gesichtspunkt des Schutzguts Boden, wird auf die Begründung zu 5.0.13, dort Ziffer 2, dieses Beschlusses verwiesen.

- Wesentliche Auswirkungen auf Natur und Landschaft durch die Entnahme von Boden/Kies, keine Befassung damit in den Planfeststellungsunterlagen

Es wird eingewandt, dass in den Planfeststellungsunterlagen die erheblichen Auswirkungen auf Natur und Landschaft, die durch die Entnahme von Boden/Kies für den Bau der A 20 eintreten würden, nicht berücksichtigt worden seien.

Im anhängigen Planfeststellungsverfahren ist keine Seitenentnahme durch den Vorhabenträger geplant. Eine Auseinandersetzung mit den Auswirkungen von Kiesabbau auf den Boden ist in den Planfeststellungsunterlagen daher nicht erforderlich. Es wird im Übrigen verwiesen auf die Begründungen zu Ziffer 5.2.2. und zu Ziffer 5.0.1, Nr. 6, dieses Beschlusses.

2.4 Schutzgut Wasser

- Betroffenheit des Grundwassers und der Funktionsfähigkeit des Wasserwegenetzes nicht ausreichend geprüft

Es wird gerügt, dass die Betroffenheit des Grundwassers in den Planfeststellungsunterlagen nicht ausreichend geprüft worden sei. Auch die Funktionsfähigkeit des Wasserwegenetzes sei nicht Prüfungsgegenstand. Es drohten Veränderungen des Wasserhaushalts. Es wird beantragt, eine gehörige Prüfung vorzunehmen. Zudem sei innerhalb des Ausgleichsprogramms kein Ausgleichsansatz für den Eingriff in den Grundwasserhaushalt zu finden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser und Oberflächengewässer sind in den Planfeststellungsunterlagen ausreichend geprüft. Der Landschaftspflegerische Begleitplan setzt sich eingehend und fachgerecht mit der möglichen Beeinträchtigung des Grundwassers sowie der betroffenen Fließ- und Stillgewässer auseinander, ermittelt den Kompensationsbedarf und bilanziert den Eingriff und Ausgleich (Anhang 12 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A und B). In Bereichen mit hohen Grundwasserständen und hoher Empfindlichkeit wird die Trasse in Dammlage geführt. Die Entwässerung erfolgt in einem geschlossenen System, das an den Vorgaben der RiStWag bemessen, mithin ausreichend dimensioniert ist. Die Funktionsfähigkeit des Wasserwegenetzes wird nicht beeinträchtigt. Grundlage für die Bemessung der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen ist der Orientierungsrahmen Kompensationsermittlung Straßenbau. Die Methodik zur Bestimmung des Kompensationsumfangs und die Bilanzierung hinsichtlich des Schutzguts Wasser erfolgt in Kapitel 9.2, 9.2.2.2 des Landschaftspflegerischen Begleitplans der Planfeststellungsunterlagen, Teil A, und Kapitel 5.5.2, 6.5.2 und 6.5.2.3 des Landschaftspflegerischen Begleitplans der Planfeststellungsunterlagen, Teil B. Die Eingriffe in das Grundwasser und

Oberflächengewässer werden durch multifunktional wirkende Kompensationsmaßnahmen vollständig kompensiert. Mit der 2. Planänderung wurde ein Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie erstellt, der im Zuge der 3. Planänderung aktualisiert wurde (Materialband Teil A). Weitere fachgutachterliche Untersuchungen – neben der wassertechnischen Untersuchung (Anhang 13 der Planfeststellungsunterlagen) – sind nicht erforderlich. Es wird auf Kapitel 5.0.9, Ziffer 1 und 2 dieses Beschlusses verwiesen.

- Lediglich Prüfung, ob Autobahn entwässert werden kann; Erstellung getrennter wassertechnischer Untersuchung für Teil A und Teil B erschwert Vergleichbarkeit

Eingewendet wird ferner, in den Planfeststellungsunterlagen werde quantitativ-gutachterlich in Anhang 13 nur geprüft, ob die Autobahn entwässert werden könne. Eine ausreichende Entwässerung der Autobahn sei nicht sichergestellt. Die getrennte Untersuchung für Teil A und Teil B erschwere die Prüfung und Vergleichbarkeit. Bestritten wird, dass die vorhandenen landwirtschaftlichen Entwässerungssysteme nach Realisierung der Autobahn noch ordnungsgemäß funktionieren werden.

Eine den rechtlichen Anforderungen genügende Entwässerungsplanung besteht. In Bereichen mit hohen Grundwasserständen erfolgt die Sammlung und Reinigung der Straßenwässer in gedichteten Absetzbecken. Die Becken werden vorsorglich nach den Anforderungen der RiStWag dimensioniert, so dass ein ausreichendes Fassungsvermögen gewährleistet ist. In anderen Bereichen, z.B. Todesfelde, ist eine Versickerung der Straßenwässer möglich und vorgesehen. Eine Überarbeitung der Entwässerungsplanung ist nicht erforderlich. Ergänzend wird auf Kapitel 5.0.9, Ziffer 1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Integration des Autobahnkreuzes (Teil B) in den Streckenabschnitt von der A 7 bis zur B 206 (Teil A) ist zwingend erforderlich, um das Ziel der Herstellung eines verkehrswirksamen Streckenabschnittes zu gewährleisten. Da Teil B zunächst Gegenstand des westlich anschließenden Bauabschnitts war, wurden die Teile A und B des Abschnittes 4 der A 20 mit ihren baubedingten und betrieblichen Auswirkungen jeweils einzeln betrachtet. Durch ergänzende gutachterliche Untersuchungen ist nachgewiesen, dass die gesamthafte Betrachtung der Umweltauswirkungen der Teile A und B zu den gleichen Ergebnissen führt wie die in den Unterlagen zu den Teilen A und B vorgenommene getrennte Betrachtung (Anhang 2 zum Erläuterungsbericht, Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A sowie ergänzende Stellungnahmen in Materialband 2, Teil A zur 2. Planänderung). Eine unzumutbare Erschwerung der Bearbeitung für Einwender ist mit der z.T. getrennten Erstellung der Planfeststellungsunterlagen nicht verbunden. Im Übrigen wird verwiesen auf die Begründungen zu Ziffer 1 b) „Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 11 und § 12 UVPG“ und 5.0.2, dort Ziffer 15., dieses Beschlusses.

Der Vorhabenträger ist im Übrigen verpflichtet, vorhandene landwirtschaftliche Entwässerungssysteme ordnungsgemäß wiederherzustellen und anzubinden, so dass eine ordnungsgemäße Entwässerung der (Rest-) Flächen sichergestellt ist. Es wird verwiesen auf die Begründung zu Ziffer 5.0.9, Nr. 1.

- Verunreinigung von Grund- und Oberflächenwasser durch Schadstoffeintrag; Absatz- und Rückhaltebecken im Bereich der Buerwischbek sowie der L 78 (RRB 9, BWV-Nr. 244 und RRB 10, BWV-Nr. 279) seien unzureichend dimensioniert

Einwenderseits wird vorgetragen, dass es mittel- bis langfristig zu Störungen des Wasserhaushalts und Verunreinigungen des Grund- und Oberflächenwassers durch Schadstoffeintrag kommen werde. Zudem seien die Absatz- und Rückhaltebecken im Bereich der Buerwischbek sowie der L 78 unzureichend dimensioniert, da sie nur an einem Jahrhundertregen bemessen und durch den Klimawandel vermehrt auftretende Starkregen nicht berücksichtigt worden seien.

Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung zurück. Das vorgesehene Entwässerungskonzept reduziert das Risiko, dass Schadstoffe in das Grundwasser gelangen könnten, auf ein Minimum. Die im Bereich des Kiesabbaugebiets Bark zu errichtende 4 m hohe Vogelschlag-/ Kollisionsschutzwand verhindert, dass Spritzwasser und Schadstoffe in das Gewässer verdriften. Auch die an den Brückenbauwerken zur Querung der Schmalfelder Au, der Mühlenau und der Buerwischbek verlaufenden Sichtschutzwände verhindern den Eintrag von Schmutzwasser und Schadstoffen in die Fließgewässer. Die Absatz- und Rückhaltebecken RRB 9 und RRB 10 sind ausreichend dimensioniert. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zur weiteren Begründung auf die Begründung zu Ziffer 5.0.9, Nr. 1, verwiesen.

- Trinkwasserversorgung im Bereich Bark und Todesfelde; Grundwasserflurabstand von weniger als einem Meter im Abschnitt ab Todesfelde in Richtung Westen bis Hasenmoor und daraus resultierende Folgen

Es wird eingewandt, dass aus der Führung der Trasse der A 20 in etwa 400 m Entfernung zum Brunnenfeld der Gemeinde Bark eine unmittelbare Verschlechterung der Grundwasserbildung für den genutzten Grundwasserleiter und dessen Qualität folge. Auch im Bereich der Gemeinde Todesfelde komme es zu einer Verschlechterung des genutzten Grundwasserhorizonts, da die Trasse in einer Entfernung von nur 500 m bis 600 m verlaufe. Weiterhin wird vorgetragen, dass im gesamten Streckenabschnitt ab Todesfelde in Richtung Westen bis Hasenmoor die Trasse durch ein Gebiet mit geringem Grundwasserflurabstand führe. Das anfallende Niederschlagswasser werde daher unmittelbar dem oberen Grundwasserleiter zugeführt; filternde Schichten zur Reinhaltung des Wassers seien nicht vorhanden. Die Gutachter gingen irrig vom Gegenteil aus.

Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendungen zurück. Erhebliche Auswirkungen für die Trinkwasserversorgungsanlagen in Bark und Todesfelde sind nicht zu erwarten. Zudem wird durch die Ableitung des Oberflächenwassers in einem geschlossenen Entwässerungssystem die Belastung des Grundwassers minimiert. Die Absatzbecken werden nach den höheren Anforderungen der RiStWag dimensioniert. Zur weiteren Begründung wird verwiesen auf die Begründung zu Ziffer 5.0.9, Nr. 1 und 2, dieses Beschlusses.

- 18 Fließgewässer von besonderer Bedeutung gekreuzt, andere unberücksichtigt

Es wird darauf hingewiesen, dass im gesamten Planfeststellungsabschnitt 18 Fließgewässer von besonderer Bedeutung gekreuzt würden. Zahlreiche weitere Fließgewässer mit Einzugsgebieten bis zu 700 ha blieben unberücksichtigt, wie z.B. die Buerwischbek.

Das Straßenbauvorhaben kreuzt in Teil A gemäß Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen 29 Gewässer. Hierbei handelt es sich weit überwiegend um klassifizierte Gräben sowie als Fließgewässer mit besonderer Bedeutung die Schmalfelder Au, die Mühlenau, der Lindrehmbach, die Barnbek sowie die Buerwischbek. In Teil B des 4. Abschnitts werden zwei Fließgewässer gekreuzt (Schmalfelder Au, Ohlau). Die Auswirkungen des Vorhabens auf diese Gewässer wurden im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 12 zu den Planfeststellungsunterlagen, Teil A) untersucht und bewertet. Soweit erforderlich, hat der Vorhabenträger Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen durchzuführen. Auch in den Untersuchungen zur Wasserwirtschaft (Anlage 13, Ergebnisse der wasserrechtlichen Untersuchung) und im wasserrechtlichen Fachbeitrag (Materialband Teil A) werden die Auswirkungen des Vorhabens auf die betroffenen Gewässer berücksichtigt. Die Planfeststellung vermag keine Defizite bei der Behandlung der Oberflächengewässer erkennen.

- Keine ausreichende Würdigung der künftig entstehenden Seenlandschaft in Bark/ Wittenborn in der UVS

Hinsichtlich der Einwendungen, dass die UVS für den Neubau der A 20 die künftig entstehende Seenlandschaft in den Gemeinden Bark und Wittenborn nicht ausreichend würdigt, wird auf die Ausführungen in Ziffer 10 im Kapitel zu 5.0.18 dieses Beschlusses zum Kiesabbaugebiet Bark verwiesen.

- Veränderte Grundwasserstände führen zu Beeinträchtigungen der privaten Trinkwasserbrunnen, drohende Vernässung von Gebäuden und Grundstücken, Setzungen und Risse in Gebäuden, schwerwiegender Eingriff in Hauptgrundwasserleiter mit Qualitätsveränderungen in der Wasserversorgung

Es wird gerügt, dass durch veränderte Grundwasserstände private Brunnen beeinträchtigt würden. Grundstücke und Gebäude drohten zu vernässen, weiterhin seien Setzungen und Risse in Gebäuden zu erwarten. Das geplante Vorhaben bedinge zudem einen schwerwiegenden Eingriff in Hauptgrundwasserleiter, so dass sich Qualitätsveränderungen in der Wasserversorgung bemerkbar machen könnten.

Das Vorhaben hat keine nachteiligen Auswirkungen auf die Grundwasserverhältnisse. Dauerhafte oder großräumige Grundwasserabsenkungen sind nicht vorgesehen, kurzzeitige Grundwasserabsen-

kungen werden zum Bau der Absetzbecken erforderlich. Zu Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.9, Nr. 1, dieses Beschlusses verwiesen.

- Maßnahmen des Grundwasserschutzes während der Bauzeit

Durch Schadstoffeinleitungen in der Bauphase und Aushubmaterial komme es zu Störungen des Wasserhaushalts. Oberflächennahe Grundwasservorkommen seien von ökologischer Bedeutung, Eintrag von schadstoffbelastetem Oberflächenwasser während der Bauzeit könnte zu negativen Auswirkungen führen. Es müsse daher vorab in jedem Einzelfall untersucht werden, ob die Maßnahme dem Grundwasserschutz zuwiderläuft und welche Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers getroffen werden müssen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die planfestgestellten Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers und der Gewässer bieten nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde einen ausreichenden Schutz. Ergänzend sind unter Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses Auflagen zum bauzeitlichen Grundwasser- und Gewässerschutz festgesetzt. Hierauf sowie auf die weitergehenden Ausführungen in der Begründung zu Ziffer 5.0.9, Ziffer 1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Störungen des Wasserhaushalts durch Kiesentnahme

Eingewandt wird weiter, die Entnahme von Kies für den Bau der A 20 werde Störungen des Wasserhaushalts verursachen.

Der Einwand ist unbegründet. In dem anhängigen Planfeststellungsverfahren ist keine Seitenentnahme durch den Vorhabenträger geplant. Vorhabenbedingte Störungen des Wasserhaushalts durch Kiesabbau sind daher ausgeschlossen.

- Unvereinbarkeit des Vorhabens mit den Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie

Gerügt wird, das Vorhaben führe zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzguts Wasser, da es mit den Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie nicht vereinbar und daher unzulässig sei.

Der 4. Bauabschnitt der A 20 verstößt nach den vorgelegten fachlichen Untersuchungen nicht gegen die Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie sowie die §§ 27 ff., 47 ff. WHG. Es wird verwiesen auf die ausführliche Begründung zu Ziffer 5.0.9 dieses Beschlusses.

- Berücksichtigung von Unfallszenarien im Hinblick auf die betroffenen Wasserkörper aufgrund der Anforderungen der UVP-Änderungsrichtlinie 2014/52/EU

Es wird vorgetragen, dass im Hinblick auf die betroffenen Wasserkörper Unfallszenarien zu berücksichtigen seien. Dies ergebe sich aus der Anwendbarkeit der UVP-Änderungsrichtlinie 2014/54 auf Vorhaben des Transeuropäischen Netzes Verkehr.

Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Auffassung nicht. Die Richtlinie 2014/52/EU nennt Unfallrisiken in Erwägung Nr. 7 zwar als Bestandteil der Bewertung und Entscheidungsfindung. Die Richtlinie ist auf die Prüfung der Umweltverträglichkeit des 4. Bauabschnitts der A 20 jedoch nicht anzuwenden, da sie noch nicht in deutsches Recht umgesetzt wurde und die am 16.05.2017 endende Umsetzungsfrist auch noch nicht abgelaufen ist. Die nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU werden auch nach Ablauf der Umsetzungsfrist nicht auf das vorliegende Vorhaben anwendbar sein, da gemäß Art. 3 Abs. 2 der Richtlinie 2014/52/EU vor dem 16.05.2017 eingeleitete Verfahren für die Zulassung von UVP-pflichtigen Vorhaben nach den bisher geltenden Anforderungen zu Ende zu führen sind. Das Erfordernis, Unfallszenarien zu berücksichtigen, folgt auch nicht aus der Vorgängerrichtlinie 2011/92/EU, auf die in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 über Transeuropäische Netze Verkehr Bezug genommen wird. Die Richtlinie 2011/92/EU kodifiziert die Richtlinie 85/337/EWG ohne inhaltliche Änderungen. Aus den Vorschriften und Erwägungen der Richtlinie 85/337/EWG ergibt sich nicht, dass die Auswirkungen von Unfallrisiken auf Wasserkörper i.S.d. Art. 2 Nr. 10 und 12 der Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinie 2000/60/EG) zu ermitteln, beschreiben und bewerten sind. Dies folgt schon daraus, dass die Wasserrahmenrichtlinie 2000/60/EG deutlich später als die UVP-Richtlinie aus dem Jahr 1985 beschlossen und in Kraft getreten ist. Zur weiteren Begründung wird auf die unten stehende Ziffer 2.5 verwiesen. Zu berücksichtigen ist zudem, dass die Entwässerungsplanung in Streckenabschnitten mit hohen Grundwasserständen nach den RiStWag erfolgt, so dass zum einen eine ausreichende Dimensionierung der Entwässerungsanlagen sichergestellt ist und zum anderen den Rückhaltebecken Absetzbecken zur Reinigung des Oberflächenwassers vorgeschaltet sind. Ein Eindringen von Schadstoffen in das Grundwasser wird dadurch weitestgehend minimiert.

2.5 Schutzgüter Klima und Luft

- Auswirkungen auf das Kleinklima und lokale Klima durch das Vorhaben

Der BUND wendet ein, dass das Vorhaben Auswirkungen auf das lokale Klima und das Kleinklima haben werde. Relevant seien insbesondere die Dammlage in der Niederung sowie Kiesentnahmeseen. Erforderliche Eingriffsminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen müssten planfestgestellt werden.

Seitenentnahmen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, so dass vorhabenbedingt keine Kiesseen, die Auswirkungen auf das lokale Klima oder das Kleinklima haben könnten, entstehen werden. Relevante Auswirkungen auf das Regionalklima sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten. Ausgeprägte Kaltluftabfluss- bzw. -leitbahnen sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden. Die größeren Fließgewässer, wie etwa die Schmalfelder Au, weisen nur ein geringes Gefälle auf, auch topographisch markante Talräume sind nicht vorhanden, Reliefunterschiede sind gering. Da aufgrund der ländlichen Struktur des Untersuchungsraums weiterhin keine kleinklimatisch belasteten Siedlungsbereiche („Stadtklima“) vorhanden sind, finden sich im Untersuchungsraum dem-

entsprechend keine bedeutenden bioklimatischen Belastungs-Entlastungs-Systeme und keine nennenswerten Kaltluftströme. Erhebliche Beeinträchtigungen regionaler Luftaustauschprozesse/Kaltluftströme durch die Querung der Schmalfelder Au und die Dammbauwerke sind nicht möglich. Hingegen kann es im Trassenbereich durch Versiegelung und Verdichtung und Schadstoffeintrag zu Veränderungen des Kleinklimas und Luftverunreinigungen kommen. Diese sind auf den unmittelbaren Trassenbereich beschränkt. Aufgrund der regelmäßigen Überprägung des Klein- bzw. Lokalklimas durch das Großklima sind erhebliche Beeinträchtigungen des Klein- bzw. Lokalklimas nicht zu erwarten. Die Luftschadstoffuntersuchung führte zu dem Ergebnis, dass es an den jeweils zur Trasse nächstgelegenen Wohnhäusern zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte der 39. BImSchV (Jahresmittel- und Kurzzeitwerte) für die relevanten Luftschadstoffe und Feinstaubfraktionen kommen wird (s. dazu auch die Begründung zu 5.0.7. Zur Vermeidung und Minimierung der Immissionsbelastung und Minimierung der Veränderungen des Lokalklimas sind die Entwicklung von Staudenfluren und Gehölzpflanzungen auf den Dammbauwerken, Einschnittsböschungen und dem Mittelstreifen vorgesehen. Die Anlage von Versickerungs- und Regenrückhaltebecken im Trassenverlauf führt zu einer Erhöhung der Verdunstungsrate. Auch die Entsiegelung und der Rückbau von Straßen- und Wegeflächen trägt dazu bei, die Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima zu minimieren (s. auch Anlage 12 zu den Planfeststellungsunterlagen, Teil A und Teil B). Weitere Maßnahmen müssen nicht getroffen werden.

- Keine Berücksichtigung der Daten der Klimastation Hartenholm

Eingewendet wird ferner, die Bestandserfassung zu Klima und Luft seien unzureichend, da der Vorhabenträger davon ausgehe, dass Lokalklimadaten fehlten und auf Interpretationen von Regional Klimadaten zurückgreife, obwohl sich in der Gemeinde Hartenholm eine Wetterstation befinde. Die Daten der Station seien zu berücksichtigen.

Der Einwand ist nicht berechtigt. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan, Kapitel 4.3.7.1, ist explizit ausgeführt, dass zur Bestandserfassung der Klimaverhältnisse die Daten der Klimastation Hartenholm ausgewertet worden sind.

- Klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion der Auebereiche betroffen

Einwenderseits wird vorgetragen, dass die Auebereiche eine besondere klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion hätten. Da Feuchtgebiete große Mengen Kohlenstoff speichern könnten, komme dem Erhalt der Feuchtgebiete eine große Bedeutung zu.

Nach fachgutachterlicher Bewertung, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, sind die im Untersuchungsraum liegenden Fließgewässer einschließlich ihrer Auen keine ausgeprägten Kaltluftabfluss- und -leitbahnen, da die Fließgewässer nur ein geringes Gefälle haben und der Untersuchungsraum nur geringe Reliefunterschiede aufweist. Regionale Luftaustauschprozesse sind daher nicht wesentlich betroffen. Im Querungsbereich der Schmalfelder Au befinden sich intensiv genutz-

te landwirtschaftliche Flächen. Feuchtgebiete finden sich in diesem Bereich nicht. Beeinträchtigungen der klimatischen Funktion von Feuchtgebieten durch die Querung des Gewässers sind daher nicht denkbar. Der Querungsbereich wird durch die planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen aufgewertet.

- Luftqualität im Bereich Wittenborn, Bark und Todesfelde sowie weiter westlich gelegener Orte verschlechtert sich, Kurort Bad Bramstedt wird in seiner Entwicklung eingeschränkt

Ein Einwender trägt vor, dass sich im Bereich Wittenborn, Bark und Todesfelde die Luftqualität mit nachteiligen Folgen für die Gesundheit verschlechtere, da Schutzmaßnahmen fehlten. Weiter westlich gelegene Orte seien nur gering vorbelastet, so dass sich die Situation durch die A 20 deutlich verschlechtern würde. Die Kurstadt Bad Bramstedt würde durch den Bau der A 20 in ihrer Entwicklung erheblich eingeschränkt.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Gemäß der luftschadstofftechnischen Untersuchung kommt es durch den Bau der A 20 im gesamten Abschnitt 4 (Teil A und Teil B) an den zur Trasse nächst gelegenen Immissionsorten (Wohngebäude) nicht zu einer Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV (vgl. dazu die Begründung zu Ziffer 5.0.7). Schutzmaßnahmen sind daher nicht erforderlich. Bad Bramstedt, einschließlich der sich dort befindenden Kureinrichtungen, liegt außerhalb des Untersuchungsraumes. Eine vorhabenbedingte Verschlechterung der Luftqualität und daraus folgend nachteilige Auswirkungen auf die Entwicklung des Kurorts können daher ausgeschlossen werden.

- Klimaschädigende Wirkung von CO₂ und NO_x durch Bau und Neuverkehre nicht geprüft

Die Umweltverträglichkeitsprüfung untersuche nicht die Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima, obwohl durch den Bau der A 20 und Neuverkehre klimaschädliche Gase, vor allem CO₂ und NO_x, erzeugt würden. Die vom Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 28.04.2016 (Az. 9 A 9.15) vertretene Rechtsauffassung, im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung seien derzeit die Auswirkungen auf den Klimawandel nicht zu prüfen, wird unter Verweis auf die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) abgelehnt. Die Entscheidung vom 28.04.2016 sei auch deswegen zweifelhaft, weil das österreichische Bundesverwaltungsgericht am 02.02.2017 den Antrag zur Errichtung einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen Wien-Schwechat aus Gründen des Klimaschutzes abgewiesen habe. Diese Entscheidung sei auf das Vorhaben der A 20 übertragbar. Es wird die Vorlage einer gutachterlichen Untersuchung („Klimaschutzrechtlicher Fachbeitrag“) gefordert. Gefordert wird weiterhin die Beiziehung der Berechnung der Klimawirksamkeit der A 20, die der SUP zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 zugrunde gelegen habe und nach der die A 20 das umweltschädlichste Projekt des BVWP sei, insbesondere wegen der Klimawirksamkeit.

Der Einwand wird zurückgewiesen. In Übereinstimmung mit dem Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 28.04.2016 (Az. 9 A 9/15, juris Rn. 180) sind die Auswirkungen des Neubaus der A 20 auf den Klimawandel bzw. das globale Klima nicht Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung. § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 UVPG dient der Umsetzung von Art. 3 2. Spiegelstrich der Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. L 175 S. 40). Dieser Richtlinie sind keine Erwägungen vorangestellt, die mit den Erwägungsgründen Nr. 7 und Nr. 13 der Nachfolgerichtlinie 2014/52/EU (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, ABl. L 124 S. 1) – die die Bedeutung des Klimawandels bei der Bewertung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens und Entscheidungsfindung hervorheben – vergleichbar oder identisch sind. Daraus lässt sich der Schluss ziehen, dass Art. 3 2. Spiegelstrich der Richtlinie 85/337/EWG die Auswirkungen eines Projekts auf das globale Klima nicht zum Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung machen wollte (Beschluss des BVerwG vom 22.06.2015, 4 B 59/14, juris Rn. 42; vorhergehend: Urteil des VGH München vom 19.02.2014, 8 A 11/40040 u.a., juris Rn. 880). Für diese Schlussfolgerung spricht nicht nur ein Vergleich der den beiden Richtlinien vorangestellten Erwägungen, sondern auch der unterschiedliche Stand von Wissenschaft und Forschung im jeweiligen Erlasszeitpunkt. Bei Erlass der Richtlinie 85/337/EWG vor über 30 Jahren waren der Klimawandel und seine Folgen noch nicht oder nur kaum Gegenstand der wissenschaftlichen und öffentlichen Diskussion. Hinzu kommt, dass zum damaligen Stand der Wissenschaft und Forschung die Auswirkungen eines Vorhabens auf das nationale, kontinentale oder globale (Makro)Klima nicht ermittelbar waren. Noch heute sind die Auswirkungen eines Vorhabens auf dieser räumlichen Ebene quantitativ kaum abschätzbar und darstellbar. Gesicherte technische und wissenschaftliche Erkenntnisse über die Wirkungszusammenhänge zwischen dem Immissionsbeitrag eines Vorhabens und Veränderungen des Makroklimas liegen nicht vor (s. BR-Drs. 655/12, S. 9; vgl. auch Urteil des OVG Münster vom 16.06.2016, 8 D 99/13.AK, juris Rn. 409 und Urteil des VGH Mannheim vom 20.07.2011, 10 S 2102/09, juris Rn. 57). Die Planfeststellungsbehörde sieht in der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts keinen Verstoß gegen die *acte-claire-doctrin*. Zwar wird in der TEN-Verkehr-Verordnung Nr. 1315/2013 im Zusammenhang mit der für ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse zu erstellenden sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse auf die die Richtlinie 85/337/EWG ablösende Richtlinie 2011/92/EU hingewiesen. Auch wird in der Verordnung Nr. 1315/2013 auf die Auswirkungen eines Vorhabens von gemeinsamem Interesse auf den Klimawandel und die Folgen des Klimawandels Bezug genommen. Hierbei wird jedoch verkannt, dass die Richtlinie 2011/92/EU die Richtlinie 85/337/EWG lediglich kodifiziert. Die Europäische Kommission führt in der Begründung ihres Richtlinienvorschlags aus, dass der Vorschlag den materiellen Inhalt der kodifizierten Rechtsakte vollständig beibehält und sich darauf beschränkt, sie in einem Rechtsakt zu vereinen, wobei nur insoweit formale Änderungen vorgenommen werden, als diese aufgrund der Kodifizierung selbst erforderlich sind (KOM(2011) 189 endg. vom 12.04.2011; s. auch Interinstitutionelle Vereinbarung vom 20.12.1994 über ein be-

schleunigtes Arbeitsverfahren für die amtliche Kodifizierung von Rechtstexten, ABl. 1995 C 293 S. 2). Die Richtlinie 2011/92/EU erstreckt die Umweltverträglichkeitsprüfung mithin nicht auf die Prüfung von Auswirkungen eines Vorhabens auf den Klimawandel oder das globale Klima.

Aus der Entscheidung des österreichischen Bundesverwaltungsgerichts zum Flughafen Wien-Schwechat folgt nichts Gegenteiliges. Der globale Klimaschutz ist als solcher nicht Gegenstand des Abwägungsmaterials für das hier planfestzustellende Vorhaben. Klimaveränderungen können nicht dem Vorhaben A 20, 4. Bauabschnitt, zugerechnet werden. Der Klimaschutz stellt einen die Umwelt insgesamt betreffenden öffentlichen Belang dar, der nicht im Rahmen eines Einzelvorhabens bewältigt werden kann. Die Umsetzung klimapolitischer Erwägungen ist deshalb nicht Gegenstand des Prüf- bzw. Abwägungsprogramms in einem vorhabenbezogenen Zulassungsverfahren (s. VGH München vom 19.02.2014, 8 A 11/40040 u.a., juris Rn. 879). Restriktionen für Verkehrsvorhaben aus Gründen des globalen Klimaschutzes fallen in den Zuständigkeitsbereich des Gesetzgebers. Anders als das österreichische Recht, das im Klimaschutzgesetz (KSG) sektorale Höchstmengen für Treibhausgasemissionen festlegt, sieht das deutsche Recht derartige Mengenbegrenzungen auch nicht vor. Der deutsche Gesetzgeber hat sich mit Erlass des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz (TEHG) für eine ausschließlich bewirtschaftungsrechtliche Konzeption im Umgang mit der Treibhausgasemissions-Problematik entschieden. Öffentliche Verkehrswege fallen, anders als z.B. der Luftverkehr, zudem nicht in den Anwendungsbereich des TEHG.

Da die Auswirkungen des Baus der A 20 auf das globale Klima in der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht zu prüfen und in der planerischen Abwägung nicht zu berücksichtigen sind, bedarf es der Vorlage eines „Klimaschutzrechtlichen Fachbeitrags“ oder anderer Fachgutachten nicht. Ebenso ist der Antrag auf Beiziehung der Berechnung der Klimawirksamkeit der A 20 abzulehnen. Trotz der Ergebnisse der Berechnung der Klimawirksamkeit hat der Gesetzgeber den hier gegenständlichen Planungsabschnitts als laufendes und fest disponiertes Vorhaben in den Bundesverkehrswegeplan 2030 und den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen als Anlage 1 zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG aufgenommen.

- Klimawirksamkeit von Bodenentnahmen und -abträgen

Eingewandt wird, dass auch die Klimawirksamkeit von Bodenentnahmen und Bodenaustausch im Bereich von Mooren zu berücksichtigen sei, da aufgrund der Zersetzung der organischen Anteile der Moorböden bis zu 100.000 t CO₂ freigesetzt würden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Wie vorstehend dargelegt, sind mögliche Klimaveränderungen infolge von Treibhausgasemissionen nicht Gegenstand der fachplanerischen Abwägung, da sie nicht einem konkreten Vorhaben zuzurechnen sind. Zudem sieht das deutsche Recht keine mengenmäßigen Beschränkungen von Treibhausgasemissionen, insbesondere auch nicht CO₂-Emissionen, vor.

2.6 Schutzgut Landschaft

- Zerschneidung eines unzerschnittenen Raumes mit Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und Verlärmung insbesondere bei Wittenborn, Bark und Todesfelde

Ein Einwand geht dahin, dass durch den 4. Bauabschnitt der A 20 eine bisher unzerschnittene freie Landschaft zerschnitten und das Landschaftsbild dadurch erheblich beeinträchtigt werde. Insbesondere bei Wittenborn, Bark und Todesfelde befänden sich Bereiche hoher und sehr hoher Bedeutung für das Landschaftsbild. Hinzu kämen erhebliche Lärmeinwirkungen. Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen seien ungenügend. Das Vermeidungsgebot werde nicht hinreichend gewürdigt, auch sei die gewählte Trasse nicht hinreichend begründet.

Die Einwendung ist unbegründet. Das Straßenbauwerk führt durch seine optische Wahrnehmbarkeit zu einer deutlichen Veränderung des Landschaftsbildes. Im Trassenbereich kommt es durch Versiegelung, Überformung oder Veränderung der Flächen zu Verlusten oder Überprägungen von Landschaftsbildelementen. Hinzutritt eine Verlärmung der Landschaft, die auch über die Sichtbarkeitsgrenze hinaus wahrnehmbar sein kann (vgl. Kapitel 6.7 des Landschaftspflegerischen Begleitplans, Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A; Kapitel 5.5.7 des Landschaftspflegerischen Begleitplans, Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Teil B). Der Bereich um Bark und Todesfelde (Agrarlandschaft und Kiesabbaugebiet) hat eine hohe Landschaftsbildqualität. Jedoch ist die visuelle Verletzlichkeit der Agrarlandschaft aufgrund ihrer Struktur und des Vorhandenseins zahlreicher Knicks nur gering, so dass die Gesamtempfindlichkeit als „mittel“ zu bewerten ist. Da das Kiesabbaugebiet künftig in eine naturnah gestaltete Gewässerlandschaft zu renaturieren ist und eine hohe visuelle Verletzlichkeit besitzt (große Sichträume, niedrige Vegetationsstrukturen), weist dieser Bereich jedoch eine hohe Gesamtempfindlichkeit auf, die mit entsprechendem Gewicht bei der Eingriffskompensation berücksichtigt wurde. Zur Vermeidung und Minimierung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind insbesondere Ansaaten zur Eingrünung des Trassenkörpers, Gestaltungs- und Gehölzpflanzungen vorgesehen. Unvermeidbare Beeinträchtigungen werden kompensiert. Vorgesehen ist etwa die Aufwertung des Landschaftsbildes durch Ergänzung und Neuanlage von landschaftstypischen Strukturen oder die Neuanlage von Waldflächen. Zur Ermittlung des Kompensationserfordernisses wird der Orientierungsrahmen Kompensationsermittlung Straßenbau herangezogen. Es ergibt sich für Teil A ein quantitativer Kompensationsbedarf von 271,68 ha und für Teil B von 40,754 ha. Dieser ist geringer als der Umfang der Kompensationsflächen für ökologische Funktionen (Teil A: 332,84 ha, Teil B: 57,252 ha), so dass gemäß Orientierungsrahmen Kompensationsermittlung Straßenbau keine zusätzlichen Kompensationsflächen für das Landschaftsbild bereitgestellt werden müssen. Hinzu kommen Gestaltungsmaßnahmen im Umfang von 76,55 ha. Die vorhabenbedingte Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird vollständig ausgeglichen. Zu den das Landschaftsbild beeinträchtigenden Lärmemissionen wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.17, Nr.2.1, verwiesen. Hinsichtlich des Einwands zum naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebot und zur Variantenwahl wird auf die Begründung Ziffer 2.3.1 und die Begründung zu Ziffer 5.0.4, Nr. 3 dieses Beschlusses verwiesen.

2.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

- Beeinträchtigung von Kirchweg und Einzelementen (Grabhügel, archäologische Denkmale)

Es wird eingewandt, dass der historische Kirchweg nach Bad Segeberg durch den Bau der A 20 unwiederbringlich verloren gehen würde. Ein hohes Konfliktpotenzial in Bezug auf bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen bestehe im Bereich der Orte Struvenhütten, Hartenholm, Todesfelde, Bark, Wittenborn und Fahrenkrug. Dort befänden sich zahlreiche Einzelemente und archäologische Denkmäler, insbesondere Grabhügel.

Im Bereich um Bark und Todesfelde befinden sich nach Angaben des Landesamts für Vor- und Frühgeschichte Schleswig-Holstein zahlreiche archäologische Fundstellen. Hierbei handelt es sich überwiegend um Grabhügel. Diesen Kulturgütern wird eine besondere Bedeutung sowie eine hohe Empfindlichkeit zugewiesen. Durch den Bau der A 20 gehen im Bereich zwischen Bark und Todesfelde zwei Grabhügel verloren. Wegen der unmittelbaren Nachbarschaft eines Grabhügels zur Straßentrasse bei Bau-km 34+080 ist nicht auszuschließen, dass es hier zu einer Beeinträchtigung des Umgebungsbereichs (§ 12 DSchG SH) kommt. Möglicherweise werden zudem im Zuge der Bauarbeiten weitere archäologische Fundstätten aufgefunden, die bislang noch nicht bekannt waren. Der Verlust der archäologischen Fundstätten ist nicht kompensierbar. Der Umfang der Beeinträchtigung wird in einem gesonderten Bericht des Archäologischen Landesamts dokumentiert. Das Landesamt legt zudem erforderliche Sicherungsmaßnahmen fest. Sollte es während der Baumaßnahmen zu Fundfreilegungen kommen, sind die erforderlichen Notbergungsmaßnahmen und Untersuchungen durch das Archäologische Landesamt zu ermöglichen. Hierzu wird auf die entsprechende Auflage in Ziffer 2.1.2.1 dieses Beschlusses verwiesen. In der Zeit vom 06.06.2011 bis 26.11.2012 wurden archäologische Hauptuntersuchungen im Trassenbereich durchgeführt und abgeschlossen. Das Archäologische Landesamt hat zudem mit Schreiben vom 10.02.2015 gegenüber dem Vorhabenträger mitgeteilt, dass aus Sicht des Landesamtes keine Bedenken bezüglich der Umsetzung der geplanten Baumaßnahme bestehen, die hierfür benötigten Flächen sind denkmalrechtlich für den Bau freigegeben.

- Beeinträchtigung von Baudenkmalern wie der Schmalfelder Königsbrücke

Hinsichtlich des Schutzguts Kultur- und Sachgüter wird weiter eingewandt, dass Baudenkmalern wie etwa die Schmalfelder Königsbrücke beeinträchtigt würden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Nach Informationen der Unteren Denkmalschutzbehörde des Kreises Segenbergr sind innerhalb von Schmalfeld vier und innerhalb von Struvenhütten zwei Baudenkmalern ausgewiesen. Diese befinden sich außerhalb der Wirkzonen des Vorhabens, so dass Beeinträchtigungen ausgeschlossen sind.

- Verlust historischer Kulturlandschaften in der Knicklandschaft Todesfelde durch Trassendurchschneidung

In weiteren Einwendungen wird darauf hingewiesen, dass es zu Beeinträchtigungen im Bereich der historischen Knicklandschaft um Todesfelde durch Trassendurchschneidung kommen werde.

Zutreffend ist, dass es im Bereich der bedeutenden historischen Knicklandschaft um Todesfelde durch die Zerschneidung der Trasse zu Beeinträchtigungen kommen wird. Diese Beeinträchtigungen werden bei der Ermittlung des Eingriffsumfangs des Vorhabens allerdings berücksichtigt und entsprechend bewertet. Der Vorhabenträger ist zur Durchführung von Kompensationsmaßnahmen verpflichtet. Der Eingriff in das Landschaftsbild wird durch die Wiederherstellung und die landschaftsgerechte Neugestaltung auf den Kompensationsflächen multifunktional ausgeglichen. Es werden insgesamt wieder rund 11 km Knick sowie knapp 5 km Hecke und weitere Gehölzflächen neu angelegt (vgl. Anlage 12, Teil A, Kapitel 8.1). Das vorhandene Knicknetz wird durch Neupflanzung landschaftstypischer Strukturen ergänzt und die Trasse dadurch in die historische Knicklandschaft eingebunden (vgl. Anlage 12, Teil A, Kapitel 8.6). Ergänzend wird für die Erforderlichkeit der Beeinträchtigung der historischen Knicklandschaft auf die Begründung zur Linienführung im Segeberger Forst auf der Ebene der Linienbestimmung in der Begründung zu Ziffer 5.0.4 („Linienführung und Variantenwahl“) verwiesen.

2.8 Wechselwirkungen

- Keine Berücksichtigung von möglichen Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern

Kritisiert wird, mögliche Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern würden wegen fehlender und wissenschaftlich fundierter Grundlagenermittlung völlig außer Acht gelassen. Die für eine UVP charakteristischen Alternativenprüfungen fehlten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Wechselwirkungen wurden im LPB betrachtet. Eine Gesamtbetrachtung des ökosystemaren Wirkungsgefüges ist in Kapitel 4.3.10 in Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A, enthalten. Darüber hinaus ist eine Vielzahl von projektrelevanten Wechselbeziehungen und Folgewirkungen innerhalb von Schutzgütern, zwischen separat betrachteten Schutzgütern bzw. Landschaftsstruktur- und Landschaftsfunktionen jeweils unter den jeweiligen Schutzgütern beschrieben. Eine habitatschutzrechtliche Alternativenprüfung ist nicht notwendig, da es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen in FFH- oder Vogelschutzgebieten kommt. Die nach § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG erforderliche Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und die Angabe der Auswahlgründe sind Bestandteil der UVS zur Linienfindung.

3. Kenntnislücken

- Lückenhafte und unzureichende Bewertung weiterer Auswirkungen des Vorhabens

Angemerkt wird, dass der Landschaftspflegerische Begleitplan (Teil A) selbst auf zahlreiche Schwierigkeiten und Kenntnislücken im Hinblick auf die Auswirkungen der Verwirklichung des Vorhabens hinweise. Unklar sei insbesondere der Grad der Beeinträchtigung benachbarter Wohngebiete durch den Baustellenbetrieb (Verlärmung, Schadstoffe, Staub). Eine mögliche Schadstoffvorbelastung des Bodens sei nicht untersucht worden und demnach nicht bekannt. Auswirkungen auf das Klima und die Luft basierten auf Schätzungen und seien daher nicht ausreichend.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan weist auf Kenntnislücken und Schwierigkeiten bei der Eingriffsermittlung und Bewertung hin. Zugleich wird dargelegt, dass zur Erfassung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter der UVP die Wirkzonen des Vorhabens dienen, die entsprechend den Vorgaben des Orientierungsrahmens Kompensationsermittlung Straßenbau ermittelt wurden. Bei der Festlegung der Wirkzonen wird von Maximalbelastungen ausgegangen, so dass vertiefte Untersuchungen und Berücksichtigung der Vorbelastung das Ausmaß des Eingriffs nicht vergrößern können und daher keinen weiteren Erkenntnisgewinn für die konkrete Aufgabenstellung der Umweltverträglichkeitsprüfung bringen. Trotz verbleibender Kenntnislücken sind die der fachgutachterlichen Bewertung im Landschaftspflegerischen Begleitplan zugrunde liegenden Informationen und deren Aussagegenauigkeit für eine den rechtlichen und fachlichen Anforderungen genügende Bestandsbewertung und Eingriffs- und Ausgleichsermittlung der relevanten Schutzgüter ausreichend. Hinsichtlich der Beeinträchtigung von Wohngebieten während der Bauphase wird auf die Auflagen in Ziffer 2.1.2 sowie die Begründung zu Ziffer 5.0.10 dieses Beschlusses verwiesen.

Für das Schutzgut Boden musste eine Untersuchung der Schadstoffvorbelastung nicht durchgeführt werden. Die Umweltverträglichkeitsprüfung dient gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen eines Vorhabens u.a. auf das Schutzgut Boden. Zu erwartende Beeinträchtigungen sind entsprechend auszugleichen. Von Schadstoffeintrag betroffene Böden sind bereits vorbelastet und daher mit geringerer Bedeutung und Empfindlichkeit in die Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen einzustellen. Die Schwere des Eingriffs in einen vorbelasteten Boden ist geringer als diejenige eines Eingriffs in den unbelasteten Boden. Indem bei der Ermittlung und Bewertung der Beeinträchtigung des Bodens durch Bau und Betrieb der A 20 Vorbelastungen nicht berücksichtigt werden, wird von einer Maximalbelastung ausgegangen, die entsprechend zu kompensieren ist. Eine zu geringe Gewichtung des Eingriffs ist daher nicht möglich.

Hinsichtlich der Bestandserfassung des Schutzguts Klima und Luft wird auf die vorstehende Begründung in Ziffer 2.5 verwiesen. Dort sowie im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Kapitel 4.3.7, Teil A, und Kapitel 4.1.3, Teil B der Planfeststellungsunterlagen) wird dargelegt, dass die durch das Vorhaben hervorgerufenen Konflikte nur geringe Bedeutung haben, da der betroffene Raum keine besonderen klimatischen Funktionen oder Verhältnisse aufweist. Die den fachgutachterlichen Untersuchungen zugrunde liegenden Erkenntnisse sind daher ausreichend, um die Auswirkungen des Baus der A 20 auf das Schutzgut Klima und Luft zuverlässig bewerten zu kön-

nen. Im Übrigen entspricht die Luftschadstoffuntersuchung dem aktuellen fachwissenschaftlichen Stand. Sie erfolgte unter Anwendung des „Merkblatts über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ (MLuS-02, geänderte Fassung 2005) bzw. nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne und mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“, welche das MLuS ersetzt haben.

Zu 5.0.18: (Kiesabbaugebiet Bark)

Östlich von Bark befinden sich Bodenabbauflächen, die per Beschluss vom 29.06.1993 vom Kreis Segeberg, untere Wasserbehörde, bezüglich zulässigem Abbau und Renaturierung planfestgestellt sind. Dieser Planfeststellungsbeschluss wurde durch drei Änderungsbescheide vom 21.08.1997 und 22.12.2003 im Hinblick auf das Grundwassermonitoring sowie vom 05.02.2007 geändert. Kleinere Bereiche im Osten sind bereits renaturiert, bei einem größeren Teilbereich im Südosten ist noch nicht mit dem Kiesabbau begonnen worden.

Folgende Baumaßnahmen der A 20 betreffen das Kiesabbaugebiet Bark:

- Dammschüttung im Kiessee in Bau-km 33+160 (BWV-Nr. 295, Teil A);
- Herstellung einer ca. 1.090 m langen Erschließungsstraße zum Kieswerk Bark zwischen dem Gewerbegebiet Wittenborn und dem Kieswerk in Bau-km 34+270 (BWV-Nr. 259, Teil A).

Die bisherige Zufahrt zum Kieswerk über einen Wirtschaftsweg in westlicher Richtung und die L 78 auf die nördlich gelegene B 206 wird durch die A 20 bei ca. Bau-km 34+283 überbaut und somit durchtrennt (BWV-Nr. 258, Teil A). Als neue Erschließungsstraße wird in östlicher Richtung der vorhandene Wirtschaftsweg Barker Weg auf dem Gebiet der Gemeinde Wittenborn bis zur Kreuzung mit der Industriestraße ausgebaut (vgl. BWV-Nr. 259, Teil A). Die Unterhaltungslast wird den Gemeinden Bark und Wittenborn auferlegt.

Zu den vorstehend genannten Maßnahmen sind von verschiedenen Seiten Einwendungen erhoben worden, die nachfolgend thematisch zusammengefasst gewürdigt werden.

Vorab ist auf die Rüge, dass sich der genaue Umfang des Ausbaus des Barker Wegs aus den der Planfeststellung beigefügten Lageplänen und Übersichten nicht ergebe, zu erwidern, dass der Ausbau sowohl auf den Lageplänen 19.1 und 19.2 zeichnerisch dargestellt als auch unter der Bauwerksverzeichnis-Nr. 259, Teil A (Anlage 10.2), textlich beschrieben ist.

1. Änderung eines Planfeststellungsbeschlusses nach § 31 WHK a.F. durch einen Planfeststellungsbeschluss nach § 17 FStrG

In den Einwendungen wurde vorgetragen, dass der wasserrechtliche Planfeststellungsbeschluss vom 29.06.1993 für den Kiesabbau geändert werden müsse, weil die vorgesehene Erschließungslösung über den Barker Weg den Festsetzungen dieses Planfeststellungsbeschlusses entgegenstünde. Die straßenrechtliche Planfeststellungsbehörde sei zu einer solchen Planänderung nicht befugt. Selbst unter Annahme eines Falles nach § 78 VwVfG sei zunächst ein ordentliches Planänderungsverfahren zum wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss von 1993 durchzuführen. Dies sei nicht erwogen worden. Eine Stellungnahme der wasserrechtlichen Planfeststellungsbehörde dazu fehle.

Auch aufgrund der Veränderungen, die die Baumaßnahmen im Rahmen der Realisierung der A 20 für den Kiesabbau und die anschließende Renaturierung des Abbaugbietes bewirken, wird eine vierte Änderung des wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses in einem gemeinsamen förmlichen Planfeststellungsverfahren (vgl. §§ 143 Abs. 2, 145 LVwG) gefordert. Die Einwender beantragen, das Planfeststellungsverfahren zur vierten Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 29.06.1993 in das Planfeststellungsverfahren zum Bauabschnitt 4 der BAB A 20 zu integrieren.

Zusätzlich wird die Zuständigkeit der straßenrechtlichen Planfeststellungsbehörde für die Feststellung des Ausbaus des Barker Wegs grundsätzlich angezweifelt. Es handele sich nicht um eine notwendige Folgemaßnahme, weil die Verkehrsführung vom Kieswerk zum Schnellstraßennetz ein eigenes planerisches Konzept verlange und auch andere Lösungen in Betracht kämen, die einen Umbau des Wirtschaftsweges Barker Weg nicht erforderten.

Zur Erwiderung auf die vorstehend genannten Einwendungen wird zunächst dargestellt, in welchem Umfang sich die hier planfestgestellten Maßnahmen für die A 20 auf den wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss für das Kiesabbaugebiet auswirken. Anschließend wird die vom Vorhabenträger gewählte rechtmäßige Vorgehensweise im Hinblick auf eine Änderung des wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses erläutert.

Auswirkungen der Maßnahmen für die A 20 auf den wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss für die Unterwasserauskiesung

Der wasserrechtliche Planfeststellungsbeschluss vom 29.06.1993 nennt als Vorhaben den „Ausbau eines Gewässers durch Freilegen von Grundwasser im Rahmen einer Unterwasserauskiesung in der Gemeinde Bark“. Nach der Nebenbestimmung III.1. des Beschlusses ist der Ausbau nach den geprüften und für den festgestellten Plan verbindlich erklärten Unterlagen vorzunehmen. Zu diesen Unterlagen gehören unter anderem ein Abbauplan und ein Renaturierungsplan. Als voraussichtliches Ende der Gesamtabbaumaßnahmen ist 2023 mit einer Toleranzgrenze von plus fünf Jahren vorgesehen. Die Renaturierungsmaßnahmen werden sich zeitversetzt anschließen. Das Kiesabbauunternehmen hat dem Vorhabenträger im Januar 2016 die Auskunft erteilt, dass der Kiesabbau im

Bereich der für die A 20 vorgesehenen Dammschüttung im Kiessee in Bau-km 33+160 vollständig abgeschlossen und mit den Renaturierungsmaßnahmen noch nicht begonnen worden sei. Aufgrund der für die A 20 vorgesehenen Dammschüttung im Kiessee in Bau-km 33+160 besteht somit kein Konflikt mit der nach dem Abbauplan bereits abgeschlossenen Unterwasseraus Kiesung. Es liegt aber ein Konflikt mit der vorgesehenen Renaturierung im Bereich dieses Autobahndamms vor.

Darüber hinaus wird durch die A 20 die Zufahrt zum Kiesabbaugebiet über die L 78 auf die B 206 zerschnitten. Der hiesige Planfeststellungsbeschluss sieht die Herstellung einer ca. 1.090 m langen Erschließungsstraße zum Kieswerk Bark bei Bau-km 34+270 durch den Ausbau des Wirtschaftsweges Barker Weg in östlicher Richtung beginnend ab der Zufahrt zum Kieswerk und endend an der Kreuzung mit der Industriestraße im Gewerbegebiet Wittenborn vor. Die Ausbaumaßnahme liegt bis ca. Bau-km 0+440 auf dem Gebiet der Gemeinde Bark, die restlichen 640 m der Maßnahme von Bau-km 0+440 bis 1+090,524 liegen auf Wittenborner Gemeindegelände. Diese Maßnahme wirkt sich auf folgende Nebenbestimmungen des wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses aus:

Nebenbestimmung III. 41.

„Durch entsprechende Verkehrslenkungsmaßnahmen (Beschilderung) ist zu gewährleisten, dass die Zu- und Abfahrt des Lkw-Verkehrs nur aus bzw. in Richtung B 206 über die L 78 erfolgen kann. Hiervon ausgenommen ist der landwirtschaftliche Verkehr. Die erforderliche Genehmigung der Straßenverkehrsbehörde ist vorher einzuholen.“

Nebenbestimmung III. 44.

„Sondernutzungen der Gemeindestraßen bedürfen der Genehmigung durch den Straßenbaulastträger (Gemeinde). Die Abfuhr der geförderten Rohstoffe ist erst zulässig, wenn die erforderlichen Genehmigungen erteilt sind.“

Nebenbestimmung III. 47.

„Der Genehmigungsinhaber hat dafür Sorge zu tragen, dass durch den durch seine Betriebsstätte verursachten Schwerlastverkehr keine Gemeindestraßen der Gemeinde Wittenborn benutzt werden.“

Rechtliche Bewertung der Maßnahmen

Gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 VwVfG bzw. § 142 Abs. 1 S. 1 LVwG wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vor-

habens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt, vgl. § 75 Abs. 1 S. 2 VwVfG bzw. § 142 Abs. 1 S. 2 LVwG.

Dammschüttung

Die Dammschüttung für die A 20 im Bereich des Kiesabbaugebiets stellt aus Sicht der straßenrechtlichen Planfeststellung als Teil des Straßenkörpers gemäß § 1 Abs. 4 FStrG das Vorhaben im Sinne des § 75 VwVfG dar. Gleichzeitig handelt es sich bei dem Damm um einen planfeststellungsbedürftigen Gewässerausbau im Sinne des § 67 Abs. 2 S. 1 WHG. Ist ein und dasselbe Vorhaben nach mehreren Fachplanungsgesetzen planfeststellungsbedürftig, so ist ein einheitliches Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Hauptzweck des Damms ist die Straßenbaumaßnahme. Die wasserrechtliche Planfeststellung für den Damm als Gewässerausbau wird daher von der Konzentrationswirkung der straßenrechtlichen Planfeststellung erfasst. Ergänzend wird auf die Ziffer 2.2.4 dieses Beschlusses („Herstellung des Dammbauwerkes im Kiesabbaugebiet in der Gemeinde Bark“) und die dazugehörige Begründung verwiesen.

Es besteht hingegen keine Pflicht, aufgrund der Dammschüttung den wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss vom 29.06.1993 zu ändern, soweit es den Kiesabbau betrifft. Denn es handelt sich bei der Dammschüttung um ein anderes Vorhaben, das mit dem Vorhaben „Unterwasserauskiesung“ in keinem Zusammenhang steht und auch keine Folgemaßnahme des Kiesabbaus darstellt. Die planfestgestellten Kiesabbau-modalitäten ändern sich nicht. Zudem ist der Kiesabbau in dem Bereich der Dammschüttung nach Auskunft des Kiesabbauunternehmens abgeschlossen. Ein Konflikt mit der Dammschüttung besteht somit nicht.

Die diesbezüglichen Einwendungen und der Antrag, ein Planfeststellungsverfahren für die vierte Änderung des wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses vom 29.06.1993 zu integrieren, werden zurückgewiesen.

Renaturierungsmaßnahmen

Entsprechendes gilt für die Renaturierungsmaßnahmen, die im wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss für den Kiesabbau vorgesehen sind. Die Planfeststellung für die A 20 enthält keine zusätzlichen Renaturierungsmaßnahmen für den Kiesabbau. Die mit dem Bau der A 20 verbundenen Einschränkungen der Realisierung der in der wasserrechtlichen Planfeststellung festgelegten Renaturierungsverpflichtungen werden im Rahmen der vorliegenden Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Teil A) berücksichtigt. Die in der Anlage 12 durchgeführten Bilanzierungen nehmen den Zustand nach Abschluss der Kiesabbauarbeiten mit entsprechender Renaturierung als fiktiven Bestand an und ermitteln den Kompensationsbedarf auf dieser Grundlage (siehe Anlage 12.0, Kapitel 9.1.1.3 Sonderfall Abbauf Flächen östlich Bark, Seite 269). Damit sind die Eingriffe in den (fiktiv)

renaturierten Abbaubereich berücksichtigt und kompensiert. Das Vorgehen wurde im Vorwege mit der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Segeberg (im Folgenden UNB) abgestimmt.

Der hiesige Planfeststellungsbeschluss sieht somit landschaftspflegerische Maßnahmen für den Eingriff durch die A 20 in die Landschaft, aber keine Renaturierungsmaßnahmen für den Eingriff durch die Unterwasseraus Kiesung vor. Eine Änderung des wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses ist insoweit nicht erforderlich. Der Vorhabenträger des Kiesabbaus bleibt weiterhin zu den wasserrechtlich planfestgestellten Renaturierungsmaßnahmen verpflichtet. Die Fragen nach der Anwendbarkeit des § 78 VwVfG sowie nach der Behördenkompetenz zur Änderung des wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses stellen sich diesbezüglich nicht. Um zu vermeiden, dass durch den Kiesabbau erforderliche wasserrechtlich planfestgestellte Renaturierungsmaßnahmen durchgeführt und alsbald infolge des Autobahnbaus wieder zerstört werden, wird die Verpflichtung zur Durchführung solcher im Bereich der Autobahntrasse liegenden Renaturierungsmaßnahmen ab dem Zeitpunkt des Erlasses des hiesigen Planfeststellungsbeschlusses für einen Übergangszeitraum von 15 Jahren, in dem die A 20 noch nicht realisiert wird, ausgesetzt und mit Beginn der Baumaßnahmen für die A 20 endgültig aufgehoben. Diese Regelung erfolgt mittels einer Nebenbestimmung in Kapitel 2.1.2.9 dieses Beschlusses.

Die diesbezüglichen Einwendungen werden zurückgewiesen.

Erschließungsstraße Barker Weg

Bei dem Ausbau des Wirtschaftsweges Barker Weg zur neuen Erschließungsstraße für das Kiesabbaugebiet handelt es sich um eine notwendige Folgemaßnahme des Autobahnbaus im Sinne des § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG.

Folgemaßnahmen sind zu treffen, um die Probleme zu lösen, die durch das Vorhaben für die Funktionsfähigkeit anderer Anlagen entstehen (BVerwG v. 19.2.2015 – 7 C 11.12, Rn. 30; BVerwG, Urt. v. 6.10.2010 – 9 A 12/09, NVwZ 2011, 626, 628, Rn. 21). Erfasst werden sämtliche Maßnahmen, die aus Anlass der Durchführung des konkret genehmigten Vorhabens nötig sind. Die Maßnahmen dürfen über Anschluss und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen (BVerwG, Beschl. v. 13.7.2010 – 9 B 103/09, NVwZ 2010, 1244, Rn. 4). Notwendig sind Folgemaßnahmen, die dem Anschluss und der Anpassung des Vorhabens an andere Anlagen dienen, Probleme von einigem Gewicht betreffen und erforderlich sind, um durch das Vorhaben aufgeworfene Konflikte zu bewältigen. Dazu gehört der Bau von Ersatzwegen, wenn ein planfestgestelltes Vorhaben das Wegenetz zerschneidet (vgl. OVG Schleswig v. 30.1.2012 – 1 KS 3/11, Rn. 26 ff.). Allerdings rechtfertigt es das Gebot der Problembewältigung nicht, andere Planungen mit zu erledigen, die ihrerseits ein eigenes umfassendes Planungskonzept eines anderen Planungsträgers erfordern (BVerwG, Beschl. v. 13.7.2010 – 9 B 103/09, NVwZ 2010, 1244, 1245, Rn. 4). Setzen notwendige Anpassungen an an-

dere Anlagen ein umfassendes eigenes Planungskonzept voraus, sind sie aber ausnahmsweise zulässig, wenn der insoweit originär zuständige Planungsträger ein solches Konzept bereits hinreichend konkret und verfestigt entwickelt hat und die Planung des Vorhabens auf dieses Konzept Rücksicht nimmt (BVerwG, Beschl. v. 13.7.2010 – 9 B 103/09, NVwZ 2010, 1244, 1245, Rn. 4).

Der planfestgestellte Verlauf der A 20 löst einen Konflikt für das Kiesabbaugebiet Bark aus, da die bisher als Erschließungsstraße genutzte Zuwegung über die L 78 zur B 206 zerschnitten wird. Eine An- und Abfahrt zu dem Kiesabbaugebiet ist über diese Zuwegung nicht mehr möglich. Eine andere geeignete Erschließungsmöglichkeit existiert nicht. Ohne Erschließung können weder Einsatzstoffe für den Betrieb angeliefert, noch gewonnene Rohstoffe abtransportiert werden. Der Kiesabbaubetrieb müsste eingestellt werden. Es handelt sich bei der fehlenden Erschließung daher um ein Problem von einigem Gewicht. Dieser Konflikt ist im hiesigen Planfeststellungsbeschluss für die A 20 zu lösen.

Als Lösung kommt allein ein Ersatzweg in Form der vorgesehenen ausgebauten Erschließungsstraße auf dem Gebiet der Gemeinden Bark und Wittenborn in Betracht.

Der Einwand, dass die Maßnahme aufgrund anderer möglicher Lösungen ohne Umbau des Barker Wegs nicht „notwendig“ sei, wird aus den nachfolgend dargestellten Gründen zurückgewiesen: Der Vorhabenträger hat eine Abwägung von Varianten für die Ersatzanbindung des Kieswerks durchgeführt und dazu im März 2012 eine separate Unterlage erstellt. Das Ergebnis der Abwägung bestätigt die gewählte Variante. Die Unterlage zur Variantenuntersuchung liegt der Planfeststellungsbehörde vor und sie macht sich deren Ergebnis zu eigen. In dieser Unterlage wurden unter anderem die Variante 3 (als Lösung ohne Umbau des Barker Wegs mittels Beibehaltung der Erschließungsstraße durch eine Überführung der L 78 auf Barker Gemeindegebiet) sowie die Varianten 2 und 4 (als Lösungen mittels neuer Verbindungsstraße in nördlicher Richtung zur B 206 auf Wittenborner Gemeindegebiet) abgewogen.

Die Beibehaltung der bisherigen Erschließungsstraße durch eine Überführung der L 78 über die A 20 mit einem zusätzlichen Bauwerk 6.14-1 (Variante 3) ist nicht sinnvoll. Das Überführungsbauwerk müsste mit einem 3 m hohen Damm hergestellt werden, um die A 20 queren zu können. Dadurch wäre die Zufahrt zum Kieswerk nicht mehr nutzbar, weil Kiestransporter nicht auf das Gelände ein- und abbiegen könnten. Die Zufahrt müsste verlegt werden. Da ihre Lage genau mit dem Auskiesungskonzept, der Transportwege im Auskiesungsgebiet und der Lage der Gebäude mit der Waage abgestimmt ist, würde die Verlegung auch eine Veränderung der Gebäude im Kieswerk und eine Umplanung der Transportwege erfordern. Zusätzlich würde die wegen der Nähe der Zufahrt des Kieswerks zum Widerlager des Überführungsbauwerkes erforderliche Gradientenlage auf einer Länge von ca. 130 m die Überbauung eines geschützten Biotops in Form eines bestehenden Redders erfordern.

Ein Ersatzweg an der Gemarkungsgrenze Bark-Wittenborn mit einer Anbindung an die B 206 auf Barker Gemarkung scheidet ebenfalls aus. Denn schon ein Ersatzweg zur Anbindung an die B 206 unmittelbar östlich der Gemarkungsgrenze Bark-Wittenborn auf Wittenborner Gebiet (Variante 2) kommt aus mehreren Gründen nicht in Betracht. So befindet sich im Bereich der Anbindung der Variante 2 an die B 206 auf beiden Seiten der B 206 jeweils ein Wohngebäude. Darüber hinaus würde die Anbindung in unmittelbarer Nähe (ca. 500 m) zu der vorhandenen Einmündung der Industriestraße in die B 206 liegen. Diese Situation würde einen Ein- und Abbiegerverkehr aus zwei nah beieinanderliegenden Einmündungen auf die B 206 mit schlechten Sichtverhältnissen verursachen. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der B 206 wäre beeinträchtigt. Aufgrund des damit verbundenen Gefahrenpotenzials und den schlechten Sichtverhältnissen für den Ein- und Abbiegerverkehr scheidet diese Variante 2 aus. Diese Argumentation gilt auch für einen Ersatzweg westlich der Gemarkungsgrenze auf Barker Gebiet, der zudem zu nahe an der provisorischen Anbindung der A 20 an die B 206 liegen würde. Bei einer späteren Durchgängigkeit der A 20 ohne provisorische Anbindung ist zusätzlich zu bedenken, dass die Anbindung eines Ersatzwegs westlich der Gemarkungsgrenze auf Barker Gebiet im Bereich der Rampen zur Überführung der B 206 über die A 20 erfolgen müsste und nicht höhengleich realisiert werden könnte. Dies gilt ebenso für die Variante 2.

Auch eine andere Erschließungslösung ohne neue Verbindungsstraßen durch eine veränderte Anordnung des Bauwerks 6.14 nördlich des Kiesabbaugebiets kommt nicht in Betracht. Diesbezüglich wird eingewendet, dass auf diese Weise die landwirtschaftlichen Verkehre abgewickelt und die direkte Verbindung der Kieswerksverkehre an die L 78 sichergestellt werden könnten. Das Bauwerk 6.14 sichert in seiner vorgesehenen Anordnung die Wegeverbindung zwischen den Ortslagen Bark und Wittenborn. Neben der Verbindungsfunktion erfüllt dieser Weg eine bedeutende Rad- und Wanderwegfunktion und außerdem eine Erschließungsfunktion für die Landwirtschaft. Das Bauwerk dient insbesondere der Aufrechterhaltung der Anbindung der landwirtschaftlichen Flächen zwischen Bark/Todesfelde und Kükels. Für die Landwirte aus Bark wäre eine Verlegung des Bauwerks 6.14 nördlich des Kiesabbaugebietes mit deutlichen Umwegen verbunden. Deshalb ist die Aufrechterhaltung dieser West-Ost-Verbindung an dieser Stelle zwingend geboten. Ergänzend wird auf die oben dargestellten Argumente gegen die Variante 3 für die Ersatzanbindung des Kieswerks, bei der ebenfalls ein nördlich des Kiesabbaugebiets gelegenes Bauwerk 6.14-1 vorgesehen wäre, verwiesen.

Da aus vorstehenden Gründen andere Lösungen für eine Erschließung des Kiesabbaugebiets somit nicht in Betracht kommen, ist die Herstellung eines Ersatzwegs durch den Ausbau des Barker Wegs bis zur Einmündung in die Industriestraße erforderlich, um den durch die A 20 hervorgerufenen Konflikt bei der Erschließung des Kiesabbaugebiets Bark zu bewältigen.

Der Ausbau des Barker Wegs als Erschließungsstraße für das Kiesabbaugebiet Bark geht nicht über den Anschluss und die Anpassung des Vorhabens an andere Anlagen hinaus. Die Einwendung, dass die Verkehrsführung vom Kieswerk zum Schnellstraßennetz ein eigenes planerisches Konzept verlange, das dem Planfeststellungsbeschluss von 1993 auch zu Grunde liege, wird zurückgewiesen.

Ein umfassendes Planungskonzept der Gemeinde Wittenborn ist für den Ausbau des Barker Wegs nicht erforderlich. Zwar berührt der Ausbau des Teils des Barker Wegs im Gebiet der Gemeinde Wittenborn deren Planungshoheit und es sind zusätzliche Verkehre im Rahmen des Kiesabbaus in der Gemeinde zu erwarten. Dies allein erfordert jedoch kein umfassendes Planungskonzept der Gemeinde. Denn der Barker Weg existiert bereits als Wirtschaftsweg für die Erschließung der angrenzenden Flurstücke und muss nicht neu im Gemeindegebiet angelegt werden. Es handelt sich bei der Baumaßnahme um eine bloße Verbreiterung des Barker Wegs, die mangels UVP-Pflicht selbst nicht planfeststellungsbedürftig gemäß § 40 Abs. 2 StrWG ist. Zusätzliche verkehrspolitische und städtebauliche Ziele werden mit der Maßnahme nicht bezweckt. Der Ausbau dient allein der Erschließung für einen schon existierenden Anlieger des Barker Wegs. Die ausgebaute Erschließungsstraße ist nur für die Dauer des Kiesabbaus notwendig. Als Endzeitpunkt für den Kiesabbau wird vom Kiesabbauunternehmen das Jahr 2023 mit einer Toleranzgrenze von plus 5 Jahren angegeben. Die zusätzlichen Verkehre im Rahmen des Kiesabbaus sind somit nur in dem voraussichtlich überschaubaren Zeitraum zwischen der Realisierung des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses und dem Jahr 2023 bzw. 2028 zu erwarten. Zudem ist der Kreis der von einem Ausbau betroffenen übrigen Anlieger des Barker Wegs überschaubar: Direkt an der Kreuzung zur Industriestraße befindet sich ein großer Gewerbebetrieb (Betonwerk); darüber hinaus verläuft der Barker Weg bis zur Zufahrt zum Kiesabbaugebiet durch landwirtschaftliche Flächen mit Knicks. Schließlich erfordern auch die Art und der Umfang der vorgesehenen Ausbaumaßnahmen (Asphaltbefestigung in einer Breite von 6,50 m mit unbefestigten überfahrbaren Banketten mit jeweils 0,50 m Breite auf rund 1,1 km Länge) kein umfassendes Planungskonzept.

Im Übrigen existiert auch kein hinreichend konkretes und verfestigt entwickeltes Planungskonzept der Gemeinde Wittenborn für den Barker Weg, das dem Ausbau als Erschließungsstraße für das Kiesabbaugebiet Bark entgegensteht. Allein aus der Nebenbestimmung III. 47. des wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses vom 29.06.1993 für das Vorhaben Unterwasseraus Kiesung lässt sich kein gemeindliches Verkehrskonzept ableiten. Denn der Planfeststellungsbeschluss regelt die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen (vgl. § 75 Abs. 1 S. 2 VwVfG) und ist keine Ausprägung der (Verkehrs-)Planungshoheit der Gemeinde Wittenborn.

Der Variantenvergleich für die Erschließung des Kieswerks macht deutlich, dass die vom Vorhabenträger vorgelegte Planung alternativlos ist und die Belange der Gemeinde Wittenborn zurückste-

hen müssen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Kiesabbau nur zeitlich begrenzt bis zum Jahre 2023 plus einer Toleranzgrenze von 5 Jahren stattfinden wird.

Da es sich bei der Herstellung des Barker Wegs als Erschließungsstraße für das Kiesabbaugebiet um eine notwendige Folgemaßnahme des Vorhabens A 20 handelt, ist die Planfeststellungsbehörde für die Neuregelung der Erschließung des Kiesabbaugebiets über den Barker Weg zuständig. § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG erweitert für notwendige Folgemaßnahmen an anderen Anlagen die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde. Die Einbeziehung von Folgemaßnahmen stellt zwangsläufig eine Kompetenzerweiterung zu Lasten des originär zuständigen Planungsträgers dar. Durch den straßenrechtlichen Planfeststellungsbeschluss wird der wasserrechtliche Planfeststellungsbeschluss insofern überlagert. Es wird hinsichtlich der Auswirkungen auf den wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss ergänzend auf die Hinweise in Ziffer 4.1.19 verwiesen.

Der straßenrechtliche Planfeststellungsbeschluss sieht eine Neuregelung der Erschließung des Kiesabbaugebiets wie vorstehend beschrieben vor. Das Kiesabbauunternehmen kann die B 206 über den ausgebauten Barker Weg und die Industriestraße erreichen und muss keine finanziellen Mittel für die geänderte Erschließung aufwenden. Der Vorhabenträger hat im Erörterungstermin am 17.05.2016 zur Kostenneutralität des Vorhabens für das Kieswerk ausgeführt, dass der Ausbau der Gemeindestraße sowie der Umbau der Waage, die innerbetriebliche Zufahrt zur Waage sowie die Anbindung des Kieswerks an die Gemeindestraße finanziell durch ihn übernommen werden würde (vgl. S. 2 der Niederschrift vom 23.05.2016 über die Erörterung der Einwendungen vom 18.12.2015 am 17.05.2016). Daher ist die Einwendung, dass eine Planfeststellung ohne Berücksichtigung neuer Zufahrtswege für das Kieswerk und mit einem Verweis auf die Benutzung existierender Zuwegungen für das Kiesabbauunternehmen erhebliche Kosten verursachen würde, zurückzuweisen.

2. Variantenvergleich für die Erschließungsstraße des Kieswerkes Bark

Die Gemeinde Wittenborn rügt einen Abwägungsausfall im Hinblick auf ihre speziellen Belange betreffend die Erschließung des Kieswerkes Bark und trägt vor, dass die im Erörterungstermin am 28.10.2009 zugesagte Prüfung, inwieweit ein Verbindungsweg zwischen der B 206 und dem Barker Weg auf dem Gebiet der Gemeinde Bark planerisch realisierbar ist, nicht eingehalten wurde. Diese Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Vorhabenträger hat eine Abwägung von Varianten durchgeführt und dazu im März 2012 eine separate Unterlage erstellt. Das Ergebnis der Abwägung bestätigt die gewählte Variante. Die Unterlage zur Variantenuntersuchung liegt der Planfeststellungsbehörde vor. Die Unterlage wurde der Gemeinde Wittenborn ebenfalls vorgelegt. In der Niederschrift über den Erörterungstermin mit den Trägern öffentlicher Belange zur ersten Planänderung am 22. Mai 2013 ist auf Seite 2 festgehalten, dass die Gemeinde Wittenborn basierend auf dieser Variantenbetrachtung die Variante 3 favorisiere.

In der Abwägung wurden die von der Gemeinde Wittenborn vorgeschlagenen Varianten berücksichtigt. So wurde die Variante, die Erschließungsstraße über die A 20 zu führen (in der Unterlage als Variante 3 bezeichnet), mit den anderen Varianten verglichen und ist aufgrund erheblicher Nachteile ausgeschieden. Bei dieser Variante 3 bliebe zwar der Anschluss an die L 78 durch Herstellung eines zusätzlichen Überführungsbauwerkes (BW 6.14-1) über die geplante A 20 bestehen. Die Variante 3 scheidet jedoch aus anderen Gründen aus. Es wird dazu auf die Begründung unter Ziffer 1 dieses Kapitels verwiesen.

Auch die Variante eines neuen Verbindungswegs in nördlicher Richtung zwischen dem Barker Weg und der B 206 auf Wittenborner Gemeindegebiet wurde in Form der Varianten 2 und 4 geprüft. Sie wurden insbesondere wegen des zusätzlichen Gefahrenpotenzials aufgrund der Nähe des erforderlichen neuen Knotenpunktes an der B 206 zur bestehenden Einmündung der Industriestraße und der dortigen schlechten Sichtverhältnisse aufgrund der bestehenden Bebauung ausgeschieden. Diese Argumente sprechen ebenfalls gegen eine - westlich von Variante 2 gedachte - Variante eines neuen Verbindungswegs auf Barker Gemeindegebiet. Hinzu kommt, dass die Variante 2 sowie eine westlich davon gelegene Variante auf Barker Gemeindegebiet bei einer späteren Durchgängigkeit der A 20 im Bereich der Rampen zur Überführung der B 206 mit der A 20 angebunden werden müssten. Eine höhengleiche Anbindung wäre nicht möglich.

Die gewählte Lösung für die Erschließungsstraße entspricht darüber hinaus dem naturschutzrechtlichen Minimierungsgebot, da unnötige Knickdurchbrüche und die Überbauung eines Redders als geschütztes Biotop vermieden werden.

Die Planfeststellungsbehörde macht sich das Ergebnis der Variantenuntersuchung zu eigen.

3. Wechsel der Straßenbaulast – Unterhaltung von Wirtschaftswegen – Ablöse für die Unterhaltung von Wirtschaftswegen

Der Barker Weg verläuft sowohl auf dem Gebiet der Gemeinde Bark als auch auf Wittenborner Gemeindegebiet. Die Ausbaumaßnahme betrifft beide Gemeinden. Demzufolge wird die Unterhaltungslast für den ausgebauten Barker Weg als neue Erschließungsstraße zum Kiesabbaugebiet den Gemeinden Bark und Wittenborn auferlegt (vgl. Bauwerksverzeichnis-Nr. 259, Teil A). Dagegen wendet sich die Gemeinde Wittenborn. Sie trägt vor, dass das Kiesabbaugebiet ausschließlich der Gemeinde Bark zuzuordnen sei, und dass das Vorhaben A 20 als Verursacher die Anschlusssituation für das Kieswerk verändere, ohne dafür zu sorgen, dass die Unterhaltungslast entsprechend neu verteilt wird. Eine Beteiligungsvereinbarung der Gemeinde Bark oder des Bundes an den Unterhaltungskosten existiere nicht.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die planfestgestellte Verteilung der Unterhaltungslast auf die beiden Gemeinden ist rechtmäßig.

In dem Fall, dass ein Straßenbauvorhaben in den Bestand von Verkehrswegen oder Anlagen eingreift, wird über die Rechtsbeziehungen der Beteiligten einschließlich der Verteilung der Kosten im Planfeststellungsbeschluss entschieden, soweit keine Vereinbarungen über den Bau, die Änderung und Unterhaltung der Verkehrswege oder Anlagen vorliegen (vgl. Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz – Planfeststellungsrichtlinien Plafer 2015, Nr. 32 (5)). Als Beispiele sind in den Plafer 2015 genannt: *„Durch den Bau einer Bundesfernstraße wird die Verlegung einer Gemeindestraße erforderlich; in der Planfeststellung kann bestimmt werden, wem die Unterhaltung für das verlegte Straßenstück obliegt. Durch den Bau einer Bundesfernstraße wird in das bestehende Netz von öffentlichen Feld- und Waldwegen eingegriffen, es werden Ersatzwege angelegt; in der Planfeststellung kann bestimmt werden, wem die Unterhaltung der Ersatzwege obliegt.“*

Für die Bestimmung der Unterhaltungslast für den ausgebauten Barker Weg im Planfeststellungsbeschluss hat die Planfeststellungsbehörde ihr Ermessen entsprechend den gesetzlichen Vorgaben im Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein ausgeübt. Nach § 10 Abs. 1 S. 1 StrWG gehören die mit der Unterhaltung von Straßen zusammenhängenden Aufgaben zur Straßenbaulast. Die Träger der Straßenbaulast sind somit auch zur Unterhaltung der Straßen verpflichtet. Die Gemeinden sind Träger der Straßenbaulast für die Gemeindestraßen (§ 13 StrWG) und für die sonstigen öffentlichen Straßen (§ 15 Abs. 1 StrWG). Der Barker Weg wird als sonstige öffentliche Straße gewidmet (vgl. Nummer 42 in Ziffer 2.8). Die Auferlegung der Unterhaltungslast auf die Gemeinden Bark und Wittenborn entspricht diesen gesetzlichen Vorgaben. Eine gesetzliche Regelung, die ein Abweichen von §§ 10, 13 und 15 StrWG zu Lasten des Vorhabenträgers ermöglicht, ist nicht ersichtlich. Ob die Gemeinden Bark und Wittenborn untereinander von Kostenausgleichsmöglichkeiten Gebrauch machen oder das Kiesabbauunternehmen an den Unterhaltungskosten beteiligen, muss nicht durch die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss vorgegeben werden.

Hinsichtlich der Nutzung des Barker Wegs als Erschließungsstraße wird zudem unter Berufung auf eine Entscheidung des OVG Nordrhein-Westfalen (Beschluss vom 10.09.2012 – 11 A 1952/09) eingewendet, dass ein Anspruch des Kiesabbauberechtigten, in gemeindlichem Eigentum stehende Wirtschaftswege zum Zweck der Erschließung eines gewerblichen Vorhabens zu nutzen, nicht bestehe und die vorgesehene Baumaßnahme dieser Wertung entgegenstehe. Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat hier nicht darüber zu entscheiden, ob der Betreiber des Kieswerks Bark einen Anspruch auf die Nutzung einer Gemeindestraße hat. Vielmehr geht es um eine Entscheidung zur Konfliktlösung in Form der Regelung einer Folgemaßnahme des Autobahnvorhabens. Dass die Verpflichtung einer Gemeinde, die Erschließung über die in ihrem Eigentum stehenden Wege zu dulden, Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens sein kann, weil

die Planfeststellungsbehörde gemäß § 75 Abs. 1 S. 2 VwVfG alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend regelt, wird in der von den Einwendern zitierten Entscheidung des OVG Nordrhein-Westfalen ausdrücklich bejaht.

4. Geräuschimmissionen in der Industriestraße im Bereich des Kieswerkes Bark

Durch den Neubau der A 20 wird der bisherige Zu- und Abgangsverkehr des Kieswerkes über den Barker Weg in Richtung Westen zur L 78 unterbrochen. Nach Fertigstellung der A 20 wird der Zu- und Abgangsverkehr in/ aus Richtung Kieswerk über den Barker Weg in Richtung Osten durch das Gewerbegebiet und dann über die Industriestraße zur B 206 geführt. Dieser östlich der A 20 vorhandene Wirtschaftsweg (BWV-Nr. 259) wird zur Erschließungsstraße zum Kieswerk Bark ausgebaut und erhält eine Asphaltbefestigung in einer Breite von 6,50 m mit jeweils beidseitigen 0,50 m breiten überfahrbaren Banketten.

Durch die Verlagerung der Verkehre in/ aus Richtung Kieswerk wird auf der Industriestraße in Richtung Norden ein erhöhtes Verkehrsaufkommen induziert. Die Auswirkungen der Verkehrsverlagerung an den Gebäuden in der Industriestraße hat der Vorhabenträger in einer Stellungnahme vom 29.07.2013 ermittelt. Diese liegt der Planfeststellungsbehörde vor. Die Einwendung, dass die Zusage aus dem Erörterungstermin, die Verkehrslärmsituation der Anwohner an der Barker Weg/ Industriestraße zu prüfen, nicht eingehalten wurde, wird insofern zurückgewiesen.

Die Ergebnisse der Stellungnahme zeigen, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt, d.h. ohne Verkehr in/ aus Richtung Kieswerk, die Immissionsgrenzwerte für Gewerbe – und Wohngebiete an den am dichtesten zur Industriestraße gelegenen Immissionsorten weit unterschritten werden.

Nach der Verlagerung der Verkehre in/ aus Richtung Kieswerk auf die Industriestraße erhöhen sich die Beurteilungspegel an den am dichtesten zur Industriestraße gelegenen Nutzungen um maximal 8 dB(A). Es ergeben sich Werte von 46 dB(A) tags für das Wohngebäude und 50 bzw. 61 dB(A) tags für die Gewerbegebäude. Damit werden die gebietsabhängigen Immissionsgrenzwerte Tag (59 dB(A) bzw. 69 dB(A)) auch mit dem Verkehr in/ aus Richtung Kieswerk an allen Immissionsorten weit unterschritten.

Darüber hinaus wurden die Summenpegel für die am dichtesten zur Industriestraße gelegenen Immissionsorte zusammengestellt, welche durch die Industriestraße, die A 20 und die B 206 hervorgerufen werden. Festzustellen ist, dass die Pegel den Schwellenwert für eine Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) an den Immissionsorten nach Verlagerung der Verkehre in/ aus Richtung Kieswerk weit unterschreiten werden.

Die Planfeststellungsbehörde macht sich diese Ausführungen zu eigen. Die Daten sind plausibel und nachvollziehbar und daher nicht zu beanstanden.

5. Bauliche und verkehrliche Aspekte der neuen Erschließungsstraße

Zu der Art und Weise der Herstellung des Barker Wegs als neue Erschließungsstraße für das Kiesabbaugebiet Bark wurden verschiedene Einwendungen erhoben. So sei es möglich, dass ein nicht unerheblicher Schwerlastverkehr von bis zu 5.000 Tonnen pro Tag auf der Straße abgewickelt werde. Die Wegeführung mit der Querung des Werksverkehrs des Hebewerkes wird insofern kritisch gesehen. Es wurde angeregt, die Sicherheit in diesem Bereich durch eine kontaktschleifengesteuerte Lichtsignalanlage zu erhöhen. Es müsse von geschätzten LKW-Bewegungen in der Größenordnung von 100 LKW/Tag und in Spitzenzeiten sogar bis 130 – 150 LKW/Tag ausgegangen werden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die planfestgestellte Ausgestaltung der Erschließungsstraße als sonstige öffentliche Straße mit einer Verbreiterung des Straßenquerschnitts auf 6,50 m mit jeweils 0,50 m unbefestigten Banketten ist geeignet, um den zu erwartenden Schwerlastverkehr auch im Begegnungsverkehr abzuwickeln. Diese Ausgestaltung folgt den Kriterien der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), die für eine Erschließungsstraße mit Linienbus- bzw. LKW-Verkehr eine Fahrbahnbreite von 6,50 m vorsehen. Begegnungsverkehr ist somit möglich. Eine kontaktschleifengesteuerte Lichtsignalanlage im Bereich des Querverkehrs mit dem Hebewerk ist nicht erforderlich, weil es sich bei dem Barker Weg um eine öffentliche Straße handelt und der Betreiber des Betonwerks wegen der Regelung in § 10 StVO für die Sicherung seiner Zufahrten auf die öffentliche Straße zuständig ist, wenn die Gemeinde Wittenborn oder die Verkehrsbehörde dort einen Gefahrenpunkt feststellen sollte.

Zusätzlich wurde eingewendet, dass die Industriestraße möglicherweise nicht geeignet sei, den gesteigerten Schwerlastverkehr aufzunehmen, so dass befürchtet wird, dass der Verkehr teilweise durch Wohngebiete am Kükelser Weg geführt wird. Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Der Schwerlastverkehr wird über den Barker Weg und die Industriestraße an die B 206 geführt. Verkehrsrechtliche Regelungen sind im Planfeststellungsbeschluss nicht zu treffen, sofern sie nicht als konzeptioneller Teil der planfestzustellenden Straße anzusehen sind (vgl. Ziffer 33 (6) PlafE 2015). Es wird darauf hingewiesen, dass die Anordnung von Maßnahmen zur Verkehrsführung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde vorbehalten bleibt. Hinsichtlich der Verkehrslärmsituation in der Industriestraße wird auf die Ausführungen in Ziffer 4 dieses Kapitels („Geräuschemissionen in der Industriestraße im Bereich des Kieswerkes Bark“) verwiesen.

6. Realisierbarkeit der Renaturierungsmaßnahmen

Es wird eingewendet, dass die in der wasserrechtlichen Planfeststellung formulierten und vertraglich vereinbarten Renaturierungsverpflichtungen durch die Inanspruchnahme von Flächen im Trassen- und Einwirkungsbereich nicht mehr bzw. nur noch eingeschränkt realisiert werden können. Es sei nachzuweisen, dass die entgangenen ökologischen Renaturierungsziele an anderer Stelle ersetzt werden und zudem der neue Eingriff der A 20 darüber hinaus kompensiert werde. Aus der Eingriffsbilanzierung gehe hervor, dass der Verlust des Gewässers durch die Anlage mehrerer Kleingewässer sowie der Verlust der Böschungsbioptope durch Grünlandextensivierungen kompensiert werden soll. Die Untere Naturschutzbehörde stellt bei diesem Vorgehen die Eignung der als Ersatzmaßnahmen für die Beeinträchtigungen des Kiesabbaugewässers in die Planung eingestellten Kleingewässeranlagen in Frage, da es sich um einen anderen Biotoptyp mit anderen ökologischen Funktionen handele. Sie fordert die Anlage eines größeren Gewässers als gleichartigen Ersatz. In einer anderen Einwendung wird kritisiert, dass die Ziele der landschaftspflegerischen Maßnahmen für die A 20 andere Ziele seien als die Ziele im Renaturierungsplan für den Kiesabbau. Zudem wird an anderer Stelle eingewendet, dass Kiesgruben Naturschutzgebiete aus zweiter Hand durch Renaturierung seien und sich mittel- bis langfristig hier ein Brut- und Rastgebiet als Trittstein für viele bedrohte Tierarten entwickeln würde. Diese Renaturierungsmaßnahme würde zunichte gemacht.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan ist ausgeführt, dass für die Bilanzierung des durch den Autobahnbau verursachten Eingriffs der Zustand, der sich bei vollständiger Erfüllung des wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses nach Abschluss der Kiesabbauarbeiten mit entsprechender Renaturierung ergeben wird, als fiktiver Bestand angenommen und entsprechend bilanziert wurde (vgl. LBP, Anlage 12, Kapitel 9.1.1.3 Sonderfall Abbauf Flächen östlich Bark, S. 286, Fassung 2. Planänderung). Es wird ergänzend auf die obigen Ausführungen unter Ziffer 1 dieses Kapitels („Änderung eines Planfeststellungsbeschlusses nach § 31 WHG a.F. durch einen Planfeststellungsbeschluss nach § 17 FStrG“) verwiesen. Das Vorgehen ist im Vorwege mit der UNB Segeberg abgestimmt worden.

Im Erläuterungsbericht des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (Gegenüberstellung der unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen und der Vermeidungs- Minimierungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Kapitel 8, Schutzgut Pflanzen und Tiere) wird dargestellt, dass der Verlust des Abbausees im Kiesabbaugebiet Bark durch die Neuanlage von Kleingewässern und die Anlage von feuchtem Extensivgrünland mit Vernässungsflächen kompensiert wird. Die wassergeprägten Biotoptypen stellen einen gleichwertigen, wenn auch keinen gleichartigen Ersatz dar. Ein gleichartiger Ersatz im Sinne einer Ausgleichsmaßnahme gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG ist dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen. Ein Ersatz ist ausreichend. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichwertiger Weise hergestellt sind. Der Vorhabenträger führt an, dass die Herstellung eines größeren Gewässers mit zusätzlichen Eingriffen verbunden sei und die vorgesehenen Ersatzmaßnahmen zur Kompensation geeignet und ökologisch sinnvoll seien. Dieser Argumentation kann die Planfeststellungsbehörde folgen. Mit den Kleingewäs-

sern werden offene Wasserbereiche geschaffen. Mit der Entwicklung von feucht-nassem Grünland auf Flächen mit hohem Grundwasserstand wird in Verbindung mit den auf diesen Flächen vorgesehenen Extensivierungsmaßnahmen eine Entlastung des Grundwasserhaushaltes angestrebt. Somit werden die mit der Überbauung des grundwassergespeisten Abbausees verbundenen Beeinträchtigungen von Funktionen des Oberflächen- und des Grundwassers gleichwertig, wenn auch nicht gleichartig wieder hergestellt und damit gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert.

Auf den Einwand der durch die A 20 gestörten mittel- und langfristigen Entwicklung zu einem Brut- und Rastgebiet als Trittstein für viele bedrohte Tierarten ist zu erwidern, dass die Planung den Eingriff durch die gewählten Vermeidungsmaßnahmen so gering wie möglich hält. Die geplante Kollisionsschutz- und Vogelschlagwand (Maßnahme 18.1) führt zur Minderung der Kollisionsrisiken von Brut- und Rastvögeln und zu einer Reduzierung der Immissionen in den späteren Renaturierungsbereichen (vgl. Ziffer 10 dieses Kapitels „keine ausreichende Würdigung der künftig entstehenden Seenlandschaft in Bark/ Wittenborn in der UVS“). Für die wertgebenden flugfähigen Arten bleibt eine Erreichbarkeit beider nach dem Bau der A 20 verbleibender Teile des Kiessees damit auch gegeben.

Darüber hinaus ist aber auch festzustellen, dass die zukünftige faunistische Entwicklung des Abbaubereiches in der Renaturierungsverpflichtung des Planfeststellungsbeschlusses vom 29.06.1993 zwar die anzustrebenden Struktur- und Vegetationstypen, nicht jedoch die zukünftige faunistische Ausstattung oder entsprechende konkrete faunistische Ziele festgelegt hat, die im Rahmen der Eingriffsregelung Berücksichtigung finden müssten. Insofern ist einwenderseits nicht belastbar darstellbar, dass die Entwicklung des ehemaligen Abbaugeländes mit der A 20 unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahmen die faunistischen Ziele der Renaturierungsplanung verfehlen würde.

Die Einwander selbst stellen auch die schon heute hochwertige Besiedlungssituation hinsichtlich der Avifauna dar. Diese begründet sich darin, dass der von den Wirkungen der A 20 betroffene Bereich bereits abgebaut wurde und zumindest im südlichen Teil nicht mehr genutzt wird. Renaturierungsmaßnahmen haben nach Aussage des Kieswerkes im Bereich der zukünftigen A 20 jedoch bisher nicht stattgefunden. Dennoch haben sich mit der fortschreitenden natürlichen Entwicklung bereits faunistische Wertigkeiten eingestellt. Diese wurden vom Vorhabenträger im Rahmen der faunistischen Erfassungen, die für die angeführten Brutvögel im Jahr 2014 und für die Fledermäuse im Jahr 2013 aktualisiert wurden, erfasst. Die Wirkungen der A 20 auf die aktuelle Bestandssituation werden im Rahmen der artenschutzrechtlichen Konfliktanalyse bewertet und ggf. ausgeglichen. Einer Bewertung zukünftiger Entwicklungsstände ist der auf tatsächliche handlungsbezogene Verbotstatbestände ausgerichtete Artenschutz des § 44 BNatSchG nicht zugänglich. Die diesbezüglichen Einwendungen werden insofern zurückgewiesen.

7. Bodenverfüllung im Kiessee

Im Bereich des Kiessees des Kiesabbaugebietes Bark sind Dammschüttungen westlich der A 20 von Bau-km 33+160 bis Bau-km 33+800 und östlich der A 20 von Bau-km 33+230 bis Bau-km 33+860 geplant.

Im Hinblick auf diese Bodenaufschüttungen fordert die Untere Naturschutzbehörde (UNB) gleichlautend mit dem Fachbereich Grundwasser und Bodenschutz, dass ausschließlich anstehendes Material aus der wasserrechtlich planfestgestellten Abbaustelle verwendet werden dürfe, um die Gefährdung des Schutzgutes (Grund-)Wasser so gering wie möglich zu halten. Bodenverfüllungen im Kiessee, insbesondere „Fremdverfüllungen“ mit Böden aus anderen Entnahmebereichen, würden ein hohes Risiko der Grundwassergefährdung bergen und seien durch den derzeit rechtmäßigen wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss nicht zugelassen und daher ausgeschlossen. Die straßenbauliche Planfeststellung (Dammschüttung durch Verfüllung mit „Fremdböden“) dürfe sich nicht über die wasserrechtliche Planfeststellung (nur Abbautätigkeit zugelassen) hinwegsetzen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Als Unterwasserschüttung im Kiessee kann gemischtkörniger Boden mit einem Schluffanteil von ≤ 15 M.-% als Lieferboden gemäß den Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen für Erdarbeiten im Straßenbau (ZTV E StB) und der geeignete Abtragsboden aus den Einschnittsbereichen bzw. Sickerbecken verwendet werden (vgl. S. 116 des Erläuterungsberichts, Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A). Dieser Lieferboden darf insbesondere im Bereich des Grundwassers (im Kiessee) keine höheren Gehalte/ Konzentrationen an umweltrelevanten Inhaltsstoffen aufweisen als die geogen/ ubiquitär bedingte Hintergrundsituation am Einbauort. Dies ist im Vertrag mit der bauausführenden Firma durch geeignete Vorgaben und Maßnahmen festzulegen. In den grundwasserferneren Schichten kann gemäß den Vorgaben der BBodSchV die Filterfunktion für den Pfad Boden-Grundwasser berücksichtigt werden, bzw. es greifen die Anforderungen an umweltrelevante Merkmale gemäß den Technischen Lieferbedingungen im Straßenbau (analog zu LAGA M 20 TR Boden). Durch entsprechende Formulierungen im Bauvertrag kann so gewährleistet werden, dass die ausführende Baufirma (als Erfüllungsgehilfe) die Pflichten des Straßenbaulastträgers aus dem Bundes-Bodenschutzgesetz und dem Wasserhaushaltsgesetz einhält und gleichzeitig die bautechnischen Anforderungen an die Standsicherheit des Bauwerkes erfüllt. Auf die Herkunft des Lieferbodens kommt es daher nicht an.

Die Untere Wasserbehörde (UWB) des Kreises Segeberg überreichte im Erörterungstermin am 14.09.2010 von ihr formulierte Anforderungen an das einzubauende Material zu Protokoll (Schreiben vom 01.09.2010 als Anlage 1 zur Niederschrift über den Erörterungstermin am 14.09.2010 vom 11.10.2010). Darin fordert sie, dass die Auffüllung des Unterbaus des Straßenkörpers unterhalb und bis 1,50 m des höchst gemessenen Grundwasserspiegels mit sauberen Sanden und Kiesen erfolgt, damit keine umweltrelevanten Veränderungen des Grundwasser zu besorgen sind. Das Material

könne auch in anderen Abbaustellen gewonnen werden. Die weiteren Auffüllungen mit Fremdböden oberhalb 1,50 m über höchstem Grundwasserspiegel müssten den Grenzwerten nach LAGA Z0 entsprechen. Eine Begründung für die geforderte Einbauklasse 0 wird nicht gegeben. Die Anforderungen der UWB werden größtenteils durch entsprechende Auflagen an den Vorhabenträger für die Ausgestaltung des Vertrags mit der bauausführenden Firma umgesetzt. Allerdings wird für den Lieferboden sowie den Abtragsboden, der außerhalb des Entstehungsortes im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 11 KrWG verwendet wird, im Bereich oberhalb 1,50 m über höchstem Grundwasserspiegel nicht die Einbauklasse 0, sondern die Einbauklasse 1 für ein hydrogeologisch ungünstiges Gebiet festgelegt. Dies entspricht den Anforderungen nach Nr. 1.2.3.2 LAGA M 20 TR Boden: „Die Zuordnungswerte Z 1 im Feststoff (Tabelle II.1.2-4) und Z 1.1 im Eluat (Tabelle II, 2-5) stellen die Obergrenze für den offenen Einbau in technischen Bauwerken dar.“ Durch die Vorgehensweise, dass der Boden lagenweise eingebaut und verdichtet wird, wird ein Abrutschen des Materials mit der Einbauklasse 1 in den See vermieden. Ergänzend wird auf die Ziffern 2.1.2.5 („Auflagen hinsichtlich der Verwendung von Bodenmaterial“) und 2.1.2.9 („Auflagen das Kiesabbaugelände Bark betreffend“) dieses Beschlusses verwiesen.

Das Risiko der Grundwassergefährdung durch den Bau des Straßendamms im Abbaugewässer wurde zudem im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (TGP Juli 2015, S. 57, Anlage 18 im Materialband 2, Teil A der Planfeststellungsunterlagen) unter Berücksichtigung der Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) aktuell bewertet. Im Fachbeitrag wird empfohlen, dass im Bereich des Kiesesee nicht wassergefährdende Hydrauliköle zu verwenden sind. Zur Vermeidung von bau- und betriebsbedingten Schadstoffeinträgen ist darüber hinaus die Verwendung von auswasch- oder auslaugbaren wassergefährdenden Materialien beim Bau des Straßendamms verboten. Der Fachbeitrag trifft des Weiteren die Aussage, dass zur Untergrundbefestigung des Straßendamms im Bereich des Kiesesee die technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA-Richtlinien) für die „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen“ zu beachten seien. Die Vorgaben und Empfehlungen aus dem Fachbeitrag werden durch entsprechende Auflagen an den Vorhabenträger umgesetzt (vgl. Ziffer 2.1.2.9 „Auflagen das Kiesabbaugelände Bark betreffend“).

Hinsichtlich der betriebsbedingten Schadstoffeinträge im Bereich des Kiesesee wird darauf hingewiesen, dass die am Damm vorgesehene Kollisionsschutzwand dazu beitragen soll, den Eintrag von belastetem Spritzwasser in den See zu vermeiden (vgl. Anlage 12.0 Teil A, S. 35 sowie Maßnahmenblatt 18.1). Im Übrigen wird für die Ableitung der auf den Verkehrsflächen der A 20 anfallenden Niederschlagswassermengen entsprechend den vorhandenen Grundwasser- und Geländeverhältnissen eine geschlossene Entwässerung über Bordrinnen, Abläufe, Mulden und Regenwasserkanäle vorgesehen (vgl. Ziffer 4.5, S. 117 des Erläuterungsberichts, Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A, sowie Lageplan Blatt 18, Anlage 7 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A).

Damit wird sowohl beim Bau als auch beim Betrieb der A 20 sichergestellt, dass keine wassergefährdenden Stoffe in das Grund- und Oberflächenwasser des Kiessees gelangen. Auswirkungen auf die biologischen und chemisch-physikalischen Qualitätskomponenten des Oberflächengewässers und auf den chemischen Zustand des Grundwasserkörpers können ausgeschlossen werden (vgl. ergänzend die Ausführungen in Ziffer Zu 5.0.9, „Wasserrahmenrichtlinie“).

Entscheidend für eine Vermeidung einer nachteiligen Veränderung oder Beeinträchtigung des Schutzguts (Grund-)Wasser ist damit nicht die Herkunft des einzubauenden Materials, sondern die Einhaltung der erforderlichen Standards in Bezug auf die Eigenschaften des Materials. Ein generelles Verbot des Einsatzes von Fremdböden für die Dammschüttung im Kiessee ist nicht erforderlich, um den Grundwasserschutz zu gewährleisten. Hinsichtlich des Verhältnisses zwischen dem straßenbaulichen und dem wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss wird auf die Ziffer 1 („Änderung eines Planfeststellungsbeschlusses nach § 31 WHG a.F. durch einen Planfeststellungsbeschluss nach § 17 FStrG“) dieses Kapitels verwiesen. Die Forderung der UNB ist daher auch nach dem mit Schreiben der UWB vom 01.09.2010 erteilten Einverständnis zur Verwendung von geeigneten Fremdmaterialien zurückzuweisen.

8. Zeitablaufplan für weitere Abbau- und Renaturierungsmaßnahmen

Das Kiesabbauunternehmen hat im Anhörungsverfahren die Übergabe eines Zeitablaufplans für den Autobahntrassenabschnitt gefordert. Dieser Plan werde für die weiteren Abbau- und Rekultivierungsmaßnahmen und -planungen benötigt, weil das Unternehmen sonst eventuell Vorratsverluste im so genannten „Südsee“ in Größenordnungen zu verzeichnen habe.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Kiesabbaumaßnahmen sind im Bereich der Dammschüttung für die A 20 bereits abgeschlossen, so dass keine Vorratsverluste zu befürchten sind. Die Renaturierungsmaßnahmen können durchgeführt werden. Die Baumaßnahme der A 20 wurde mit fiktiv angenommener abgeschlossener Renaturierung bilanziert. Ergänzend wird auf die Ausführungen zum Bauablauf im Kapitel „Baustellenmanagement“ in Ziffer 5.0.10 Nummer 2 verwiesen.

9. Linienführung im Bereich des Kiessees

Die Detailuntersuchungen der Linienführung im Bereich des Kiessees in der Gemeinde Bark (vgl. Kapitel 3.7.1 im Erläuterungsbericht, Ordner 1 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A) werden kritisiert.

Es wird behauptet, dass die auf den Kiesdämmen mittig durch das zu renaturierende, vorläufige Abbaugelände geführten Linien 1, 1a, 1c und 5 aus Gründen der Eingriffsvermeidung und zur Minimierung von Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes nach Abschluss der

Renaturierungen aus dem planfestgestellten Kiesabbau nicht günstiger ausfallen können als die Linien 0, 2, 3 und 4. Denn die gewässerorientierten Biotope mit ihren ökologisch hochwertigen Verlandungszonen stehender Gewässer würden sich nach Abschluss der Renaturierung zu gesetzlich geschützten Biotopen entwickeln und seien als solche in die Bewertung einzustellen. Die Festlegung einer weiter im Westen verlaufenden Trassenführung (z.B. die Variante 2) würde die negativen Auswirkungen auf herzustellende Renaturierungsflächen deutlich mindern und sei aufgrund der Anforderungen an die naturschutzrechtliche Eingriffsminimierung anzustreben.

Dazu ist zu erwidern, dass für den Vergleich der Linien in der Detailuntersuchung der Zustand des Kiesabbaugebietes nach Fertigstellung des Kiesabbauvorhabens mit den renaturierten Flächen zu Grunde gelegt wurde. Hinsichtlich der Uferzonen - als ökologisch hochwertige Verlandungszonen - ist anzumerken, dass sie von allen Varianten jeweils zweifach gequert werden, so dass sich hieraus keine entscheidungsrelevanten Unterschiede für den Vergleich der Linien ergeben.

In den Einwendungen wird zudem die Aussage auf S. 52 des Erläuterungsberichts, dass die zur Querung des Kiesabbaus notwendigen Dammschüttungen zwischen den Varianten 1 (Querung durch die Mitte des Kiessees) und 2 (Querung des Abbaugebietes westlich des Kiessees) bei Variante 2 nur geringfügig kürzer ausfallen, als falsch und unbelegt gerügt. Dies zeige sich schon anhand des Übersichtsplanes. Der Vorhabenträger hat eingeräumt, dass der Zusatz „geringfügig“ nicht korrekt gewählt wurde. Dies ändert jedoch nichts an der Bewertung. Denn die Variante 1c liegt bis ca. zur Hälfte des Dammbereiches auf dem vorhandenen Verbindungsweg. Zu Variante 2 wird auf S. 49 des Erläuterungsberichts ausgeführt, dass die Querung des Kiesabbaubereichs über eine geringere Länge ausfällt. Ausgegangen wird dabei vom planfestgestellten Abbaubereich, der auf dem Übersichtsplan nicht komplett blau dargestellt ist.

10. keine ausreichende Würdigung der künftig entstehenden Seenlandschaft in Bark/ Wittenborn in der UVS

In zwei Einwendungen wird vorgetragen, dass die UVS für den Neubau der A 20 die künftig entstehende Seenlandschaft in den Gemeinden Bark und Wittenborn nicht ausreichend würdige. Die A 20-Trasse sei mitten durch mehrere planfestgestellte und im Ausbau befindliche Stillgewässer mit der Folgenutzung Naturschutz geplant. Diese Gewässer entstünden im Zusammenhang mit Nassauskiesungen.

Die Einwendungen überzeugen nicht. Die Linienabwägung erfolgte in einer alle Schutzgüter umfassenden und weitere Kriterien berücksichtigenden Gesamtabwägung. Die Trasse der A 20 erhält im Bereich des Kiesabbaugebietes insbesondere zum Schutz der Wasservögel, die die Seenlandschaft nutzen, eine beidseitige Vogelschlagschutzwand mit einer Höhe von 4 m über Gelände. Diese Wand dient gleichzeitig als Schutz vor Emissionen. Der Eingriff in die Seenlandschaft ist daher so

weit wie möglich minimiert worden. Zudem wurden die planfestgestellten Renaturierungsmaßnahmen des Kiesabbaus berücksichtigt und Eingriffe in diese kompensiert (vgl. dazu oben in Ziffer 6 dieses Kapitels).

Zu 5.1: (Träger öffentlicher Belange)

Zu 5.1.1: (Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein –Abteilung 6, Geologie und Boden- (19.10.2009)

- „Beseitigung“ von Oberboden

Der Hinweis bezüglich der Begriffswahl über den Bodenabtrag im Erläuterungsbericht des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Anlage 12.0) zum Teil A, Kapitel 2.6, wird zur Kenntnis genommen. Eine Änderung hat der Vorhabenträger nicht vorgenommen. Die Begriffsverwendung ist jedoch für die tatsächliche Verwendung des Oberbodens nicht entscheidend, da diese entsprechend der anzuwendenden gesetzlichen Vorgaben zu erfolgen hat.

- Darstellung der Wechselbeziehungen zwischen den Schutzgütern (LBP Teile A und B)

Die tabellarische Darstellung der Wechselbeziehungen zwischen den Schutzgütern (Abbildung 2 des Erläuterungsberichtes zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung für den Teil A) basiert auf Veröffentlichungen. Sie erhebt keinen Anspruch auf eine abschließende Vollständigkeit. Die Funktionen des Bodens als Lebensgrundlage für Tiere und Pflanzen (Lebensraum, Nährstoffversorgung) sowie die trockene Deposition aus der Luft (Stoffeintrag) sind darin, wenn auch begrifflich anders gefasst, beschrieben. Lediglich die Bodenfunktionen des Gasaustausches mit der Luft sowie des Kohlenstoffspeichers sind nicht enthalten, was aber für die abschließende Bewertung der Wirkungen des Vorhabens nicht von Bedeutung ist.

Auch die tabellarische Zusammenstellung der Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern (Tabelle 16) im Erläuterungsbericht zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung für den Teil B erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die nicht explizit dargestellten Faktoren der Bodengenese (der Mensch, Sicker-, Stau- und Haftwasser sowie das Klima) führen nicht zu einer anderen Bewertung der Wirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Stellungnahme wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ziffer 4.1.8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.1.2: (Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein – Außenstelle Südwest -, Regionaldezernat (20.10.2009, 07.12.2012))
(vormals: Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein – Fachbereich Ländliche Entwicklung -, Außenstelle Itzehoe)

- Überprüfung der Erschließung zweier Flächen nördlich der A 20 zwischen Bau-km 27+630 und 27+950

Es wird vorgetragen, dass alle landwirtschaftlichen Flächen bis auf zwei Flächen nördlich der A 20 zwischen Bau-km 27+630 und 27+950 durch Ersatzwege an das öffentliche Wegenetz angeschlossen werden. Diese beiden Flurstücke würden durch die A 20 und einen dort verlaufenden Graben abgeschnitten und seien nicht über Wirtschaftswege erreichbar. Die Erschließung dieser Flächen sei daher zu überprüfen.

Die angesprochenen Grundstücke sind über Grabenüberfahrten über das Nachbargrundstück desselben Eigentümers oder einen Wirtschaftsweg bereits im Bestand erreichbar. Weitere Maßnahmen sind daher nicht erforderlich.

- Optimierung des Wegenetzes zur Schaffung einer durchgängigen Ost- Westverbindung parallel zur A 20

Aus agrarstruktureller Sicht wird es für zweckmäßig gehalten, das Wegenetz so zu optimieren, dass eine durchgängige Ost-West-Verbindung parallel zur A 20 entsteht. Es wird deshalb gefordert, die vorgesehenen Erschließungswege im Bereich zwischen Bau-km 24+600 und Bau-km 28+326 (Anschluss an den Wirtschaftsweg der Achse 720, BWV-Nr. 184) nördlich und südlich der A 20 zu verlängern, um durch diese neue Wegeachse die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen in weiten Teilen der südlichen Gemarkung für die Landwirte, auch über die Gemeindegrenzen hinweg, zu erleichtern und Mehrwege zu vermeiden.

Aufgrund der eingebrachten Anregungen und Bedenken im Zuge der 1. Auslegung der Planfeststellungsunterlagen erfolgte im Rahmen der 1. Planänderung eine Überarbeitung dahingehend, die vorhandene Lücke zwischen der ursprünglich geplanten Grundstückszufahrt der Achse 409 (BWV-Nr. 152) und dem geplanten Wirtschaftsweg Achse 510 (BWV-Nr. 155) zu schließen. Somit beginnt der nunmehr geplante Wirtschaftsweg der Achse 560 (BWV-Nr. 155.1) am Weg „Bullenkloster“ in Bau-km 24+388 und endet am Verbindungsweg Struvenhütten – Voßhöhlen „Barnbeksdamm“ in

Bau-km 25+703, der mittels eines Überführungsbauwerkes (BW 6.08) in Bau-km 25+780 über die A 20 geführt wird.

Hinsichtlich der Forderung nach weiteren Lückenschlüssen von Wirtschaftswegen wird auf die Begründungen zu Ziffer 5.3.111 dieses Beschlusses zu den Überschriften „Wirtschaftsweg Achse 620 (BWV-Nr. 172): Lückenschluss vom BW 6.09 aus in Richtung Osten sowie in Richtung Westen an das bestehende Wegenetz „Barnbeksdamm“ sowie „Wirtschaftsweg Achse 610 (BWV-Nr. 174): Lückenschluss vom BW 6.09 aus in östliche Richtung bis zum Wirtschaftsweg der Achse 723 (BWV-Nr. 178)“ verwiesen.

Der Vorhabenträger ist gehalten, alle Wegebeziehungen, die durch das geplante Bauvorhaben unterbrochen werden, derart wiederherzustellen, dass die erforderlichen Anbindungen des Wegenetzes wiederhergestellt bzw. aufrechterhalten werden bzw. die Erschließung der abgeschnittenen landwirtschaftlichen Flächen südlich und nördlich der A 20 an das öffentliche Wegenetz sichergestellt ist. Die vorgelegte Planung des Vorhabenträgers erfüllt diesen Anspruch. Weitere Maßnahmen können dem Vorhabenträger – auch im Hinblick auf weitere, nicht erforderliche Grundstücksbetroffenheiten und nicht notwendige und damit vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft - daher nicht auferlegt werden. Die dabei entstehenden Mehrwege sind hinzunehmen. Auf die Begründungen zu Ziffer 5.0.8 und 5.0.12 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Alternative zum Wirtschaftsweg der Achse 720

Als Alternative zum Wirtschaftsweg der Achse 720 (BWV-Nr. 184) wird vorgeschlagen, den erforderlichen südlichen Erschließungsweg parallel zur A 20, beginnend mit Station 28+470 und endend bei Station 29+150, jeweils mit Anschluss an die dort verlaufenden Wirtschaftswege und mit einer Unterführung unter der Wildbrücke bei 28+900 zu führen.

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.22 dieses Beschlusses zu der Überschrift „Erhaltung des Logenweges (BWV -Nr. 183) als Durchstich durch die Grünbrücke anstatt Bau des Wirtschaftsweges Achse 720 (BWV-Nr. 184)“ verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Stellungnahme wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ziffer 4.1.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

**Zu 5.1.3: Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein – Untere Forstbehörde - (18.11.2009, 08.01.2013, 28.05.2013, 17.12.2015, 21.11.2016)
(vormals: Forstbehörde Mitte des Landes Schleswig-Holstein)**

- Waldverluste durch die provisorische Anbindung an die B 206

Die Untere Forstbehörde fordert im Fall einer provisorischen Anbindung an die B 206, dass die mit weniger Waldverlusten verbundene Anbindung gebaut wird, wie sie in den Planfeststellungsunterlagen zum Abschnitt zwischen der B 206 westlich Weede und der B 206 westlich Wittenborn dargestellt wird. Die Notwendigkeit einer provisorischen Anbindung hat der Vorhabenträger im Erörterungstermin am 14.09.2010 für den Fall erläutert, dass die Abschnitte zwischen der B 206 westlich Weede und der B 206 westlich Wittenborn sowie der vorliegende Abschnitt der A 20 zwischen der B 206 westlich Wittenborn und der A 7 nicht zeitgleich realisiert werden können. Dann richte sich die Ausbildung einer provisorischen Anbindung an die B 206 nach den Hauptfahrbeziehungen, die je nachdem, welcher Abschnitt zuerst gebaut werden könne, differieren. Insofern bestehe keine Wahlmöglichkeit zwischen den in den beiden Planfeststellungsverfahren dargestellten Lösungsmöglichkeiten. Der Vertreter der Forstbehörde hält auch nach Erläuterung des Sachverhaltes an seiner Forderung fest, die zurück zu weisen ist. Der Bau einer provisorischen Anbindung ist im genannten Fall gerechtfertigt, dadurch entstehende zusätzliche Eingriffe in den Wald nicht zu vermeiden. Die Ausgestaltung richtet sich nach den anzubindenden Hauptfahrbeziehungen. Auf die Ausführungen in Ziffer 5.0.1 wird verwiesen.

- Sicherung von Restwaldbeständen

Die Untere Forstbehörde Mitte kritisiert in ihren Stellungnahmen die in der Planung nach Waldanschnitt verbleibenden Restwaldbestände, die nach Realisierung des Vorhabens durch eine erhöhte Windwurf- und Schadinsektenanfälligkeit sowie durch spätere Abholzungen gefährdet seien. Konkret sind folgende Flurstücke betroffen:

Auf dem Flurstück 3/1 der Flur 6 der Gemeinde Todesfelde wird ein überwiegend aus Fichten bestehender Waldbestand in Teilen durch das Vorhaben (Anlage 12.2 (Teil A) Blatt 13) überbaut. Die Forstbehörde sieht den Vorhabenträger in der Pflicht, Schutzmaßnahmen zu ergreifen, weil der Bestand durch den Waldanschnitt besonders gefährdet sei. Zu überlegen sei auch, den Bestand vollständig umzuwandeln und durch einen standortgerechten Laubmischwald oder an anderer Stelle zu ersetzen. Der Vorhabenträger erläutert in seiner Erwiderung und im Erörterungstermin am 14.09.2010, dass Maßnahmen im verbleibenden Waldstück nicht geplant seien, da kein Erwerb vorgesehen sei. Der Landschaftspflegerische Begleitplan sähe jedoch vor, zum Schutz des verbleibenden Bestandes auf baubedingt in Anspruch genommenen Flächen einen Waldmantel anzulegen und auf dem anderen Teil eine Bepflanzung auf der Autobahnböschung vorzunehmen. Unter Berücksichtigung des Minimierungsgebotes solle der Restbestand mit der Funktion eines Feldgehölzes er-

halten bleiben. Der Vorhabenträger sagt zu, darauf hinzuwirken, dass der Waldeigentümer in den Grunderwerbsverhandlungen auf eventuell entstehende Gefahren hingewiesen wird und der daraus entstehende Aufwand bei den Verhandlungen berücksichtigt wird. Die ursprünglich vorgesehene Bepflanzung der Autobahnböschung im westlichen Teil des angeschnittenen Bestandes ist mit Planänderung entfallen. Als Schutzmaßnahme verbleibt somit die im östlichen Teil vorgesehene Entwicklung eines Waldmantels (Anlage 12.2 (Teil A), Blatt 13). Der restliche Waldbestand wird nach dem Bau der A 20 eine grob geschätzte Größe von knapp 0,5 ha behalten. Zur Sicherung des Bestandes sind bauzeitliche Schutzmaßnahmen vorgesehen. Unter Berücksichtigung der Waldmantelentwicklung und der verbleibenden Größe ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht mit einer direkten Schädigung zu rechnen.

Weitere Waldflächen werden im Bereich des Autobahnkreuzes angeschnitten, so dass zum Teil kleinere Restflächen verbleiben (Anlage 12.2 Teil B). Da die verbleibenden Restbestände aufgrund ihrer geringen Größe bzw. Breite als solche künftig kaum zu erhalten seien, fordert die Forstbehörde ihre gänzliche Umwandlung und entsprechende Ersatzaufforstungen. Bei zwei Beständen sei auch eine Abholzung mit anschließender Wiederaufforstung standortgerechter Laubbaumarten vorstellbar. Im Erörterungstermin bekräftigt der Vertreter der Forstbehörde seine Forderung mit dem Verweis auf § 9 Abs. 3 LWaldG, wonach die Umwattungsgenehmigung zu versagen sei, wenn die beabsichtigte Umwandlung benachbarten Wald gefährden oder die Erhaltung oder Bildung geschlossener Waldbestände beeinträchtigen würde. Der Vorhabenträger erläutert in seiner Erwiderung die verbleibenden Flächengrößen und ihre Einbindung in bestehende und durch die Planung vorgesehene Gehölzstrukturen. Unter Bezugnahme auf das Minimierungsgebot und auf die ökologischen Funktionen, die die Bestände auch als Feldgehölze übernehmen könnten, sieht der Vorhabenträger keine Notwendigkeit einer weiteren Waldumwandlung und Ersatzaufforstung. Im Erörterungstermin verweist er zudem auf die Grunderwerbsverhandlungen, in denen ein für den Eigentümer entstehender Aufwand zur Abwendung von Gefahren für den Bestand einbezogen werden kann.

In Rede steht in diesem Zusammenhang der Waldbestand auf dem Flurstück 13/4 der Flur 7 der Gemarkung Lentförden (siehe Anlage 12.2 Teil B, Blatt 1). Durch den destabilisierenden Einfluss des nördlichen Anschnitts besteht nach Auffassung der Forstbehörde vor allem die Gefahr des Windwurfes. Nach der Realisierung des Vorhabens verbleibt eine bestockte Restgröße von 1.800 m². Die Planung sieht parallel zum Anschnitt des Waldbestandes eine baumbetonte lineare Gehölzpflanzung vor. Angrenzend verläuft die K 81 parallel auf einem Damm. Die gesehene Gefahr durch Windwurf ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht gegeben.

Ein weiteres Flurstück, auf dem ein bestehender Waldbestand angeschnitten wird, ist das Flurstück 24/2 der Flur 14 der Gemarkung Schmalfeld (siehe Anlage 12.2 Teil B, Blatt 5). Hier verbleibt ein Restbestand von 1.200 m². Auch an dieser Fläche sieht die Planung eine parallel zum Anschnitt vorgesehene lineare Gehölzpflanzung und angrenzend den beginnenden Damm der zu überführen-

den K 81 vor. Auf den anderen Seiten der Fläche befinden sich Knicks, die erhalten bleiben. Auch diese Restfläche liegt in der Folge relativ geschützt und wird keinen erhöhten Windwurfgefahren ausgesetzt sein.

Auf dem Flurstück 28 der Flur 16 der Gemarkung Schmalfeld verbleibt unter Berücksichtigung des Eingriffs ein Restwaldbestand von ca. 1,22 ha. Dieser wird nach Planänderung durch einen Wirtschaftsweg an seiner schmalsten Stelle in zwei etwa gleich große Teile zerschnitten (siehe Anlage 12.2 Teil B, Blatt 3). Zur Sicherung des Restbestandes sind entsprechende Schutzmaßnahmen vorgesehen. Aufgrund der verbleibenden Flächengröße, der nördlichen Einbindung der Waldbestände durch einen Redder und die südlich in Dammlage geführte A 20 ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht mit einer besonderen Gefährdung der Restwaldbestände zu rechnen.

Der Waldbestand auf dem Flurstück 25/3 der Flur 15 der Gemarkung Schmalfeld zwischen der A 7 und dem Angelgewässer wird durch den Bau der Abfahrtstreifen des Autobahnkreuzes verkleinert (siehe Anlage 12.2 Teil B, Blatt 2). Es verbleiben jedoch 0,53 ha Waldfläche, die aufgrund ihrer Größe nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keinen erhöhten Gefahren ausgesetzt ist.

§ 9 Abs. 3 Nr. 2 LWaldG formuliert, dass eine Gefährdung benachbarten Waldes oder die Beeinträchtigung der Erhaltung oder Bildung geschlossener Wälder als Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einer zu erteilenden Umwandlungsgenehmigung entgegen stehen können. In vorliegenden Fall steht diesen Gründen jedoch das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens der A 20 im vorliegenden Abschnitt und als Gesamtvorhaben entgegen, das höher zu bewerten ist als das öffentliche Interesse an der Erhaltung der betroffenen Waldbestände. Da unter Berücksichtigung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Schutz-, Gestaltung und Ausgleichsmaßnahmen keine direkten Gefährdungen der verbleibenden Waldbestände gesehen werden können, steht einer Umwandlung der Restbestände nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch das Minimierungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG entgegen, das den Verursacher verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen. Eine spätere Abholzung durch die Straßenmeistereien des LBV-SH ohne entsprechende Genehmigungen kann nicht unterstellt werden, da die verbleibenden Waldbestände nicht in das Eigentum des Bundes übergehen, sondern bei den Eigentümern verbleiben.

Sofern von den Eigentümern der Waldbestände konkrete höhere Aufwendungen für forstwirtschaftlich notwendige Maßnahmen geltend gemacht werden, ist darüber außerhalb des Planfeststellungsbeschlusses zu entscheiden.

Die Bedenken der Unteren Forstbehörde sind in diesen Punkten zurück zu weisen.

Auf die Ziffer 4.1.16 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.1.4: (Schleswig-Holsteinische Landesforsten (AÖR) Neumünster (17.11.2009, 16.11.2015))

- kein Erfordernis einer grundbuchlichen Sicherung

In ihrer Stellungnahme vom 16.11.2015 fordern die Schleswig-Holsteinischen Landesforsten den Verzicht auf eine grundbuchliche Sicherung der Maßnahme 26.1 Ar sowie eine entsprechende Entschädigung. Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme sind Entnahmen von Nadelgehölzen, die Erhöhung des Alt- und Totholzanteils sowie die Ausweisung von Biotopbäumen zur Förderung der Habitatqualität für den Mittelspecht vorgesehen (vergl. Anlage 12, Teil A, Maßnahmenblatt 26.1 Ar). Der Vorhabenträger hält in seiner Erwiderung und im Erörterungstermin zur Sicherung der im bestehenden Waldbestand vorgesehenen Maßnahmen eine grundbuchliche Sicherung weiterhin für erforderlich, auch wenn die Landesforsten ein Unternehmen des Landes Schleswig-Holstein sind. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Vorhabenträgers an. Zur rechtlichen Sicherung der artenschutzrechtlich gebotenen Maßnahmen ist es erforderlich, diese auch grundbuchlich festzuhalten. Die Stellungnahme ist in diesem Punkt zurückzuweisen.

Hinsichtlich geforderter Entschädigungen ist darauf hinzuweisen, dass diese außerhalb des Planfeststellungsverfahrens ermittelt und geregelt werden.

Auf die Ziffer 4.1.17 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.1.5: (Stadt Kaltenkirchen – Der Bürgermeister- , Bau und Planungsabteilung (28.10.2009))

- Existenzgefährdung der Flugtechnischen Arbeitsgemeinschaft Kaltenkirchen e. V.

Das Fluggelände der FAG Kaltenkirchen e. V. ist weder durch die Trasse der A 20 noch durch landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen betroffen. Daher kann durch dieses Vorhaben auch keine Existenzgefährdung/-bedrohung ausgelöst werden.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Stellungnahme wird zurückgewiesen.

**Zu 5.1.6: (Kreis Segeberg - Die Landrätin – Fachdienst Kreisplanung (30.10.2009, 19.12.2012, 21.12.2015, 15.11.2016))
(vormals: Fachdienst Räumliche Planung und Entwicklung)**

(Räumliche Planung und Entwicklung (30.10.2009))

**(Naturschutz - Untere Naturschutzbehörde)
(30.10.2009))**

- Querungen (Mühlenau, Schmalfelder Au)

Die Untere Naturschutzbehörde empfiehlt für die Gewässerquerungen der Mühlenau und der Buerwischbek eine Breite von mindestens 15 m, um die Akzeptanz für Klein- und Mittelsäuger zu erhöhen. Bei der Querung der Mühlenau bleibt der Vorhabenträger bei seiner Planung, die ein Bauwerk mit einer Breite von 10,5 m vorsieht. Zur Begründung der Bauwerksbreite wird auf Ziffer 2.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Für das Querungsbauwerk über die Schmalfelder Au empfiehlt die UNB die Beibehaltung der ursprünglich vorgesehenen Querungsbreite von 120 m als Angebotsplanung für das wandernde Rotwild. Eine Querungsbreite von 65 m würde das Rotwild ausschließen und auch für Dam- und Rehwild nur suboptimal sein. Der Vorhabenträger bleibt bei seiner Planung, die ein Bauwerk mit einer Breite von 60 m lichter Weite vorsieht. Zur Begründung der Bauwerksbreite wird auf Ziffer 2.3.1 verwiesen.

- Externe Ersatzflächen im Teil A (Niederungsbereich des Blunker Bachs und der Brandsau, Wiesenvögel)

Die vorgesehenen Ersatzflächen im Niederungsbereich des Blunker Bachs und der Brandsau, die für den Großen Brachvogel und die Feldlerche hergerichtet werden sollen, hält die UNB als artenschutzrechtliche Maßnahme zur Kompensation der Beeinträchtigungen ihrer Lebensräume in der Niederung der Schmalfelder Au für zwingend erforderlich. Dabei sei es unbedingt erforderlich, die Flächen in der vorgesehenen Gesamtheit zu erwerben und umzunutzen, da die ökologischen Funktionen nur in einem großflächig zusammenhängenden Komplex sichergestellt werden können.

Die Notwendigkeit einer artenschutzrechtlichen Ausnahme für den Großen Brachvogel, wie sie die Planung in ihrer ursprünglichen Fassung vorsah, sieht die UNB in ihrer Stellungnahme vom 30.10.2009 nicht. Sie sieht eine zwingende vorgezogene Umsetzung der Maßnahmen als CEF-Maßnahmen, mit denen eine artenschutzrechtliche Ausnahme vermieden werden könne, wenn die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten kontinuierlich erhalten bleibt. Dass eine Umsetzung der Maßnahmen als FCS-Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes ausreichen könne, erschließe sich aus den Planunterlagen nicht.

Der Vorhabenträger erwidert hierzu, dass eine Durchführung von CEF-Maßnahmen für den Großen Brachvogel nicht möglich sei, da die benötigten Flächen vorab nicht erworben werden können. Die Voraussetzungen für eine artenschutzrechtliche Ausnahme seien im Einzelnen dargelegt. Sowohl die UNB als auch der Vorhabenträger verkennen dabei, dass der Erhalt der ökologischen Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Großen Brachvogels im räumlichen Zusammenhang nicht allein durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zu erhalten ist. Es kommt hierbei auch auf die Entfernung vom Eingriffsort und die Erreichbarkeit der Ausgleichsmaßnahmen für die betroffenen Brutpaare an. Diese Voraussetzung ist bei den über 20 km entfernten Flächen am Blunker Bach nicht gegeben. Auch daher war nach dem Stand der Ursprungsplanung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme für den Großen Brachvogel erforderlich.

Im Rahmen der zweiten Planänderung hat der Vorhabenträger aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeiten sein Maßnahmenkonzept für den Großen Brachvogel geändert. Auch hierbei bleibt allerdings die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme notwendig. Hierzu wird auf Ziffer 2.3.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Von der Beantragung eines Ökokontos für die genannten Kompensationsflächen wurde abgesehen.

- Externe Kompensationsfläche Bokelholm im Teil B

Die Untere Naturschutzbehörde kritisiert die Anordnung von großräumigen Ersatzflächen zur Kompensation des Autobahnkreuzes A 20/A 7 im Kreis Rendsburg-Eckernförde, da dieses Vorgehen nicht den naturschutzrechtlichen Vorgaben einer Kompensation im naturräumlichen Umfeld des Eingriffs entspräche. Vergleichbare Qualitäten seien nur wenige Kilometer entfernt im FFH-Gebiet DE 2025-303 „Hasenmoor“ gegeben. Die Forderung nach einem Ersatz im naturräumlich näheren Umfeld des Eingriffs ist unter Verweis auf Ziffer 2.3.1 dieses Beschlusses zurück zu weisen. Für Ersatzmaßnahmen besteht lediglich die Anforderung einer Umsetzung in dem Naturraum, in dem auch der Eingriff stattfindet. Ein eingriffsnäherer Ausgleich ist dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen, selbst wenn dies aus naturschutzfachlicher Sicht sinnvoll erscheint, da Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG gleichgestellt sind.

- Ansätze für die Knickkompensation

Die UNB kritisiert die gewählten Ansätze für die Kompensation der erheblichen Verluste von Knicks, Reddern und Hecken. Knickneuanlagen weist die Planung nicht in ausreichendem Maß aus. Gegen die zur Deckung des verbleibenden Defizites vorgesehenen Neuwaldbildungen beständen im Grundsatz keine Bedenken, jedoch wird der Ansatz für die Umrechnung von Knick in Gehölzfläche als unzureichend angesehen. Vor dem Hintergrund, dass ein anderer Biotoptyp angelegt wird, der auch naturschutzrechtlich einen geringeren Schutzstatus besitze, sei es zu gering bemessen, die Grundfläche eines Meters Knick im Verhältnis 1:1 für die Größe einer Gehölzfläche zu Grunde zu

legen. Der Ersatz sollte vielmehr an den Kosten orientiert ermittelt werden: bei Kosten in Höhe von 50 Euro pro Meter Knickneuanlage wären damit bei Aufforstungskosten von ca. 1,70 Euro pro m² deutlich größere Neuaufforstungsflächen erforderlich. Zudem seien die Ansätze für die Umrechnung von Reddern und Hecken nicht klar benannt.

Der Vorhabenträger hat seine Bilanzierung für die verloren gehenden Knicks, Redder und Hecken im Rahmen der zweiten Planänderung in den Teilen A und B überarbeitet und dabei näher erläutert. So gehen auch die zu Grunde gelegten Ausgleichsverhältnisse für Redder (1:3) und Hecken (1:2) nun eindeutig aus den Planunterlagen hervor. Als Ersatzmaßnahmen für Knicks und Redder werden nach Planänderung zum einen Feldgehölze angerechnet. Feldgehölze können aufgrund ihrer beschränkten Flächengröße ähnliche Biotopfunktionen übernehmen wie Knicks. Weiterhin werden Waldmäntel in einer Breite von bis zu 10 m als Ersatzmaßnahmen angerechnet. Dies stellt für das vorliegende Vorhaben eine Lösung im Einzelfall dar, die sich aus dem Überschuss der für die Grünbrücke Todesfelde notwendigen Waldentwicklungen mit entsprechenden Waldmänteln ergibt. Waldmäntel können als Grenzhabitate zwischen Wald und Offenland ähnliche Biotopfunktionen wie Knicks übernehmen. Der Vorhabenträger hatte als Deckungs- und Leitstrukturen für das Wild im Bereich der Grünbrücke in einem weit über das als Ersatzaufforstungen erforderliche Maß an Ersatzaufforstungen Waldentwicklungen in die Planungen einzustellen. Im Sinne flächenschonenden und multifunktionalen Kompensation im Abgleich mit den Ansprüchen des Wildes an die Funktionsfähigkeit der Grünbrücke können nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Waldmäntel als Ersatzmaßnahmen für den Verlust von Knicks und Reddern eingestellt werden, wenn sie nicht gleichzeitig als Ersatzaufforstungen angerechnet werden. Vor dem Hintergrund dieser funktional ausgerichteten Ersatzmaßnahmen für Knicks und Redder können die verloren gehenden Funktionen des Naturhaushalts in gleichwertiger Weise ersetzt und damit die erforderliche Kompensation geleistet werden. Eine Forderung nach weiteren Ersatzmaßnahmen für Knicks und Redder mit vergleichbaren Biotopfunktionen ist daher auch unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit der auferlegten Maßnahmen nicht geboten.

Neben den Feldgehölzen und Waldmänteln sind daneben auch Feldhecken als Ersatzmaßnahmen vorgesehen, die entsprechend den Durchführungsbestimmungen zum Knickschutz (Erlass des MELUR vom 13.06.2013) nach den Herstellungskosten bemessen werden, die mit einer Knickneuanlage verbunden wären.

- Stellungnahme des Beirates für Naturschutz (Auszug aus der Niederschrift Nr. 2/09 über die Sitzung am 19.10.2009)

Die UNB hat als Stellungnahme des Beirates für Naturschutz des Kreises Segeberg einen Auszug aus einer Sitzung desselben unter Beteiligung des Vorhabenträgers ihrer Stellungnahme beigefügt. Hierin wird im Wesentlichen die Forderung wiederholt, dass das in den Damm im Bereich des Kiesabbausees bei Bark einzubauende Material aus dem direkten Umfeld stammen müsse, um der Ge-

fahr der Gewässerverunreinigung vorzubeugen. Es wird auf die Ausführungen in Ziffer 5.0.18 verwiesen.

((19.12.2012))

- *EU-Vogelschutzgebiet DE 2026-401 „Barker und Wittenborner Heide“*

Hinsichtlich der zu erwartenden nächtlichen Lärmimmissionen und ihrer Wirkungen auf die Lebensräume des Rauhfußkauzes im südöstlichen Teilbereich des EU-Vogelschutzgebietes wird auf Ziffer 2.3.3 dieses Beschlusses verwiesen.

((21.12.2015))

- *Maßnahme A 16 (Teil B)*

Die untere Naturschutzbehörde fordert den Vorhabenträger auf, die im Rahmen der Maßnahme A 16 vorgesehenen Knickneuanlagen im Bereich der westlichen und östlichen Grenze des Extensivierungsbereiches auf ihre grundsätzliche Eignung innerhalb des Niederungsbereiches der Ohlau zu prüfen. Im Verbund mit den Nachbarflächen sei der Bereich ggf. für Wiesenvögel weiterhin vorrangig offen zu halten.

Der Vorhabenträger erwidert, dass sich der Punkt nicht auf die Planänderung beziehe und daher nur hilfsweise inhaltlich erwidert werde. Dies ist nicht korrekt, denn die Knickneuanlagen sind erst im Rahmen der zweiten Planänderung zusätzlich zur Grünlandextensivierung und zur Pflanzung von Einzelbäumen in die Maßnahme A 16 aufgenommen worden.

Inhaltlich argumentiert der Vorhabenträger, dass die Knickneuanlagen direkt an das bestehende Knicknetz anschließen würden und schon das bestehende Knicknetz nur einen Korridor von 70 bis 110 m zur Ohlau hin frei von Gehölzen halten würde. Außerdem sei die Ohlau im Bereich der Ausgleichsfläche mit Gehölzen bestanden und südlich der Ohlau ein kleinflächiger Laubwald vorhanden. Außerdem seien auf der Ausgleichsfläche keine als planungsrelevant eingestuften Brutvogelarten des Offenlandes nachgewiesen und daher nicht von einer besonderen Eignung der Ausgleichsflächen für Wiesenvögel ausgegangen.

In dieser Argumentation ist der Vorhabenträger nicht konsistent, denn er weist die Ausgleichsfläche selbst als artenschutzrechtlichen Ausgleich für acker- und grünlandbrütende Vögel aus. Zudem ist in der aktuellen Brutvogelerfassung zwar nicht auf der Ausgleichsfläche selbst, jedoch auf der nördlich angrenzenden Nachbarfläche ein Feldlerchenbrutpaar in ca. 30 m Entfernung zur geplanten Knickneuanlage nachgewiesen. Nach den Aussagen des Artenschutzbeitrages ist dieses Brutpaar der Feldlerche von einer betriebsbedingten Habitatminderung von 50% betroffen, die sich durch die geplanten Knickneuanlagen auf 100% erhöhen dürfte. Mit der Erwidern widerspricht der Vorhabenträger

ger somit seinem selbst gewählten Ausgleichsziel und erhöht die artenschutzrechtliche Betroffenheit der Feldlerche.

In einer ergänzenden Stellungnahme (E-Mail vom 13.09.2016) differenziert der Vorhabenträger die betroffenen und in Rede stehenden Wiesenbrüter danach, ob sie artspezifische Meidedistanzen zu Gehölzen aufweisen und es sich damit um Arten des Offenlandes handelt (z.B. Feldlerche oder Kiebitz), oder ob es sich um Arten handelt, die kein solches Meideverhalten zeigen (z.B. Braunkehlchen). Für die Offenlandarten weise die Ausgleichsfläche aufgrund der umliegenden Gehölze schon jetzt eine nur nachrangige Eignung auf, daher sei sie nur für Arten ohne oder mit einer geringen Meidedistanz zu Gehölzen geeignet und vorgesehen. Das angesprochene Feldlerchenrevier, das unter Berücksichtigung der geplanten Knickneuanlagen weitere Revierteile verlieren würde, wird zusätzlich auf der Maßnahmenfläche E 1 der Anlage 12, Teil B ausgeglichen. Dies hat er in der dritten Planänderung in die Planunterlagen aufgenommen. Damit begegnet der Vorhabenträger der Kritik nachvollziehbar, die nach Planänderung zurück zu weisen ist.

(Gewässer und Landschaft)

(Wasser-Boden-Abfall Bereich Gewässer)

((30.10.2009))

- Entrohrung der Gewässer Nr. 310 und 350

Darüber hinaus regt die Untere Wasserbehörde an, die verrohrten Gewässer 310 und 350 im Zuge der Maßnahme zu entrohren, um eine bessere Vernässung der Grünlandflächen zu erreichen. Der Vorhabenträger erwidert, dass diese Maßnahme aus seiner Sicht nicht im Verhältnis steht zu der mit ihr erreichbaren ökologischen Verbesserung. Um eine Bewirtschaftung zu ermöglichen, müssten in der Folge zusätzliche Überfahrten über das entrohrte Gewässer geschaffen werden, das parallel zum Blunker Bach verläuft. Zur Erreichung des Kompensationsziels, einen Lebensraum für den Großen Brachvogel zu schaffen, sei die Anlage von Blänken zudem zielführender.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Vorhabenträgers an. Es ist dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen die Möglichkeit der zukünftigen Bewirtschaftung zu erschweren, wenn das Entwicklungsziel der Maßnahme mit der Schaffung von Blänken für den Großen Brachvogel optimal erreicht werden kann.

- Anschluss des Gewässers 325 nördlich der Anschlussstelle AS L79/ A 20 als offener Graben an Gewässer 320 oder 344 (Punkt 3)

In Punkt 3) der Stellungnahme wird eine Prüfung gefordert, ob das Gewässer 325 auf der nördlichen Seite der Anschlussstelle nicht über einen offenen Graben an die Gewässer 320 oder 344 angeschlossen werden könne. Dies würde zu einer Einsparung von zwei Straßendurchlässen in der Auf- bzw. Abfahrt und in der Autobahn führen.

Grundsätzlich ist es wegen der anstehenden Geländehöhen, welche die Fließrichtung der Gewässer vorgeben, in diesem Fall von Norden nach Süden, nicht möglich, das Gewässer Nr. 325 (BWV-Nr. 125) über einen offenen Graben an die Gewässer Nr. 320 oder Nr. 344 anzuschließen.

Im Einzelnen befindet sich das Gewässer Nr. 344 zu weit nördlich, als dass ein offener Graben, der zusätzliche Betroffenheiten auslösen und Grunderwerb erfordern würde, eine machbare Alternative darstellen würde. Andererseits ist der Anschluss des Gewässers Nr. 325 an das Gewässer 320 über einen offenen Graben auf Grund der vorhandenen Geländehöhen beim Wirtschaftsweg der Achse 411 nicht möglich, denn hier ist das anstehende Gelände nach Lage der Dinge niedriger als das Niveau des Gewässers Nr. 320. Weiterer Angaben bedarf es deshalb nicht. Die vom Vorhabenträger vorgelegte Planung bleibt daher bestehen.

(Tiefbau)

(15.11.2016)

- Kosten für die Verlegung der K 81

Im Rahmen der dritten Planänderung wird vorgetragen, dass die Kosten für die Verlegung der Kreisstraße 81 der Verursacher trägt, der Kreis rechtlich keine Handhabung gegen eine Verlegung hat und diese bei künftigen Sanierungsarbeiten auf der K 81 berücksichtigt wird.

Dem Einwand ist entgegenzuhalten, dass die Kostenteilung für die Verlegung der K 81, gegen die bisher aus Sicht des Tiefbaues vom Grundsatz her keine Bedenken bestehen, auf der Grundlage der gesetzlichen Vorgaben erfolgt und die Unterhaltung der K 81 auch weiterhin in der Zuständigkeit des Kreises Segeberg verbleibt.

(Kreisplanung)

(15.11.2016)

- Bauleitpläne

Seitens des Kreises Segeberg wird darauf hingewiesen, dass folgende Bauleitpläne in der Zwischenzeit in den angrenzenden Gemeinden in Kraft getreten sind oder sich im Aufstellungsverfahren befinden und die bei der weiteren Planung beachtet werden sollten:

Schmalfeld: B-Plan 16(MI, rechtskräftig), B-Plan 19 (GE, im Aufstellungsverfahren)

Todesfelde: 5. Änderung F-Plan (diverse W-, M- und GE-Flächen, im Aufstellungsverfahren).

Hierzu ist einzustellen, dass einerseits bereits in der Bekanntmachung vom 24.07.2009 unter Ziffer 8) darauf hingewiesen wurde, dass vom Beginn der Planauslegung die Anbaubeschränkungen nach § 9 und die Veränderungssperre nach § 9a Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in Kraft treten. Danach dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Übernahme durch den Träger der Baulast (Baulastträger) wesentlich wertsteigernde oder den geplanten Straßenbau erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden. Für das planfestzustellende Bauvorhaben lagen die

Planfeststellungsunterlagen im Rahmen des Anhörungsverfahrens in der Zeit vom 01. September 2009 bis einschließlich 01. Oktober 2009 in den zugehörigen Amtsverwaltungen aus. Ab diesem Zeitpunkt gilt die Veränderungssperre, die die Gemeinde zu beachten hat.

Andererseits hat die Gemeinde bei der Bauleitplanung nicht nur die öffentlichen und privaten Belange zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 7 BauGB, Abwägungspflicht), sondern auch die Ziele der Raumordnung, die sich aus den Raumordnungsplänen ergeben, zu beachten (§ 1 Abs. 4 BauGB, Anpassungspflicht). Im Rahmen der Raumordnung sind die raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen abzustimmen und durch landesweite Pläne (Landespläne, Landesentwicklungspläne) und regionale Raumordnungspläne (oft Regionalplan) umgesetzt. Andere Planungsträger sind an diese Ziele und Grundsätze gebunden. Für den hier planfestzustellenden Streckenabschnitt der A 20 sind die Vorgaben des Landesentwicklungsplanes 2010 (LEP) als landesweiter Raumordnungsplan zu beachten. Auf der regionalen Ebene sind es entsprechend die Regionalpläne bzw. auf kommunaler Ebene der Kreisentwicklungsplan des Kreises Segeberg. Allen Plänen ist gemein, dass sie die hohe Raumbedeutsamkeit der A 20 beschreiben. Auf diese Planung ist seitens der Gemeinde Rücksicht zu nehmen.

Vorstehende Ausführungen zeigen, dass es die Gemeinde ist, die bei der Aufstellung neuer Bauleitpläne auf die langwierigen und verfestigten Planungen der A 20 Rücksicht nehmen muss bzw. musste.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Stellungnahme wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ziffer 4.1.19 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.1.7: (Amt Kaltenkirchen-Land (01.10.2009))

- Wassertransportleitung an der L 79

Es wird eine Lösung gefordert, die die Gemeinde Hartenholm als Unterhaltungspflichtige und folglich die Anschlussnehmer der Wasserversorgung als Gebührenpflichtige nicht belastet.

Die Wassertransportleitung an der L 79 (BWV-Nr. 128) wird im Bereich der Anschlussstelle AS L 79/ A 20 verlegt. Die Folgepflichten und Kosten richten sich nach den bestehenden Verträgen bzw. gesetzlichen Regelungen.

Die Stellungnahme wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ziffer 4.1.25 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.1.8: (Amt Kisdorf für die Gemeinde Struvenhütten (26.10.2009, 17.01.2013))

- Bau neuer Querverbindungen bzw. Wendemöglichkeiten am Ende der abgeschnittenen Wege

Für die abgeschnittenen Gemeindestraßen, teilweise als Betonspurbahnen hergestellt, werden neue Querverbindungen, alternativ der Bau von Wendemöglichkeiten am Ende der abgeschnittenen Wege erwartet.

Mit den geplanten und ausgewiesenen Wegebeziehungen werden die erforderlichen Anbindungen des Wegenetzes wiederhergestellt bzw. aufrechterhalten und die Erschließung der abgeschnittenen Landwirtschaftsflächen nördlich und südlich der A 20 an das öffentliche Wegenetz sichergestellt. Für Wege, die nur der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen dienen, ist der Bau einer Wendemöglichkeit nicht vorgesehen, da die Wendemöglichkeit auf den zu erschließenden Grundstück gegeben ist. Weitere Maßnahmen können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden. Auf die Ausführungen zu Ziffer 5.0.8, Punkt 1, dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Verstärkung der Durchlässe im Lindrehmbach im Bereich des Verbindungsweges zwischen „Hartloh“ und „Voßhöler Weg“

Es wird gefordert, im Bereich des Verbindungsweges zwischen „Hartloh“ und „Voßhöler Weg“ aufgrund des Verkehrsaufkommens nach der Herstellung der A 20 die Durchlässe im „Lindrehmbach“ so zu verstärken, dass die Überfahrt für den landwirtschaftlichen Verkehr gesichert ist. Im Erörterungstermin wird ergänzt, dass der Verbindungsweg Hartloh für die zukünftigen Verkehre nicht ausreichend dimensioniert sei. In diesem Zusammenhang sei auch einzustellen, dass für eine Biogasanlage dort wesentliche Verkehre stattfänden. Der Weg weise derzeit eine Befestigung mit Betonspurplatten auf, was dem künftigen Verkehrsbedürfnis in keiner Weise genüge.

Die Verkehrsuntersuchung des Ingenieurbüros Schubert zeigt auf, dass es zu keiner Verkehrssteigerung nach dem Bau der A 20 auf der genannten Wegebeziehung kommt. Vielmehr wird der Bau der Autobahn zu Verkehrsverlagerungen führen, die eine Reduzierung der Verkehrsbelastung auf diesem Wege zur Folge haben. Auch die Gefahr, dass es während der Bauzeit der A 20 zu Verkehrssteigerungen kommen wird, wird nicht gesehen. Der Bau der geplanten A 20 soll so durchgeführt werden, dass der Verkehr im Bereich des vorhandenen Straßennetzes möglichst wenig beeinträchtigt wird. Die Herstellung des Brückenbauwerkes 6.06 (BWV-Nr. 120) und der Rampen erfolgt beispielsweise über bauzeitliche örtliche Umfahrungen östlich der L 79 mit einspuriger Verkehrsführung. Mit der Umfahrung ist sichergestellt, dass der Verkehr wie bisher ohne große Schwierigkeiten die L 79 passieren kann und das umliegende Wegenetz nicht beeinträchtigt wird. Die Notwendigkeit

des Wegeausbaues wird daher ebenso wenig gesehen wie das Erfordernis, die Durchlässe im „Lindrehmbach“ für die Benutzung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge zu verstärken.

- Gewichtsbeschränkung und Zusatzschild „Landwirtschaftlicher Verkehr frei“, Geschwindigkeitsbeschränkungen

Für die Gemeindestraßen „Mühlenstraße“, „Auf der Schanze“ und „Hartloh“ wird eine Gewichtsbeschränkung auf 7,5 t mit dem Zusatzschild „Landwirtschaftlicher Verkehr frei“ gefordert. Außerdem wird gefordert, den Bereich der Ortseinfahrt „L 79“ aus Richtung Hartenholm bereits vor dem Ortsschild durch entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkungen und/ oder bauliche Maßnahmen zu beruhigen.

Es liegt in der Zuständigkeit der Verkehrsbehörde des Kreises, außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu prüfen, zu genehmigen und anzuordnen, inwieweit Straßen für den Durchgangsverkehr gesperrt werden oder für Straßen Geschwindigkeits- und Gewichtsbeschränkung gelten sollen. Dabei sind die Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu beachten. Zur Geschwindigkeitsbeschränkung erklärt der Vorhabenträger, dass er im Bereich der Anschlussstelle L 79/ A 20 eine Beschränkung auf 70 km/ h vorschlagen wird. Sollte die Verkehrsbehörde dem zustimmen, wäre aus Sicht des Vorhabenträgers eine Beschränkung auf 70 km/ h bis zur Ortslage ebenfalls sachgerecht.

Dem Vorhabenträger können keine weiteren Maßnahmen auferlegt werden.

- Entschädigung für die Übereignung von Grundstücksflächen

Die Entschädigung für die Übereignung von Grundstücksflächen richtet sich nach den gesetzlichen Regelungen. Sie ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Vielmehr wird der Entschädigungsanspruch außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt wird.

- Pendlerparkplatz an der AS L 79/ A20

Die Anregung, an der Auffahrt Struvenhütten/ Hartenholm eine Parkplatzfläche für Pendler vorzusehen, wird zur Kenntnis genommen. Da es jedoch keine gesetzliche Grundlage bzw. Verpflichtung für die Anlage von Pendlerparkplätzen durch den Vorhabenträger gibt und bisher auch keine Aussage zum Bedarf einer solchen Anlage vorliegt, kann dieser Anregung nicht gefolgt werden. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten. Hierzu wird auf Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Stellungnahme wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ziffer 4.1.27 dieses Beschlusses wird verwiesen.

**Zu 5.1.9: (RA Dr. Mecklenburg für die Gemeinde Mönkloh (15.10.2009, 28.10.2009))
(RA Dr. Mecklenburg für die Gemeinde Weddelbrook (15.10.2009, 28.10.2009))**

Hinsichtlich der Stellungnahmen der Einwender zu anderen Abschnitten der A 20 ist anzumerken, dass diese Bestandteil in den entsprechenden Verfahren sind und folglich an dieser Stelle behandelt wurden bzw. zu behandeln sind.

- Verletzung der kommunalen Planungshoheit

Eine Gemeinde kann die Richtigkeit einer planerischen Abwägungsentscheidung – wie ein mittelbar Betroffener – nur hinsichtlich ihrer eigenen Belange und der ihren eigenen Belangen gegenübergestellten, für das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange erwirken. In diesem Zusammenhang vermittelt zum einen die gemeindliche Planungshoheit eine wehrfähige, die Abwägung einzubeziehende Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen auf dem eigenen Gemeindegebiet, nämlich dann, wenn das Vorhaben entweder nachhaltig eine bestimmte Planung der Gemeinde stört oder wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht oder erhebliche gemeindliche Einrichtungen beeinträchtigt; darüber hinaus kann die Gemeinde in ihrem Selbstgestaltungsrecht, das vor Maßnahmen schützt, die das Ortsbild entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken, beeinträchtigt sein (zusammenfassend: BVerwG, Urteil vom 06.11.2013 – 9 A 9.12 – Juris Rn. 18, 19, 25). Demgegenüber sind Gemeinden nicht befugt, Belange ihrer Bürger, die Lärmschutzinteressen oder den Schutz vor visuellen Beeinträchtigungen geltend zu machen oder die Unvereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen von Natur und Landschaft zu rügen. Die Gemeinde ist nicht Sachverwalterin von Rechten Dritter bzw. des Gemeinwohls, in der Abwägung sind nur ihre Rechte und schutzwürdigen Belange zu berücksichtigen (BVerwG, a.a.O. Rn. 14).

Die eingeschränkte Rügefähigkeit der Gemeinde wird auch nicht dadurch auf öffentliche, nicht ihrem Schutz dienende Belange ausgedehnt, wenn die Gemeinde von der Planung unmittelbar in ihrem Grundeigentum betroffen ist. Da die Gemeinde nicht Grundrechtsträgerin ist, kann sie sich nicht auf Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG berufen und sich zum Kontrolleur anderer staatlicher Behörden in Bezug auf die Wahrnehmung des öffentlichen Rechts aufschwingen, wenn sie mehr oder weniger zufällig als Grundstückseigentümer von einem hoheitlichen Akt mit enteignender Vorwirkung betroffen ist (BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, 4 A 12.09, NVwZ 2001, 1160 (1161)).

Vor diesem Hintergrund werden die Einwendungen zurückgewiesen:

Die kommunale Planungshoheit der Gemeinde Mönkloh und der Gemeinde Weddelbrook ist durch das Vorhaben nicht verletzt. Die Gemeinden Mönkloh und Weddelbrook gehören zum Bezirk des Amtes Bad Bramstedt. Sie liegen westlich der A 7 und darüber hinaus westlich der B 4 und damit weit außerhalb der Verfahrensgrenzen für dieses Planfeststellungsverfahren. Die Inanspruchnahme von Grunderwerbsflächen der Gemeinde Mönkloh ist nicht erforderlich. Der hier planfestgestellte Abschnitt der A 20 beeinträchtigt weder konkrete, hinreichend bestimmte gemeindliche Planungen, noch entzieht er wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile der Gemeindegebiete einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung, noch beeinträchtigt er gemeindliche Einrichtungen oder das selbstgestaltungsrecht der Gemeinden. Etwas Anderes wird auch von den Gemeinden selbst nicht substantiiert vorgetragen.

- Objektive Rechtswidrigkeit:

Die zur objektiven Rechtswidrigkeit der Planungen erhobenen Einwendungen werden mangels Rückbefugnis zurückgewiesen. Sie sind aber auch in der Sache unbegründet. Insofern ergehen für die nachstehenden Einwendungen die nachstehenden Verweise bzw. zusätzliche Anmerkungen.

- Benutzung des Wegenetzes für die Transporte beim Bau der A 20 und

- Beweissicherung und ggf. Kostenersatz

Grundsätzlich können alle Straßen des öffentlichen Wegenetzes im Rahmen ihrer Widmung von den bauausführenden Unternehmen genutzt werden. Es liegt in der Verantwortung der Baufirma, die Abwicklung der Baustellenverkehre und hier insbesondere die Abwicklung der Bodenmassenverkehre unter Einbeziehung des öffentlichen Straßen- und Wegenetzes zu planen. Dabei steht jedoch im Vordergrund, dass der Verkehr zum Bau der A 20 im vorliegenden Streckenabschnitt im Wesentlichen auf der eigentlichen Trasse selbst durchgeführt werden soll, um den Verkehr auf dem vorhandenen Straßennetz so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Ist dies nicht zu umgehen, sind für die Baustellenverkehre einzig klassifizierte Straßen und Wege zu nutzen, deren Nutzung in dem Umfang auch zulässig ist.

Eine Benutzung des gemeindlichen Wegenetzes der Gemeinden Mönkloh und Weddelbrook für den Bau des hier anhängigen Planfeststellungsverfahrens wird, da diese weit außerhalb des Bereiches für dieses Planfeststellungsverfahren liegen, seitens der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen. Folglich sind die Anträge auf Beweissicherung und auf Kostenerstattung für Schäden am Wegenetz zurückzuweisen. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.10 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Lärmschutzmaßnahmen,

- Kostenerstattung für Erstellung von Lärmaktionsplan und

- Lärmbelastung durch Überführung der K 30

Die Gemeinden Mönkloh und Weddelbrook sind durch das hier planfestzustellende Bauvorhaben nicht betroffen. Die Überführung der K 30 von Mönkloh nach Bargholz erfolgt im Streckenabschnitt L 114 – A 7, so dass auf das dort durchzuführende Planfeststellungsverfahren verwiesen wird. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.0.6 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Tunnelrichtlinie 2004/54/EG,*
- *fehlende Unterlagen zur Prüfung raumordnerischer Belange und der Belange der Landwirtschaft in den Planfeststellungsunterlagen,*
- *Umweltentlastungen,*
- *Landschaftsprogramm und Landschaftsrahmenplan I,*
- *Folgen des Klimawandels*

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung dieser Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.139 dieses Beschlusses verwiesen.

Dem Antrag, die zwischen dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein und der Landgesellschaft geschlossenen Verträge der Kanzlei zu übersenden, kam der Vorhabenträger mit Schreiben vom 05.10.2010 nach.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Stellungnahme wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.1.10: (RAe Mohr und Partner für die Gemeinden Hartenholm, Hasenmoor, Schmalfeld, Nützen und Lentförden über das Amt Kaltenkirchen Land (15.10.2009) und RAe Mohr und Partner für die Gemeinden Hartenholm, Hasenmoor, Schmalfeld, Nützen und Lentförden über das Amt Kaltenkirchen-Land und Gemeinde Todesfelde über das Amt Leezen (15.01.2013, 16.12.2015))

- *Verstoß gegen die Grundrechte aus Art. 28 Abs. 2 GG und Art. 14 GG, deren einfachgesetzliches Eigentumsrecht, gegen formelles und materielles deutsches und europäisches Umweltrecht sowie gegen das Gebot gerechter Abwägung*

Die Bedenken, die Planfeststellung verstoße in mehrfacher Hinsicht gegen die Grundrechte der vertretenen Gemeinden aus Art. 28 Abs. 2 GG und Art. 14 GG, deren einfachgesetzliches Eigentumsrecht, gegen formelles und materielles deutsches und europäisches Umweltrecht sowie gegen das Gebot gerechter Abwägung, sind mit Hinweis auf die Genehmigungs- und Konzentrationswirkung

der Planfeststellung zurückzuweisen. Die Belange der Gemeinde sind in der Abarbeitung der Abwägungskriterien zur Trassenfindung eingestellt worden. Ebenso wurden die umweltrechtlichen Anforderungen erfüllt.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Stellungnahme wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ziffer 4.1.36 dieses Beschlusses wird verwiesen.

(Gemeinde Hartenholm (13.10.2009, 29.10.2009, Eingang am 21.01.2013) und RAe Mohr und Partner für die Gemeinde Hartenholm (04.11.2009))

- *keine zusätzliche Belastung für unterhaltungspflichtige Gemeinde bzw. Anschlussnehmer bezüglich Wassertransportleitung von Struvenhütten (BWV-Nr. 128) und*
- *Kreuzung des Brückenbauwerkes und der Anschlussstelle bei bau-km 23+193 mit den Hauptversorgungsleitungen mit Frischwasser*

Die vorhandene Trinkwasserleitung (BWV-Nr. 128) wird im Bereich der Anschlussstelle L 79/ A 20 westlich der neuen Trasse der L 79 verlegt und kreuzt dabei rechtwinklig die Rampe Nord der Anschlussstelle. Dazu erfolgen vor Baubeginn Abstimmungen mit dem Versorgungsunternehmen. Die Aufrechterhaltung der Frischwasserleitung wird seitens des Vorhabenträgers zugesagt. Die Unterhaltungslast, Folgepflichten und Kosten richten sich nach den gesetzlichen Vorgaben und den abgeschlossenen Verträgen. Nach dieser Prämisse wurde das Bauwerksverzeichnis der Anlage 10.2 der Planfeststellungsunterlagen für die Teile A und B mit den Vorbemerkungen erstellt, auf das verwiesen wird. Dies ist nicht zu beanstanden. Einwände diesbezüglich werden zurückgewiesen.

- *Stellungnahme vom 09.01.2007 zum Planfeststellungsverfahren des Abschnittes 3 (Wittenborn-Weede)*

Es wird auf den Planfeststellungsbeschluss vom 30.04.2012, Az. 406/ 4013-553.32.A 20-04/10, für den Neubau der A 20, Teilstrecke B 206 westlich Wittenborn bis B 206 westlich Weede, verwiesen.

- *Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung auf der L 79 innerorts mit A 20-Bau*

Die Gemeinde Hartenholm weist auf die derzeitige Verkehrssituation in der Gemeinde hin und deren Bemühen, der Raserei und der dadurch resultierenden brisanten Situation vor allem für fahrbahnkreuzende Schulkinder durch den Einbau von geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen auf den innerörtlichen Teil der L 79 zu begegnen. Es wird befürchtet, dass durch den Bau der A 20 der

Verkehr zunehmen und sich die diese Lage deutlich verschärfen werde. Die Gemeinde appelliert daher im Zuge des Baus der A 20 an den Vorhabenträger, Maßnahmen wie den Einbau von Ortseingangstoren sowie von Verkehrsspiegeln und ggf. einer Fußgängerampel positiv zu bewerten und die Gemeinde im Rahmen der Planfeststellung weit reichend zu unterstützen.

Mit Verweis auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.0.5, Punkt 2, dieses Beschlusses ist ergänzend einzustellen, dass sich aus dem Bau der A 20 keine Maßnahmen ableiten, die den Forderungen der Gemeinde entsprechen. Für die Umsetzung von baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung durch den Einbau von Bodenschwellen, Baumtoren und ähnlichen Elementen auf der L 79 am Ortseingang von Hartenholm, die grundsätzlich innerhalb der verkehrlichen Ortsdurchfahrt im Zusammenhang mit einer geschlossenen Bebauung anzutreffen sind, besteht seitens des Vorhabenträgers und des Baulastträgers der Landesstraße keine Veranlassung bzw. Verpflichtung. Zudem ist die Ausweisung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, die den baulichen Maßnahmen in der Regel vorgeschaltet sind, nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Anordnung obliegt der Zuständigkeit der Verkehrsbehörde des Kreises Segeberg. Dabei sind die Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu beachten.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Errichtung einer Lichtsignalanlage an bestimmte Kriterien gebunden ist, die in den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) niedergeschrieben sind. Die R-FGÜ 2001 sind ab 1. Januar 2002 bei allen straßenverkehrsrechtlichen Entscheidungen über Fußgängerüberwege und außerdem bei der Anordnung von Lichtsignalanlagen zugrunde zu legen. Die Anordnung einer Lichtsignalanlage durch die Verkehrsbehörde des Kreises setzt voraus, dass der Fußgänger-Querverkehr im Bereich der vorgesehenen Überquerungsstelle hinreichend gebündelt auftritt. Ob dieses Kriterium vor dem Hintergrund der Verkehrsuntersuchung zum Neubau der BAB A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg von der A 7 bis zur B 206 westlich Wittenborn der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert ausgewiesenen Verkehrsbelastung auf der L 79 erfüllt ist, bleibt letztendlich dem Ergebnis einer außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens vorzunehmenden Prüfung vorbehalten.

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Überprüfung der wesentlichen Änderung im Bereich der Anschlussstelle L 79/ A 20 südlich der A 20 und der Überprüfung der ausgewiesenen geringen Pegelsteigerung wurde der Planfeststellungsbehörde vom Vorhabenträger eine separate Stellungnahme mit Stand vom 10.11.2011 vorgelegt, die von der Planfeststellungsbehörde in ihrer Abwägung berücksichtigt wurde. Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 2.4 dieses Beschlusses verwiesen. Des Weiteren wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.6 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Beanstandungen der Vorgehensweise des Lärmschutzgutachters, die erheblichen baulichen Eingriffe für die weiteren Betrachtungen als unbedeutend einzuschätzen und deshalb in den Berechnungen zu vernachlässigen mit der Annahme, dass lediglich geringe Verkehrsmengen ange-

nommen würden, ist einzustellen, dass es sich hierbei nur um eine unvollständige Wiedergabe des auf Seite 10 der Anlage 11.1 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A, befindlichen Textes handelt. Richtig heißt es, dass „aufgrund der unterstellten relativ geringen Verkehrsmengen auf diesen Straßen und Entfernungen der zu ändernden Streckenabschnitte zur jeweils nächsten schutzbedürftigen Nutzung von mehr als 200 m diese erheblichen baulichen Eingriffe für die weiteren Betrachtungen als unbedeutend eingeschätzt und deshalb in den Berechnungen vernachlässigt“ werden. Das Vorgehen ist nicht zu beanstanden. Hinsichtlich der Abschätzung in der Entwicklung wird auf die Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert vom April 2009 mit Ergänzung hingewiesen. Diese enthält die Verkehrsbelastung für das Analysejahr 2010 und die prognostizierte Belastung für das Jahr 2025 mit bzw. ohne Bau der A 20. Ein Vergleich ist somit möglich. Weitere Erhebungen sind nicht erforderlich.

- Bodenmaterial für Bodenaustausch oder Anschütten von Schutzwällen

Es wird gefordert, bei Bodenaustausch zur Verfüllung oder Anschütten von Schutzwällen Boden aus der Region zu verwenden. In diesem Fall sei durch umfangreiche Schadstoffmessungen nachzuweisen, dass der betreffende Boden nicht aus einer der zahlreichen Mülldeponien stamme und evtl. belastet sei.

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.13 und auf die Auflagen unter Ziffer 2.1.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

- Durchtrennung der Be- und Entwässerungssysteme

Die wassertechnischen Berechnungen und die Planung der Straßenentwässerungsanlagen sind nach dem aktuellen Stand der Technik aufgestellt worden. Die Daten sind plausibel und nachvollziehbar und daher nicht zu beanstanden. Ebenso ist transparent und überzeugend dargelegt, dass ein Überlaufen der Regenrückhaltebecken und anderer Entwässerungseinrichtungen sehr unwahrscheinlich ist.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Entwässerungsanlagen nicht so konzipiert werden können, dass sie für jedes erdenkliche Regenereignis Sicherheit bieten, sondern hier ist vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichkeit der größtmöglich zu erzielende Nutzen zu garantieren. Der Vorhabenträger erfüllt diesen Anspruch.

Weitere Einzelheiten sind der Begründung zu Ziffer 5.0.9 dieses Beschlusses zu entnehmen. Ferner wird auf die Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen verwiesen.

- Beeinträchtigung des Wegenetzes und

- Schaffung von weiteren Durchbrüchen als Unterführung

Die Einwände beschreiben die durch den Bau der Autobahn hervorgerufenen erheblichen Beeinträchtigungen. Hierzu zählen u.a. die Unterbrechung des bisher funktionierenden Wegenetzes ein-

schließlich der Wohn- und Lebensqualität und des Genusses des Landschaftserlebnisses, die Beeinträchtigung oder Zerschlagung von bestehenden oder beabsichtigten landwirtschaftlichen Betriebszweigen und die Imageschäden auch bereits durch die Beeinträchtigungen in der Bauphase, die Auswirkungen auf die Radwegefernwege und die Rundwege, die Beeinträchtigung des Entwässerungssystems und die Lärmbelastigungen für die Bevölkerung.

Außerdem werden, da der Radwanderweg nur an einer Stelle unterführt werden soll, unter dem Gesichtspunkt der touristischen Attraktivität weitere Durchbrüche als Unterführung gefordert.

Das Schutzgut Mensch wurde im Landschaftspflegerischen Begleitplan der Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen thematisiert, so dass darauf verwiesen wird. Dem Schutzgut Mensch wurde hinreichend Rechnung getragen. Auch die Belange der Agrarwirtschaft wurden ausreichend berücksichtigt. Ziel der Planung war es, die mit dem Bauvorhaben verbundenen Auswirkungen zu minimieren und zu kompensieren. So werden mit den geplanten und ausgewiesenen Wegebeziehungen, zu denen auch die Fuß- und Radwege zählen, die erforderlichen Anbindungen des Wegenetzes, wiederhergestellt bzw. aufrechterhalten und über die A 20 geführt. Die Erschließung der abgeschnittenen Landwirtschaftsflächen nördlich und südlich der A 20 an das öffentliche Wegenetz ist sichergestellt und die Wegeverbindungen zwischen den Ortschaften bleiben erhalten. Hierzu gehören im Bereich des Schmalfelder Moores die Überführungen im Zuge der L 234 und der L 79 mit ihren straßenbegleitenden Radwegen, die Überführung des Verbindungsweges „Auf der Schanze“ und die Unterführung der parallel zur Schmalfelder Au führenden Wirtschaftswege. Neben dieser Verbindungsfunktion zwischen den Ortslagen und der Erschließungsfunktion für die Landwirtschaft kommt den Wegen außerdem eine bedeutende Funktion für das Radwegenetz zu, die der Planung gerecht wird. Die damit verbundenen Mehrwege bzw. Umwege sind auch aus zeitlichen Gründen zumutbar und hinzunehmen. Der Einwand, dass der Radwanderweg nur an einer Stelle unterführt wird, ist zu unsubstantiiert, als dass hierzu konkrete Ausführungen gemacht werden können.

Ferner bleibt auch das Reitwegenetz durch die Aufrechterhaltung der Wegebeziehungen im Wesentlichen erhalten. Inwieweit die neuen Wege tatsächlich in das Reitwegesystem eingebunden werden, ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Gemäß § 30 Abs. 3 LNatSchG sind Gemeinden und Kreise aufgefordert, geeignete Wander- und Reitwege im Verbund mit sonstigen Straßen, Wegen und Flächen einzurichten, wenn ein Bedarf besteht und Belange des Naturschutzes nicht entgegenstehen.

Die Auffassung, dass die Autobahn zu einer Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Betriebszweige führe, wird seitens der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Vielmehr zeigen vergleichbare Bauvorhaben in Schleswig-Holstein, dass die Region zukünftig durch die verkehrliche Erreichbarkeit eher von dem geplanten Bauvorhaben profitieren wird.

Hinsichtlich der erwarteten massiven Lärmbelastungen für die Bevölkerung ist auszuführen, dass die Lärmtechnische Untersuchung der Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen diese These nicht stützt. Hierzu wird auf die Begründungen zu Ziffer 5.0.6 und Ziffer 2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Im Übrigen wird auf die Begründungen zu Ziffer 5.0.8 bis 5.0.12 sowie 5.0.16 dieses Beschlusses verwiesen. Weitere Maßnahmen können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden.

- Unterführung des Wirtschaftsweges bei Bau-km 22+380 unter der A 20

Es wird die Unterführung des Wirtschaftsweges bei Bau-km 22+380 unter der A 20 für die Nutzung als Reit-, Rad- und Wanderweg und für die Landwirtschaft gefordert.

Der vorhandene Wirtschaftsweg Hartenholm – Struvenhütten (BWV-Nr. 112) wird bei Bau-km 22+387 durch die A 20 überbaut. In unmittelbarer Nähe werden der vorhandene Verbindungsweg „Auf der Schanze“ (BWV-Nr. 79) und die L 79 (BWV-Nr. 120) über die A 20 geführt. Mit diesen geplanten und ausgewiesenen Wegebeziehungen werden die erforderlichen Anbindungen des Wegenetzes wiederhergestellt bzw. aufrechterhalten und die Erschließung der abgeschnittenen Landwirtschaftsflächen nördlich und südlich der A 20 an das öffentliche Wegenetz sichergestellt. Die damit verbundenen Mehrwege bzw. Umwege sind auch aus zeitlichen Gründen zumutbar und hinzunehmen. Auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.0.12 dieses Beschlusses wird verwiesen. Weitere Maßnahmen können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden.

- Beschilderung der Reit-, Rad- und Fußwege

Die Forderung, im Falle der Realisierung des Vorhabens eine Beschilderung der Reit-, Rad- und Fußwege vorzunehmen, ist zurückzuweisen. Dies ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

- Auswirkungen auf die Landwirtschaft

Die Einwände zielen auf die Bedeutung der Landwirtschaft als wesentlicher Wirtschaftsfaktor in der Region ab. Ziel sei es, die Landwirtschaft mit ihren vielfältigen Funktionen zu erhalten, zu fördern und weiter zu entwickeln. Insbesondere werde das Ziel, für die landwirtschaftliche Nutzung gut geeignete Böden zu erhalten und nur in unbedingt notwendigem Umfang für andere Nutzarten vorzusehen, mit dem Bau der A 20 gefährdet. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Fruchtbarkeit und der Verlust der besten für die Landwirtschaft verfügbaren Böden im Bereich Voßhöhlen und Bullenkloster keine ausreichende Berücksichtigung fanden. Durch das geplante Bauvorhaben gingen vielen landwirtschaftlichen Betrieben wichtige und existenznotwendige Flächen verloren. Überlebensfähigkeit und Entwicklungsperspektiven drohten, Investitionen würden erschwert. Zudem würden agrarstrukturelle Belange als nicht so gravierend dargestellt. Die aus naturschutzfachlicher Sicht wertvolle Struktur der Niederungsbereiche mit hohen Grundwasserständen werde unwiederbringlich negativ verändert. Schließlich wird auf die Eingriffe in den Naturhaushalt zwischen der A 7 und Bad Segeberg hingewiesen. Der Verbrauch charakteristischer nicht ersetzbarer Flächen werde bei den Planungen nicht ausreichend berücksichtigt, die Flächen nicht in einem Zuge mit anderen wichtigen Niederungs- und Knicklandschaften ihrer tatsächliche Bedeutung entsprechend benannt und bewertet.

Der Vorhabenträger hat die Agrarstruktur im Rahmen der planerischen Abwägung und der Beeinträchtigung von landwirtschaftlichen Betrieben durch die Inanspruchnahme von Flächen für das geplante Bauvorhaben betrachtet. Zudem wurden die agrarstrukturellen Belange gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG in Verbindung mit § 9 Abs. 4 LNatSchG berücksichtigt, die im Landschaftspflegerischen Begleitplan der Anlage 12.0 der Planfeststellungsunterlagen, Ziffer 7.1.4 im Teil A und Ziffer 7.7 im Teil B, dargestellt sind. Hierauf und auf die Begründungen zu den Ziffern 5.0.4 und 5.0.8 sowie auf die Begründung zu Ziffer 2.3.1 wird verwiesen.

Einwände bezüglich der Existenzgefährdung sind nicht weiter substantiiert dargelegt worden. Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.1 und 5.0.8 verwiesen. Hinsichtlich der Bemühungen, den Landwirten im Haupterwerb – wenn möglich – entsprechendes Tauschland zur Verfügung zu stellen, wird auf die weiteren Begründungen zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Grundwasserverhältnisse werden durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt. Auf die Begründungen zu Ziffer 5.0.9 sowie auf die Auflagen unter Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Auch die aus naturschutzfachlicher Sicht wertvollen Strukturen und Artbestände im Niederungsbe-
reich der Schmalfelder Au wurden im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung ausrei-
chend berücksichtigt. Das Schmalfelder und das Struvenhüttener Moor wurden als Funktionsräume
erkannt und bewertet. Entsprechende Kompensationsmaßnahmen sind in Anlage 12 zum Teil A ab-
geleitet und dargestellt.

- Planungsgrundsätze für den Bereich Hartenholm:

*Landschaftsprogramm Schleswig-Holstein; Landschaftsrahmenplan für Planungsraum I; Regio-
nalplan für Planungsraum I; Entwicklungsziel nach dem Kreisentwicklungsplan; Landschaftsplan
der Gemeinde Hartenholm: Übernahme der Änderungskosten – keine hinreichende Berücksichti-
gung des Biotopverbundsystems – Zielsetzung durch Trassenverlauf quer durch Verbundachse
nicht erreichbar; keine Kennzeichnung Hartenholms als bedeutsamer Siedlungsbereich im Pro-
gramm*

Der Vorhabenträger erwidert, dass die in den genannten Planwerken genannten Zielvorgaben keinen
Ausschlusscharakter für andere Planungsvorhaben mit sich brächten. Die beschriebenen Zielsetzungen
der Pläne seien auch für das Gemeindegebiet Hartenholm beachtet worden und in die Bewertung
der Auswirkungen des Vorhabens eingeflossen. Entsprechende Maßnahmen zur Kompensation
sind in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Für das Landschaftsprogramm sei zudem festzu-
stellen, dass dort gegeben Hinweise und Empfehlungen unter anderem für den Bau neuer Verkehrs-
wege beachtet worden seien.

Die Anlagen 12.0 der Teile A (Kapitel 1.4) und B (Kapitel 3.3) enthalten entsprechende Beschreibungen der planerischen Zielsetzungen der angesprochenen Pläne. Die Zielsetzungen wurden entsprechend in der Bewertung der Funktionen und Werte des Raumes und in der Ermittlung der Beeinträchtigungen berücksichtigt. Die Benennung von Gebieten in der Landschaftsplanung, die die Voraussetzungen für eine Erklärung zum geschützten Teil von Natur und Landschaft gemäß § 22 LNatSchG aufweisen, entfaltet jedoch keine Wirkung im Sinne einer entsprechenden Schutzverordnung. Ebenso führen die im Landschaftsrahmenplan ausgewiesenen Gebiete mit besonderen ökologischen Funktionen nicht zu einem Ausschluss von Infrastrukturmaßnahmen, sondern zu einem größeren Gewicht der Belange des Naturschutzes in der planerischen Abwägung entsprechender Vorhaben. Dieser Gewichtung wird durch die Berücksichtigung der Zielsetzungen der Landschaftsplanung in der landschaftspflegerischen Begleitplanung und in der Umweltverträglichkeitsprüfung im vorliegenden Fall Rechnung getragen. Gleiches gilt für die Benennung eines Schwerpunktbereiches für die Erholung bzw. eines Gebietes mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung im Regionalplan und Entwicklungsziele des Kreisentwicklungsplanes.

Auch Biotopverbundflächen werden im landschaftspflegerischen Begleitplan berücksichtigt und bewertet. Dies gilt zum einen für das landesweite Schutzgebiets- und Biotopverbundsystem, das in den Landschaftsrahmenplänen dargestellt ist. Es wird fallbezogen auf die vorhandenen Schwerpunktbereiche, Haupt- und Nebenverbundachsen berücksichtigt. So ist im Bereich Hartenholm die Mühlenau als Nebenverbundachse betrachtet und im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes berücksichtigt worden. Die Verbundfunktion wird durch ein entsprechend dimensioniertes Bauwerk erhalten und durch die naturnahe Gestaltung des Gewässers im Verlegungsbereich, die Entwicklung von Uferrandstreifen und angrenzende Kompensationsflächen gestärkt. Die Zielsetzung der Nebenverbundachse bleibt damit weiter erreichbar. Die lokale Biotopverbundachse Holmer Moor-Langlohm-Hasenmoor westlich des Holmer Moordammes wird durch ein Durchlassbauwerk (Bauwerk 6.05) und die Entwicklung von Kompensationsflächen im Hartenholmer Moor gestärkt. Damit werden die Beeinträchtigungen der Biotopverbundachsen soweit möglich minimiert und kompensiert. Das Maßnahmenkonzept der Anlage 12 berücksichtigt dabei die Maßnahmenvorschläge des Landschaftsplanes Hartenholm.

Die Forderung, wonach der Verursacher die Kosten für Änderungen einzelner Passagen im Landschaftsplan der Gemeinde Hartenholm zu tragen hat, ist aufgrund einer fehlenden Rechtsgrundlage zurückzuweisen. Auch eine fehlende Kennzeichnung bestimmter Funktionen im Landschaftsplan hat nicht der Vorhabenträger zu bereinigen.

keine Kennzeichnung Hartenholms als bedeutsamer Siedlungsbereich im Programm:

Die Kennzeichnung Hartenholms als bedeutsamer Siedlungsbereich sowohl im Landschaftsprogramm Schleswig-Holstein als auch in den anderen genannten Plänen liegt nicht im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers.

- Vorhalten von Leerrohren für die Nutzung als Breitbandversorgung

Die Forderung, im Zusammenhang mit der Verlegung von Erschließungsleitungen auf der Trasse zu gewährleisten, dass Leerrohre für die Nutzung als Breitbandversorgung (späteres Einlassen von Glasfaserkabel) eingebaut werden, ist zurückzuweisen. Im Rahmen des hier anhängigen Planfeststellungsverfahrens sind lediglich die Versorgungsleitungen zu berücksichtigen, die durch das Bauvorhaben betroffen sind. Hierzu wird auf das Bauwerksverzeichnis der Anlage 10.2 der Planfeststellungsunterlagen verwiesen. Darüber hinaus besteht keine gesetzliche Verpflichtung, dem Vorhabenträger weitere Maßnahmen diesbezüglich aufzuerlegen.

- Beeinträchtigung des Ortsteiles „Bullenkloster“ und

- Existenzgefährdung des Alten- und Pflegeheimes

Die gewählte Linienführung ergibt sich unter Berücksichtigung verschiedener Kriterien. Hierzu zählen die technischen Trassierungsparameter, die vorhandenen Zwangspunkte wie beispielsweise Splittersiedlungen oder Bebauung sowie das naturschutzfachliche Vermeidungs- und Minimierungsgebot. Dennoch bleibt immer ein Minimum an Beeinträchtigungen zurück. Diese sind aber nach Abwägung der Individual- und der überwiegend öffentlichen Interessen zum Wohle der Allgemeinheit hinzunehmen.

Der Einwand der Existenzgefährdung des Alten- und Pflegeheimes wird zurückgewiesen, weil ein substantiierter Vortrag fehlt. Grundsätzlich ist aber darauf hinzuweisen, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für die Betroffenen darstellt. Verständlich ist auch das Interesse des Eigentümers an der Erhaltung seines Eigentums. Jedoch genießt das Eigentum bei der straßenrechtlichen Planfeststellung keinen absoluten Schutz. Vielmehr ist das Eigentum wie viele andere abwägungsrelevante Belange in die Abwägung einzustellen. Dabei kann der Belang des Eigentümers gegebenenfalls zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden mit der Folge, das Vorhaben aufgrund gewichtiger öffentlicher Interessen zu Lasten der Inanspruchnahme von Privatgrundstücken zu realisieren.

- Rahmenbetriebsplan und

- Fehlen einer Auflistung der erforderlichen Genehmigungen und Erlaubnisse

Bei dem im Zusammenhang mit der Durchführung der Maßnahme geforderten Rahmenbetriebsplan ist darauf hinzuweisen, dass der Rahmenbetriebsplan ein Begriff aus dem Bundesberggesetz (BBergG) ist. Ein Rahmenbetriebsplan soll das bergbauliche Vorhaben in seiner Gesamtheit darstellen, d. h., Angaben zum beabsichtigten Vorhaben, zur technischen Durchführung, zum zeitlichen Verlauf und zur Wiedernutzbarmachung geben. Gleichzeitig sollen eventuelle Konflikte behandelt und Gemeinden, Fachbehörden, andere Träger öffentlicher Belange sowie die Öffentlichkeit informiert und beteiligt werden. Das Rahmenbetriebsplanverfahren schließt mit einem Planfeststellungsverfahren ab.

Für den Bau einer Bundesautobahn ist die Durchführung einer Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz erforderlich. Während die UVS in der Vorplanungsebene zur Linienbestimmung das Instrument zur Darlegung der entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens gem. § 6 UVPG ist, ist dies auf der Planfeststellungsebene der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP). Die landschaftspflegerische Begleitplanung liefert somit die Unterlagen für die Umweltverträglichkeitsprüfung auf der Ebene der Planfeststellung.

Nach den in § 142 (1) Landesverwaltungsgesetz (LVwG) normierten Grundsätzen wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit eines Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt, so dass daneben keine anderen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen mehr erforderlich sind. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

Der Einwand des nicht Vorliegens entsprechender Zustimmungen bzw. Genehmigungen ist daher mit Hinweis auf die Genehmigungs- und Konzentrationswirkung der Planfeststellung zurückzuweisen.

- Zunahme von kriminellen Aktivitäten durch die Anschlussstelle

Es wird auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

- Anbindung der Mühlenstraße an die L 79

Für die Anbindung der Mühlenstraße an die L 79 südlich der geplanten Anschlussstelle L 79/ A 20 ist ein neues kurzes Wegestück geplant. Dies liegt am Ende des südlichen Ausbauendes der L 79. Die Anbindung der Mühlenstraße an die L 79 ist zwingend erforderlich, um den durch die Verlegung und Überführung der L 79 abgehängten Straßenanschluss zum Anliegergrundstück im Flurstück 32/3, Flur 3 in der Gemarkung Struvenhütten, wiederherzustellen.

- Stellungnahme der RAe Mohr und Partner für das Amt Kaltenkirchen-Land

Der Hinweis, dass die Kanzlei RAe Mohr und Partner für das Amt Kaltenkirchen-Land eine Stellungnahme abgeben wird, wird zur Kenntnis genommen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Stellungnahme wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ziffer 4.1.36 dieses Beschlusses wird verwiesen.

(Gemeinde Schmalfeld (12.10.2009, 21.10.2009, 17.01.2013, 17.11.2016))

- *Ablehnung der Planungen auf dem Gebiet von Schmalfeld,*
- *kein Bedarf für Autobahn zwischen Bad Segeberg und Bad Bramstedt,*
- *Beeinträchtigung der Gemeindeentwicklung und*
- *keine Notwendigkeit der Maßnahme*

Die Ablehnung der Planungen, die das Gebiet von Schmalfeld betreffen und die nach Aussage der Gemeinde Schmalfeld das Gemeindegebiet maßgeblich verändern und die weitere Gemeindeentwicklung beeinträchtigen werden, wird zur Kenntnis genommen.

- *Stauerscheinungen wegen fehlender leistungsfähiger West-Ost-Verbindung nur gering*

Hinsichtlich des Einwandes, dass das Argument, dass die in Nord-Süd-Richtung ausgerichteten Fernstraßen, wie die A 7, A 21, A 23 und A 1 durch ein sehr hohes Verkehrsaufkommen mit daraus resultierenden Stauerscheinungen als Folge einer fehlenden leistungsfähigen West-Ost-Verbindung gekennzeichnet sind, allenfalls für einen Durchgangsverkehr auf der A 20 Richtung Bremen-Nordniedersachsen-Niederlande gelten dürfe, dieser Anteil aber bei den genannten Stauerscheinungen gering sei, ist darauf hinzuweisen, dass in Schleswig-Holstein keine vergleichbaren durchgehenden West-Ost-Verbindungen existieren, die die Funktion und die Qualität einer Bundesautobahn aufweisen.

- *keine Gewerbegebiete im Bereich der AS L 79/ A 20*

Es wird darauf hingewiesen, dass das Argument, die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete in den jeweiligen Gemeinden sei von Wichtigkeit, falsch sei, denn in den Gemeinden um die Anschlussstelle Hartenholm/ Struvenhütten gebe es keine Gewerbegebiete.

Ein verkehrliches Planungsziel des hier anhängigen planfestzustellenden Bauvorhabens ist es, die Erreichbarkeit im ländlichen Raum zu verbessern. Zu diesem Zweck ist eine gezielte Verknüpfung der A 20 mit dem nachgeordneten Straßennetz erforderlich. So liegt der Fall hier. Der vorliegende Streckenabschnitt der A 20 stellt nicht nur die verbesserte Erreichbarkeit des ländlichen Raumes grundsätzlich sicher, sondern darüber hinaus auch die damit verbundenen Entwicklungsmöglichkeiten. Hierzu gehört auch die Stärkung bzw. Neuansiedlung vorhandener bzw. potentieller Gewerbegebiete.

- *Lärmschutzmaßnahmen (Bildung von Summenpegeln, Gebietseinstufung, keine Erwähnung der Müllumschlagstation bzw. des Recyclinghofes in der Lärmtechnischen Untersuchung)*

Es ist richtig, dass die Müllumschlaganlage Schmalfeld, auf der sich auch ein Recyclinghof befindet, in der Lärmtechnischen Untersuchung der Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen nicht erwähnt wird. Ausweislich der in Anlage 11.6, Blatt 1, ausgewiesenen Isophonenlinien wird deutlich,

dass für den Gewerbebetrieb bereits die Grenzwerte für Wohn- bzw. Mischgebiete eingehalten werden. Eine Aufnahme in die Lärmtechnische Untersuchung ließe sich nur mit dem Kriterium der Vollständigkeit der Unterlagen begründen, würde aber am Ergebnis nichts ändern. Die Planfeststellungsbehörde sieht daher von diesem Ansinnen ab. Im Übrigen wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.6 dieses Beschlusses sowie Ziffer 2.4 nebst Begründung verwiesen.

- *Verschiebung der A 20 nach Norden um 300 m im Bereich des Schmalfelder Moores und*
- *Ausbau des öffentlichen Weges („3. Moorweg“) nördlich des Flurstückes 13*

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.4, Nr. 3, unter dem Stichwort „Trassenverlauf durch das Schmalfelder Moor“ verwiesen.

- *Brücke im Bereich des Schmalfelder Moores*

Bezüglich der Forderung einer Brücke über die A 20 im Bereich des Schmalfelder Moores, damit die Landwirte ihre Flächen nördlich der Autobahn ohne große Umwege erreichen können, wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.63 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Gemeindeverbindungsstraße Hartenholm – Schmalfeld (BWV-Nr. 15)/ Querung im Bereich der Straße „Damberg“ und des Wirtschaftsweges „Moorweg“/ Bau eines Radweges an der Gemeindeverbindungsstraße von Hartenholm nach Schmalfeld (BWV-Nr. 15)/ Wiederherstellung der kurzen Wegeverbindung von Hasenmoor nach Schmalfeld bei Bau-km 18+290, Überführung im Verlauf der Straße „Damberg“ östlich der Müllumschlagstation, Ausbildung des Brückenbauwerkes BW 6.02 (BWV-Nr. 14) beidseitig mit Fuß- und Radwegen/ Fahrbahnbreite der verlegten L 234*

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.38 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Maßnahmen gegen zusätzlichen Verkehr auf gemeindlichen Straßen durch die AS L 79/ A 20*

Die Gemeinde verlangt Maßnahmen gegen zusätzlichen Zubringerverkehr für die Autobahnanschlussstelle Hartenholm – Struvenhütten auf gemeindlichen Nebenstrecken, z. B. des Rothenspeker Weges.

Mit Verweis auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.0.5, Punkt 2, dieses Beschlusses und der Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover, ist ergänzend einzustellen, dass sich aus dem Bau der A 20 keine Maßnahmen ableiten, die der Forderung der Gemeinde entsprechen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass grundsätzlich alle Straßen im Rahmen ihrer Widmung genutzt werden können. Die Forderung wird zurückgewiesen.

- *Forderung nach Bau eines Radweges an der K 81 bzw. baulicher Berücksichtigung eines Radweges bei den Bauwerken*

Es wird auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.3.169 dieses Beschlusses verwiesen.

- Einmündung des Wirtschaftsweges (BWV-Nr. 16) in die L 234 problematisch

Die Planung für die Einmündung der Feld- und Grundstückszufahrt (BWV-Nr. 16) in die L 234 erfolgte nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen. Diese berücksichtigt auch Sicherheitsaspekte wie z. B. die Einhaltung von Sichtfeldern. Der Einwand ist daher zurückzuweisen.

- ausreichende Tiefe bei der Unterführung von Gewässern unter der A 20, z. B. RRB 1

Die wassertechnischen Berechnungen und die Planung der Straßenentwässerungsanlagen sind nach dem aktuellen Stand der Technik aufgestellt worden. Die Daten sind plausibel und nachvollziehbar und daher nicht zu beanstanden. Es bestehen keine Zweifel an der Funktionsfähigkeit der Vorflut. Diese ist gewährleistet. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.0.9 dieses Beschlusses verwiesen.

- Fehlende Darstellung der Reitwege in Schmalfeld im Teil A

Diesbezüglich wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.142 dieses Beschlusses verwiesen.

- Neuanlage des teilweise verlegten Vorfluters „N“ in Teil B als naturnaher Bach kritisch

Es wird auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.3.93 und 5.3.154 dieses Beschlusses verwiesen.

- vorhandener Entwässerungsgraben im Bereich des Durchlasses unter der A 20 bei Bau-km 19+400

Es wird gefordert, den vorhandenen Entwässerungsgraben, der den Durchlass unter der A 20 bei Bau-km 19+400 aufnimmt, bis km 19+200 zu räumen und nach Abschluss der Baumaßnahme dem Gewässerpflegeverband Schmalfelder Au zu übertragen.

Das Gewässer 2187, für das der Gewässerpflegeverband Schmalfelder Au unterhaltungspflichtig ist, beginnt an der östlichen Flurstücksgrenze vom Flurstück 11 und verläuft in westliche Richtung. Die Unterhaltung des weiter östlich verlaufenden Grabenabschnitts obliegt gemäß § 42 (2) Nr. LWG dem jeweiligen Anlieger, in diesem Fall der Gemeinde Schmalfeld. Diesen Sachverhalt hat der Vorhabenträger der Gemeinde Schmalfeld mit Schreiben vom 17.10.2013, das der Planfeststellungsbehörde vorliegt, mitgeteilt.

- detaillierte Kartendarstellung der verlegten K 81 samt Brücke und Tunnel fehlen, genaue Beschreibung des Bauwerkes fehlt,

- Detailkarten zum östlichen Teil des Gemeindegebietes der Gemeinde Schmalfeld fehlen und

- naturschutzrechtlicher Beitrag fehlerhaft

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.16 dieses Beschlusses verwiesen.

- Trassenführung im Schmalfelder Moor

Hinsichtlich der Trassenführung im Schmalfelder Moor wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.4 verwiesen.

- Gesamtschau des Landschaftsraumes Niederung der Schmalfelder Au

Hinsichtlich der aus Sicht der Gemeinde fehlenden Gesamtschau des Landschaftsraumes der Schmalfelder Au ist festzustellen, dass der Landschaftspflegerische Begleitplan den Raum ausreichend darstellt und bewertet. In Kapitel 4.3.2 des LBP zum Teil A werden für den Landschaftsraum drei Biotopkomplexe benannt: die Hauptverbundachse Schmalfelder Au mit dem Unterlauf der Buerwischbek, das Schmalfelder Moor und das Struvenhütten/Hartenholmer Moor. Zudem wird die Niederung der Schmalfelder Au in Kapitel 4.3.9 als Wechselwirkungskomplex beschrieben, der in seinen naturnahen Bereichen eine besondere Bedeutung für das Landschaftsbild hat. Auch bei der Bestandsbeschreibung der Schutzgüter Wasser und Boden werden die Schmalfelder Au und ihr Gewässersystem sowie die in der Niederung vorherrschenden Grundwasser- und Bodenverhältnisse hervorgehoben.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan werden auch das Vorhandensein und die Betroffenheit mesophilen Grünlands in der Niederung der Schmalfelder Au betrachtet und entsprechend bewertet. Die Biotoptypenkartierung hat aufgezeigt, dass mesophiles Grünland im Untersuchungsraum vorhanden ist, aber im Gegensatz zu Intensivgrünland und Ackerflächen weniger häufig und somit selten ist.

- Bilanzierung von landschaftsbestimmenden Einzelbäume, Gräben und Knicks

Die Gemeinde Schmalfeld kritisiert die Bilanzierung der Konflikte mit dem Naturschutz und führt beispielhaft die Bilanzierung der landschaftsbestimmenden Einzelbäume an.

Im Teil A werde in Bezug zur Maßnahme 2.1 A/G der Verlust eines landschaftsbestimmenden Einzelbaumes dargestellt, obwohl im Bereich Schmalfelder Moor insgesamt eine Vielzahl von Bäumen mit einem Stammdurchmesser über 20, über 40 und auch über 60 cm verloren gingen. Es werde zudem nicht dargestellt, wie diese Verluste vor Ort kompensiert werden.

Ausweislich des Kapitels 9.1.3 des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (Tabelle 36) gehen im Teil A 61 landschaftsbestimmende Einzelbäume (Biotoptyp HGb) durch den Eingriff verloren. Der Ausgleich erfolgt durch eine Vielzahl von Einzelbaumpflanzungen (insgesamt 593) im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen. Ein Ausgleich vor Ort ist dabei nicht erforderlich, da Ausgleich und Ersatz gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG gleichgestellt sind.

Für den Teil B wird kritisiert, dass die Zahl der für das Autobahnkreuz zu fällenden Bäume um ein Vielfaches zu gering angegeben werde. Zusätzlich habe der Erhalt von großen Laubbäumen Vor-

rang vor der Ablagerung von überschüssigem Erdreich, wie es im Autobahnkreuz vorgesehen sei. Nach Erwidern des Vorhabenträgers handelt es sich bei den Bäumen, die im Bereich der Bodenaufschüttungsfläche verloren gehen, nicht um herausragende Einzelbäume.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan weist in Kapitel 7.4 insgesamt einen Verlust von 14 Einzelbäumen aus. Hinsichtlich der Bodenaufschüttungsfläche zwischen der bestehenden K 81 und der K 81 neu geht aus dem Bestands- und Konfliktplan hervor, dass durch die Bodenablagerung keine herausragenden Einzelbäume verloren gehen. Durch die angrenzenden Dammbauwerke sind Bäume betroffen, die dem Biotoptyp HGb (herausragender Einzelbaum/Baumgruppe) zugeordnet sind. Ihre Stammdurchmesser, die im Lageplan der Landschaftspflegerischen Maßnahmen ablesbar sind, zeigen, dass es sich hierbei nicht um landschaftsbestimmende Einzelbäume, sondern um eine Baumgruppe mit Stammdurchmessern von maximal 23 cm handelt. Ihr Verlust ist zur Anlage der Auffahrtschleifen des Autobahnkreuzes unvermeidbar. Insgesamt ist nicht erkennbar, dass ein zu geringer Verlust an Einzelbäumen vom Vorhabenträger bilanziert wurde. Im Bereich der Bodenaufschüttungen hat der Vorhabenträger die Inanspruchnahmen von Knicks, Reddern und den vorhandenen Böschungsgehölzen der K 81 im Rahmen der dritten Planänderung zudem soweit möglich reduziert. Auf Ziffer 2.3.1 wird verwiesen.

Weiterhin wird kritisiert, dass für die mit dem Vorhaben verbundenen Grabenverrohrungen kein Ausgleich vorgesehen sei. Der Landschaftspflegerische Begleitplan für den Teil A stellt in der vergleichenden Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation in Kapitel 8.1 (Seite 230) den Verlust von Gräben und die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen dar. Der Landschaftspflegerische Begleitplan für den Teil B beschreibt in Kapitel 5.5.2 den Verlust und in der vergleichenden Gegenüberstellung auch den Ausgleich von zwei naturfernen Gräben/Fließgewässern. Für die Verluste an Gräben durch Verrohrungen ist insgesamt eine ausreichende Kompensation vorgesehen.

Gefordert wird zudem eine Knickbilanz für die Gemeinde Schmalfeld. Eine Bilanzierung der verloren gehenden Knicks und den vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen wird in den Landschaftspflegerischen Begleitplänen für den Teil A und den Teil B vorgenommen. Die Forderung nach einer Bilanz für die Gemeinde Schmalfeld ist zurück zu weisen, da für den Vorhabenträger keine Verpflichtung besteht, den Ausgleich oder Ersatz im Gemeindegebiet Schmalfeld zu leisten. Hierzu wird auf Ziffer 2.3.1 (Verweis einfügen) verwiesen.

- Ausgleichsmaßnahmen im Schmalfelder Moor (Uferbepflanzung von Stillgewässern, Knickanlage auf Hochmoorboden, Anlage von Sumpfwald)

Die Gemeinde Schmalfeld hält eine Bepflanzung der Neuanlagen von Stillgewässern auf der Südseite für sinnvoller als auf der Nordseite, wie der Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Anlage 12.2) es in einigen Fällen darstellt. Die konkrete Festlegung von Bepflanzungen an den Stillgewässern erfolgt im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung. Dort wird

im Hinblick auf die Zielarten der Gewässer festgelegt werden, ob und wie eine Bepflanzung der einzelnen Gewässerneuanlagen erfolgt.

Die Gemeinde wendet zudem ein, dass die Kategorie „Sumpfwald“ als Maßnahmenziel bei den vorgesehenen Waldentwicklungen im Schmalfelder Moor fehle. Der LBP sieht in Kapitel 7.2.1.1 die zu entwickelnden Waldtypen mit entsprechenden Gehölzartenlisten dar. Im Rahmen der Maßnahme 4.3 sieht die Planung im Schmalfelder Moor die Entwicklung eines Birkenbruchwaldes in Ergänzung eines bestehenden Moorwaldrestes vor. Dies ist der für den Hochmoorstandort anzustrebende Biotoptyp. Sumpfwälder stocken dagegen vorwiegend auf nassen mineralischen Böden (vergl. Biotopverordnung des Landes Schleswig-Holstein vom 22. Januar 2009, geändert mit Verordnung vom 12. Dezember 2013). Im Lageplan der Landschaftspflegerischen Maßnahmen werden die geplanten Feucht- und Nasswälder zusammenfassend als Sumpf- und Moorwälder dargestellt.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Stellungnahme wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ziffer 4.1.36 dieses Beschlusses wird verwiesen.

(Gemeinde Hasenmoor (21.09.2009))

- Forderung einer Unterführung im Bereich des Moorweges

Hierzu wird auf die obige Begründung zur Gemeinde Hartenholm unter dem Stichwort „Schaffung von weiteren Durchbrüchen als Unterführung“ sowie auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.3.38 dieses Beschlusses unter der Überschrift „Gemeindeverbindungsstraße Hartenholm – Schmalfeld (BWV-Nr. 15)/ Querung im Bereich der Straße „Dammborg“ und des Wirtschaftsweges „Moorweg“/ Wiederherstellung der kurzen Wegeverbindung von Hasenmoor nach Schmalfeld bei Bau-km 18+290“ verwiesen.

- Preissteigerungen bei Landkäufen durch den zu erwartenden Flächenverbrauch

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Preissteigerungen sind jedoch nicht Inhalt dieses Planfeststellungsverfahrens.

- Bereich Müllumschlagstation: große Umwege zu den Flächen, Restflächenzuschnitte teilweise unbewirtschaftbar und unrentabel

Mit den geplanten und ausgewiesenen Wegebeziehungen werden die erforderlichen Anbindungen des Wegenetzes wiederhergestellt bzw. aufrechterhalten und über die A 20 geführt. Die Erschließung der abgeschnittenen Landwirtschaftsflächen nördlich und südlich der A 20 an das öffentliche Wegenetz ist sichergestellt und die Wegeverbindungen zwischen den Ortschaften bleiben erhalten. Hierzu gehören im Bereich des Schmalfelder Moores die Überführungen im Zuge der L 234 und der L 79 mit ihren straßenbegleitenden Radwegen, die Überführung des Verbindungsweges „Auf der Schanze“ und die Unterführung der parallel zur Schmalfelder Au führenden Wirtschaftswege. Ziel der Planung war es, die mit dem Bauvorhaben verbundenen Auswirkungen zu minimieren und zu kompensieren. Dies ist hier der Fall.

Die mit den neuen Wegebeziehungen verbundenen Mehrwege bzw. Umwege sind aus zeitlichen Gründen zumutbar und hinzunehmen. Auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.0.12 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Kostentragung bei freiwilligem Landtausch durch den Bund

Hinsichtlich der Forderung, dass die Kosten für freiwilligen Landtausch vom Bund getragen werden, ist einzustellen, dass die Kostentragung nach den gesetzlichen Bestimmungen erfolgt.

- Erhaltung der Gewässerfunktion

Die Planung der entwässerungstechnischen Einrichtungen erfolgte nach den gesetzlichen Regelungen. Sie entspricht dem Stand der Technik. Die Funktionsfähigkeit der Drainagen und der Vorflut sind gewährleistet.

- Bankettbefestigung des Wirtschaftsweges (BWV Nr. 87) mit Betonrecycling

Die Befestigung der Bankette erfolgt entsprechend der Vorgaben der Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Erdarbeiten im Straßenbau, Ausgabe 2009 (ZTV-E 2009) und des Handbuches für die Vergabe und Ausführung von Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau (HVA). Im Übrigen wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.8 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Stellungnahme wird diesbezüglich zurückgewiesen.

(Gemeinde Lentföhrden (11.02.2002, 21.10.2009))

Die Gemeinde liegt westlich der A 7 und damit außerhalb des hier gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens. Insofern wird auf das westlich anschließende Planfeststellungsverfahren der A 20 für den Streckenabschnitt von der L 114 bis zur A 7 verwiesen.

- erhobene Einwendungen für den östlichen Nachbarabschnitt 3

Hinsichtlich der erhobenen Einwendungen für den östlichen Nachbarabschnitt wird auf das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der A 20, Teilstrecke B 206 westlich Wittenborn bis B 206 westlich Weede, verwiesen. Hierfür wurde der Planfeststellungsbeschluss am 30.04.2012 erlassen.

- präferierte Linienführung nicht nachvollziehbar und

- Bodenbeschaffenheit südlich der K 81

Es wird darauf hingewiesen, dass die Bodenbeschaffenheit südlich der K 81 derart feucht sei, dass erhebliche Mengen an Boden ausgetauscht werden müssten mit allen damit verbundenen Folgen. Nördlich der K 81 gäbe es hingegen eine recht feste Untergrundbeschaffenheit, so dass auch vor diesem Hintergrund die präferierte Linienführung überhaupt nicht nachvollziehbar sei.

Grundlage einer jeden Planung ist es, die anstehenden Bodenverhältnisse durch Baugrunduntersuchung zu erkunden, zu prüfen, auszuwerten und die Ergebnisse der weiteren Planung zugrunde zu legen. Dies ist hier der Fall. Anhand der Ergebnisse der durchgeführten Baugrunduntersuchung wurde die genaue Lage der Autobahntrasse unter Abwägung der Wirtschaftlichkeit und der technischen Durchführbarkeit festgelegt. Im Übrigen wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.4 dieses Beschlusses verwiesen.

- Verschiebung der A 20 nach Norden um 300 m im Bereich des Schmalfelder Moores

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.58 dieses Beschlusses verwiesen.

- Existenzgefährdungen und

- Zerstörung der Existenz zweier landwirtschaftlicher Betriebe durch geplante Linienführung

Der Einwand zur Existenzgefährdung ist nicht weiter substantiiert dargelegt worden. Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses ergeht.

- Beeinträchtigung durch Zerschneidung des Biotopverbundes der Ohlau und Dreckau sowie weiterer Flächen gemäß Landschaftsplan

Hinsichtlich der Zerschneidungen des Biotopverbundsystems der Ohlau und Dreckau wird auf Ziffer 5.0.16 verwiesen.

- Überplanung des Angelteiches („Angelparadies“) im Bereich des Autobahnkreuzes

Der Angelteich wird durch die gegenständliche Planung nicht beeinträchtigt.

- Zerstörung der Naherholung

Es wird diesbezüglich auf die obige Begründung zur Gemeinde Hartenholm zum Stichwort „Beeinträchtigung des Wegenetzes und Schaffung von weiteren Durchbrüchen als Unterführung“ verwiesen.

- Forderung nach Bau eines Radweges an der K 81 bzw. baulicher Berücksichtigung eines Radweges bei den Bauwerken

Es wird auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.3.169 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Stellungnahme wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründung zu der vom Amt Kaltenkirchen-Land eingereichten Stellungnahme, der sich die Gemeinde voll inhaltlich anschließt, wird verwiesen.

(Gemeinde Nützen (14.10.2009))

Die Gemeinde liegt westlich der A 7 und damit außerhalb des hier gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens. Insofern wird auf das westlich anschließende Planfeststellungsverfahren der A 20 für den Streckenabschnitt von der L 114 bis zur A 7 verwiesen.

- erhobener Einwendungen für den östlichen Nachbarabschnitt 3,*
- präferierte Linienführung nicht nachvollziehbar,*
- Verschiebung der A 20 nach Norden um 300 m im Bereich des Schmalfelder Moores,*
- Bodenbeschaffenheit südlich der K 81,*
- Existenzgefährdungen,*
- Zerstörung der Existenz eines landwirtschaftlichen Betriebes durch geplante Linienführung,*
- Beeinträchtigung durch Zerschneidung des Biotopverbundes der Ohlau und Dreckau,*
- Überplanung des Angelteiches („Angelparadies“) im Bereich des Autobahnkreuzes und*
- Zerstörung der Naherholung*

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung wird auf die obige Begründung zur Gemeinde Lentförhden verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Stellungnahme wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründung zu der vom Amt Kaltenkirchen-Land eingereichten Stellungnahme, der sich die Gemeinde voll inhaltlich anschließt, wird verwiesen.

Zu 5.1.11: (RAe Mohr und Partner für die Gemeinde Todesfelde (15.10.2009, 29.10.2009, 15.01.2013, 16.12.2015))

- Verstoß gegen die Grundrechte aus Art. 28 Abs. 2 GG und Art. 14 GG, deren einfachgesetzliches Eigentumsrecht, gegen formelles und materielles deutsches und europäisches Umweltrecht sowie gegen das Gebot gerechter Abwägung

Die Bedenken, die Planfeststellung verstoße in mehrfacher Hinsicht gegen die Grundrechte der vertretenen Gemeinden aus Art. 28 Abs. 2 GG und Art. 14 GG, deren einfachgesetzliches Eigentumsrecht, gegen formelles und materielles deutsches und europäisches Umweltrecht sowie gegen das Gebot gerechter Abwägung, sind mit Hinweis auf die Genehmigungs- und Konzentrationswirkung der Planfeststellung zurückzuweisen. Die Belange der Gemeinde sind in der Abarbeitung der Abwägungskriterien zur Trassenfindung eingestellt worden. Ebenso wurden die umweltrechtlichen Anforderungen erfüllt. Auf Ziffer 5.0 dieses Beschlusses nebst Begründung wird verwiesen.

- fehlende Wegeverbindungen zwischen Bau-km 26+240 und Bau-km 26+460 südlich der A 20 und - Vergrößerung des Kurvenradius des Verbindungsweges Voßhöhlen – Struvenhütten im Bereich des Brückenbauwerkes sowie des südlich der A 20 angebundenen neuen Wirtschaftsweges

Um ein zusammenhängendes Verkehrsnetz zu schaffen, wird gefordert, den geplanten Wirtschaftsweg, der südlich der A 20 vom Bauwerk BW 6.08 in östliche Richtung bis Bau-km 26+240 verläuft, an den bereits bestehenden Wirtschaftsweg nördlich der Schmalfelder Au auf der Höhe des Bau-km 26+240 anzuschließen und somit eine Wegeverbindung von Bau-km 26+240 bis Bau-km 26+460 herzustellen. Zudem wird gefordert, den Kurvenradius des Verbindungsweges Voßhöhlen – Struvenhütten nördlich und südlich der A 20 im Bereich des Brückenbauwerkes sowie des südlich der A 20 angebundenen neuen Wirtschaftsweges zu vergrößern, damit die landwirtschaftlichen Fahrzeuge dort problemlos rangieren können.

Der vermeintliche bestehende Wirtschaftsweg nördlich der Schmalfelder Au ist nach Aussage des Vorhabenträgers im Bestand nicht vorhanden. Zudem ist einzustellen, dass mit dem geplanten Wirtschaftsweg der Achse 550 (BWV-Nr. 168), der am Flurstück 10/1 in Bau-km 26+240 endet, alle

durch den Bau der A 20 abgeschnittenen Flurstücke wieder angeschlossen sind. Eine Notwendigkeit, dem Vorhabenträger darüber hinaus weitere Maßnahmen aufzuerlegen, insbesondere auch unter dem Blickwinkel, dass eine Verlängerung des Wirtschaftsweges zusätzliche Betroffenheiten in naturschutzrechtlichen und eigentumsrechtlichen Belangen auslösen würde, besteht nicht. Hinsichtlich weiterer Erläuterungen diesbezüglich wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.155 dieses Beschlusses verwiesen. Hier wird allerdings eine über das Maß der Gemeinde hinausgehende Weiterführung des geplanten Wirtschaftsweges der Achse 550 (BWV-Nr. 168) zum Wirtschaftswegeverbund in Richtung Osten bis zum verlegten Wirtschaftsweg der Achse 610 im Zuge des Überführungsbauwerkes BW 6.09 (BWV-Nr. 174) gefordert. Ebenso wird bezüglich der Kurvenradien des Verbindungsweges Voßhöhlen – Struvenhütten nördlich und südlich der A 20 im Bereich des Brückenbauwerkes sowie des südlich der A 20 angebundenen neuen Wirtschaftsweges auf die Begründung zu Ziffer 5.3.155 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Wirtschaftsweg Achse 620 (BWV-Nr. 172): Lückenschluss vom BW 6.09 aus in Richtung Osten sowie in Richtung Westen an das bestehende Wegenetz „Barnbeksdamm“ und*
- *Wirtschaftsweg Achse 610 (BWV-Nr. 174): Lückenschluss vom BW 6.09 aus in östliche Richtung bis zum Wirtschaftsweg der Achse 723 (BWV-Nr. 178)*

Es wird auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.3.111 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Erhaltung des Logenweges (BWV -Nr. 183) als Durchstich durch die Grünbrücke anstatt Bau des Wirtschaftsweges Achse 720 (BWV-Nr. 184)*

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.22 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Lage der Grünbrücke (BW 6.10): Verlegung in Richtung Westen*

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.16 verwiesen.

- *Verlängerung des Wirtschaftsweges der Achse 730 (BWV-Nr. 196) nördlich der A 20 bis zum Wietopenweg*

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.155 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Anschluss des Wirtschaftsweges (BWV-Nr. 204) an den Wirtschaftsweg Todesfelde – Voßhöhlen*

Es wird die Forderung erhoben, den Wirtschaftsweg (BWV-Nr. 204) so zu verlegen, dass ein spitzwinkliger Einmündungsbereich am Wirtschaftsweg Todesfelde – Voßhöhlen, wie er nach dem derzeitigen Planungsstand entstehen würde, vermieden wird.

Die Forderung ist mit Hinweis darauf, dass die Planung der Einmündungsbereiche nach den geltenden Richtlinien für den ländlichen Wegebau erfolgte, zurückzuweisen.

- *Lückenschluss im Bereich des geplanten Wirtschaftsweges BWV-Nr. 204*

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.150 dieses Beschlusses verwiesen.

- Dimensionierung des Brückenbauwerkes BW 6.12

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.71 dieses Beschlusses verwiesen.

- Radweg entlang der L 167

Der Einwand führt aus, dass die L 167 die A 20 ausweislich der Planunterlagen auf der Höhe des Bau-km 29+620 (BWV-Nr. 188) kreuzen solle. Die Gemeinde plane den Bau eines Radweges entlang der L 167, durch den eine Zerschneidung der bestehenden Wegeverbindungen für Radfahrer vermieden werde. Deshalb müsse das Brückenbauwerk auf eine Breite von 12,50 m in Breite ausgelegt werden, um den geplanten Radweg aufnehmen zu können. Im Erörterungstermin wird ergänzt, dass der Antrag auf Bau sehr wohl deutlich vor Beginn der Planauslegung gestellt worden sei. Im Übrigen gäbe es einen Gemeindebeschluss zum Bau dieses Radweges an der Landesstraße. Infolge dessen sei hier sehr wohl von einer verfestigten Planung zu sprechen.

Innerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens werden keine neuen Radwege geplant. Es werden lediglich an zu verlegenden Straßen, denen ein Radweg anhängig ist, in der neuen Lage ebenfalls Radwege vorgesehen und/ oder an den Bestand angepasst. Neu zu errichtende Radwege, die von der Gemeinde oder vom Kreis geplant werden und in deren Zuständigkeit liegen, sind nicht Bestandteil dieses Verfahrens.

Das Land Schleswig-Holstein hat unter Beteiligung der Kreise und kreisfreien Städte sowie der Interessenverbände des Radverkehrs ein Landesweites Radverkehrsnetz entwickelt, um Radverkehrverbindungen für den Schul-, Alltagsrad- und Freizeitradverkehr zu fördern. Das Landesweite Radverkehrsnetz bildet die Grundlage für den Radwegebau sowohl an Bundes- und Landesstraßen als auch für die Förderung kommunaler Radwegebauvorhaben. Denn hierdurch kann eine auf landesweit einheitlichen Kriterien beruhende Aussage getroffen werden, an welcher Straße aus Sicht des Landes ein Radweg notwendig bzw. obsolet ist. Radwegwünsche von Kommunen, deren gewünschter Radweg außerhalb des Landesweiten Radverkehrsnetzes liegt, können deshalb nur bei Vorlage spezieller, nachhaltiger Einzelfallbegründungen in Form von gemeinschaftlich finanzierten Maßnahmen berücksichtigt werden.

Dem Bau eines Radweges an der L 167 wurde keine besonders hohe Priorität beigemessen und ist daher nicht Bestandteil des Landesweiten Radverkehrsnetzes in Schleswig-Holstein. Für den Bau eines Radweges an der L 167 im Bereich zwischen Hartenholm und Todesfelde liegt somit keine verfestigte Planung des Landes Schleswig-Holstein als Träger der Straßenbaulast vor, die bei der Dimensionierung des Brückenbauwerkes im Zuge der Landesstraße (Bauwerk 6.11) hätte berücksichtigt werden können bzw. müssen.

Nach Rücksprache mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie stellt sich der Sachverhalt zum Antrag der Gemeinde auf Bau eines Radweges an der L 167 im Einzelnen wie folgt dar:

In der zweiten Hälfte der 2000er Jahre wurde ein Multi-Kulti-Radweg an der L 167 zwischen Fredsdorf und Leezen unter der Federführung des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume und Bezuschussung durch das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein fertiggestellt. Dies Radwegeprojekt wurde im März 2010 schlussgerechnet.

Weiterhin hatte die Gemeinde Todesfelde mit Schreiben vom Dezember 2008 an das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein einen Antrag auf Bau eines Radweges an der L 167 zwischen Todesfelde und Voßhöhlen gestellt. Der Antrag wurde seitens des Ministeriums mit Schreiben vom 17. April 2009 abgelehnt. Begründet wurde diese Entscheidung damit, dass die Verbindung Todesfelde – Voßhöhlen bei der Netzentwicklung keine Relation im Landesweiten Radverkehrsnetz darstelle und die in Ost-West-Richtung verlaufende Verbindung für den Freizeitverkehr zwischen Hartenholm und Bad Segeberg im Gemeindebereich Todesfelde nördlich der L 167 über Barkenholm von Voßhöhlen nach Bark geführt werde. Ebenfalls sei eine Wunschlinie für den Schul- und Alltagsradverkehr zwischen Todesfelde und Voßhöhlen nicht ausgewiesen worden. Auch die Einwohnerzahl von Voßhöhlen lasse eine Vergleichbarkeit mit den entsprechenden Mindestkriterien (z. B. Schülerzahlen) bei der Entwicklung des Landesweiten Radverkehrsnetzes kaum erwarten.

Der Abschnitt der L 167 zwischen Todesfelde und Voßhöhlen ist nicht im Landesweiten Radverkehrsnetz enthalten. Der anschließende Abschnitt von Voßhöhlen weiter bis Hartenholm ist zwar als Route des Freizeitradverkehrs 2. Ordnung ausgewiesen, angesichts des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) von unter 2.000 Kfz/ d und der aktuellen Schwerpunktsetzung auf die Erhaltung würde jedoch die Realisierung eines Radweges in diesem Bereich der L 167 ebenfalls eine Ablehnung erfahren. Denn der Schulradverkehr hat hier keine Bedeutung. Nach der Schließung Hartenholms als Schulstandort und dem aktuellen Schülerverzeichnis findet der Schulradverkehr in Richtung Süden von Hartenholm nach Kaltenkirchen und Schmalfeld statt sowie in Richtung Osten von Todesfelde nach Leezen.

Ein Antrag der Gemeinde Todesfelde zur Förderung des kommunalen Straßenbau für einen Radweg entlang der L 167 im Abschnitt von Todesfelde nach Hartenholm liegt nach Auskunft des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie bis zum Zeitpunkt des Beschlusserlasses nicht vor. Nach dortiger Aussage wäre eine kommunale Straßenbauförderung wegen der fehlenden gesetzlichen Baulast der Gemeinde nicht darstellbar.

Unabhängig der obigen Ausführungen reicht ein bloßer Gemeindebeschluss zum Bau dieses Radweges an der L 167 nicht aus, um von einer hinreichend konkretisierten und verfestigten Planung zu sprechen, auf die die A 20-Planung hätte Rücksicht nehmen müssen.

Schließlich ist einzustellen, dass sich die Verkehrsbelastung auf der Landesstraße nach Fertigstellung der A 20 ausweislich der Verkehrsuntersuchung zum Neubau der BAB A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg von der A 7 bis zur B 206 westlich Wittenborn der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert deutlich reduzieren wird. So wird sich der Verkehr von für das Jahr 2030 prognostizierten 1.600 Kfz/ Tag im Planungsgrundnetz um 1.000 Kfz/ Tag auf 900 Kfz/ Tag bei Fortführung der A 20 reduzieren. Dieser Umstand wird zu einer nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer wie beispielsweise der Radfahrer beitragen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass alle mit der Planung zerschnittenen Wegebeziehungen, zu denen auch die Fuß- und Radwege zählen, wieder hergestellt, gebündelt und über die A 20 geführt werden, so dass die Wegeverbindung zwischen den Ortschaften erhalten bleibt. Weitere Maßnahmen sind dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen.

- Querungshilfe auf dem Radweg entlang der L 78

Für die Umsetzung einer Querungshilfe auf der L 78, die grundsätzlich innerhalb der verkehrlichen Ortsdurchfahrt im Zusammenhang mit einer geschlossenen Bebauung anzutreffen ist, besteht seitens des Vorhabenträgers und des Baulastträgers der Landesstraße, insbesondere im Hinblick auf die Verkehrsuntersuchung zum Neubau der BAB A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg von der A 7 bis zur B 206 westlich Wittenborn der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert vom April 2009 mit Ergänzung vom Oktober 2012, keine Notwendigkeit. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass im Bereich der Sporthalle auf der östlichen Straßenseite der L 78 kein Geh- und Radweg vorhanden ist, der eine Querungshilfe obsolet macht.

- Druckrohrleitung

Der Vorhabenträger erklärt im Erörterungstermin eine Kostenübernahme dahingehend, dass vom Vorhabenträger die zusätzlichen Kosten für die Herstellung einer Druckrohrleitung gegenüber einer Freigefälleleitung getragen werden. Dies schließt auch die Planungskosten mit ein. Hierüber ist zwischen der Gemeinde und dem Vorhabenträger außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens eine gesonderte Vereinbarung zu fertigen.

- Regenrückhaltebecken und

- Verrohrung des Gewässers 801

Hinsichtlich der Größe und Notwendigkeit des Beckens sowie der Einleitmenge in den Vorfluter und der Bemessung und Dimensionierung des Gewässerdurchlasses Nr. 801 bei Bau-km 27+170 8bwv-Nr: 176) wird darauf hingewiesen, dass die wassertechnischen Berechnungen der Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen entsprechend dem aktuellen Stand der Technik erstellt worden sind. Die geplanten Maßnahmen wie beispielsweise Absetz- und Regenrückhaltebecken bzw. Versickerungsbecken und die Durchlässe sind ausreichend dimensioniert. Die Drainagen werden wieder

funktionsgerecht angeschlossen. Alle erforderlichen wassertechnischen Nachweise sind erfüllt worden. Die Daten sind plausibel und nachvollziehbar und daher nicht zu beanstanden. Auch wurde die Einleitmenge mit der Unteren Wasserbehörde des Kreises abgestimmt. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Einleitung gedrosselt dergestalt erfolgt, dass maximal nur die vergleichsweise bei einem landwirtschaftlichen Abfluss derselben Flächen anfallende Menge eingeleitet wird. Zweifel an der Bemessung werden daher zurückgewiesen. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.9 dieses Beschlusses und auf die Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen.

Hinsichtlich der Bezeichnung der Klärteiche der Gemeinde Todesfelde erklärt der Vorhabenträger, dass diese Bezeichnung irrtümlich in den Landschaftspflegerischen Maßnahmen - Übersichtslageplan – angegeben wurde. In den technischen Plänen hingegen wurden sie als Klärteiche bezeichnet. Weiterhin wird erklärt, dass die Planung und Dimensionierung der Druckrohrleitung grundsätzlich in der Zuständigkeit der Gemeinde liegt. Die zusätzliche Einspeisung ist Bestandteil der gemeinsamen Planung der Druckrohrleitung.

- Grundsteuerverluste

Aufgrund einer fehlenden gesetzlichen Grundlage ist die Forderung der Gemeinde, einen Ausgleich für fehlende Einnahmen bei der Grundsteuer wegen des Wegfalls von grundsteuerpflichtigen Flächen für das geplante Bauvorhaben, zurückzuweisen. Auf die Begründungen zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Stellungnahme wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Stellungnahme der RAe Mohr und Partner für die amtsangehörigen Gemeinden des Amtes Kaltenkirchen-Land wird auf die Ziffer 5.1.10 dieses Beschlusses verwiesen.

Auf die Ziffer 4.1.37 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.1.12: (Gemeinde Bark (19.10.2009) und RAe Günther für die Gemeinde Bark (27.10.2009))

- Lärmschutzmaßnahmen (unzureichender Lärmschutz durch Vogelschlagschutzwände, Straßenoberflächenbelag im Ortslagenbereich als schallabsorbierende Oberfläche)

Hinsichtlich der Forderung nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Danach sind die geplanten Lärmschutzmaßnahmen ausreichend, weitere Forderungen sind zurückzuweisen. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.6 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffer 2.4 nebst Begründung wird verwiesen.

- Lückenschluss im Bereich des geplanten Wirtschaftsweges BWV-Nr. 204

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.150 dieses Beschlusses verwiesen.

- Brückenbauwerk BW 6.14 als Unterführung und

- Wirtschaftsweg von Bark nach Wittenborn

Hierzu wird auf die Begründungen zu Ziffer 5.3.97 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Stellungnahme wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ziffer 4.1.38 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Ebenso wird auf die Ziffer 5.1.14 dieses Beschlusses nebst Begründung verwiesen.

Zu 5.1.13: (Gemeinde Wittenborn (05.10.2009) und RAe Günther für die Gemeinde Wittenborn (27.10.2009, 04.12.2015, 17.11.2016))

Hinsichtlich der vorgetragenen Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Stellungnahme wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Ziffer 5.1.14 dieses Beschlusses nebst Begründung wird verwiesen.

Zu 5.1.14: (RAe Günther für die Gemeinden Bark und Wittenborn (26.10.2009, 28.10.2009, 15.01.2013))

- Planrechtfertigung

Der Hinweis, dass die Planrechtfertigung des hier anhängigen Planfeststellungsverfahrens davon abhängig sei, dass zum einen der Abschnitt von Wittenborn bis Weede (Teilstrecke 3, früher 5) und zum anderen die Elbquerung der A 20 realisiert werden würden, wird zur Kenntnis genommen. Hinsichtlich der Einwendungen vom 05.01.2007 und 24.06.2009 zu den beiden „Schlüsselabschnitten“, auf die Bezug genommen wird, wird auf die in dieser Sache durchgeführten Planfeststellungsverfahren mit den erlassenen Planfeststellungsbeschlüssen vom 30.04.2012, Az.: 406/ 4013-553.32.A 20-04/10, und vom 30.04.2014, Az.: 404-553.32-A 20-02/12, verwiesen. Im Übrigen wird bezüglich der Planrechtfertigung und der Zweifel an der Vorlage eines schlüssigen Gesamtkonzeptes auf die Begründung zu Ziffer 5.0.1 dieses Beschlusses verwiesen.

- Abstufung der B 206

Hinsichtlich der Abstufung der B 206 auf eine Gemeindeverbindungsstraße ist darauf hinzuweisen, dass Umstufungen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind, sondern in einem gesonderten Verfahren durchgeführt werden. Danach wird die B 206 nach Fertigstellung der A 20 entsprechend ihrer Netzfunktion in eine Straßengruppe gemäß StrWG S-H abgestuft.

- Fahrbahnbreite von Wirtschaftswegebrücken

Vor dem Hintergrund, dass eine einspurige Wirtschaftswegebrücke mit einer Fahrbahnbreite von 3,50 m zwischen den Hochborden für die landwirtschaftlichen Fahrzeuge nicht ausreichend ist, hat der Vorhabenträger die Querschnittsabmessungen der Wege, die über die A 20 geführt werden, entsprechend ihrer funktionalen Beziehungen bewertet und festgelegt. Die Querschnittsabmessungen für die einzelnen Brücken sind der Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen. Im Übrigen wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.8 dieses Beschlusses verwiesen.

- Erschließung des Kieswerkes Bark

Die Planfeststellungsunterlagen wurden hinsichtlich der Bezeichnung des Kieswerkes in „Kieswerk Bark“ angepasst. Es wird auf die entsprechenden Deckblätter verwiesen.

Sowohl der Variantentenvergleich zur Erschließungsstraße des Kieswerkes Bark vom März 2012 als auch die Stellungnahme zu den Geräuschmissionen in der Industriestraße im Bereich des Kieswerkes Bark vom 29.07.2013 sind nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen, sondern separat erstellte Unterlagen, die in der Planfeststellungsbehörde eingesehen werden können.

Im Übrigen wird hinsichtlich der vorgetragenen Einwände zum Themenkomplex „Kieswerk Bark“ in Gänze auf die Ausführungen zu Ziffer 5.0.18 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Stellungnahme wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den Einwendungen der AG 29 bzw. des Naturschutzbund Deutschland e.V., Landesverband Schleswig-Holstein, auf die Bezug genommen wird, wird verwiesen.

Ebenso wird auf die Ziffern 5.1.12 und 5.1.13 dieses Beschlusses nebst Begründung verwiesen.

Zu 5.1.15: (Gemeinde Groß Rönnau (01.10.2009))

- Anstieg des Bodenwasserstandes auf den benachbarten landwirtschaftlich genutzten Flächen und damit verbunden erhebliche Nutzungseinschränkungen

Der Vorhabenträger stellt sicher, dass durch die Maßnahmen keine Fremdflächen betroffen sind.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Stellungnahme wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ziffer 4.1.39 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.1.16: (Gemeinde Klein Gladebrügge (08.12.2015, 15.11.2016))

Hinsichtlich der vorgetragenen Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Stellungnahme wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.1.17: (Wasserversorgung Bark eG (23.10.2009))

Hinsichtlich der vorgetragenen Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Stellungnahme wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Zu 5.1.18: (Autokraft GmbH (04.11.2009))

- durchgehender Befahrbarkeit der Straßen L 234 Schmalfeld – B 206, L 79 Struvenhütten – Hartenholm, L 167 Hartenholm – Todesfelde, L 78 Todesfelde – Bark und B 206 Barker Einschnitt – Wittenborn

Die Autokraft GmbH ist im Planungsraum mit mehreren Linienverkehren des ÖPNV im Hamburger Verkehrsverbund betroffen. Es wird angemerkt, dass während der Baumaßnahmen die durchgehende Befahrbarkeit der Straßen L 234 Schmalfeld – B 206, L 79 Struvenhütten – Hartenholm, L 167 Hartenholm – Todesfelde, L 78 Todesfelde – Bark und B 206 Barker Einschnitt – Wittenborn gegeben sein muss.

Die Planung des Vorhabenträgers sieht vor, die Beeinträchtigungen sowohl für das Straßennetz als auch für die einzelnen Verkehrsteilnehmer auf ein Minimum zu beschränken. Unter Beibehaltung dieser Maxime werden die geplanten Brückenbauwerke über die A 20 entweder – bei Verlegung des zukünftigen Trassenverlaufes der Straße - neben den bestehenden Straßenverbindungen oder aber – bei Beibehaltung des bisherigen Straßenverlaufes – mit Hilfe einer bauzeitlichen Umfahrung erstellt. Dabei auftretende kurzzeitige Behinderungen bei der Herstellung der Straßenanschlüsse an den jeweiligen Bestand können leider nicht vollkommen ausgeschlossen werden. Diese sind aber nicht von einer solchen Schwere und Dauer und folglich hinzunehmen. Der Vorhabenträger sagt zu, die Autokraft rechtzeitig im Vorwege zu informieren. Hierzu wird auf die Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Im Einzelnen:

Bereich L 234 Schmalfeld bis B 206

Das Brückenbauwerk an der L 234 (BW 6.02, BWV-Nr. 14) wird neben der bestehenden Streckenführung errichtet, so dass während der Bauzeit keine Beeinträchtigungen entstehen. Lediglich bei der Herstellung der Straßenanschlüsse an die bestehende L 234 kann es kurzzeitig zu Behinderungen kommen.

Bereich L 79 Struvenhütten bis Hartenholm

Für die Erstellung des Brückenbauwerkes zur Überführung der L 79 über die A 20 (BW 6.06, BWV-Nr. 120) ist während der Bauphase eine Umfahrung vorgesehen, so dass dort nicht mit Beeinträchtigungen zu rechnen ist. Während der Herstellung der Straßenanschlüsse an den Bestand können jedoch kurzzeitig Behinderungen auftreten.

Bereich L 167 Hartenholm bis Todesfelde

Das Brückenbauwerk an der L 167 (BW 6.11, BWV-Nr. 188) wird neben der bestehenden Streckenführung errichtet, so dass während der Bauzeit keine Beeinträchtigungen entstehen. Lediglich bei der Herstellung der Straßenanschlüsse an die bestehende L 167 kann es kurzzeitig zu Behinderungen kommen.

Bereich L 78 Todesfelde bis Bark

Für die Erstellung des Brückenbauwerkes zur Überführung der L 78 über die A 20 (BW 6.13, BWV-Nr. 231) ist während der Bauphase eine bauzeitliche Umfahrung vorgesehen.

Bereich B 206 Barker Einschnitt bis Wittenborn

Die A 20 erhält einen provisorischen Anschluss an die B 206, d. h. auch die B 206 wird im Anschlussbereich verlegt. Die Verlegung erfolgt neben der bestehenden Streckenführung der bestehenden B 206, so dass während der Bauzeit keine Beeinträchtigungen entstehen. Lediglich bei der Herstellung der Straßenanschlüsse kann es kurzzeitig zu Behinderungen kommen.

- Nutzbarkeit dieser Straßen für den ÖPNV auch nach Abschluss der Baumaßnahmen

Der Einwand richtet sich dahingehend, dass die vorstehend genannten Straßen auch nach Abschluss der Baumaßnahmen für den ÖPNV nutzbar sein müssen. Zum Einsatz würden alle gängigen Fahrzeuggrößen (12-Meter-, 15-Meter- und 18-Meter-Busse) kommen. Neben der Tragfähigkeit der Straßen würde dies vor allem die Schwenk- und Kurvenradien betreffen.

Hierzu ist einzustellen, dass die Planung nach dem aktuellen Stand der Technik und den gültigen Vorschriften und Richtlinien aufgestellt ist. Die Straßen und Brückenbauwerke wurden entsprechend dimensioniert und die Schleppkurven für alle gängigen Fahrzeuggrößen eingehalten.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Stellungnahme wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ziffer 4.1.52 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.1.19: (Gewässerpflegerverband Schmalfelder Au -Der Verbandsvorsteher- (29.10.2009, 16.01.2013, 04.12.2015, 03.11.2016))

- Anschluss des Gewässers 325 nördlich der Anschlussstelle AS L79/ A 20 als offener Graben an Gewässer 320 oder 344 (Punkt 3) und

- Kosten für die Berichtigung des Gewässerverzeichnisses (Punkt 6)

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.1.6 dieses Beschlusses unter den gleichnamigen Überschriften verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Stellungnahme wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ziffer 4.1.54 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.1.20: (Gewässerpflegetherverband Brandsau – Faule Trave - (13.10.2009, 11.11.2015) und Amt Trave-Land für den Gewässerpflegetherverband Brandsau – Faule Trave – (10.12.2012, 02.11.2016))

- Flurstückstausch

Der angebotene Tausch von diversen Flurstücken wird zur Kenntnis genommen. Die genannten Flurstücke sind jedoch nicht Bestandteil der vorliegenden Planung, also nicht als Kompensationsflächen für Eingriffe der A 20 vorgesehen.

Hinsichtlich der im Erörterungstermin zur 2. Planänderung getroffenen Aussage, dass sich bei einem Flächentausch die in der Einwendung zur 2. Planänderung gemachten Ausführungen zum Gewässerrandstreifen erledigt hätten, wird auf den von der Schleswig-Holsteinischen Landgesellschaft außerhalb dieses Planfeststellungserfahrens durchgeführten Flächentausch hingewiesen. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Stellungnahme wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ziffer 4.1.58 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.2: (anerkannte Naturschutzvereine)

Zu 5.2.1: RA Dr. Mecklenburg für AG 29 S-H, BUND Deutschland – Landesverband S-H, NABU Deutschland - Ortsgruppe Kisdorfer Wohld- und NABU Deutschland - Ortsgruppe Bad Segeberg- (28.10.2009, 14.01.2012) und RA Dr. Mecklenburg für AG 29 S-H, (02.01.2012, 14.01.2012, 17.1.2015, 17.11.2016, 18.11.2016)

Bezüglich der Stellungnahmen vom 02.01.2012 und 14.01.2012 wird von der Planfeststellungsbehörde unterstellt, dass es sich um einen Schreibfehler handelt und das Datum richtigerweise 02.01.2013 und 14.01.2013 lauten muss.

Hinsichtlich der Stellungnahmen des Einwenders zu anderen Abschnitten der A 20 ist anzumerken, dass diese Bestandteil in den entsprechenden Verfahren sind und folglich an dieser Stelle behandelt wurden bzw. zu behandeln sind.

- *Tunnelrichtlinie 2004/54/EG,*
- *fehlende Unterlagen zur Prüfung raumordnerischer Belange und der Belange der Landwirtschaft in den Planfeststellungsunterlagen,*
- *Umweltentlastungen,*
- *Landschaftsprogramm und Landschaftsrahmenplan I,*
- *Folgen des Klimawandels*
- *Entscheidung des EuGH C-137/14 vom 15. Oktober 2015*
- *Forderung des Bundesumweltamtes zum Bundesverkehrswegeplanes*
- *Netzplanungen*

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung dieser Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.139 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Die Hinweise auf die Einwendungen des BUND und des NABU Schleswig-Holstein vom 17.11.2016 werden zur Kenntnis genommen. Auf die diesbezüglichen Begründungen zu Ziffer 5.2.2 und 5.2.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.2.2: (BUND - Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland - Landesverband Schleswig-Holstein - (26.10.2009, 15.01.2013, 17.12.2015, 17.11.2016)

- relevante Entnahme von Kies nicht Bestandteil der Planung

Es wird gerügt, dass die für Landschaft, Lokalklima, Flora und Fauna sowie Grundwasserschutz relevante Entnahme von Kies nicht Bestandteil der Planung sei, obwohl sie ein unmittelbarer und zwingender Teil der Maßnahme sei.

In diesem anhängigen Planfeststellungsverfahren ist keine Seitenentnahme durch den Vorhabenträger geplant, d.h. es steht keine Entnahmestelle für Kies bzw. Sand fest.

Zudem ist darauf hinzuweisen, dass es einerseits Aufgabe der bauausführenden Straßenbaufirma ist, sich rechtzeitig um die Beschaffung aller notwendigen Materialien zu kümmern und sicherzustellen. Andererseits können grundsätzlich alle Straßen im Rahmen ihrer Widmung von den Unternehmen genutzt werden. Dies gilt auch für Bodentransporte. Der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt Sand- und Kiestransporte von und zu der Kies- und Sandentnahmestelle am Tannenhof erfolgen. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.1 dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Die Hinweise auf die von RA Dr. Mecklenburg eingereichten Einwendungen und die Einwendungen des NABU Schleswig-Holstein zu diesem Verfahren, auf den Schriftsatz Mohr Rechtsanwälte vom 15.10.2015 zum Fehlerheilverfahren zur FFH-Ausnahmeprüfung „Travetal“ zur Teilstrecke Segeberg, auf die Einwendung des BUND vom 13.09.2015 zur Teilstrecke von der B 431 bis zur A 23 und die Einwendung des NABU Schleswig-Holstein vom 11.05.2015 zur Teilstrecke von der L 114 bis zur A 7, die sich der BUND zu eigen macht, werden zur Kenntnis genommen. Auf die diesbezüglichen Begründungen zu Ziffer 5.2.1 und 5.2.3 dieses Beschlusses und auf die laufenden Verfahren zu den weiteren Streckenabschnitten der A 20 wird verwiesen.

Ebenso wird der Hinweis, dass die Stellungnahme zugleich im Namen der Kreisgruppe Segeberg des Landesverbandes des BUND abgegeben wird, zur Kenntnis genommen.

Zu 5.2.3: (NABU Schleswig-Holstein (29.10.2009, 16.01.2013, 18.12.2015, 17.11.2016))

Hinsichtlich der vorgetragenen Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 2.3 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Der Hinweis, dass sich der NABU Schleswig-Holstein zu seinen bisherigen Einwendungen die Stellungnahmen des BUND Schleswig-Holstein und des Landesnaturschutzverbandes Schleswig-Holstein zu diesem Abschnitt zu eigen macht, wird zur Kenntnis genommen. Auf die diesbezüglichen Begründungen zu Ziffer 5.2.1 und 5.2.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3: (private Einwendungen)

Zu 5.3.1: (Einwender 1)

- (..... (13.10.2009))
- (..... (12.10.2009))
- (..... (09.10.2009))
- (..... (11.10.2009))
- (..... (12.10.2009))
- (..... (12.10.2009))
- (..... (12.10.2009))
- (..... (12.10.2009))
- (..... (09.10.2009))
- (..... (08.10.2009))
- (..... (12.10.2009))
- (..... (12.10.2009))
- (..... (08.10.2009))
- (..... (12.10.2009))
- (..... (11.10.2009))
- (..... (09.10.2009))
- (..... (08.10.2009))
- (..... (Eingang 16.10.2009))
- (..... (11.10.2009))
- (..... (08.10.2009))
- (..... (11.10.2009))
- (..... (10.10.2009))
- (..... (13.10.2009))
- (..... (08.10.2009))
- (..... (11.10.2009))
- (..... (11.10.2009))
- (..... (13.10.2009))
- (..... (08.10.2009))
- (..... (11.10.2009))
- (..... (11.10.2009))
- (..... (12.10.2009))
- (..... (13.10.2009))
- (..... (11.10.2009))
- (..... (10.10.2009, 10.10.2009))
- (..... (12.10.2009))
- (..... (10.10.2009))

- Schutzbewaldung 50 m

Hinsichtlich der Forderung nach einem Lärmschutz in Form einer vollständigen Bewaldung in ausreichender Breite (mindestens 50 m) ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Danach wird Aufwuchs grundsätzlich nicht in der Lärmtechnik berücksichtigt, weil Sträucher und Bäume keine lärmmindernde Wirkung auf den Schallpegel haben. Dem Aufwuchs könnte wegen der Funktion als Sichtschutz lediglich ein subjektiver Eindruck von Lärminderung zugesprochen werden. Die rechtliche Grundlage für eine Enteignung wegen der Anlage eines Waldes als lärmmindernde Maßnahme ist aber nicht gegeben. Zudem sind aktive Lärmschutzmaßnahmen nur bei Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte unter Beachtung verschiedener Kriterien, z.B. der Verhältnismäßigkeit der Kosten zum angestrebten Schutzzweck, durchzuführen. Dies ist hier offensichtlich nicht der Fall. Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen sind ausreichend, weitere Forderungen sind zurückzuweisen.

- Anschlussstelle L 79/ A 20; Radweg an der L 79 – Schulwegsicherung -

Bezüglich der Einwendungen zur Anschlussstelle L 79/ A 20 und der Situation für Radfahrer an der L 79 wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.19 dieses Beschlusses verwiesen.

- Zunahme von kriminellen Aktivitäten durch die Anschlussstelle

Ob und inwieweit der Bau von Autobahnen mit ihren Anschlussstellen Einfluss auf die Kriminalität im näheren Umfeld nimmt, ist der Planfeststellungsbehörde nicht bekannt und kann auch nicht von ihr beeinflusst werden. Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit eines Bauvorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Einbrüche und Diebstähle gehören nicht zu den öffentlich zu regelnden Belangen. Die geäußerte Befürchtung der Zunahme von kriminellen Aktivitäten durch die geplante Anschlussstelle und die damit verbundene Steigerung des Sicherheitsrisikos unterliegt somit nicht der behördlichen Planung und ist daher nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

- Zu 5.3.2: (Einwender 2)**
- (..... (24.10.2009))
 - (..... (09.10.2009))
 - (..... (25.10.2009))
 - (..... (23.10.2009))
 - (..... (26.10.2009))
 - (..... (25.10.2009))
 - (..... (28.10.2009))
 - (..... (20.10.2009))
 - (..... (Eingang am 28.10.2009))
 - (..... (23.10.2009))
 - (..... (26.10.2009))
 - (..... (14.10.2009))
 - (..... (21.10.2009))
 - (..... (ohne Datum))
 - (..... (27.10.2009))
 - (..... (25.10.2009))
 - (..... (23.10.2009))
 - (..... (10.10.2009))
 - (..... (27.10.2009))
 - (..... (28.10.2009))
 - (..... (17.10.2009))
 - (..... (22.10.2009))
 - (..... (18.10.2009))
 - (..... (19.10.2009))
 - (..... (24.10.2009))
 - (..... (27.10.2009))
 - (..... (13.10.2009))
 - (..... (28.10.2009))
 - (..... (25.10.2009))
 - (..... (27.10.2009))
 - (..... (26.10.2009))
 - (..... (26.10.2009))
 - (..... (27.10.2009))
 - (..... (28.10.2009))
 - (..... (27.10.2009))
 - (..... (27.10.2009))
 - (..... (20.10.2009))
 - (..... (27.10.2009))

- (..... (26.10.2009))
- (..... (27.10.2009))
- (..... (26.10.2009))
- (..... (12.10.2009))
- (..... (12.10.2009))
- (..... (25.10.2009))
- (..... (26.10.2009))
- (..... (27.10.2009))
- (..... (23.10.2009))
- (..... (27.10.2009))
- (..... (17.10.2009))
- (..... (26.10.2009))
- (..... (28.10.2009))
- (..... (26.10.2009))
- (..... (25.10.2009))
- (..... (27.10.2009))
- (..... (25.10.2009))
- (..... (26.10.2009))
- (..... (26.10.2009))
- (..... (26.10.2009))
- (..... (22.10.2009))
- (..... (26.10.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.3: (Einwender 3)

- (..... (23.10.2009))
- (..... (26.10.2009))
- (..... (26.10.2009))
- (..... (26.10.2009))
- (..... (10.10.2009))

(..... (27.10.2009))
(..... (25.10.2009))
(..... (15.10.2009))
(..... (28.10.2009))
(..... (28.10.2009))
(..... (28.10.2009))
(..... (28.10.2009))
(..... (27.10.2009))
(..... (14.10.2009))
(..... (26.10.2009))
(..... (23.10.2009))
(..... (20.10.2009))
(..... (29.10.2009))
(..... (20.10.2009))
(..... (28.10.2009))
(..... (25.10.2009))
(..... (18.09.2009))
(..... (29.10.2009))
(..... (10.10.2009))
(..... (29.10.2009))
(..... (29.10.2009))
(..... (29.10.2009))
(..... (15.10.2009))
(..... (12.10.2009))
(..... (26.10.2009))
(..... (14.10.2009))
(..... (20.10.2009))
(..... (25.10.2009))
(..... (25.10.2009))
(..... (27.10.2009))
(..... (13.10.2009))
(..... (29.10.2009))
(..... (28.10.2009))
(..... (14.10.2009))
(..... (21.10.2009))
(..... (11.10.2009))
(..... (28.10.2009))
(..... (28.10.2009))
(..... (11.10.2009))

(..... (21.10.2009))
(..... (27.10.2009))
(..... (27.10.2009))
(..... (13.10.2009))
(..... (11.10.2009))
(..... (25.10.2009))
(..... (23.10.2009))
(..... (26.10.2009))
(..... (10.10.2009))
(..... (10.10.2009))
(..... (29.10.2009))
(..... (20.10.2009))
(..... (26.10.2009))
(..... (26.10.2009))
(..... (26.10.2009))
(..... (29.10.2009))
(..... (26.10.2009))
(..... (10.10.2009))
(..... (27.10.2009))
(..... (17.10.2009))
(..... (26.10.2009))
(..... (26.10.2009))
(..... (11.10.2009))
(..... (11.10.2009))
(..... (11.10.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Günther und Partner, Mohr und Partner sowie Dr. Mecklenburg eingereichten Einwendungen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.4: **(Einwender 4)**
(..... (19.10.2009))
(..... (22.10.2009))

(..... (23.10.2009))
(..... (23.10.2009))
(..... (26.10.2009))
(..... (25.10.2009))
(..... (27.10.2009))
(..... (25.10.2009))
(..... (01.10.2009))
(..... (27.10.2009))
(..... (19.10.2009))
(..... (19.10.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.5: **(Einwender 5)**
(..... (26.10.2009))
(..... (23.10.2009))
(..... (24.10.2009))
(..... (27.10.2012))
(..... (20.10.2009))
(..... (13.10.2012))
(..... (21.10.2009))
(..... (29.10.2009))
(..... (09.10.2009))
(..... (26.10.2009))
(..... (13.10.2009))
(..... (12.10.2009))
(..... (12.10.2009))
(..... (26.10.2009))
(..... (23.10.2009))
(..... (08.10.2009))
(..... (08.10.2009))
(..... (21.10.2009))
(..... (27.10.2009))
(..... (27.10.2009))
(..... (29.10.2009))

(..... (25.10.2009))

(..... (25.10.2009))

(..... (26.10.2009))

(..... (27.10.2009))

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Forderung nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Für das betroffene Wohngebäude gilt, dass es weit außerhalb des Bereiches liegt, in dem es zu einer Grenzwertüberschreitung der Lärmimmissionen kommen kann. Auf die Isophonenkarte in Anlage 11.5 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen. Dort ist dargestellt, in welchen Abständen die Linien gleichen Schallpegels für die jeweiligen gebietspezifischen Immissionsgrenzwerte entlang der Trasse verlaufen bzw. wo die Grenzwerte überschritten werden. Ansprüche auf passiven Lärmschutz bestehen für das betroffene Gebäude nicht. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.6: (Einwender 6)

(..... (24.10.2009))

(..... (24.10.2009))

(..... (23.10.2009))

(..... (23.10.2009))

(..... (25.10.2009))

(..... (25.10.2009))

(..... (21.10.2009))

(..... (22.10.2009))

(..... (24.10.2009))

(..... (21.10.2009))

(..... (24.10.2009))

(..... (20.10.2009))

- (..... (18.10.2009))
- (..... (18.10.2009))
- (..... (20.10.2009))
- (..... (22.10.2009))
- (..... (22.10.2009))
- (..... (10.09.2009))
- (..... (23.10.2009))
- (..... (26.10.2009))
- (..... (19.10.2009))
- (..... (18.10.2009))
- (..... (23.10.2009))
- (..... (25.10.2009))
- (..... (25.10.2009))
- (..... (25.10.2009))
- (..... (25.10.2009))
- (..... (24.10.2009))
- (..... (24.10.2009))
- (..... (26.10.2009))
- (..... (22.10.2009))
- (..... (24.10.2009))
- (..... (18.10.2009))
- (..... (17.10.2009))
- (..... (25.10.2009))
- (..... (21.10.2009))
- (..... (22.09.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

- Zu 5.3.7:** **(Einwender 7)**
- (..... (22.10.2009))
 - (..... (14.10.2009))
 - (..... (26.10.2009))
 - (..... (28.10.2009))
 - (..... (21.10.2009))
 - (..... (26.10.2009))

- (..... (27.10.2009))
- (..... (27.10.2009))
- (..... (27.10.2009))
- (..... (22.10.2009))
- (..... (21.10.2009))
- (..... (18.10.2009))
- (..... (23.10.2009))
- (..... (21.10.2009))
- (..... (25.10.2009))
- (..... (26.10.2009))
- (..... (19.10.2009))
- (..... (22.10.2009))
- (..... (19.10.2009))
- (..... (24.10.2009))
- (..... (27.10.2009))
- (..... (27.10.2009))
- (..... (24.10.2009))
- (..... (24.10.2009))
- (..... (24.10.2009))
- (..... (27.10.2009))
- (..... (28.10.2009))
- (..... (26.10.2009))
- (..... (26.10.2009))
- (..... (23.10.2009))
- (..... (24.10.2009))
- (..... (19.10.2009))
- (..... (23.10.2009))
- (..... (22.10.2009))
- (..... (27.10.2009))
- (..... (22.10.2009))
- (..... (27.10.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.8: (..... (25.10.2009))

- *Betroffenheit und*

- *Jagdwertentschädigung*

Durch den Bau der A 20 in der Gemarkung Bark ist nach Aussage des Jagdvorstehers die Jagdgenossenschaft Bark mit ihren 4 verpachteten Revieren betroffen. Im Revier Bark III würden ca. 40 ha von der Gesamtfläche von 272 ha abgeschnitten und im Revier IV würden ca. 100 ha von der Gesamtfläche von 366 ha abgeschnitten. Des Weiteren werde im Hochwildrevier Bark III der Wechsel des Hochwildes und der Zuzug der Segeberger Heide behindert oder ganz abgeschnitten. Aus diesem Grunde werde bei der nächsten Jagdverpachtung das Revier Bark III nicht mehr so hochwertig zu verpachten sein. Dies seien ein Verlust für die Landbesitzer und gleichzeitig ein ideeller Verlust für die Jagdpächter.

Die Jagdgenossenschaft Bark ist ihren Revieren Bark III und Bark IV durch die geplante A 20 betroffen. Als Folge der Flächenverluste durch die Autobahntrasse ist das Jagdausübungsrecht in diesen Revieren beeinträchtigt, z. B. durch Beschränkung der Schussrichtung, Einschränkung von Treib- und Drückjagden, Einschränkung des Wildwechsels, Änderungen im Wildbestand oder Beeinträchtigungen beim Jagdschutz etc. Im Einzelnen:

Das Revier Bark III mit einer Flächengröße von ca. 386,13 ha wird durch die A 20 durchschnitten und verliert durch die überbaute Fläche der A 20 ca. 10,88 ha, so dass eine Rest-Jagdfläche von ca. 375,25 ha bleibt, die sich in eine ca. 264,65 ha große Jagdfläche nördlich der A 20 und in eine ca. 110,60 ha große Jagdfläche südlich der A 20 aufteilt. Die Beeinträchtigung für die Jagdausübung auf einem 200 m breiten Streifen beidseitig der Autobahn umfasst eine Fläche von ca. 77,62 ha.

Die A 20 durchschneidet das Reviers Bark IV in seinem westlichen Randgebiet. Mit einer Flächengröße von ca. 282,75 ha verliert es durch die überbaute Fläche der A 20 ca. 3,58 ha, so dass eine Rest-Jagdfläche von ca. 279,17 ha bleibt, die sich in eine ca. 265,45 ha große Jagdfläche westlich der A 20 und in eine ca. 13,72 ha große Jagdfläche östlich der A 20 aufteilt. Die Beeinträchtigung für die Jagdausübung auf einem 200 m breiten Streifen beidseitig der Autobahn umfasst eine Fläche von ca. 24,87 ha.

Insgesamt ist der Verlust an Fläche im Revier Bark III von ca. 2,8 % und im Revier Bark IV von ca. 1,3 % nicht als so umfangreich und schwerwiegend zu werten. Das Jagdrevier steht in beinahe unveränderter Größe zur Verfügung. Insbesondere gilt dies für das Gebiet nördlich der A 20. Zudem ist das Revier wie bisher über das öffentliche Wegenetz zu erreichen. Festzuhalten ist, dass dem Flächenverlust und der Beeinträchtigung des Jagdausübungsrechts der Jagdgenossenschaft das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Bauvorhabens gegenüber steht. Das Bauvorhaben dient dem Interesse des Allgemeinwohls. Dabei muss als Ergebnis der Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse an dem hier planfestzustellenden Vorhaben und der Betroffenheit des Einwenders diese zurückgestellt werden. Ergänzend wird auf die Begründung zur Notwendigkeit der Baumaßnahme in Ziffer 5.0.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Entschädigungsansprüche wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11, Punkt 3, dieses Beschlusses verwiesen.

- Abwanderung des Wildes

Die Jagdgenossenschaft befürchtet zudem das Abwandern des Wildes und seine Vertreibung durch die Bautätigkeit. In der Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen werden die baubedingten Störungen des Schutzgutes Tiere ermittelt und bewertet. Danach gehen die baubedingten Störungen nicht über die mit dem Betrieb der Straße verbundenen Störungen hinaus. Für das Wild besteht ein umfassendes Maßnahmenkonzept zur Vermeidung und Minimierung der insbesondere relevanten Zerschneidungswirkung. Ein Abwandern des Wildes ist nicht zu prognostizieren. Auf Ziffer 5.0.16 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.: (..... (26.10.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.10: (..... (26.10.2009))

- Jagdwertentschädigung

Der Einwender vertritt die Jagdgenossenschaft Hasenmoor und führt aus, dass die Gemeinde Hasenmoor bzw. Gemarkung Hasenmoor nur am Rande durch den Autobahnbau gestreift werde. Trotzdem werde der Bau der A 20 Auswirkungen haben auf die Jagdausübung. Deshalb stehe der Jagdgenossenschaft und Vereinigung der Grundeigentümer die Befugnis zu, entsprechende Belange einzubringen. Hierzu gehöre auch der vorsorgliche Antrag auf Zusicherung eines Entschädigungsanspruches der Jagdgenossenschaft, und zwar sei dieses dem Grunde nach im Planfeststellungsbe-

schluss festzuhalten. Dieser Anspruch sei auch unabhängig davon, wie stark die Zerschneidungswirkung im Hinblick auf die Austauschbeziehungen wirke.

Der Jagdbezirk der Jagdgenossenschaft Hasenmoor wird von der geplanten Autobahntrasse weder angeschnitten noch durchschnitten, sondern diese wird in einiger Entfernung am betroffenen Jagdgebiet vorbeigeführt. Mögliche nachteilige Auswirkungen für die Jagdausübung, z. B. durch Beschränkung der Schussrichtung, Einschränkung von Treib- und Drückjagden, Einschränkung des Wildwechsels, Änderungen im Wildbestand oder Beeinträchtigungen beim Jagdschutz etc., sind deshalb nicht zu erwarten bzw. werden nicht in einem derartigen Maß und nicht von solcher Intensität auftreten, als dass die Beeinträchtigung der betroffenen Jagdgenossenschaft im Vergleich zu anderen Jagdgenossenschaften als besonders schwerwiegend zu werten wäre. Das Jagdrevier ist wie bisher an das öffentliche Wegenetz angeschlossen und erreichbar. Auch mangels entgegenstehender substantiierter Anhaltspunkte muss davon ausgegangen werden, dass die mittelbaren Beeinträchtigungen der Jagdausübung zumutbar sind und entschädigungslos hingenommen werden müssen. Ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach besteht daher nicht. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11, Punkt 3, dieses Beschlusses wird verwiesen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass der möglichen Beeinträchtigung des Jagdausübungsrechts der Jagdgenossenschaft das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Bauvorhabens gegenübersteht. Das Bauvorhaben dient dem Interesse des Allgemeinwohls. Dabei muss als Ergebnis der Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse an dem hier planfestzustellenden Vorhaben und der Betroffenheit des Einwenders diese zurückgestellt werden. Ergänzend wird auf die Begründung zur Notwendigkeit der Baumaßnahme in Ziffer 5.0.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.11: (..... (14.10.2009))

- *Betroffenheit und*

- *Jagdwertentschädigung*

Der Einwender vertritt die Jagdgenossenschaft Struvenhütten und führt aus, dass die Gemeinde Struvenhütten und damit auch die Jagdgenossenschaft Struvenhütten direkt von der Baumaßnahme während der Bauphase und des späteren Betriebs der Autobahn betroffen seien. So sei während der Bauphase durch den Bauverkehr und dem Flächenverbrauch eine erhebliche Minderung des Jagdwertes zu erwarten, da die Jagdausübung während dieser Zeit stark eingeschränkt werde. Durch den

Flächenverlust für die Autobahntrasse mindere sich die jagdbare Fläche. Dies führe zu einer Minderung des Jagdwertes. Ebenso werde der Fallwildanteil durch den erheblich ansteigenden Zubringerverkehr auf den gesamten Hauptverkehrsstraßen der Gemeinde Struvenhütten in die umliegenden Ortschaften auch hier massiv steigen. Diese Verluste würden den Jagdwert der Gemeinschaftsjagd erheblich mindern. Außerdem durchschneide die Autobahn das Gemeindegebiet und unterbreche bestehende Verbindungswege. Es würden daher jagdbare Flächen vom Gemeindegebiet abgeschnitten, wodurch eine sinnvolle Bejagung nicht mehr möglich sei. Es wird daher im Rahmen des Autobahnbaus die Durchführung einer Flurbereinigung gefordert. Durch das Abschneiden von Wirtschaftswegen werde die Erreichbarkeit der jagdbaren Flächen teilweise erheblich eingeschränkt, die zur Minderung des Jagdwertes führe. Letztlich wird angeführt, dass ein Teil der genannten Einwände eine Minderung des Jagdwertes der Gemeinschaftsjagd Struvenhütten betreffen würde, welche dazu führen werde, dass die Pächter einen entsprechenden Ausgleich der Jagdgenossenschaft gegenüber geltend machen würden. Langfristig werde sich diese Minderung auch auf den Pachtpreis auswirken. Es wird daher eine entsprechende Entschädigung gefordert.

Die Jagdgenossenschaft Struvenhütten ist ihrem Revier durch die geplante A 20 betroffen. Als Folge der Flächenverluste durch die Autobahntrasse ist das Jagdausübungsrecht in diesen Revieren beeinträchtigt, z. B. durch Beschränkung der Schussrichtung, Einschränkung von Treib- und Drückjagden, Einschränkung des Wildwechsels, Änderungen im Wildbestand oder Beeinträchtigungen beim Jagdschutz etc. Im Einzelnen:

Der Jagdbezirk Struvenhütten mit einer Flächengröße von ca. 1.289,03 ha wird durch die A 20 angeschnitten und verliert durch die überbaute Fläche der A 20 und durch die Ausweisung von Jagdverbotszonen im Radius von ca. 200 m zu den Wildquerungen ca. 19,65 ha, so dass eine Rest-Jagdfläche von ca. 1.269,38 ha bleibt, die sich in eine ca. 9,72 ha große Jagdfläche nördlich der A 20 und in eine ca. 1.259,66 ha große Jagdfläche südlich der A 20 aufteilt. Die Beeinträchtigung für die Jagdausübung auf einem 200 m breiten Streifen beidseitig der Autobahn umfasst eine Fläche von ca. 34,89 ha.

Insgesamt ist der Verlust an Fläche im Revier von ca. 1,4 % nicht als so umfangreich und schwerwiegend zu werten. Der Jagdbezirk wird zwar angeschnitten, der wesentliche Teil bleibt aber südlich der A 20 in vergleichbarer Größe erhalten und bleibt zudem im Verbund mit den angrenzenden Jagdbezirken attraktiv. Der Jagdbezirk ist nach wie vor an das öffentliche Wegenetz angeschlossen. Dem Flächenverlust und der Beeinträchtigung des Jagdausübungsrechts der Jagdgenossenschaft steht das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Bauvorhabens gegenüber. Das Bauvorhaben dient dem Interesse des Allgemeinwohls. Dabei muss als Ergebnis der Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse an dem hier planfestzustellenden Vorhaben und der Betroffenheit des Einwenders diese zurückgestellt werden. Ergänzend wird auf die Begründung zur Notwendigkeit der Baumaßnahme in Ziffer 5.0.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Entschädigungsansprüche wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11, Punkt 3, dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.12: (..... (06.10.2009))

- Jagdwertentschädigung

Der Einwender ist Pächter der Genossenschaftsjagd Struvenhütten und führt an, dass während der Bauphase durch den Bauverkehr und nach Fertigstellung der A 20 durch den dauerhaften Flächenverlust eine deutliche Minderung des Jagdwertes zu erwarten sei. Art und Umfang der jagdlichen Beeinträchtigung während und nach der Bauphase müssten bei der Bewertung der jagdlichen Wertminderung ihre jeweilige Berücksichtigung finden.

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11, Punkt 3, Absatz c) dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.13: (..... (Eingang 28.10.2009))

- Betroffenheit und

- Jagdwertentschädigung

Nach Aussage des Jagdvorstehers ist die Jagdgenossenschaft Lentförden durch die geplante Baumaßnahme erheblich betroffen. Die Ländereinen der Jagdgenossenschaft Lentförden würden unweigerlich zerstückelt, was eine erhebliche Wertminderung darstelle. Als sicher müsse festgestellt werden, dass die Jagdausübung während der jahrelangen Bauphase stark eingeschränkt, wenn nicht gar unmöglich sei. Erfahrungen aus anderen ähnlich betroffenen Jagdgenossenschaften besagten, dass sich besonders das Hochwild während der Bauzeit aufgrund eines stärkeren Lärmpegels und Verkehrsaufkommens gänzlich aus diesen Jagdrevieren zurückgezogen hätte. Oftmals kehre das

Wild nach Abschluss der Baumaßnahmen nicht wieder in die ursprünglichen Reviere zurück, da natürliche Wildwechsel aber auch Wildfernwechsel durch die Trassenführung eingeschränkt bzw. unmöglich geworden seien. Mit Baubeginn der A 20 durch das Gebiet der Jagdgenossenschaft Lentförden wird gefordert, für die Bauzeit eine Entschädigung für die hieraus resultierenden Verluste bei den Pachteinahmen.

Die Jagdgenossenschaft Lentförden ist ihrem Revier durch die geplante A 20 betroffen. Als Folge der Flächenverluste durch die Autobahntrasse ist das Jagdausübungsrecht in diesen Revieren beeinträchtigt, z. B. durch Beschränkung der Schussrichtung, Einschränkung von Treib- und Drückjagden, Einschränkung des Wildwechsels, Änderungen im Wildbestand oder Beeinträchtigungen beim Jagdschutz etc. Im Einzelnen:

Durch den Jagdbezirk Lentförden mit einer Flächengröße von ca. 1.800,85 ha verläuft bereits die in Nord-Süd Richtung verlaufende A 7. Zukünftig wird der Bezirk durch die A 20 durchschnitten und verliert durch die überbaute Fläche der A 20 ca. 4,82 ha, so dass eine Rest-Jagdfläche von ca. 1.796,03 ha bleibt. Die Beeinträchtigung für die Jagdausübung auf einem 200 m breiten Streifen beidseitig der Autobahn umfasst eine Fläche von ca. 22,06 ha.

Insgesamt ist der Verlust an Fläche im Revier von ca. 0,2 % nicht als so umfangreich und schwerwiegend zu werten. Das Jagdrevier wird zwar durchschnitten, bleibt aber im Verbund mit den Jagdbezirken Bad Bramstedt nördlich der A 20 und Schmalfeld südlich der A 20 weiterhin attraktiv. Außerdem ist es nach wie vor an das öffentliche Wegenetz angeschlossen. Dem Flächenverlust und der Beeinträchtigung des Jagdausübungsrechts der Jagdgenossenschaft steht das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Bauvorhabens gegenüber. Das Bauvorhaben dient dem Interesse des Allgemeinwohls. Dabei muss als Ergebnis der Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse an dem hier planfestzustellenden Vorhaben und der Betroffenheit des Einwenders diese zurückgestellt werden. Ergänzend wird auf die Begründung zur Notwendigkeit der Baumaßnahme in Ziffer 5.0.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Entschädigungsansprüche wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11, Punkt 3, dieses Beschlusses verwiesen.

- naturgerechter Wildwechsel im Zuge der Weiterplanung der A 20

Hinsichtlich der Forderung nach einem naturgerechten Wildwechsel im Zuge der Weiterplanung der A 20 wird auf das westlich anschließende Planfeststellungsverfahren der A 20 für den Streckenabschnitt von der L 114 bis zur A 7 verwiesen. Dort kann im Rahmen der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen eine Einwendung zu den Maßnahmen zur Aufrechterhaltung vorhandener Wildwechselbeziehungen abgegeben werden.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.14: (..... (26.10.2009))

- *Betroffenheit und*

- *Jagdwertentschädigung*

Nach Aussage des Jagdvorstehers wird die Gemeinde Schmalfeld im Gesamtmarkungsbereich vollständig von Ost nach West durchschnitten. Dieses habe zwangsläufig wegen der Streckenführung Auswirkungen auf die Jagdausübung. Entsprechend des BGH-Urteils vom 20.01.2000 – III ZR 110/99 – stehe der Jagdgenossenschaft und der Vereinigung der Grundeigentümer die Befugnis zu, entsprechende Belange einzubringen. Hierzu gehöre auch der vorsorgliche Antrag auf Zusicherung eines Entschädigungsanspruches der Jagdgenossenschaft, und zwar sei dieses dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss festzuhalten. Dabei sei bewusst, dass ein solcher Anspruch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen Verfahren zu klären sei. Dieser Anspruch sei auch unabhängig davon, wie stark die Zerschneidungswirkung im Hinblick auf die Austauschbeziehungen wirke.

Die Jagdgenossenschaft Schmalfeld ist ihrem Revier durch die geplante A 20 betroffen. Als Folge der Flächenverluste durch die Autobahntrasse ist das Jagdausübungsrecht in diesen Revieren beeinträchtigt, z. B. durch Beschränkung der Schussrichtung, Einschränkung von Treib- und Drückjagden, Einschränkung des Wildwechsels, Änderungen im Wildbestand oder Beeinträchtigungen beim Jagdschutz etc. Im Einzelnen:

Der Jagdbezirk Schmalfeld mit einer Flächengröße von ca. 1.605,72 ha wird durch die A 20 durchschnitten und verliert durch die überbaute Fläche der A 20 und durch die Ausweisung von Jagdverbotszonen im Radius von ca. 200 m zu den Wildquerungen ca. 50,10 ha, so dass eine Rest-Jagdfläche von ca. 1.555,62 ha bleibt, die sich in eine ca. 347,27 ha große Jagdfläche nördlich der A 20 und in eine ca. 1.208,54 ha große Jagdfläche südlich der A 20 aufteilt. Die Beeinträchtigung für die Jagdausübung auf einem 200 m breiten Streifen beidseitig der Autobahn umfasst eine Fläche von ca. 190,27 ha.

Insgesamt ist der Verlust an Fläche im Revier von ca. 3,1 % nicht als so umfangreich und schwerwiegend zu werten. Das Jagdrevier wird zwar durchschnitten, bleibt aber insbesondere südlich der A 20 im Verbund beispielsweise mit dem Jagdbezirk Lentförden weiterhin attraktiv. Außerdem ist es nach wie vor an das öffentliche Wegenetz angeschlossen. Dem Flächenverlust und der Beeinträchtigung des Jagdausübungsrechts der Jagdgenossenschaft steht das öffentliche Interesse an der

Verwirklichung des Bauvorhabens gegenüber. Das Bauvorhaben dient dem Interesse des Allgemeinwohls. Dabei muss als Ergebnis der Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse an dem hier planfestzustellenden Vorhaben und der Betroffenheit des Einwenders diese zurückgestellt werden. Ergänzend wird auf die Begründung zur Notwendigkeit der Baumaßnahme in Ziffer 5.0.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Entschädigungsansprüche wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11, Punkt 3, dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu der Stellungnahme der Gemeinde Schmalfeld und der Einwendung des Ortsbauernverbandes Schmalfeld, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.15: (..... (26.10.2009))

- *Betroffenheit und*

- *Jagdwertentschädigung*

Nach Aussage des Jagdvorstehers wird die Gemeinde Todesfelde im Gesamtgemarkungsbereich vollständig von Ost nach West durchschnitten auf knapp 7 km. Dieses habe zwangsläufig wegen der Streckenführung Auswirkungen auf die Jagdausübung. Entsprechend des BGH-Urteils vom 20.01.2000 – III ZR 110/99 – stehe der Jagdgenossenschaft und der Vereinigung der Grundeigentümer die Befugnis zu, entsprechende Belange einzubringen. Hierzu gehöre auch der vorsorgliche Antrag auf Zusicherung eines Entschädigungsanspruches der Jagdgenossenschaft, und zwar sei dieses dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss festzuhalten. Dabei sei bewusst, dass ein solcher Anspruch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen Verfahren zu klären sei. Dieser Anspruch sei auch unabhängig davon, wie stark die Zerschneidungswirkung im Hinblick auf die Austauschbeziehungen wirke.

Die Jagdgenossenschaft Todesfelde ist ihrem Revier durch die geplante A 20 betroffen. Als Folge der Flächenverluste durch die Autobahntrasse ist das Jagdausübungsrecht in diesen Revieren beeinträchtigt, z. B. durch Beschränkung der Schussrichtung, Einschränkung von Treib- und Drückjagden, Einschränkung des Wildwechsels, Änderungen im Wildbestand oder Beeinträchtigungen beim Jagdschutz etc. Im Einzelnen:

Der Jagdbezirk Todesfelde mit einer Flächengröße von ca. 1.718,86 ha wird durch die A 20 durchschnitten und verliert durch die überbaute Fläche der A 20 und durch die Ausweisung von Jagdverbotszonen im Radius von ca. 200 m zu den Wildquerungen ca. 135,54 ha, so dass eine Rest-Jagdfläche von ca. 1.583,32 ha bleibt, die sich in eine ca. 564,49 ha große Jagdfläche nördlich der A 20 und in eine ca. 1.018,83 ha große Jagdfläche südlich der A 20 aufteilt. Die Beeinträchtigung für die Jagdausübung auf einem 200 m breiten Streifen beidseitig der Autobahn umfasst eine Fläche von ca. 369,92 ha.

Insgesamt ist der Verlust an Fläche im Revier von ca. 7,1 % nicht als so umfangreich und schwerwiegend zu werten. Das Jagdrevier wird zwar durchschnitten, der Wildwechsel zwischen der nördlichen und südlichen Seite der A 20 durch Kleintierdurchlässe, aber insbesondere durch die Grünbrücke ermöglicht. Das Jagdrevier bleibt zudem an das öffentliche Wegenetz angeschlossen. Dem Flächenverlust und der Beeinträchtigung des Jagdausübungsrechts der Jagdgenossenschaft steht das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Bauvorhabens gegenüber. Das Bauvorhaben dient dem Interesse des Allgemeinwohls. Dabei muss als Ergebnis der Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse an dem hier planfestzustellenden Vorhaben und der Betroffenheit des Einwenders diese zurückgestellt werden. Ergänzend wird auf die Begründung zur Notwendigkeit der Baumaßnahme in Ziffer 5.0.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Entschädigungsansprüche wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11, Punkt 3, dieses Beschlusses verwiesen.

- Erhaltung des Logenweges (BWV -Nr. 183) als Durchstich durch die Grünbrücke anstatt Bau des Wirtschaftsweges Achse 720 (BWV -Nr. 184)

Diesbezüglich wird auf die Begründungen zu Ziffer 5.3.22 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu der Stellungnahme der Gemeinde Todesfelde und der Einwendung des Ortsbauernverbandes Todesfelde, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.16: (..... (20.10.2009, 15.01.2013, 15.12.2015, 17.11.2016))

- *Straßenbelastung in Schmalfeld,*
- *keine Durchfahrt Moorweg,*

- *unfallträchtige Planung der einzigen Straße Schmalfeld -> Norden und*
- *fehlende Radfahrwege*

Bezüglich der Straßenbelastung in Schmalfeld wird auf die Begründungen zu Ziffer 5.0.5, bezüglich der unterbrochenen Durchfahrt des Moorweges sowie hinsichtlich der unfallträchtigen Planung der Wegebeziehung im Bereich von Schmalfeld und Hasenmoor wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.38 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich des Einwandes der fehlenden Radwege ist auszuführen, dass innerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens keine neuen Radwege geplant werden. Es werden lediglich an zu verlegenden Straßen, denen ein Radweg anhängig ist, in der neuen Lage ebenfalls Radwege gebaut und/ oder an den Bestand angepasst. Neu zu errichtende Radwege, die von der Gemeinde oder vom Kreis geplant werden und in deren Zuständigkeit liegen, sind nicht Bestandteil dieses Verfahrens. Mit der Planung sind alle zerschnittenen Wegebeziehungen, zu denen auch die Fuß- und Radwege zählen, wieder hergestellt, gebündelt und über die A 20 geführt, so dass die Wegeverbindungen zwischen den Ortschaften erhalten bleiben. Weitere Maßnahmen sind dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen.

- *individuelle Betroffenheiten und Kritikpunkte*

Hinsichtlich der mit der Einwendung vom 15.12.2015 vorgetragenen individuellen Betroffenheiten und Kritikpunkte wird Folgendes ausgeführt:

Hinsichtlich des Einwandes der Zerstörung eines Naherholungsgebietes ist einzustellen, dass die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe allesamt in ihren Ausprägungen gemäß der aktuellen Vorgaben berücksichtigt und bewertet wurden. Entsprechende Maßnahmen zur Kompensation der Eingriffe in den Naturhaushalt und in das Landschaftsbild sind in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt.

Hinsichtlich des verkehrlichen Bedarfs des gegenständlichen Streckenabschnitt ist auszuführen, dass es sich hierbei um einen eigenständigen verkehrswirksamen Abschnitt handelt, dessen Realisierung auch vor dem Hintergrund der Entlastung der Ortslagen entlang der bestehenden B 206 zwischen der A 7 und Wittenborn geboten ist.

Bezüglich des Drecks und Lärms während der Bauzeit wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.10 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich des Einwandes, es läge eine gefährliche neue Straßenführung z. B. für Schulkinder (Hasenmoor/ Schmalfeld) vor, ist darauf hinzuweisen, dass entlang der L 234, die von Hasenmoor nach Schmalfeld führt, ein Radweg vorhanden ist, auf dem die Kinder unabhängig vom Kfz-Verkehr zur Schule fahren können.

- *Wiederherstellung der kurzen Wegeverbindung von Hasenmoor nach Schmalfeld bei Bau-km 18+290 und*
- *Fahrbahnbreite der verlegten L 234*

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.38 dieses Beschlusses verwiesen.

- Forderung nach Bau eines Radweges an der K 81 bzw. baulicher Berücksichtigung eines Radweges bei den Bauwerken

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.169 dieses Beschlusses verwiesen.

- Detaillierte Kartendarstellung der verlegten K 81 samt Brücke und Tunnel fehlen, genaue Beschreibung des Bauwerkes fehlt

Es wird bemängelt, dass es keine detaillierte Kartendarstellung der verlegten K 81 samt Brücke und Tunnel gibt. Auch wird die Frage gestellt, ob es ein Tunnel unter der A 20 werden sollte. Außerdem wird eingebracht, dass das Bauwerk nicht genau beschrieben werde.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Verlegung der K 81 wird ausführlich in den Planfeststellungsunterlagen zum Teil B behandelt. So ist die K 81 in den Lageplänen der Anlage 7 im Maßstab 1:1.000 dargestellt. Ebenso ist im Erläuterungsbericht der Anlage 1, Ziffer 1 und 4.3, beschrieben, dass die K 81 unter der A 20 und über die A 7 mittels eines Brückenbauwerkes geführt wird (Bauwerk BW 7.15 bzw. BW 7.17). Ein Tunnel unter der A 20 ist nicht geplant. Die Abmessungen der Brückenbauwerke sind in der Anlage 1 unter den Ziffern 4.6.2 und 4.6.4 aufgeführt. Damit ist die verlegte K 81 umfassend beschrieben. Weitere Darstellungen sind nicht erforderlich.

- Detailkarten zum östlichen Teil des Gemeindegebietes der Gemeinde Schmalfeld fehlen

Weiterhin wird bemängelt, dass die neuen Pläne keine Detailkarten zum östlichen Teil des Gemeindegebietes der Gemeinde Schmalfeld enthalten, obwohl dort Veränderungen in den Bauwerken geplant seien. So fehlten der Übersichtslageplan Anlage 3, Blatt 2, und die Lage- und Bauwerkspläne Blatt 2 – 7. Auch fehlten im Teil A, Ordner 4, die Landschaftspflegerischen Maßnahmenpläne Blatt 2 – 7.

Im Rahmen der 3. Planänderung wurden keine Änderungen im genannten Bereich durchgeführt. Daher sind die Anlage 3, Blatt 2, und Anlage 7, Blatt 2 – 7, sowie die Anlage 12.2, Blatt 2 – 7, nicht Bestandteil der 3. Planänderung, sondern behalten ihre Aktualität und den Stand der vorherigen Planauslegungen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.17: (..... (24.10.2009, 15.01.2013, 18.12.2015))
(..... (24.10.2009, 18.12.2015))
(..... (24.10.2009, 15.01.2013, 18.12.2015))

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung wird auf die Begründungen zu Ziffer 5.3.41 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.18: (..... (20.10.2009))
(..... (20.10.2009))
(..... (20.10.2009))
(..... (20.10.2009))

- Ausweichen der LKW auf mautfreie Strecken

Es wird befürchtet, dass zukünftig der in direkter Nachbarschaft des Einwenders liegende Autohof besonders von Lkws angefahren und befahren wird, weil dieser an einer mautfreien und kürzeren Parallelstrecke zur A 20 liegt.

Der Einwand einer befürchteten Beeinträchtigung durch Mautpreller auf der B 206 im Zusammenhang mit dem beantragten Planfeststellungsverfahren ist zurückzuweisen. Die Einführung einer Mautpflicht für LKW, insbesondere auf der B 206, ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Vielmehr bleiben die Notwendigkeit und der Zeitpunkt der Einführung dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland in einem mit der EU abgestimmten und abgestuften Verfahren vorbehalten. Tatsächlich liegt zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Pkw-Maut vor, verlässliche Angaben auch nicht. Alle Überlegungen hierzu wären rein spekulativ und sind deshalb zu verwerfen.

Auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.0.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Planungsänderung für die Übergangsphase B 206 im Bereich OT Bockhorn und Schafhaus wegen direkter Grundstücksausfahrt von der B 206

Das übergeordnete Ziel der Planung für die A 20 ist es, sowohl den Teilabschnitt von Wittenborn bis Weede als auch den Folgeabschnitt von Wittenborn bis zur A 7 zeitnah fertig zu stellen. Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Teilabschnitt von Wittenborn bis Weede bereits zu einem früheren Zeitpunkt fertig gestellt und dem Verkehr übergeben wird als der hier planfestzustellende Streckenabschnitt von der A 7 bis Wittenborn. Für diesen Fall ist beabsichtigt, die geplante A 20 provisorisch in die vorhandene B 206 in Richtung Bad Bramstedt abzuschwenken.

Bereits im Planfeststellungsbeschluss für den „Neubau der A 20, Teilstrecke B 206 westlich Wittenborn bis B 206 westlich Weede“ vom 30.04.2012, Az.: 406/ 4013-553.32-A 20-04/10, hat die Planfeststellungsbehörde zum Provisorium Stellung genommen, so dass darauf verwiesen wird.

Zusammenfassend kann an dieser Stelle wiederholt werden, dass die B 206 als klassifizierte Bundesstraße grundsätzlich geeignet ist, die mit dem provisorischen Anschluss der geplanten A 20 an die B 206 verbundene Verkehrsbelastung aufzunehmen und zu bewältigen. Dabei wird die zu erwartende Verkehrszunahme auf der vorhandenen B 206 und somit auch in den zu der Gemeinde Bark gehörenden Ortslagen Bockhorn und Schafhaus jedoch nicht so wesentlich sein, als dass Probleme wie z. B. Verkehrsstau, Unfälle und weitere den Menschen beeinträchtigende Konflikte zwangsläufig und sofort in einem derartigen Maße eintreten werden, die bereits zum Zeitpunkt des oben genannten Planfeststellungsbeschlusses für den „Neubau der A 20, Teilstrecke B 206 westlich Wittenborn bis B 206 westlich Weede“ die Festsetzung weiterer Folgemaßnahmen an der B 206 erforderlich gemacht hätten. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht die Schutzbedürftigkeit der in den Straßendörfern Schafhaus und Bockhorn lebenden Bevölkerung, vertritt aber nach wie vor die Auffassung, dass zunächst die weitere Entwicklung hinsichtlich der zeitlichen Abfolge der vorgenannten Teilabschnitte der A 20 und darüber hinaus die tatsächliche Belastung auf der B 206 im Falle einer provisorischen Anbindung, die nur von vorübergehender Natur und nicht auf Dauer ausgelegt ist, abzuwarten bleibt, bevor zusätzliche Maßnahmen an der B 206 greifen.

Tatsächlich wird die vorhandene B 206 nach Fertigstellung der A 20 bis zur A 7 eine deutliche Entlastung erfahren.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Günther und Partner, Mohr und Partner sowie Dr. Mecklenburg eingereichten Einwendungen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.19: (..... (25.10.2009))

- Anschlussstelle L 79/ A 20

Die Anschlussstelle L 79/ A 20 bei Hartenholm stellt die Verknüpfung der A 20 an das nachgeordnete Straßennetz, hier mit der L 79 dar.

Für die Gestaltung dieses Knotenpunktes mit der Hauptfahrbahn der A 20 und den Knotenpunktelementen Rampen sowie Ein- und Ausfahrten sind die Entwurfs- und Trassierungselemente sowie die Fahrbahnbreiten entsprechend der RAA zugrunde gelegt worden.

Der Einwand, dass die Abfahrten der AS L 79/ A 20 für den Abfluss des Verkehrs nicht geeignet seien und der nicht weiter substantiiert dargelegt wurde, ist mit Hinweis auf die Anwendung der gesetzlichen Vorgaben durch den Vorhabenträger zurückzuweisen.

Hinsichtlich des Verkehrsaufkommens auf der L 79 wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.5 unter der Teilüberschrift „Verlagerung/ Zunahme der Verkehre auf das umliegende nachgeordnete Straßennetz“ verwiesen.

- Radweg an der L 79 – Schulwegsicherung -

Zwischen Hartenholm und Struvenhütten ist auf der westlichen Seite der L 79 ein Radweg vorhanden. Nunmehr ist geplant, im Zuge der neuen Überführung der L 79 über die A 20 den Radweg ebenfalls westlich neben einem Trennstreifen zu führen und dann in die vorhandene Radwegführung einzuschwenken.

Die L 79 erfährt zum Prognosehorizont 2030 eine Verkehrszunahme im Abschnitt von der Anschlussstelle L 79/ A 20 bis nach Hartenholm von 300 Kfz/ 24 h und im südlich gelegenen Abschnitt bis nach Struvenhütten von 4.200 Kfz/ 24 h, sodass die Verkehrsbelastung nach Fertigstellung der A 20 bei 3.100 Kfz/ 24 h bzw. 7.000 Kfz/ 24 h liegt. Der Vergleich der Prognosezahlen mit bzw. ohne Bau der A 20 zeigt darüber hinaus, dass sich der Schwerverkehrsanteil auf der L 79 nördlich der A 20 nur geringfügig erhöhen wird, hingegen wird sich der Anteil des Schwerverkehrs südlich der A 20 in etwa verdoppeln.

Eine gesetzliche Verpflichtung zur Anlage eines Radweges an einer Landesstraße gibt es nicht. Doch gemäß den einschlägigen Richtlinien ist ein fahrbahnbegleitender Radweg an Landesstraßen – neben weiteren Aspekten - sinnvoll bei einer Verkehrsbelastung von mehr als 2.500 Kfz/ 24 h und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h bzw. einer Verkehrsbelastung von mehr als 4.000 Kfz/ 24 h und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h, um die Verkehrssicherheit der schutzbedürftigen Radfahrer und Fußgänger zu erhöhen. Sowohl der Träger der Straßenbaukosten der L 79 als auch der Vorhabenträger des planfestzustellenden Bauvorhabens messen dem Kri-

terium der Verkehrssicherheit höchste Priorität bei und führen deshalb den parallel zur Fahrbahn verlaufenden Radweg in einer Breite von 2,25 m durch einen 1,75 m breiten Trennstreifen räumlich von der Fahrbahn abgesetzt.

Des Weiteren ist festzustellen, dass eine Unfallhäufigkeit weder zum jetzigen Zeitpunkt unter den vorhandenen Verhältnissen gegeben noch in der Zukunft wegen der ausgewiesenen Mehrbelastungen zu erwarten ist. Der Verlauf eines durch einen Trennstreifen von der Landesstraße mit einer Verkehrsbelastung von 7.000 Kfz/ 24 h geführten Radweges stellt grundsätzlich keine Besonderheit dar. Darüber hinaus lassen aber auch die Lage des Radweges neben einem Trennstreifen, die Linienführung und die Gradienten der L 79 keine Rückschlüsse darauf zu, dass trotz der Verkehrszunahmen erhebliche nachteilige Auswirkungen auf den Rad- und Fußgängerverkehr zu erwarten sind. Weitere Schutz – Maßnahmen können folglich nicht aus der Maßnahme abgeleitet werden.

Bedenken, dass die Schulwegsicherung für die auf dem Radweg entlang der L 79 fahrenden Schulkinder zukünftig nicht mehr gewährleistet sei, sind daher zurückzuweisen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.20: (..... (21.10.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.21: (..... (27.10.2012))
(..... (27.10.2009))
(..... (27.10.2009))
(..... (27.10.2009))

- LSA an der Kreuzung L 79/ L 232 und Bedarfsampel an der Kreuzung L 232/ K 71

Ob zukünftig die Anlage einer Ampel im Kreuzungsbereich L 79/ L 232 sowie einer Bedarfsampel im Kreuzungsbereich L 232/ K 71, die auf dem Wege zur Schule, zum Kindergarten, zu den Sport-

anlagen und zum Freibad passiert werden, erforderlich ist, ist von der zuständigen Verkehrsbehörde des Kreises außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu prüfen, zu genehmigen und anzuordnen.

Die Errichtung einer Lichtsignalanlage ist dabei an bestimmte Kriterien gebunden, die in den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) niedergeschrieben sind. Die R-FGÜ 2001 sind ab 1. Januar 2002 bei allen straßenverkehrsrechtlichen Entscheidungen über Fußgängerüberwege und außerdem bei der Anordnung von Lichtsignalanlagen zugrunde zu legen. Die Anordnung einer Lichtsignalanlage durch die Verkehrsbehörde des Kreises setzt voraus, dass der Fußgänger-Querverkehr im Bereich der vorgesehenen Überquerungsstelle hinreichend gebündelt auftritt. Ob dieses Kriterium vor dem Hintergrund der Verkehrsuntersuchung zum Neubau der BAB A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg von der A 7 bis zur B 206 westlich Wittenborn der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert vom April 2009 mit Ergänzung vom Oktober 2012 ausgewiesenen Verkehrsbelastung auf der L 79, der L 232 und der K 71 erfüllt ist, bleibt dem Ergebnis der außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens vorzunehmenden Prüfung vorbehalten.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.22: (..... (18.10.2009))

- Betroffenheit

Der Einwender ist Eigentümer der Flurstücke 33/1 und 34/1 der Flur 9 in der Gemarkung Todesfelde und hat zudem das Flurstück 1 der Flur 8 in der Gemarkung Todesfelde käuflich erworben. Hierzu wird auf das Deckblatt der Anlage 14.2, Seite 56, der Planfeststellungsunterlagen zum Teil A verwiesen. Alle Flurstücke werden in Teilen für das geplante Bauvorhaben, d. h. für den Bau der südlichen PWC-Anlage und des Regenrückhaltebeckens RRB 6 mit angrenzenden Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie für die Trasse der A 20, beansprucht.

So werden von den Flurstücken 33/1 und 34/1 der Erwerb einer Fläche von 12.113 m² bzw. 10.555 m² und eine vorübergehende in Anspruch zu nehmende Fläche von 1.417 m² bzw. 1.258 m² für den Bau der südlichen PWC-Anlage und den Bau der Autobahntrasse erforderlich. Damit verbleibt eine Restfläche von 21.293 m² bzw. 19.296 m². Vom Flurstück 1/8 werden 19.852 m² erworben und 535 m² als vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche benötigt. Es verbleibt bei einer Restfläche von 13.904 m².

Die für die Baumaßnahmen benötigten Flächen befinden sich im südlichen bzw. nördlichen Teil der jeweiligen Flurstücke. Das bedeutet, dass keine Durchschneidung der Flurstücke erfolgt, die gestü-

ckelte Restflächen hinterlassen. Vielmehr liegen Flurstücke mit einem annehmbaren, zweckmäßigen Zuschnitt und einer akzeptablen Restgröße vor, die weiterhin der bisherigen Nutzung zugeführt werden können.

Die Inanspruchnahme der Flurstücke durch Ausgleichsflächen erfolgt im Wesentlichen durch Teile der Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahme 10.3 der Anlage 12, die für sich alleine nicht mehr nutzbare Restflächen der Flurstücke zwischen der PWC-Anlage und dem Regenrückhaltebecken RRB 6 sowie der Verbindungsstraße zwischen Struvenhütten und Voßhöhlen bzw. dem nördlich der A 20 weitergeführten Wirtschaftsweg belegen. Die Maßnahme 10.3 dient insbesondere der Einbindung der PWC-Anlage in die Landschaft. Eine landwirtschaftliche Nutzbarkeit ist auf den durch die Maßnahme 10.3 genutzten Restflächen nicht mehr gegeben.

Hinsichtlich der Notwendigkeit, die PWC-Anlage an dieser Stelle zu errichten, wird auf die Begründungen zu Ziffer 5.0.1 dieses Beschlusses verwiesen.

- Erhaltung des Logenweges (BWV -Nr. 183) als Durchstich durch die Grünbrücke anstatt Bau des Wirtschaftsweges Achse 720 (BWV-Nr. 184)

Der Einwender spricht sich gegen die geplante Wegführung mit Kappung des Logenweges und Herstellung eines neuen Wirtschaftsweges der Achse 720 aus und fordert stattdessen die Aufnahme des Logenweges in Höhe der vorgesehenen Kappung bei Flurstück 22, Flur 6, um diesen dann parallel mit Unterführung der Grünbrücke BW 6.10 (BWV-Nr. 186) südlich der geplanten A 20 fortzuführen bis zur Aufnahme des Logenweges in Höhe des Flurstückes 31/1, Flur 6. Außerdem wird der Ausbau des Wirtschaftsweges mit einer wassergebundenen Decke als absolut unzureichend bezeichnet.

Der vorhandene Logenweg wird bei Bau-km 28+470 und 29+085 von der A 20 überbaut. Die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen nördlich und südlich der A 20 ist grundsätzlich durch die Anbindung der Wirtschaftswege an die L 167 gesichert. Darüber hinaus ist südlich der A 20 zwischen der Autobahn und der Kreisstraße K 109 der Wirtschaftsweg Achse 720 vorgesehen, der von der L 167 und der K 109 erreichbar ist. Der Weg erhält eine Spurplattenbefestigung, die Kurve am östlichen Bauende des Weges ist abgeflacht. Die beidseitigen überfahrbaren Bankette werden jeweils in 1 m Breite hergestellt. Die asphaltierten Anschlussbereiche an die vorhandenen Wirtschaftswege werden auf einer Länge von 20,00 m auf 5,00 m aufgeweitet, um den Begegnungsverkehr zweier landwirtschaftlicher Fahrzeuge zu gewährleisten. Die Ausgestaltung und Breite des Wirtschaftsweges entspricht damit den einschlägigen Regelwerken, wie sie der Begründung zu Ziffer 5.0.8 dieses Beschlusses, auf die verwiesen wird, zu entnehmen sind. Auf die Deckblätter der Anlage 7, Blatt 13, sowie Anlage 10.2, BWV-Nr. 184, der Planfeststellungsunterlagen, Teil A, wird verwiesen. Weiterhin ist in westlicher Richtung südlich der A 20 der Wirtschaftsweg der Achse 723

(BWV-Nr. 178) geplant, der ca. 200 m vor dem Bauwerk BW 6.09 im Bereich der Buernwischbek endet.

Mit den geplanten und ausgewiesenen Wegebeziehungen werden die erforderlichen Anbindungen des Wegenetzes wiederhergestellt bzw. aufrechterhalten und die Erschließung der abgeschnittenen Landwirtschaftsflächen nördlich und südlich der A 20 an das öffentliche Wegenetz sichergestellt. Die damit verbundenen Mehrwege bzw. Umwege sind auch aus zeitlichen Gründen zumutbar und hinzunehmen. Auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.0.12 dieses Beschlusses wird verwiesen. Weitere Maßnahmen können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden. Dies betrifft daher auch die vom Einwender geforderte Unterführung des Logenweges unter der Grünbrücke mit dem weiteren parallelen Verlauf zur geplanten A 20 mit den jeweiligen Anschlüssen an den vorhandenen Logenweg.

Einerseits würde diese Variante sowohl eine Anhebung der Gradienten der Grünbrücke als auch eine größere lichte Weite der Brücke zur Folge haben, um die Benutzer des Weges unter der Brücke hindurchzuführen. Die Kosten hierfür werden vom Vorhabenträger mit ca. 2 Mio. Euro beziffert. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel an der fachlichen und sachgerechten Ermittlung der Kosten, sondern hält sie für plausibel und realistisch. Vor dem Hintergrund der erheblichen Mehrkosten ist eine Umsetzung der vom Einwender favorisierten Lösung nicht geboten, zumal es sich bei dem betreffenden Weg um einen eher gering frequentierten Wirtschaftsweg handelt, den nur wenige Verkehrsteilnehmer nutzen. Hier stehen die Kosten offensichtlich außer Verhältnis zum angestrebten Zweck.

Für die Funktionstüchtigkeit der Grünbrücke ist es zudem erforderlich, den unmittelbaren Querungsbereich für das Wild möglichst störungsfrei zu halten. Entgegen der Auffassung der Einwender würde eine Führung des Logenweges durch das Bauwerk der Grünbrücke parallel zur A 20 zu starken Störungen führen, da der Wirtschaftsweg auch von Fußgängern (ggf. mit Hunden) und Radfahrern genutzt werden könnte. Diese stellen für das querende Wild einen wesentlich größeren Störfaktor als der durchgängige Straßenverkehr dar. Mit einer Führung des Logenweges entstünde zudem ggf. auch die Möglichkeit einer direkten Begehrbarkeit der Grünbrücke, die ebenfalls zu starken Einschränkungen der Funktionsfähigkeit führen könnte. Mit der jetzigen Planung der erschließenden Wirtschaftswege wird erreicht, dass das Bauwerk nur eingeschränkt erreichbar und damit weitgehend störungsfrei ist. Dies ist unbedingte Voraussetzung für eine Funktionstüchtigkeit des Bauwerks.

Nach alledem hält die Planfeststellungsbehörde daher an der vom Vorhabenträger vorgelegten Planung fest. Weitere Forderungen werden zurückgewiesen.

- Wirtschaftsweg Achse 550 (BWV-Nr. 168) – Herstellung einer Verbindung zum Wirtschaftswegeverbund in Richtung Osten und Verschiebung der Anbindung des Wirtschaftsweges (BWV-Nr. 168) an den Wirtschaftsweg (BWV-Nr. 164) in Richtung Westen

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.155 dieses Beschlusses unter der gleichnamigen Überschrift verwiesen.

- Breite und Befestigung des Wirtschaftsweges BWV-Nr. 155 und

- Ausweichbuchten bis Ende des Wirtschaftsweges der Achse 510 (BWV-Nr. 155)

Es werden Bedenken hinsichtlich der Befestigung des geplanten Wirtschaftsweges geäußert. Außerdem werden Ausweichbuchten bis zum Ende des Wirtschaftsweges der Achse 510 (BWV-Nr. 155) gefordert.

Aufgrund der eingebrachten Anregungen und Bedenken im Zuge der 1. Auslegung der Planfeststellungsunterlagen erfolgte im Rahmen der 1. Planänderung eine Überarbeitung dahingehend, die vorhandene Lücke zwischen der ursprünglich geplanten Grundstückszufahrt der Achse 409 (BWV-Nr. 152) und dem geplanten Wirtschaftsweg Achse 510 (BWV-Nr. 155) zu schließen. Somit beginnt der nunmehr geplante Wirtschaftsweg der Achse 560 (BWV-Nr. 155.1) am Weg „Bullenkloster“ in Bau-km 24+388 und endet am Verbindungsweg Struvenhütten – Voßhöhlen „Barnbeksdamm“ in Bau-km 25+703, der mittels eines Überführungsbauwerkes (BW 6.08) in Bau-km 25+780 über die A 20 geführt wird.

Mit Verweis auf die Begründung zu Ziffer 5.0.8 dieses Beschlusses, wonach die Ausgestaltung (Verlauf in Höhe und Lage, Kurvenradien, Aufbau etc.) und Breite der Wirtschaftswege nach den einschlägigen Regelwerken erfolgt, ist Folgendes zu ergänzen: Der geplante ländliche Weg ist der Kategorie „Feldweg“ – Wirtschaftswege mit (starkem) Begegnungsverkehr“ zuzuordnen. Der Ausbau des Wirtschaftsweges der Achse 560, dem eher eine geringere Verkehrsbedeutung zukommt, erfolgt mit einer Asphaltbefestigung in einer Breite von 3,00 m. Die beidseitigen überfahrbaren Bankette werden jeweils in 1 m Breite hergestellt. Die Anschlussbereiche an das Wegegrundstück 32/6 und den Barnbeksdamm werden auf einer Länge von 20,00 m in einer Breite von 5,50 m hergestellt. Die Fahrbahnbreite ist somit im Hinblick auf die Abwicklung des Begegnungsverkehrs ausreichend dimensioniert. Zudem bietet der Wirtschaftsweg gute Sichtverhältnisse, die ein vorausschauendes Fahren und eine gegenseitige Rücksichtnahme der einzelnen Verkehrsteilnehmer gewährleisten. Weitergehende Forderungen diesbezüglich werden zurückgewiesen.

Auf die Deckblätter der Anlage 7, Blatt 9 und 10, sowie Anlage 10.2, BWV-Nr. 155.1, der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen.

- Verlegung der Rohrdurchlässe unterhalb der Gewässersohle/ Dimensionierung der Durchlässe/ Unterhaltung

Es wird diesbezüglich auf die Begründung zu Ziffer 5.3.40 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu Ziffer 5.1.11 zu der von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für die Gemeinde Todesfelde und zu 5.1.8 dieses Beschlusses zu der vom Amt Kisdorf für die Gemeinde Struvenhütten eingereichten Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.8 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.3.23: (..... (27.10.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.24: (..... (06.10.2009))

- Förderung der ländlichen Entwicklung und Struktur der Gemeinde Bark

Hinsichtlich des Einwandes, die Planung der A 20 stehe im krassen Widerspruch zu den Bemühungen der Gemeinde Bark, die ländliche Entwicklung und Struktur der Gemeinde zu fördern, ist darauf hinzuweisen, dass der planfestzustellende Streckenabschnitt der A 20 den Zielen der Raumordnung und Landesplanung, insbesondere den Zielen des Regionalplanes, entspricht. Zudem hat die Landesplanungsbehörde des Landes Schleswig-Holstein die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen der Raumordnung bestätigt.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Günther und Partner für die Gemeinden über das Amt Leezen eingereichten Einwendungen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.25: (..... (28.10.2009))

- *Biotopverbundsystem in der Niederung der Brandsau nordwestlich Groß Rönnau und*
- *Rücknahme der Ausgleichsflächenausweisung*

Der Einwender ist Grundstückseigentümer der Flurstücke 34/1 und 34/2 in Blunk sowie Pächter des Flurstückes 24/ 1. Die Flurstücke liegen im Nahbereich der Flächen, die für artenschutzrechtliche Maßnahmen im Bereich der Brandsau vorgesehen sind. Von dem Einwender selbst wird kein Grunderwerb benötigt.

Hinsichtlich der Notwendigkeit der Ausgleichsflächenausweisung sowie der Sicherung der Entwässerung angrenzender/Benachbarter Flächen in der Blunker-Bach-Niederung/Brandsau-Niederung wird auf Ziffer Nr. 5.0.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den im Trassenbereich betroffenen Gemeinden eingereichten Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.26: (..... (26.10.2009))

- *Verbindung der Wirtschaftswege südlich der A 20 zwischen Bau-km 21+000 und Bau-km 22+000 bis zum BW 6.05 (BWV-Nr. 98)*

Der Einwender ist Pächter diverser nördlich und südlich der geplanten A 20 gelegener Flächen im Bereich zwischen Bau-km 21+000 und Bau-km 22+000. Durch das Bauvorhaben werden die nördlich der A 20 gelegenen Flurstücke 13 der Flur 2, Gemarkung Struvenhütten, und 22/4 der Flur 13, Gemarkung Hartenholm, abgetrennt. Dies hat nach Aussagen des Einwenders zur Folge, dass die bisherige zusammenhängende Bewirtschaftung der Flächen nicht mehr möglich sei. So werde die Nutzung der Flächen über Gebühr eingeschränkt, der bisherige Viehtrieb sei nicht mehr möglich. Es

wird eine Verbindung südlich der A 20 zwischen den vorhandenen und durch die Maßnahme unterbrochenen Wirtschaftswegen als Betonspurbahn gefordert. Die Verbindung könne dann zusammen mit der Herstellung des Bauwerkes BW 6.05 für den Viehtrieb genutzt werden.

Einleitend ist darauf hinzuweisen, dass die vom Einwender arrondierten Flächen des Verpächters durch den Bau der geplanten A 20 nicht durchschnitten werden.

Durch das Straßenbauvorhaben werden die vorhandenen Verbindungswege zwischen Wulfskate und Auf der Schanze/ Struvenhütten (BWV-Nr. 96) und zwischen Hartenholm und Bentfurt in Bau-km 21+961 (BWV-Nr. 101) mit Erschließungsfunktion für die Landwirtschaft und mit Rad- und Rundwanderwegfunktion in Bau-km 21+376 bzw. Bau-km 21+961 überbaut und unterbrochen.

Um auch weiterhin die Erreichbarkeit der Flurstücke nördlich und südlich der A 20 sicherzustellen und das Rad- und Rundwanderwegenetz aufrechtzuerhalten, wird einerseits nördlich der A 20 auf dem Flurstück 13/1 der Flur 11, Gemarkung Hasenmoor, ein neuer Wirtschaftsweg (BWV-Nr. 87) parallel zur Autobahn in ca. 400 m Entfernung davon zwischen dem unterbrochenen Wirtschaftsweg „Auf der Schanze“ und diesem Weg mit Anschluss an den Wirtschaftsweg „Auf der Schanze“ hergestellt. Die Überführung des Wirtschaftsweges „Auf der Schanze“ erfolgt mit dem Brückenbauwerk BW 6.04 (BWV-Nr. 79) über die A 20. Andererseits ist südlich der A 20 eine Wegeverbindung zwischen dem Weg „Bentfurt“ und dem nächsten Weg in Richtung Struvenhütten geplant. Mit den geplanten und ausgewiesenen Wegebeziehungen werden die erforderlichen Anbindungen des Wegenetzes wiederhergestellt bzw. aufrechterhalten und die Erschließung der abgeschnittenen Landwirtschaftsflächen nördlich und südlich der A 20 an das öffentliche Wegenetz sichergestellt. Die damit verbundenen Mehrwege bzw. Umwege sind auch aus zeitlichen Gründen zumutbar und hinzunehmen. Auf die diesbezüglichen Begründungen zu Ziffer 5.0.12 dieses Beschlusses wird verwiesen. Weitere Maßnahmen können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden.

Auch die Ausbildung der Kleintierquerung in Bau-km 21+666,787 (BW 6.05, BWV-Nr. 98) als Wirtschaftswegquerung stellt sich problematisch dar. Um den geplanten Tierdurchlass mit einer lichten Höhe von 2,50 m und einer lichten Weite von 7,50 m für den landwirtschaftlichen Verkehr auszubilden, wäre eine Erhöhung der Autobahngradienten um ca. 2 – 3 m erforderlich. Die A 20 befindet sich in diesem Bereich in Dammlage, wobei bereits bei der Planung darauf geachtet wurde, den Damm trotz des anstehenden Grundwassers möglichst gering zu halten. Eine Erhöhung würde weitere Bodenmassen und zusätzlichen Grunderwerb erfordern. Hinzu kämen weitere Kosten und zusätzliche Betroffenheiten für die Herstellung der Zuwegungsmöglichkeiten, denn die Kleintierquerung befindet sich im Zuge des Gewässers Nr. 281. Zudem würde die Bedeutung und Funktionsfähigkeit der Tierquerung erheblich beeinträchtigt, wenn auch dem landwirtschaftlichen Verkehr die Möglichkeit der Querung an dieser Stelle geboten würde.

Nach alledem hält die Planfeststellungsbehörde die vom Vorhabenträger vorgelegte Planung für geboten und ausreichend. Weitere Forderungen werden daher zurückgewiesen.

- Sperrung der Gemeindestraße „Auf der Schanze“ für den Baustellenverkehr und Beschränkung für den öffentlichen Verkehr sowie Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Straße „Auf der Schanze“

Wegen der Befürchtung, dass der Verkehr auf der Verbindungsstraße zwischen Schmalfeld und Struvenhütten „Auf der Schanze“ schlagartig während der Bauphase und speziell nach der Inbetriebnahme der A 20 ansteigen werde, weil diese als Schleichweg, Abkürzung bzw. zur Vermeidung des Baustellenverkehrs genutzt würde, werden eine Sperrung der Gemeindestraße „Auf der Schanze“ für den Baustellenverkehr und eine Beschränkung für den öffentlichen Verkehr gefordert. Außerdem wird, da die Straße „Auf der Schanze“ nach dem Bau der A 20 deutlich mehr Querverkehr aufnehmen müsse, als es ohne Bau der Autobahn der Fall sei, eine entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzung gefordert.

Die Bedenken werden seitens der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt und zurückgewiesen. Für den einzelnen Verkehrsteilnehmer stellt sich nicht die Notwendigkeit, den Verbindungsweg „Auf der Schanze“ aus diesen Gründen zu nutzen, zumal für die Bauphase an der L 79 zur Errichtung des Überführungsbauwerkes BW 6.06 eine Umfahrung geplant ist. Darüber hinaus gibt die vorliegende Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover, keine Anhaltspunkte dafür, dass diese Wegeverbindung nach Fertigstellung des Bauvorhabens eine zusätzliche Belastung erfahren wird bzw. dass es nach dem Bau der geplanten A 20 zu einer über das normale Maß hinaus gehenden Verkehrssteigerung kommen wird. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass grundsätzlich alle Straßen im Rahmen ihrer Widmung genutzt werden können. Das gilt auch für die Straße „Auf der Schanze“. Ferner liegt es in der Zuständigkeit der Verkehrsbehörde des Kreises, außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu prüfen, zu genehmigen und anzuordnen, inwieweit Straßen für den Durchgangsverkehr gesperrt werden oder für Straßen Geschwindigkeits- und Gewichtsbegrenzung gelten sollen. Dabei sind die Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu beachten.

Dem Vorhabenträger können folglich keine weiteren Maßnahmen auferlegt werden.

- Ausbau des 3. Moorweges

Bezüglich des Ausbaus des Verbindungsweges „3. Moorweg“ wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.58 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu der Stellungnahme der Gemeinde Schmalfeld und der Einwendung des Ortsbauernverbandes Schmalfeld, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.27: (..... (12.10.2009))

- Radweg an der L 79

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken zur Radwegnutzung an der L 79 wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.19 dieses Beschlusses verwiesen.

- Forderung nach weiteren Unterführungen im Moor

Hinsichtlich der Forderung nach weiteren Unterführungen in den Moorbereichen des Struvenhütten/Hartenholmer Moores wird auf Ziffer 5.0.16 verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.28: (..... (01.10.2009))

- Forderung von Entschädigungsansprüchen bei Realisierung der Planung

Bei einer Durchsetzung der heutigen Planung ohne Verstärkung der Lärmschutzmaßnahmen und zusätzlichem Schutz vor Staub- und Abgasbelastung durch Lkw Zulieferung oder Umleitungsmaßnahmen während der Bauphase sowie durch den späten Betrieb fordert der Einwender Entschädigungsansprüche in vollem Umfang.

Die Forderung nach Entschädigungsansprüchen in vollem Umfang, wenn die Durchsetzung der Planung für das Bauvorhaben ohne Nachbesserungen erfolgt, ist mit dem Hinweis auf die fehlende gesetzliche Grundlage zurückzuweisen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.29: (..... (26.10.2009))

- Zwangspunkt der A 20 hinter Wittenborn

Die Anregungen und Bedenken zum Zwangspunkt der A 20 hinter Wittenborn beziehen sich auf die Teilstrecke der A 20 von der B 206 westlich Wittenborn bis zur B 206 westlich Weede. Insofern wird auf den Planfeststellungsbeschluss vom 30.04.2012, Az.: 406/ 4013-553.32.A 20-04/10, verwiesen. Gleichwohl wird auf die Begründungen zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Günther und Partner, Mohr und Partner sowie Dr. Mecklenburg eingereichten Einwendungen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.30: (..... (23.10.2009))

(..... (26.10.2009))

- Ausgleichsflächenausweisung im Bereich des Blunker Baches und im Bereich der Brandsau,

- Rücknahme der Ausgleichsflächenplanung und

- Überkompensierung

Der Einwender ist Bewirtschafter von Flächen im Nahbereich der Flurstücke, die für artenschutzrechtliche Maßnahmen im Bereich des Blunker Baches und der Brandsau vorgesehen sind.

Hinsichtlich der Notwendigkeit der Ausgleichsflächenausweisung sowie der Sicherung der Entwässerung angrenzender/Benachbarter Flächen in der Blunker-Bach-Niederung/Brandsau-Niederung wird auf Ziffer Nr. 5.0.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Überkompensierung wird auf Ziffer 2.3.1 dieses Beschlusses verwiesen

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den im Trassenbereich betroffenen Gemeinden eingereichten Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.31: (..... (26.10.2009))

- Zufahrt für Lieferverkehr bis 40 t

Bei der Bramstedter Landstraße handelt es sich um einen Wirtschaftsweg, der als Spurplattenweg wieder hergestellt wird. Weitere Einzelheiten sind dem Deckblatt zu Anlage 10.2 zur BWV-Nr. 4 dieses Beschlusses zu entnehmen. Insofern wird darauf verwiesen.

Im Übrigen können alle Straßen und Straßen grundsätzlich im Rahmen der Widmung von der Allgemeinheit genutzt werden. Weitergehende Forderungen werden daher zurückgewiesen.

- Funktion der Fernmeldeleitung

Hinsichtlich der Sicherstellung einer unterbrochenen Funktion der Fernmeldeleitung wird auf die Vorbemerkungen der Anlage 10.2, Ziffer 5, der Planfeststellungsunterlagen verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.32: (..... (27.10.2009))

- Bedarfsampeln zur Querung der L 79

Hinsichtlich der Forderung, Bedarfsampeln in Struvenhütten zur Querung der L 79 zu errichten, wird diesbezüglich auf die Begründung zu Ziffer 5.3.21 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Nutzung des klassifizierten untergeordneten Straßennetzes als Ausweichstrecke,*
- *Sperrung der Straßen für den Durchgangsverkehr, Geschwindigkeits- und Gewichtsbeschränkung und*
- *keine Anbindung der Mühlenstraße an die L79*

Es wird diesbezüglich auf die Begründung zu Ziffer 5.3.33 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.9 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.33: (..... (26.10.2009))

- *Bedarfsampeln zur Querung der L 79*

Hinsichtlich der Forderung, Bedarfsampeln in Struvenhütten zur Querung der L 79 zu errichten, wird diesbezüglich auf die Begründung zu Ziffer 5.3.21 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Nutzung des klassifizierten untergeordneten Straßennetzes als Ausweichstrecke*

Grundsätzlich können alle Straßen im Rahmen ihrer Widmung von den Unternehmen genutzt werden. Die Befürchtung, dass der Verkehr auf den von den Einwendern genannten Straßen erheblich zunehmen werde, weil diese als Abkürzungen oder gar als „Mautfluchtstrecken“ genutzt würden, wird seitens der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt und zurückgewiesen. Die vorliegende Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover, gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass die aufgezählten Straßen im Raum Struvenhütten nach Fertigstellung des Bauvorhabens eine zusätzliche Belastung erfahren. Zudem sind sie wegen ihrer Einschränkungen nicht als Abkürzung oder gar als „Mautfluchtstrecken“ anzusehen.

Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- *Sperrung der Straßen für den Durchgangsverkehr, Geschwindigkeits- und Gewichtsbeschränkung*
- Inwieweit Straßen für den Durchgangsverkehr gesperrt werden oder für Straßen Geschwindigkeits- und Gewichtsbeschränkung gelten sollen, ist von der zuständigen Verkehrsbehörde des Kreises außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu prüfen, zu genehmigen und anzuordnen.

- keine Anbindung der Mühlenstraße an die L79

Die Forderung, die Anbindung der Mühlenstraße an die L 79 südlich der geplanten Anschlussstelle L 79/ A 20 nicht auszuführen, sondern die Mühlenstraße als Sackgasse enden zu lassen, ist mit dem Hinweis auf den vorherigen Absatz zurückzuweisen. Dies liegt in der Zuständigkeit der Verkehrsbehörde des Kreises.

Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die Anbindung der Mühlenstraße an die L 79 zwingend erforderlich ist, um den durch die Verlegung und Überführung der L 79 abgehängten Straßenanschluss zum Anliegergrundstück im Flurstück 32/3, Flur 3 in der Gemarkung Struvenhütten, wiederherzustellen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.34: (..... (28.10.2009))

- Zuwegung zum Flurstück 34, Flur 7, Gemarkung Lentförhden

Die Erreichbarkeit des Flurstückes 34, Flur 7, Gemarkung Lentförhden, ist über den vorhandenen Wirtschaftsweg „Marskamp“ gegeben. Dieser Weg, der durch das geplante Straßenbauvorhaben überbaut wird, wird nördlich der A 20 in Richtung Osten verlegt und parallel hierzu bis zum Brückenbauwerk (BW 6.01) geführt, unterquert die Autobahn, verläuft auf der Südseite der A 20 wiederum parallel zum Böschungsfuß in westliche Richtung bis zum vorhandenen Wirtschaftsweg „Marskamp“, um dort in die alte Trasse einzubinden.

Mit Verweis auf die Begründung zu Ziffer 5.0.8 dieses Beschlusses, wonach die Ausgestaltung (Verlauf in Höhe und Lage, Kurvenradien, Aufbau etc.) und Breite der Wirtschaftswege nach den einschlägigen Regelwerken erfolgt, ist Folgendes zu ergänzen: Der Ausbau des Wirtschaftsweges „Marskamp“ erfolgt als Betonspurbahn mit jeweils zwei 1 m breiten Betonspuren, die durch einen 1 m breiten unbefestigten Mittelstreifen getrennt sind. Die beidseitig überfahrbaren Bankette werden jeweils in 1 m Breite hergestellt. Die Radien des Weges sind so geplant und gewählt, dass die Befahrbarkeit und Benutzung mit landwirtschaftlichen Geräten gegeben ist. Auch die Unterfahrung des Brückenbauwerkes BW 6.01 ist mit einer Durchfahrtshöhe von 4,50 m problemlos möglich.

Nach alledem sieht die Planfeststellungsbehörde keine Notwendigkeit, dem Vorhabenträger weitere Maßnahmen aufzuerlegen. Die Zuwegung und die Befahrbarkeit zum Flurstück 34, Flur 7, sind ge-

währleistet. Die damit verbundenen Mehrwege bzw. Umwege sind hinzunehmen. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.12 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.10 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.35: (..... (19.10.2009))

- Übernahme des Grundeigentums/ Einstufung als Sondergebiet/ Summenpegel

Der Einwender ist dahingehend betroffen, dass für die geplante Baumaßnahme der Erwerb von 1 m² Eigentumsfläche erforderlich ist sowie eine dauernd zu beschränkende Fläche von 33 m² in Anspruch genommen wird. Die Betroffenheit resultiert aus der Höherlegung der L 79.

Ausweislich der lärmtechnischen Berechnung der Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen löst der Neubau der geplanten A 20 keine Lärmschutzansprüche aus, da die Immissionsgrenzwerte für Dorf-/ Mischgebiete nicht überschritten werden. Die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts müssten überschritten werden, um einen Anspruch auf Lärmschutz zu begründen. Das ist hier nicht der Fall.

Auch eine wesentliche Änderung im Sinne der § 16 BImSchV wird durch den erheblichen baulichen Eingriff der Verlegung der L 79 nicht ausgelöst. Die Voraussetzungen für einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen sind hier ebenso nicht gegeben.

Da das Wohngebäude des Einwenders im Außenbereich einer geschlossenen Ortschaft liegt, ist es gem. § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) der Schutzbedürftigkeit eines Dorf-/ Mischgebietes gem. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV zugeordnet worden. Auf die erläuternden Hinweise hierzu in Ziffer 5.0.6 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Forderung, nicht die Immissionsgrenzwerte eines Dorf-/ Mischgebietes zugrunde zu legen, sondern die eines Sondergebietes, ist danach zurückzuweisen.

Die sogenannte enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle wird sowohl vom Bundesverfassungsgericht als auch vom Bundesgerichtshof in Gebieten, die dem Wohnen dienen, etwa bei einem Dauerschallpegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts angesetzt. Das bedeutet, dass erst bei schweren und unerträglichen Lärmbelastungen, die jede weitere Nutzung des Grundstückes als un-

zumutbar erscheinen lassen, ein Anspruch auf Übernahme des Grundstückes erwogen wird. Dies ist hier offensichtlich nicht der Fall. Ein enteignungsgleicher Eingriff liegt nicht vor. Zudem besteht keine grunderwerblich relevante Betroffenheit, die einen Erwerb des Grundstückes zwingend erforderlich machen würde. Die Forderung nach Übernahme des Grundeigentums wird daher zurückgewiesen.

Eine Summenpegelbetrachtung wird grundsätzlich zurückgewiesen. Es ist der maßgebliche Beurteilungspegel nach § 3 der 16. BImSchV nur auf die zusätzlich durch den neugebauten oder wesentlich geänderten Verkehrsweg verursachten Immissionen abzustellen, eine Überlagerung der Beurteilungspegel erfolgt bei der Berechnung nicht. Der Beurteilungspegel ist also grundsätzlich nicht als „Summenpegel“ unter Einbeziehung von Lärmvorbelastungen durch bereits vorhandene Verkehrswege zu ermitteln.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.36: (..... (24.10.2009))
(..... (24.10.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.37: (..... (29.10.2009))

- *Biotopverbundsystem in der Niederung der Brandsau nordwestlich Groß Rönnau und*
- *Rücknahme aus Ausgleichsflächenausweisung*

Der Einwender ist Grundstückseigentümer der Flurstücke 38/2 und 38/, Flur 2, in der Gemarkung Groß Rönnau. Die Flurstücke liegen im Nahbereich der Flurstücke, die für artenschutzrechtliche Maßnahmen im Bereich des Blunker Baches und der Brandsau vorgesehen sind.

Hinsichtlich der Notwendigkeit der Ausgleichsflächenausweisung sowie der Sicherung der Entwässerung angrenzender/Benachbarter Flächen in der Blunker-Bach-Niederung/Brandsau-Niederung wird auf Ziffer Nr. 5.0.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Überkompensierung wird auf Ziffer 2.3.1 dieses Beschlusses verwiesen

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den im Trassenbereich betroffenen Gemeinden eingereichten Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.38: (..... (29.10.2009, 18.12.2015) und (17.11.2016))

- Flächeninanspruchnahme/ Tauschland

Der Einwender ist Betreiber eines landwirtschaftlichen Grünlandbetriebes mit extensiver Pferdezucht mit einer (nicht arrondierten) Flächengröße von 40 ha.

Für das geplante Bauvorhaben wird von den betroffenen Flächen des Eigentümers mit einer bisherigen Größe von ca. 8,5 ha nunmehr Grunderwerb von etwa 1,5 ha benötigt. Dies begründet sich einerseits in der Notwendigkeit von Flächen für die geplante A 20 selbst und die Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße von Hartenholm nach Schmalfeld nördlich der A 20. Im Wesentlichen ist der Grunderwerb auf die Inanspruchnahme einer Teilfläche des Flurstückes 12, Flur 18, Gemarkung Schmalfeld, zurückzuführen, die für artenschutzrechtlich begründete Kompensationsmaßnahmen erforderlich ist. In den Plänen zur 1. Planauslegung umfasste der Grunderwerb ursprünglich eine Fläche von ca. 1,42 ha, wobei die südlich der A 20 gelegene Restfläche bei den Eigentümern verbleiben sollte. Im Erörterungstermin zur 1. Planauslegung wurde seitens des Einwenders gefordert, dass, wenn die vom Vorhabenträger vorgelegte Planung festgestellt werden würde, auch die südlich der geplanten A 20 verbleibende Restfläche des Flurstückes 12, Flur 18, vom Vorhabenträger käuflich erworben werden müsse. Vom Vorhabenträger wurde erklärt, dass dieser Forderung entsprechen werden soll. Im Zuge der außerhalb des Planfeststellungsverfahrens laufenden Grunderwerbsverhandlungen wird dem Einwender ein Angebot für den Erwerb des gesamten Flurstückes 12, Flur 18, unterbreitet.

Der verbleibende notwendige Grunderwerb von ca. 900 m² für die Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße von Hartenholm nach Schmalfeld beschränkt sich auf den Randbereich der betroffenen

Flurstücke. Eine weitere Nutzung der verbleibenden Flächen in bisheriger Art und Weise ist nach wie vor uneingeschränkt möglich. Darüber hinaus sind die in diesem Planfeststellungsbeschluss zu erwerbenden Flächen nach Abwägung der Individual- und der öffentlichen Interessen zum Wohle der Allgemeinheit erforderlich. Die mit dem Eigentumsentzug bzw. die mit der Flächeninanspruchnahme verbundenen Nachteile der Betroffenen müssen im Interesse der für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Belange in Kauf genommen werden.

Im Erörterungstermin wurde weiterhin gefordert, dass dem Betrieb infolge der geplanten Flächeninanspruchnahme die Fläche zwischen dem Verbindungsweg und der alten Trasse der L 234 als Tauschland angeboten werden müsse. Dies sei aus betrieblichen Gründen besonders wichtig, da diese Fläche von der Größe aber auch von der Lage zur Hofstelle als Standfläche für die Pferde im besonderen Maße geeignet sei.

Im Erörterungstermin wurde weiterhin gefordert, dass dem Betrieb infolge der geplanten Flächeninanspruchnahme die Fläche zwischen dem Verbindungsweg und der alten Trasse der L 234 als Tauschland angeboten werden müsse. Dies sei aus betrieblichen Gründen besonders wichtig, da diese Fläche von der Größe aber auch von der Lage zur Hofstelle als Standfläche für die Pferde im besonderen Maße geeignet sei. Hierzu wird auf die weitere Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses verwiesen.

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Forderung nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Danach sind die geplanten Lärmschutzmaßnahmen ausreichend, weitere Forderungen sind zurückzuweisen. Auf die Ziffer 2.4 nebst Begründung wird verwiesen.

Ausweislich der lärmtechnischen Berechnung der Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen ergeben sich für das betroffene Wohngebäude des Einwenders Beurteilungspegel für den Tag und für die Nacht, die unterhalb der Immissionsgrenzwerte für Dorf-/ Mischgebiete liegen. Die Voraussetzungen für einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach sind hier nicht gegeben. Die im Erörterungstermin zum bekanntgemachten Termin zur 2. Planänderung gestellte Frage, was passiere, wenn sich mehr Verkehr einstellen würde und die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung überschritten werden würden, wird dahingehend beantwortet, dass hierzu ein Antrag auf unvorhergesehene Wirkungen des Vorhabens zu stellen sei. Diesbezügliche ergänzende Ausführungen zum Auftreten von nicht voraussehbaren Wirkungen des Vorhabens, die erst nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses auftreten, sind der Begründung zu Ziffer 5.0.2 dieses Beschlusses zu entnehmen, auf die verwiesen wird.

- *Gemeindeverbindungsstraße Hartenholm – Schmalfeld (BWV-Nr. 15)/ Querung im Bereich der Straße „Dammborg“ und des Wirtschaftsweges „Moorweg“/ Wiederherstellung der kurzen Wegeverbindung von Hasenmoor nach Schmalfeld bei Bau-km 18+290*

Die Notwendigkeit der geplanten Umverlegung der Gemeindeverbindungsstraße von Hartenholm nach Schmalfeld nördlich der A 20 wird seitens des Einwenders nicht gesehen, weil sowohl die dort gelegenen landwirtschaftlichen Flächen als auch der Fahrweg zur B 206 über das bestehende Straßennetz erschlossen werden könne. Zudem sei die geplante Einfahrt zum Flurstück 20/ 1, Flur 1, Gemarkung Schmalfeld, nicht für die dort abgewickelten Verkehre geeignet.

In diesem Zusammenhang wird kritisiert, dass sämtliche Gemeindestraßen und Wege im Bereich Hasenmoor und Hartenholm und Schmalfeld ersatzlos durch die Trassierung der A 20 gekappt würden. Diese für die Bewohner entfallene Infrastruktur (sichere Schulwege im Schulverbandsbereich Schmalfeld-Hasenmoor-Hartenholm, touristische Naherholung) sei ohne sachgerechte Ergänzung (z. B. Öffnung des Dammborgs oder Moorweges) nicht zu tolerieren. Es wird daher die Forderung erhoben, statt der geplanten Überquerung der A 20 im Verlauf der L 234 mittels des Brückenbauwerkes BW 6.02 eine Quermöglichkeit (Brückenbauwerk bzw. Tunnel) im Verlauf der Straße „Dammborg“ bzw. des Wirtschaftsweges „Moorweg“ zu schaffen. Auch solle die kurze Wegeverbindung von Hasenmoor und Schmalfeld bei Bau-km 18+290 wiederhergestellt werden.

Die Kritik der ersatzlosen Kappung von Gemeindestraßen und Wegen im Bereich von Hasenmoor, Hartenholm und Schmalfeld ist zurückzuweisen. Die Straße von Fuhlenrue Richtung Dammborg bzw. der Moorweg werden durch die Planung zwar gekappt, jedoch nördlich der A 20 wieder an die L 234 angebunden und mit dem geplanten Bauwerk BW 6.02 über die A 20 geführt, so dass sich der Fahrweg zwar verlängert, aber nicht entfällt. Eine zusätzliche Öffnung des Dammborgs und des Moorweges ist aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten abzulehnen. Auch die Wegeverbindung auf der Schanze bietet mit dem Brückenbauwerk 6.04 die Möglichkeit zur Querung der A 20. Östlich und westlich dieser Querung verlaufende Wege werden über Querverbindungen zusammengeschlossen, so dass auch hier kein wesentlicher Nachteil für die umliegenden Nutzer entsteht. Insgesamt ist festzuhalten, dass mit den geplanten und ausgewiesenen Wegebeziehungen die erforderlichen Anbindungen des Wegenetzes wiederhergestellt bzw. aufrechterhalten werden und die Erschließung der abgeschnittenen Landwirtschaftsflächen nördlich und südlich der A 20 an das öffentliche Wegenetz sichergestellt ist.

Im Einzelnen ist hierzu auszuführen:

Die Straße „Dammborg“ ist eine lokal bedeutende Gemeindeverbindungsstraße zwischen Schmalfeld und Hartenholm und mündet östlich der Müllverbrennungsanlage in die L 234.

Der Vorhabenträger hat geplant, die L 234 („Dammborg“) westlich der vorhandenen Führung zu verlegen und mit dem Bauwerk BW 6.02 (BWV-Nr. 14) über die A 20 zu führen. Um eine weitere kurz aufeinander folgende Querung mit der A 20 zu vermeiden, wird die Gemeindeverbindungsstraße Schmalfeld – Hartenholm (BWV-Nr. 15) nördlich der A 20 verlegt und in nordwestliche

Richtung verschwenkt, um dann rechtwinklig an die L 234 anzuschließen. Da die L 234 und die Gemeindeverbindungsstraße Schmalfeld – Hartenholm, die kurze Wegeverbindung bei Bau-km 18+290 und der Wirtschaftsweg „Moorweg“ mit wenigen hundert Metern Distanz räumlich sehr eng beieinander liegen, ist schon aus wirtschaftlichen Gründen nur eine Überführung naheliegend. Dies ist die Aufrechterhaltung der klassifizierten Landesstraße L 234.

Der Vorhabenträger hat im Vorfeld auch eine Variante untersucht, die L 234 gemeinsam mit der Gemeindeverbindungsstraße Schmalfeld – Hartenholm östlich der Müllverbrennungsanlage über die A 20 zu überführen. Mit dieser Option könnte zwar eine Verlegung der L 234 südlich der A 20 vermieden werden, jedoch müsste stattdessen die L 234 nördlich der A 20 umverlegt werden, um wieder an den Bestand der L 234 anzuschließen. Die Variante wurde aber wegen der damit verbundenen Eingriffe, z. B. dem Abbruch von Wohngebäuden beim Anschluss der L 234 an die vorhandene Führung in Richtung Schmalfeld, der Verlängerung der L 234 um ca. 300 m und der größeren Flächeninanspruchnahme bedingt durch die erforderlichen Trassierungsparameter für eine Landesstraße sowie der Höhenlage, verworfen.

Das Vorgehen des Vorhabenträgers ist nicht zu beanstanden. Die Entscheidung, eine Überführung über die A 20 im Zuge der L 234 zu planen und zu verwirklichen, wird dem Umstand gerecht, die Verkehrswege zu bündeln und die Eingriffe in die Örtlichkeit so gering wie möglich zu halten. Zudem stehen die Kosten für ein weiteres Bauwerk zur direkten Anbindung eines Anliegers bzw. einiger weniger Anlieger in unmittelbarer Nähe zum geplanten Kreuzungsbauwerk außer Verhältnis zum angestrebten Zweck. Auch werden durch die geplanten Maßnahmen alle Wegebeziehungen aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt. Die damit verbundenen Mehrwege bzw. Umwege sind auch aus zeitlichen Gründen zumutbar und hinzunehmen. Auf die diesbezügliche Begründung zu den Ziffern 5.0.11 und 5.0.12 dieses Beschlusses wird verwiesen. Weitere Maßnahmen können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden.

Nach alledem hält die Planfeststellungsbehörde an der vom Vorhabenträger vorgelegten Planung für geboten und ausreichend. Weitere Forderungen werden daher zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Zufahrt zum Flurstück 20/ 1, Flur 1, Gemarkung Schmalfeld, konnte eine einvernehmliche Regelung im Erörterungstermin erzielt werden. Es wird auf die Begründung zu Ziffer 4.3.12 dieses Beschlusses verwiesen.

- Aufweitung des Tierdurchlasses BW 6.03 (BWV-Nr. 69) für Fußgänger und Radfahrer bzw. landwirtschaftlichen Verkehr

Ferner wird ein weiteres Querungsbauwerkes (Brücke, Tunnel) im Zuge des Wirtschaftsweges „Moorweg“ gefordert, mindestens jedoch die Aufweitung des Tierdurchlasses BW 6.03 (BWV-Nr.

69) dergestalt, dass Fußgänger und Radfahrer, Pferde, aber auch landwirtschaftlicher Verkehr, die Möglichkeit erhalten, die Flächen nördlich und südlich der A 20 zu erreichen.

Zur Überführung der A 20 über den Graben 220 ist das Bauwerk BW 6.03 in Bau-km 19+709 geplant. Zur Sicherung eines regional bedeutenden Lebensraumverbundes zwischen dem Segeberger Forst und der Schmalfelder Au bzw. dem Schmalfelder Wohld ist das Kreuzungsbauwerk mit einer Breite von 12,00 m und einer lichten Höhe von 3,00 m zudem derart konzipiert, dass es als Tierquerung genutzt werden kann.

Die Option, die Querung auch für Fußgänger und Radfahrer bzw. für den landwirtschaftlichen Verkehr zugänglich zu machen, würde dem Ziel der Sicherung des Biotopverbundes und der Durchlässigkeit des Landschaftsraumes für unterschiedliche Tierartengruppen im Bereich des Schmalfelder Moores und großräumig für den Landschaftsraum zwischen dem Segeberger Forst und der Schmalfelder Au widersprechen. Die Bedeutung und Funktionsfähigkeit der Tierquerung würde erheblich beeinträchtigt. Hinzu kämen weitere Kosten und zusätzliche Betroffenheiten für die Herstellung der Zuwegungsmöglichkeiten, denn die Tierquerung befindet sich im Zuge des Gewässers Nr. 220 im freien Gelände. Die entstehenden Kosten stünden vor dem Hintergrund, dass es nur einige wenige Nutzer gäbe, außer Verhältnis zum angestrebten Zweck.

Die Planung ist daher wie beantragt planfestzustellen.

- *Ausbildung des Brückenbauwerkes BW 6.02 (BWW-Nr. 14) beidseitig mit Fuß- und Radwegen,*
- *Gefährdung der Verkehrsteilnehmer durch Unterschreitung der Kurvenradien im Zuge des BW 6.02,*
- *Bau eines Radweges an der Gemeindeverbindungsstraße von Hartenholm nach Schmalfeld (BWW-Nr. 15),*
- *Ampelanlage im Bereich der L 234/ Einmündung verlegte Gemeindeverbindungsstraße,*
- *Geschwindigkeitsbegrenzung und*
- *Fahrbahnbreite der verlegten L 234*

Es wird gefordert, die geplante Autobahnquerung im Zuge der L 234 einschließlich der Zu- und Abführung in beide Richtungen mit Fuß- und Radwegen auszustatten. Dieser Einwand wird dahingehend ergänzt, dass die Breite der L 234, die im verlegten Teil von 6,50 Metern Breite auf 6,00 Meter verengt werde, dies zu eng für den heutigen Verkehr sei, zumal hier viele landwirtschaftliche Fahrzeuge, Milchtransporte und Müllwagen führen.

Ebenso solle parallel zum Gemeinde Verbindungsweg von Hartenholm nach Schmalfeld ein Radweg gebaut werden. Zudem werden Geschwindigkeitsbegrenzungen von 60 bzw. 70 km/h auf der Gemeindeverbindungsstraße bzw. der L 234 gefordert.

Den nachstehenden Ausführungen ist voranzustellen, dass ausweislich der Verkehrsuntersuchung zum Neubau der BAB A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg von der A 7 bis zur B 206 westlich Wittenborn der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert sich der Verkehr auf der L 234 von max.

5.600 Kfz/ Tag auf 2.000 Kfz/ Tag reduzieren wird. Auch auf der Gemeindeverbindungsstraße von Hartenholm nach Schmalfeld nördlich der A 20 wird der Verkehr von 1100 Kfz/ Tag auf 500 Kfz/ Tag deutlich abnehmen.

Im Zuge der vorhandenen L 234 ist zwischen Schmalfeld und Hasenmoor westlich der L 234 ein Radweg neben einem Trennstreifen vorhanden.

Es ist geplant, die L 234 in westliche Richtung zu verschwenken und mit dem Brückenbauwerk BW 6.02 (BWV-Nr. 14) einschließlich des Radweges auf der westlichen Seite über die A 20 zu führen. Das Bauwerk BW 6.02 erhält dabei einen einseitigen Radweg von 2,25 m Breite. Die verlegte L 234 erhält ebenfalls einen einseitigen Radweg mit einer Breite von 2,25 m, der nördlich und südlich der A 20 an den vorhandenen Radweg an der L 234 anschließt und mit einem 1,75 m breiten Trennstreifen von der Fahrbahn abgesetzt ist. Die Fahrbreite der L 234 beträgt auf dem Überführungsbauwerk zwischen den Borden 7,00 m. Im Ausbaubereich wird die L 234 eine Breite von 6,50 m, bestehend aus den Fahrstreifen mit jeweils 2 x 3,00 m und den Randstreifen mit 2 x 0,25 m, haben. Damit schließt die verlegte L 234 nahtlos an die vorhandene L 234 mit einer Befestigungsbreite von ca. 6,50 m an.

Die Planung der L 234 erfolgte auf der Grundlage der gültigen Gesetze und Richtlinien. Dabei sind die Anforderungen entsprechend der Straßenkategorie einer Landesstraße zugrunde gelegt worden. Diese werden erfüllt. Lediglich bei der Anbindung der verlegten L 234 an den Bestand ist eine geringfügige Unterschreitung des Kurvenmindestradius nach den „Richtlinien für die Anlage von Straßen – Linienführung“ (RAS-L 95) zu verzeichnen, die der vorhandenen Bebauung und dem vorhandenen Radius geschuldet ist. Dies entspricht der üblichen Verfahrensweise und ist nicht zu beanstanden. Die Fahrbahnbreite ist geeignet, den Verkehr aufzunehmen und zu bewältigen. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind insgesamt gewährleistet.

Die Gemeindeverbindungsstraße von Hartenholm nach Schmalfeld weist bereits im Bestand keinen Radweg auf. Aufgrund der sich durch den Bau der geplanten A 20 erheblich reduzierten Verkehrsbelastung ist ein Radweg nicht erforderlich. Forderungen nach einem Radweg entlang der Gemeindeverbindungsstraße werden daher zurückgewiesen. Vielmehr ist die Mitnutzung der Gemeindeverbindungsstraße durch Radfahrer und Fußgänger und die Überquerung der L 234 von der Gemeindestraße zur Erreichung des Radweges auf der westlichen Seite der Landesstraße ausweislich der Verkehrsbelastung ohne weiteres problemlos möglich. Zur Verdeutlichung der Wartepflicht wird die Einmündung der untergeordneten Gemeindeverbindungsstraße mit der L 234 mit einem Tropfen ausgestattet, um den Verkehrsteilnehmer auf den vorrangigen Verkehr der Landesstraße aufmerksam zu machen.

Auch eine Lichtsignalanlage im Einmündungsbereich der Gemeindeverbindungsstraße in die L 234 ist augenscheinlich nicht erforderlich. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Errichtung einer Lichtsignalanlage an bestimmte Kriterien gebunden ist, die in den Richtlinien für die Anlage und

Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) niedergeschrieben sind. Die R-FGÜ 2001 sind ab 1. Januar 2002 bei allen straßenverkehrsrechtlichen Entscheidungen über Fußgängerüberwege und außerdem bei der Anordnung von Lichtsignalanlagen zugrunde zu legen. Die Anordnung einer Lichtsignalanlage durch die Verkehrsbehörde des Kreises setzt voraus, dass der Fußgänger-Querverkehr im Bereich der vorgesehenen Überquerungsstelle hinreichend gebündelt auftritt. Ob dieses Kriterium vor dem Hintergrund der Verkehrsuntersuchung zum Neubau der BAB A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg von der A 7 bis zur B 206 westlich Wittenborn der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert ausgewiesenen Verkehrsbelastung auf der L 234 und der Gemeindeverbindungsstraße erfüllt ist, bleibt letztendlich dem Ergebnis einer außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens vorzunehmenden Prüfung vorbehalten.

Durch die Anlage eines Radweges an der L 234 als solchen und durch die Lage des Radweges neben einem Trennstreifen wird dem Kriterium der Verkehrssicherheit höchste Priorität beigemessen. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf den Rad- und Fußgängerverkehr sind nicht zu erwarten. Weitere Schutzmaßnahmen können folglich nicht aus der Maßnahme abgeleitet werden. Bedenken, dass die Schulwegsicherung für die auf dem Radweg entlang der L 234 fahrenden Schulkinder zukünftig nicht mehr gewährleistet ist, sind daher zurückzuweisen.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass innerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens keine neuen Radwege geplant werden. Es werden lediglich an zu verlegenden Straßen – wie beispielsweise der L 234 -, denen ein Radweg anhängig ist, in der neuen Lage ebenfalls Radwege vorgesehen und/ oder an den Bestand angepasst. Neu zu errichtende Radwege, die von der Gemeinde oder vom Kreis geplant werden und in deren Zuständigkeit liegen, sind nicht Bestandteil dieses Verfahrens. Mit der Planung sind alle zerschnittenen Wegebeziehungen, zu denen auch die Fuß- und Radwege zählen, wieder hergestellt, gebündelt und über die A 20 geführt werden, so dass die Wegeverbindung zwischen den Ortschaften erhalten bleibt. Weitere Maßnahmen sind dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen.

Die in diesem Zusammenhang geforderte Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 bzw. 70 km/h ist zurückzuweisen. Die Ausweisung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Anordnung obliegt der Zuständigkeit der Verkehrsbehörde des Kreises Segeberg. Dabei sind die Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu beachten.

Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass die geplante A 20 in dem Bereich, in dem die Autobahntrasse und die Gemeindeverbindungsstraße von Hartenholm nach Schmalfeld parallel verlaufen, im Einschnitt liegt und somit keine nachteiligen Auswirkungen hinsichtlich der Blendungen auf den Verkehr der Gemeindeverbindungsstraße zu erwarten sind.

- Bepflanzung entlang der Gemeindeverbindungsstraße Hartenholm – Schmalfeld (BWV-Nr. 15)

Es wird beanstandet, dass 2 Eichen im jetzigen Einfahrtsbereich zum Flurstück 20/ 1, Flur 1, Gemarkung Schmalfeld, der Umverlegung der Gemeindeverbindungsstraße Hartenholm – Schmalfeld nördlich der A 20 weichen müssen.

Entlang der Verbindungsstraße sind eine Bepflanzung mit Einzelbäumen und die Entwicklung von Hochstaudenfluren sowie Knickneupflanzungen vorgesehen. Speziell im Bereich der neuen Zufahrt (BWV-Nr. 22) zum Flurstück 20/ 1, Flur 1, Gemarkung Schmalfeld, ist geplant, Einzelbaumpflanzungen als Ersatz für die verlustig gehenden Bäume zu pflanzen.

Die Gestaltung der Straßenrandflächen zwischen der geplanten A 20 und dem Verbindungsweg erfolgt durch Rasenansaat, der Entwicklung von Hochstaudenfluren und der Anpflanzung von Einzelbäumen oder Baumgruppen.

Weitere Einzelheiten sind dem Landschaftspflegerischen Begleitplan der Anlage 12.2, Blatt 3, der Planfeststellungsunterlagen – Teil A – zu entnehmen, so dass darauf verwiesen wird.

- Koordinierung von Versorgungseinrichtungen

Bezüglich der Koordination von Versorgungseinrichtungen ist auszuführen, dass sich der Vorhabenträger rechtzeitig vor Baubeginn mit den Versorgungsunternehmen bzw. Eigentümern in Verbindung setzen wird (s. a. Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses). Einzelheiten hinsichtlich privater Leitungen des Eigentümers werden bereits im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen geregelt, hinsichtlich öffentlicher Leitungen erfolgt eine Regelung in der Ausführungsplanung. Die Kostentragung erfolgt jeweils nach den gesetzlichen Bestimmungen. Hierzu wird auf die Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis der Anlage 10.2 der Planfeststellungsunterlagen verwiesen.

- Kies- und Sandentnahmestelle am Tannenhof

Einwände, die darauf abzielen, dass es auf der Gemeindeverbindungsstraße Hartenholm – Schmalfeld durch Transporte von und zu der Kies- und Sandentnahmestelle am Tannenhof zu Problemen kommen könne, sind zurückzuweisen.

In diesem anhängigen Planfeststellungsverfahren ist keine Seitenentnahme durch den Vorhabenträger geplant, d.h. es steht keine Entnahmestelle für Kies bzw. Sand fest. Bei der Kies- und Sandentnahmestelle am Tannenhof handelt sich um ein Vorhaben, das von einem Privatunternehmen beantragt wurde und von diesem durchgeführt wird. Die dortige Bodenentnahme hat keinen Einfluss auf das hier durchzuführende Planfeststellungsverfahren.

Zudem ist darauf hinzuweisen, dass es einerseits Aufgabe der bauausführenden Straßenbaufirma ist, sich rechtzeitig um die Beschaffung aller notwendigen Materialien zu kümmern und sicherzustellen. Andererseits können grundsätzlich alle Straßen im Rahmen ihrer Widmung von den Unternehmen genutzt werden. Dies gilt auch für Bodentransporte. Der Vollständigkeit halber sei darauf hingewie-

sen, dass bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt Sand- und Kiestransporte von und zu der Kies- und Sandentnahmestelle am Tannenhof erfolgen.

- Forderung nach Bau eines Radweges an der K 81 bzw. baulicher Berücksichtigung eines Radweges bei den Bauwerken

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.169 dieses Beschlusses verwiesen.

- Detaillierte Kartendarstellung der verlegten K 81 samt Brücke und Tunnel fehlen, genaue Beschreibung des Bauwerkes fehlt,

- Detailkarten zum östlichen Teil des Gemeindegebietes der Gemeinde Schmalfeld fehlen und

- naturschutzfachlicher Beitrag fehlerhaft

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.12 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.39: (..... (21.10.2009))

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Forderung nach Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Für das betroffene Wohngebäude gilt, dass es weit außerhalb des Bereiches liegt, in dem es zu einer Grenzwertüberschreitung der Lärmimmissionen kommen kann. Auf die Isophonenkarte in Anlage 11.5 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen. Dort ist dargestellt, in welchen Abständen die Linien gleichen Schallpegels für die jeweiligen gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte entlang der Trasse verlaufen bzw. wo die Grenzwerte überschritten werden. Ansprüche auf passiven Lärmschutz bestehen für das betroffene Gebäude nicht. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

- Überführung im Verlauf der Straße „Dammberg“ bzw. des Wirtschaftsweges „Moorweg“

Statt der geplanten Überquerung der A 20 im Verlauf der L 234 mittels des Brückenbauwerkes BW 6.02 wird eine Quermöglichkeit (Brückenbauwerk bzw. Tunnel) im Verlauf der Straße „Damberg“ bzw. des Wirtschaftsweges „Moorweg“ gefordert.

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.38 dieses Beschlusses verwiesen.

- Maßnahmen gegen den Zubringerverkehr für die Anschlussstelle L 79/ A 20

Grundsätzlich können alle Straßen im Rahmen ihrer Widmung von den Unternehmen genutzt werden. Zudem wird die Befürchtung, dass der Zubringerverkehr für die Anschlussstelle L 79/ A 20 die gemeindliche Nebenstrecke „Rothenbeker Weg“ südlich der geplanten A 20 zwischen Schmalfeld und der L 79 nutzen werde, seitens der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt und zurückgewiesen. Die vorliegende Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover, gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass die genannte Straße nach Fertigstellung des Bauvorhabens eine derart große zusätzliche Belastung erfährt, als dass diese von Bedeutung wäre. Der Verkehr wird vielmehr das klassifizierte Netz über die Kreis- und Landesstraße auf dem Weg von und zur Anschlussstelle wählen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.40: (..... (19.10.2009))

- Flächeninanspruchnahme

Die Grundstücksbetroffenheit des Einwenders ist bedingt durch den geplanten Neubau einer PWC-Anlage auf der Südseite der A 20. Hierfür werden ausweislich der geänderten Planunterlagen zum 1. Planänderungsverfahren 4.660 m² des Flurstückes 30/6 der Flur 9 in der Gemeinde Todesfelde erworben. Weiterhin ist eine vorübergehende Flächeninanspruchnahme von 639 m² erforderlich. Es verbleibt letztendlich eine Restfläche von ca. 1,16 ha.

Einwände gegen die Inanspruchnahme des Flurstückes sind nicht weiter substantiiert dargelegt worden, so dass an dieser Stelle der Hinweis auf die Begründung zu Ziffer 5.0.1 ergeht.

- Breite der Zufahrt

Der Forderung nach einer Zufahrt (BWV-Nr. 157.4) zum Flurstück 30/6, Flur 9, Gemarkung Todesfelde, wird vom Vorhabenträger stattgegeben und wurde im Deckblatt zu Anlage 7, Blatt 10, der Planfeststellungsunterlagen, Teil A, aufgenommen. Insofern wird darauf verwiesen.

Die Zufahrt wird mittig des Flurstückes 30/6 und rechtwinklig zum geplanten Wirtschaftsweg der Achse 560 (BWV-Nr. 155.1) angelegt. Da sie das parallel zum Wirtschaftsweg verlaufende Gewässer 380 überqueren muss, erhält der dafür benötigte Durchlass unter der Zufahrt eine Länge von 10,00 m. Die Zufahrt wird in einer Breite von 5,00 m hergestellt und erhält beidseitig jeweils 1,00 m breite überfahrbare Bankette.

Im Erörterungstermin hat der Vorhabenträger zugesagt, mittels einer Schleppkurvenanalyse die Breite der Zufahrten mit ca. 5,00 m von dem geplanten Wirtschaftsweg auf die landwirtschaftlichen Flächen zu überprüfen und nachzuweisen. Der Ausbau des Wirtschaftsweges selbst erfolgt in einer Breite von 3,00 m. Die überfahrbaren Bankette werden beidseitig jeweils 1,00 m hergestellt. Die Schleppkurvenanalyse wurde mit einem selbstentwickelten Modell für einen Traktor mit 9,00 m Anhänger durchgeführt und ergab, dass die Breite der Zufahrten von ca. 5,00 m mit befahrbarem Bankett ausreichend ist. Das Ergebnis liegt der Planfeststellungsbehörde vor und wurde zudem dem Kreisbauernverband Segeberg mit Schreiben vom 23.10.2013 vom Vorhabenträger übersandt.

Die Planfeststellungsbehörde macht sich das Ergebnis der Analyse zu eigen und weist daher die vom Einwander geforderte Verlängerung des Durchlasses mit entsprechender Verbreiterung der Zufahrt auf mindestens 10,00 m zurück. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Anschluss von Drainagen, Gräben

Unterbrochene vorhandene Drainagen und Sammler müssen funktionsfähig bleiben und werden wieder angeschlossen. Die vorhandenen Gräben im Bereich des Vorgewendes werden in einer Breite von 12,00 m verrohrt. Hierzu zählt auch die Grube auf der Flurstücksgrenze zum Flurstück 30/1. Die zwischen den Flächen über dem Hauptsammler vorhandene Grube wird im Bereich des Wirtschaftsweges verrohrt, die Drainage wird an den Graben 380 angeschlossen. Auf die diesbezüglichen Begründungen zu Ziffer 5.0.8 und 5.0.9 dieses Beschlusses sowie auf die Anlage 10.2 der Planfeststellungsunterlagen – Teil A -, BWV-Nr. 160, wird verwiesen.

- Neuverlegung des Gewässers 380 (BWV-Nr. 159)

Der Einwand richtet sich dagegen, dass die Neuverlegung des Gewässers von den Ausmaßen nicht genügend im Textteil bzw. im Bauwerksverzeichnis nachzuvollziehen sei.

Seitens der Planfeststellungsbehörde kann dieser Einwand nicht nachvollzogen werden. Die Planunterlagen sind vollständig und aussagekräftig.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass im Zuge des geplanten Baues der A 20 das Gewässer Nr. 380 überbaut wird und deshalb eine Umverlegung erforderlich ist. Die Planung sieht eine Querung des Gewässers Nr. 380 mit der A 20 bei Bau-km 25+562 mittels eines Durchlasses DN 800 vor. Die

Bemessung und Dimensionierung des Durchlasses erfolgte auf der Grundlage des einschlägigen Regelwerkes. Dies ist nicht zu beanstanden. Auf die Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen.

- Dimensionierung der Durchlässe/ Durchlässe unter Gewässersohlenhöhe

Es wird bemängelt, dass die geplanten Durchlässe nicht ausreichend dimensioniert seien, auch die Höhenlage der Durchlässe zur Gewässersohle sei zu hinterfragen. Es wird gefordert, sämtliche im Zuge von Gewässern zu verlegende Rohrdurchlässe mit ihrer Sohle ausreichend unter die durchgehende Gewässersohle zu verlegen, um eine ausreichende Substratablagerung und die Funktionsfähigkeit der Gewässer zu gewährleisten. Die entsprechenden Durchlässe seien in der Dimensionierung um das jeweilige Maß zu erweitern.

Die Bemessung und Dimensionierung der Durchlässe erfolgte auf der Grundlage des einschlägigen Regelwerkes. Dies ist nicht zu beanstanden. Auf die Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen.

Sowohl die Sohlen der Durchlässe als auch der Durchmesser orientieren sich grundsätzlich am Bestand. Dabei wird die Anregung der Unteren Wasserbehörde des Kreises Segeberg aufgegriffen und die Rohrsohle der Durchlässe 10 cm tiefer als die ankommende Grabensohle eingebaut. Die Sohlentiefe der Durchlässe und die vom Vorhabenträger ermittelten Höhen der Gewässersohlen werden vor Baubeginn mit der Unteren Wasserbehörde und den Wasser- und Bodenverbänden abgestimmt. Auf die Ziffer 4.1.19 dieses Beschlusses wird diesbezüglich verwiesen.

Zudem ist darauf hinzuweisen, dass es nicht völlig ausgeschlossen werden kann, dass es durch den Bau der herzustellenden Maßnahmen und während des Anschlusses zeitweilig zu kurzfristigen Einschränkungen kommt. Diese Entwässerungsmaßnahmen werden vor Beginn der Baumaßnahme hergestellt. Sollten sich dabei Probleme während der Bauarbeiten ergeben, ist der Einwender gehalten, sich umgehend an die örtliche Baudurchführung zu wenden. Nach Fertigstellung der Maßnahmen am Wirtschaftswegenetz bzw. an den Gewässern ist mit keiner Funktionsbeeinträchtigung zu rechnen.

Die Unterhaltungspflicht, die eine ordnungsgemäße Funktionsfähigkeit der Gewässer garantiert, richtet sich nach den gesetzlichen Vorgaben. Danach ist das Bauwerksverzeichnis der Anlage 10.2 der Planfeststellungsunterlagen, auf das verwiesen wird, aufgebaut.

Im Übrigen wird auf die ergänzenden Begründungen zu Ziffer 5.0.8 bis 5.0.10 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.13 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Auf die Begründung zu Ziffer 5.3.155 dieses Beschlusses zu der Einwendung des Ortsbauernverbandes Todesfelde, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.41: (..... ((24.10.2009, 15.01.2013, 18.12.2015, 17.11.2016))

- Flächen für die Verlegung der Au im Bereich des Brückenbauwerkes BW 6.01

Der Einwender ist Eigentümer mehrerer Flurstücke, wobei lediglich der Erwerb einer Teilfläche des Flurstückes 19/2 und des Flurstückes 41 in Gänze für das geplante Bauvorhaben erforderlich sind (beide Flurstücke Flur 16, Gemarkung Schmalfeld). Die Flächen sind als Kompensationsflächen zum Erwerb ausgewiesen.

Die Flurstücke 19/2 und 41 der Flur 16 der Gemarkung Schmalfeld werden durch die Maßnahme 1.2 A/M/Ar überplant. Die Maßnahme 1.2 A/M/Ar dient dem Erhalt des Biotopverbundes der Schmalfelder Au, deren Niederung durch die Trasse der A 20 zerschnitten wird und mit einem Brückenbauwerk von 65 m lichter Weite gequert wird (1.1 M/Ar). Die Schmalfelder Au ist als Hauptverbundachse des landesweiten Biotopverbundsystems von hoher Bedeutung für die Verbindung von Lebensräumen im Raum Schmalfeld und darüber hinaus. Ihre Aufrechterhaltung und die Minimierung der mit dem Bau der A 20 verbundenen Zerschneidung und Beeinträchtigungen stellt ein vorrangiges Ziel der landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzeption in diesem Raum dar. Für die Funktionsfähigkeit des Brückenbauwerkes als Querungsbauwerk für die Fauna und Flora ist neben der naturnahen Gestaltung der zu verlegenden Schmalfelder Au selbst eine naturschutzfachliche Aufwertung der Niederungsflächen der Schmalfelder Au in einem größeren Umfang zwingend erforderlich. Sie verbessert die ökologische Qualität der Schmalfelder Au und ihres Talraumes als Leitlinie für die Fauna (Insekten, Amphibien, Fischotter, Klein- und Großsäuger bis Damwild, Vögel und Fledermäuse) und als Biotopverbundraum. Durch die Verlegung und Neugestaltung der Schmalfelder Au soll die Eigendynamik des Gewässers mit entsprechenden Böschungsgestaltungen und Uferrandstreifen gefördert werden. Die geplante Kopfbaumpflanzung stellt eine Leitlinie für Fledermäuse und Vögel zur Unterquerung des Brückenbauwerkes dar. Die im Rahmen der Maßnahme 1.2 A/M/Ar geplanten Lebensraumaufwertungen sind in Verbindung mit den Maßnahmen 1.3 A und 1.4 A/M/Ar zwingend notwendig, um die Funktionsfähigkeit des Biotopverbunds aufrecht erhalten zu können. Für die Fledermäuse, den Fischotter und die betroffenen Brutvögel sind diese Maßnahmen auch als artenschutzrechtliche Maßnahmen erforderlich. Weiterhin dient die Maßnahme 1.2 A/M/Ar der Kompensation der mit der Talraumquerung verbundenen Beeinträchtigungen des Bodens sowie des Grundwassers und des Fließgewässers selbst sowie der Wiederherstellung und Neugestaltung des Landschaftsbildes im Niederungsbereich. Die Flurstücke 19/2 und

41 machen einen wesentlichen Anteil der Maßnahme 1.2 A/M/Ar östlich der Schmalfelder Au aus, auf den nicht verzichtet werden kann.

- Verstoß gegen die Selbstverwaltung der Gemeinde Schmalfeld und Verletzung der Hoheitsrechte, insbesondere die Planungs- und Finanzhoheit nach Art. 20 GG sowie der Landesverfassung des Landes S-H und dem Gemeinde- und Kommunalrecht

Nach den in § 142 (1) Landesverwaltungsgesetz (LVwG) normierten Grundsätzen wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit eines Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt, so dass daneben keine anderen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen mehr erforderlich sind. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

Die Bedenken, die Planfeststellung verstoße gegen das Selbstverwaltungsrecht der Gemeinde Schmalfeld und verletze die Hoheitsrechte, insbesondere die Planungs- und Finanzhoheit nach Art. 20 GG sowie der Landesverfassung des Landes S-H und dem Gemeinde- und Kommunalrecht, sind mit Hinweis auf die oben erläuterte Genehmigungs- und Konzentrationswirkung der Planfeststellung zurückzuweisen. Die Belange der Gemeinde sind in der Abarbeitung der Abwägungskriterien zur Trassenfindung eingestellt worden. Auf Ziffer 5.0.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Wiederherstellung der kurzen Wegeverbindung von Hasenmoor nach Schmalfeld bei Bau-km 18+290 und

- Fahrbahnbreite der verlegten L 234

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.38 dieses Beschlusses verwiesen.

- Forderung nach Bau eines Radweges an der K 81 bzw. baulicher Berücksichtigung eines Radweges bei den Bauwerken

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.169 dieses Beschlusses verwiesen.

- Detaillierte Kartendarstellung der verlegten K 81 samt Brücke und Tunnel fehlen, genaue Beschreibung des Bauwerkes fehlt,

- Detailkarten zum östlichen Teil des Gemeindegebietes der Gemeinde Schmalfeld fehlen und

- naturschutzfachlicher Beitrag fehlerhaft

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.15 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Ebenso wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.174 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.3.42: (..... (08.10.2009))

- Fortsetzung der Verwaltung bis nach Poggensaal

Es wird die Fortsetzung der Verwaltung in Richtung Westen bis Poggensaal gefordert.

Es ist geplant, im Bereich der Gemeinde Todesfelde südlich der geplanten A 20 von Bau-km 31+080 bis Bau-km 32+730 eine Verwaltung mit einer Gesamthöhe von ca. 4,00 m über der Gradienten der Richtungsfahrbahn Bad Segeberg zu errichten. Hierbei handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Vorhabenträgers, die je nach Verfügbarkeit der anstehenden Bodenmassen aus der Baumaßnahme realisiert wird. Es ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass es sich bei der Verwaltung nicht um eine lärmtechnische Schutzmaßnahme handelt und somit auch nicht in der Lärmtechnischen Untersuchung der Anlage 11 der Planfeststellungsunterlage berücksichtigt wird. Weitere Forderungen werden zurückgewiesen. Auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.0.6 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Schadstoffimmissionen im Bereich Poggensaal

Hierzu ist auszuführen, dass für das planfestzustellende Vorhaben für die Teile A und B Luftschadstoffuntersuchungen nach dem Berechnungsmodell der „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen – RLuS 2012“ durchgeführt wurden. Die Ermittlung zur Luftbelastung weisen aus, dass die Immissionswerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit gemäß der 39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz an den betrachteten Punkten eingehalten sind. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Wirtschaftsweegeanbindungen

Mit den geplanten und ausgewiesenen Wegebeziehungen werden die erforderlichen Anbindungen des Wegenetzes wiederhergestellt bzw. aufrechterhalten und die Erschließung der abgeschnittenen Landwirtschaftsflächen nördlich und südlich der A 20 an das öffentliche Wegenetz sichergestellt.

Die damit verbundenen Mehrwege bzw. Umwege sind auch aus zeitlichen Gründen zumutbar und hinzunehmen. Die Belange der Agrarwirtschaft wurden ausreichend berücksichtigt. Auf die Begründungen zu Ziffer 5.0.8 und 5.0.12 dieses Beschlusses wird verwiesen. Weitere Maßnahmen können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründung zu der Stellungnahme der Gemeinde Todesfelde, denen sich der Einwender anschließt, wird verwiesen.

Zu 5.3.43: (..... (27.10.2009))

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Forderung nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Danach sind die geplanten Lärmschutzmaßnahmen ausreichend, weitere Forderungen sind zurückzuweisen.

Ausweislich der lärmtechnischen Berechnung der Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen ergeben sich für das betroffene Wohngebäude des Einwenders Beurteilungspegel für den Tag und für die Nacht, die unterhalb der Immissionsgrenzwerte für Dorf-/ Mischgebiete liegen. Die Voraussetzungen für einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach sind hier nicht gegeben.

- rechtzeitige Informationen über Baubeginn und Verlauf

Angaben über den Baubeginn und entsprechende zeitliche Details der baulichen Schritte sind der örtliche Presse zu entnehmen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.44: (..... (11.10.2009))

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Forderung nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Für das betroffene Wohngebäude gilt, dass es weit außerhalb des Bereiches liegt, in dem es zu einer Grenzwertüberschreitung der Lärmimmissionen kommen kann. Auf die Isophonenkarte in Anlage 11.5 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen. Dort ist dargestellt, in welchen Abständen die Linien gleichen Schallpegels für die jeweiligen gebietspezifischen Immissionsgrenzwerte entlang der Trasse verlaufen bzw. wo die Grenzwerte überschritten werden. Ansprüche auf passiven Lärmschutz bestehen für das betroffene Gebäude nicht. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.45: (..... (27.10.2009, 16.01.2013))

- Wegebeziehung im Bereich von Hasenmoor und Schmalfeld

Es wird diesbezüglich auf die Begründung zu Ziffer 5.3.38 dieses Beschlusses verwiesen.

- Schmalfelder Au: Lebensraum für Schwarzstorch, Kranich, Großer Brachvogel u. a. und

- Schmalfelder Moor ist nicht durch Ausgleichsflächen zu ersetzen

Hinsichtlich des Schmalfelder Moors als Vogellebensraum wird auf Ziffer 2.3.4 und hinsichtlich seiner Ersetzbarkeit durch naturschutzrechtliche Kompensation wird auf Ziffer 2.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.46: (..... (13.10.2009))

- Demeter - Landwirtschaft

Der Einwender wohnt in süd-westlicher Richtung des Ortskernes von Hartenholm. Südlich hiervon liegt das für die Demeter-Landwirtschaft angemeldete, aber seit einigen Jahren brachliegende Grundstück. Das Grundeigentum wird durch die hier festzustellende Baumaßnahme nicht betroffen, denn beide Grundstücke liegen ca. 900 m nördlich der geplanten Autobahn. Eine Gefahr, dass wegen des Baues der A 20 die Lizenzerteilung für die Eröffnung eines Biobetriebes versagt werden könnte, wird seitens der Planfeststellungsbehörde daher nicht gesehen.

Hinsichtlich der weiteren Anregungen und Bedenken wird wegen inhaltlicher Übereinstimmung auf die Begründung zu Ziffer 5.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.47: (..... (10.09.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.48: (..... (Eingang am 07.10.2009))

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Forderung nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Für das betroffene Wohngebäude gilt, dass es weit außerhalb des Bereiches liegt, in dem es zu einer Grenzwertüberschreitung der Lärmimmissionen kommen kann. Auf die Isophonenkarte in Anlage 11.5 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen. Dort ist dargestellt, in welchen Abständen die Linien gleichen Schallpegels für die jeweiligen gebietspezifischen Immissionsgrenzwerte entlang der Trasse verlaufen bzw. wo die Grenzwerte überschritten werden. Ansprüche auf passiven Lärmschutz bestehen für das betroffene Gebäude nicht. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

- Unterhaltungspflicht für das Gewässer Nr. 283

Der Einwender macht folgende Ausführungen:

Auf Hasenmoorer Gemeindegebiet sind zwei Verrohrungen/ Überführungen des Grabens am Weg „Auf der Schanze“ (Gewässer 283) vorgesehen. Die Unterhaltung soll laut Planungsunterlagen der Gewässerpflegeverband Schmalfelder Au durchführen. Der Einwender weist darauf hin, dass die aktiven Pflegearbeiten am Gewässer 283 des Gewässerpflegeverbandes bisher von der Schmalfelder Au aus an der Hasenmoorer Gemeindegrenze endeten. Er lehnt eine Übernahme der Pflege der Verrohrungen/ Überführungen des Grabens am Weg „Auf der Schanze“ auf seine Kosten ab.

Nach Prüfung durch den Vorhabenträger in Verbindung mit dem Gewässerpflegeverband Schmalfelder Au ergibt sich für die Verrohrungen/ Überführungen im Bereich der Zufahrten (BWV-Nr. 80 und 81) und im Bereich der Einmündung des neuen Wirtschaftsweges in den Weg „Auf der Schanze“ (BWV-Nr. 91) folgender Sachverhalt:

Der Gewässerpflegeverband Schmalfelder Au ist der Unterhaltungspflichtige für die Unterhaltung des Gewässers als solches. Die Unterhaltung des Durchlasses DN 500, der im Bereich der Zufahrt der BWV-Nr. 80 liegt, obliegt dem Eigentümer des östlich des Weges „Auf der Schanze“ liegenden Flurstückes 13/1, Flur 11, Gemarkung Hasenmoor. Die Unterhaltung des Durchlasses DN 500, der im Bereich der Zufahrt der BWV-Nr. 81 liegt, obliegt dem Eigentümer des östlich des Weges „Auf der Schanze“ liegenden Flurstückes 9/1, Flur 2, Gemarkung Struvenhütten. Der Durchlass DN 400 im Einmündungsbereich des neuen Wirtschaftsweges und des Weges „Auf der Schanze“ liegt in der Unterhaltungspflicht des Gewässerpflegeverbandes Schmalfelder Au.

Die vorgenannte Regelung entspricht den gesetzlichen Vorgaben der § 40 und 42 Landeswassergesetz (LWG) und ist nicht zu beanstanden. Einwende diesbezüglich werden zurückgewiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.17 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.49: (..... (28.10.2009, 18.12.2015))

- Erschließung des Kieswerkes

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.18 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.18 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.50: (..... (26.10.2009, 07.01.2013))

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Forderung nach Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Danach sind die geplanten Lärmschutzmaßnahmen ausreichend, weitere Forderungen sind zurückzuweisen.

Ausweislich der lärmtechnischen Berechnung der Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen werden bei dem betroffenen Wohngebäude des Einwenders die Immissionsgrenzwerte für Dorf-/ Mischgebiete im Tageszeitraum unterschritten, hingegen werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im Nachtzeitraum an der Südwest- und an der Südost-Fassade im 1. OG um bis zu 2 dB(A) überschritten. Danach sind die Voraussetzungen für einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach gegeben.

- Existenzgefährdung

Der Einwender ist insofern betroffen, als dass von seinem 5.611 m² großen Flurstück 11, Flur 3, Gemarkung Schmalfeld, der Erwerb von 24 m² für den Bau der geplanten Autobahn sowie 80 m² als vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche erforderlich sind.

Dem Einwand der Existenzgefährdung kann nicht gefolgt werden. Dieser wurde nicht weiter substantiiert dargestellt, d. h. es wurde nicht im Einzelnen aufgezeigt und belegt, dass sich die wirtschaftliche Situation aufgrund besonderer Verhältnisse trotz Entschädigung erheblich verschlechtern wird. Nach allgemeiner und durch Sachverständigengutachten belegter Erfahrung kann aber ein Verlust an Eigentumsflächen oder von langfristig gesicherten Pachtflächen in einer Größenordnung von bis zu fünf Prozent der Betriebsfläche einen gesunden landwirtschaftlichen (Vollerwerbs-) Betrieb in der Regel nicht gefährden. Dies ist hier der Fall. Es ist eine Flächeninanspruchnahme von ca. 0,4 % erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde geht im Hinblick auf die vorstehenden Erläuterungen und insbesondere wegen der geringen Flächeninanspruchnahme davon aus, dass eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung oder –vernichtung des in Rede stehenden landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebs nicht eintritt. Im Übrigen bleiben Details über Wertminderung und die Klärung der Frage einer Existenzbeeinträchtigung letztendlich dem außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens durchzuführenden Grunderwerbsverhandlungen und dem Enteignungsverfahren vorbehalten. Die Begründungen zur Notwendigkeit der Maßnahme finden sich in der Ziffer 5.0 dieses Beschlusses, auf die verwiesen wird. Danach wird diesem Vorhaben der Vorrang vor den Interessen des

Einwenders gegeben. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses zur Gestellung von Tausch- / Ersatzland wird verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.51: (..... (26.10.2009))

- Grundstücksverkauf nur im Tausch

Für die Durchführung des geplanten Bauvorhabens ist eine Grundstücksinanspruchnahme der im Eigentum des Einwenders befindlichen Flurstücke erforderlich. Ausweislich der Planunterlagen sollen die Flurstücke 9/1 und 9/2 der Flur 11 in der Gemarkung Hartenholm in Gänze erworben werden.

Das Erfordernis der Inanspruchnahme begründet sich einerseits darin, dass die Rampe der Anschlussstelle L 79/ A 20 diesen Bereich durchschneidet. Die Anschlussstelle ist aufgrund der Lage der A 20 und dem Schnittpunkt mit der L 79 vorgegeben und kann nicht verlegt werden. Zudem kann die Anschlussstelle nicht entfallen, weil sie in diesem Abschnitt der A 20 die einzige Verknüpfung mit dem untergeordneten Straßennetz darstellt. Die Lage der Anschlussstelle ergibt sich aus den Abständen zu den anderen Anschlussstellen und die Möglichkeit, an eine klassifizierte Straße anzuschließen. Die Anschlussstelle selbst ist als diagonales, halbes Kleeblatt geplant. Zum Schutz der vorhandenen Bebauung sind die Rampen im südöstlichen und nordwestlichen Bereich vorgesehen.

Andererseits sind die Flächen für die Durchführung der Ausgleichsmaßnahme 8.8 A vorgesehen, die über eine neue Zufahrt von der L 79 erschlossen werden. Hierfür ist die Inanspruchnahme der Flurstücke 9/1 und 9/2 erforderlich. Eine andere Möglichkeit des Anschlusses der Kompensationsfläche besteht aufgrund der Anschlussstelle und des Waldstücks „Im Vieh“ nicht. Zur Notwendigkeit der Maßnahme 8.8. A wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.108 verwiesen.

Aus den vorgenannten Gründen kann auf eine Grundstücksinanspruchnahme nicht verzichtet werden. Hinsichtlich der Gestellung von Tausch-/ Ersatzland wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.52: (..... (26.10.2009))

- Existenzgefährdung

Durch das geplante Bauvorhaben wird das Flurstück 9, Flur 3, Gemarkung Schmalfeld, nicht in Anspruch genommen. Ebenso ist augenscheinlich nicht erkennbar, dass es durch den Bau der A 20 zu einer Einschränkung in der Art und Weise kommen wird, die das Weiterführen der Hundeschule unmöglich machen. Im Gegenteil: Der Betrieb der Hundeschule kann auch weiterhin im gewohnten Maße aufrechterhalten werden.

Weiterhin ist auszuführen, dass für einen Mieter eines Wohnobjektes, welches aufgrund der geplanten Maßnahme aufgekauft werden soll, keine Rechtsansprüche hinsichtlich Entschädigungen gegenüber dem Vorhabenträger bestehen. Ein Mietverhältnis ist kündbar und kann nicht auf Fortbestand eingefordert werden. Das Erfordernis eines unmittelbaren örtlichen Zusammenhangs zwischen dem Wohnort und der Arbeitsstätte für das Erledigen des täglichen Arbeitsgeschäftes wird nicht gesehen. Eine Existenzgefährdung, die auch nicht weiter spezifiziert wurde, ist nicht herzuleiten. Im Übrigen wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.53: (..... (01.10.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.19 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.53: (..... (13.09.2009) und (13.09.2009))

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Forderung nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Für das betroffene Wohngebäude gilt, dass es weit außerhalb des Bereiches liegt, in dem es zu einer Grenzwertüberschreitung der Lärmimmissionen kommen kann. Auf die Isophonenkarte in Anlage 11.5 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen. Dort ist dargestellt, in welchen Abständen die Linien gleichen Schallpegels für die jeweiligen gebietspezifischen Immissionsgrenzwerte entlang der Trasse verlaufen bzw. wo die Grenzwerte überschritten werden. Ansprüche auf passiven Lärmschutz bestehen für das betroffene Gebäude nicht. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

- Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung auf der L 78 am Ortseingang Todesfelde

Für die Umsetzung von baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung durch den Einbau von Bodenschwellen, Baumtoren und ähnlichen Elementen auf der L 78 am Ortseingang von Todesfelde, die grundsätzlich innerhalb der verkehrlichen Ortsdurchfahrt im Zusammenhang mit einer geschlossenen Bebauung anzutreffen sind, besteht seitens des Vorhabenträgers und des Baulastträgers der Landesstraße keine Veranlassung bzw. Verpflichtung. Zudem ist die Ausweisung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, die den baulichen Maßnahmen in der Regel vorgeschaltet sind, nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Anordnung obliegt der Zuständigkeit der Verkehrsbehörde des Kreises Segeberg. Dabei sind die Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu beachten.

- Kreuzung von Fließgewässern besonderer Bedeutung in der Niederungslandschaft der Schmalfelder Au

- Segeberger Forst als großflächiger Retentionsraum

- Variante aus Sicht des Gewässerschutzes

Hinsichtlich der Einwendungen zur Variantenwahl aus Sicht des Schutzgutes Wasser wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.4 verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich die Einwender zu eigen gemacht haben, wird verwiesen.

Zu 5.3.55: (..... (20.10.2009, 14.12.2015, 28.10.2016))

- Betroffenheit

Der Einwender ist Eigentümer eines großen landwirtschaftlichen Betriebes und Eigentümer diverser Flurstücke, wobei Teilflächen der Flurstücke 1/2 in der Flur 11, 41/2 in der Flur 12, 17/1 und 18/2 in der Flur 13, 38 in der Flur 15, allesamt in der Gemarkung Hartenholm, sowie 7/1 in der Flur 8 in der Gemarkung Todesfelde für die Trasse der A 20 selbst und für Kompensationsflächen des geplanten Bauvorhabens erworben werden sollen bzw. als vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche oder als dauernd zu beschränkende Fläche benötigt werden.

- *Inanspruchnahme des Flurstückes 1/2, Flur 11,*
- *Inanspruchnahme des Flurstückes 41/2, Flur 12,*
- *Inanspruchnahme des Flurstückes 17/1, Flur 13,*
- *Inanspruchnahme der Flurstücke 18/2, 19/1 und 19/2, Flur 13, und*
- *Inanspruchnahme des Flurstückes 38, Flur 15*

Mit den Planungen erklärt sich der Einwender einverstanden, sofern die Restflächen der Flurstücke über öffentliche Wege weiterhin erreichbar sind und die vorhandenen Drainagen bzw. Oberflächenentwässerung (Gräben bzw. Vorfluter) nach Durchführung der Baumaßnahmen funktionsfähig wieder hergestellt werden.

Hierzu ist auszuführen, dass alle Flurstücke über Zufahrten und Wege wieder angeschlossen werden. Dabei kann aber nicht völlig ausgeschlossen werden, dass es durch den Bau der herzustellenden Maßnahmen und während des Anschlusses zeitweilig zu kurzfristigen Einschränkungen kommt. Diese Maßnahmen werden vor Beginn der Baumaßnahme hergestellt. Sollten sich dabei Probleme während der Bauarbeiten ergeben, ist der Einwender gehalten, sich umgehend an die örtliche Bau durchführung zu wenden. Nach Fertigstellung der Maßnahmen am Wirtschaftswegenetz bzw. an den Gewässern ist mit keiner Funktionsbeeinträchtigung zu rechnen. Im Übrigen wird auf die ergänzenden Begründungen zu Ziffer 5.0.8 bis 5.0.10 dieses Beschlusses verwiesen.

Vollständigkeitshalber wird darauf hingewiesen, dass die Flurstücke 19/1 und 19/2, Flur 13, deren Umschreibung im Grundbuch auf den Einwender am 15.10.2009 erfolgte, nicht für das geplante Bauvorhaben in Anspruch genommen werden.

- Inanspruchnahme des Flurstückes 7/1, Flur 8, in Zusammenhang mit Flurstück 21

Das Flurstück 7/1, Flur 8, Gemarkung Todesfelde, und das südlich angrenzende Flurstück 21 bilden nach Aussage des Einwenders für den landwirtschaftlichen Hof eine untrennbare Einheit. Durch die Durchschneidung erhielten die Restflächen des Flurstückes 7/1 und das Flurstück 21 zudem für den Hof keine wirtschaftlich vernünftige Lage mehr. Es wird gefordert, diese Flächen in Gänze zu erwerben bzw. Tauschland zur Verfügung zu stellen.

Während das Flurstück 21 von der Planung nicht betroffen ist, werden von dem 33.962 m² großen Flurstück 7/1 der Erwerb einer Fläche von 15.532 m² und eine vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche von 267 m² für den Bau der nördlichen PWC-Anlage und den Bau der Autobahntrasse erforderlich. Dies entspricht einer Flächeninanspruchnahme von ca. 45% des Flurstückes. Die verbleibende Restfläche von ca. 1,85 ha wird über den südlich der A 20 geplanten Wirtschaftsweg der Achse 550 (BWV-Nr. 168) erschlossen. Die Zufahrten zu den Flächen 7/1 und 21 werden, wie in der Niederschrift vom 4.1.2011 festgehalten, am westlichen Beginn der Flächen angeordnet. Hierzu wird auf das Deckblatt zu Anlage 7 der Planfeststellungsunterlagen verwiesen.

Die Restfläche von ca. 1,85 ha weist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine akzeptable Größe aus, die auch weiterhin der bisherigen Nutzung zugeführt werden könnte. Außerdem wird diese Fläche – wie oben beschrieben – zukünftig ausreichend angeschlossen sein.

Die Flächeninanspruchnahme stellt einen Eingriff in das Eigentum des Einwenders dar. Die Abgabe der betroffenen Fläche ist gegen Entschädigung hinnehmbar. Die Entschädigung für die Nutzungsbeeinträchtigung des Restflurstückes wird in den außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens durchzuführenden Grunderwerbsverhandlungen und dem Enteignungsverfahren geklärt. Eine besondere Form dieser Entschädigung stellt die Ausdehnung des Anspruchs auf Grundstücksübernahme auf den Rest des Grundstücks dar, wenn dieser Grundstücksteil nicht mehr in angemessenen Umfang genutzt werden kann. Insofern wird auf die vorgenannten Entschädigungsverfahren verwiesen. Das Bauvorhaben dient dem Interesse des Allgemeinwohls. Dabei müssen als Ergebnis der Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse an dem hier planfestzustellenden Vorhaben und den Betroffenheiten des Einwenders diese zurückgestellt werden.

Des Weiteren wird hinsichtlich der Notwendigkeit der PWC-Anlage auf die Begründung zu Ziffer 5.0.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass der Vorhabenträger mit der Schleswig-Holsteinischen Landgesellschaft zusammenarbeitet, um den Landwirten im Haupterwerb – wenn möglich – entsprechendes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Sachverhalte zum Tausch- und Ersatzland blei-

ben aber den außerhalb dieses Planfeststellungsbeschlusses durchzuführenden Grunderwerbsverhandlungen vorbehalten. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.19 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.56: (..... (20.10.2009))

- Grundstücksverkauf für Kompensationsflächenkomplex

Die evangelisch-lutherische Kirchengemeinde Schmalfeld ist Eigentümerin des Flurstücks 31 der Flur 18 der Gemarkung Schmalfeld, das durch die Maßnahme 4.3. A der Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen überplant wird. Die Maßnahme 4.3 A dient dem Ausgleich der mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen des Schmalfelder Moors und ist zur Sicherung der Funktionsfähigkeit der geplanten Tierquerungshilfe (Maßnahme 4.1 M/Ar) im Schmalfelder Moor zwingend erforderlich, da sie den Uferrandstreifen des Grabens im Bereich der Querung mit dem südlich der A 20 vorhandenen Moorbirkenwaldrest verbindet. Mit der Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes aus den Maßnahmen 4.1 M/Ar, 4.2 A/CEF nördlich der A 20 und 4.3 A südlich der A 20 kann der Lebensraumverbund im Bereich des Schmalfelder Moores und großräumig für den Landschaftsraum zwischen Segeberger Forst und Schmalfelder Au erhalten werden. Neben der Trittsteinfunktion innerhalb dieses regional bedeutsamen Lebensraumverbundes werden im Rahmen der Maßnahme 4.3 A durch die Entwicklung von Extensivgrünland, feuchten Hochstaudenfluren und Saumstreifen sowie Feldgehölzen und Knicks eine biotopentsprechende Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt sowie die Schutzgüter Boden und Wasser entlastet und das Landschaftsbild im Umfeld der naturnahen Moorreste im Schmalfelder Moor neu gestaltet. Weiterhin stellt die artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme Ersatzlebensräume für die betroffenen Brutvogelarten bereit. Ein Verzicht auf das Flurstück 31 würde dazu führen, dass die mit dem Maßnahmenkonzept im Schmalfelder Moor angestrebten Kompensationsziele nicht erreicht und der Lebensraumverbund im Schmalfelder Moor nicht erhalten werden könnte. Die Inanspruchnahme des Flurstücks zu Kompensationszwecken ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde daher geboten.

- Grunderwerbspreis

Forderungen, die den Quadratmeterpreis einer Grundstücksfläche betreffen, werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.57: (..... (27.10.2009, 09.01.2013))

- *Sorge um das Fortbestehen der FAG,*
- *Erwerb des Geländes oder Verlängerung des bestehenden Pachtvertrages,*
- *Anspruch auf finanziellen Ausgleich wegen fehlender Planungssicherheit,*
- *Entschädigungsforderungen wegen der erteilten unbefristeten Aufstiegserlaubnis nach § 16 Luftverkehrsordnung,*
- *Antrag auf Übernahme der Kosten für die ordnungsgemäße Rückgabe des Grundstückes durch den Vorhabenträger bei Beendigung des Pachtverhältnisses,*
- *Beteiligung bei Planänderung und*
- *Beteiligung bei Ausgleichsmaßnahmen*

Der Einwender ist Pächter einer Teilfläche des Flurstückes 218, Flur 7, in der Gemarkung Lentföhren, das sich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung befindet. Die gepachtete Teilfläche, auf der der Einwender einen Flugplatz für Modellflugzeuge betreibt, liegt im nordwestlichen Bereich des genannten Flurstückes und ist – wie nachfolgend näher ausgeführt – nicht betroffen. Für das hier planfestzustellende Bauvorhaben werden von dem ca. 480.300 m² großen Flurstück 218 lediglich im südöstlichen Bereich der Erwerb von ca. 4.400 m² sowie die vorübergehende Inanspruchnahme einer Fläche von ca. 670 m² im Bereich des geplanten Autobahnkreuzes A 20/ A 7 westlich der Ausfädelungsrampe erforderlich.

Bei den in der Einwendung erhobenen Anregungen und Bedenken, die im Erörterungstermin konkretisiert wurden, äußert der Einwender seine Sorge um das Fortbestehen der FAG. Im Einzelnen führt er an, dass ihm unter allen Umständen daran gelegen sei, am Platze zu bleiben. Er weist darauf hin, dass geeignete Flächen für den Modellflugbetrieb, wie sie jetzt anzutreffen seien, schwer zu finden seien, da auch die naturschutzfachlichen Randbedingungen erfüllt sein müssten. Zudem entwickle sich der Modellflugbetrieb dahin, umweltfreundlicher zu sein. So werde immer häufiger statt mit Verbrennungsmotoren mit Elektromotoren geflogen. Weiterhin wird angeführt, dass für die Fläche derzeit eine überhöhte Pacht bezahlt werden müsse, was die Ressourcen des Vereins für einen

späteren Erwerb mindert. Ferner brauche der Verein Planungssicherheit, denn einerseits sei eine langfristige Sicherung des Sport und Trainingsgeländes Grundvoraussetzung, Mitglieder und Sponsoren an den Verein zu binden. Andererseits könne der Verein nur dann eine Förderung erhalten, wenn ein Bestand für etwa 15 Jahre in die Zukunft gesichert sei. Das größte Interesse sei deshalb, die Fläche käuflich zu erwerben. Auf die Möglichkeit, den Erwerb „aufschiebend bedingt“ zu gestalten, wird hingewiesen.

Es wird beantragt, in den Planfeststellungsbeschluss folgende Festlegungen zu treffen:

1. Mit Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses habe der Vorhabenträger unverzüglich in die Kaufverhandlungen einzutreten.
2. Es sei ein Anspruch dem Grunde nach auf finanziellen Ausgleich für die oben beschriebenen Nachteile wegen der fehlenden Planungssicherheit festzulegen.
3. Die nach § 16 Luftverkehrsordnung erteilte Aufstiegserlaubnis sei unbefristet erteilt worden. Sollte durch die Planung in den Bestand dieser Erlaubnis eingegriffen werden, sei hierfür eine Entschädigung dem Grunde nach festzulegen.
4. Bei vorzeitiger Beendigung des Pachtverhältnisses sei die Übernahme der Kosten für die ordnungsgemäße Rückgabe des Grundstückes dem Grunde nach festzulegen.

Den nachstehenden Ausführungen wird vorangestellt, dass die Planfeststellungsbehörde die geäußerte Sorge um das Fortbestehen der FAG zur Kenntnis nimmt. Sie ist sich darüber hinaus der Bedeutung des Modellflugvereins als eingetragener gemeinnützig tätiger Verein in seinen Aktivitäten und Bemühungen sowohl für die Jugendarbeit als auch für die Umwelt durch den Einsatz von umweltfreundlichen Motoren bewusst. Dennoch ist auf folgenden Sachverhalt hinzuweisen:

Am 05.03.1979 wurde zwischen dem Einwender als Pächter und dem damaligen Eigentümer als Verpächter ein Nutzungsvertrag über die Nutzung einer Teilfläche des Flurstückes 27, Flur 15, in der Gemarkung Schmalfeld abgeschlossen, der am 11.11.1985 und 08.11.1995 geändert wurde und die Dauer des Pachtvertrages bis zum 31. März 2016 festlegte. In der Folge hat die Bundesstraßenverwaltung die gesamten landwirtschaftlichen Flächen in diesem Bereich – und somit auch das Grundstück mit der gepachteten Fläche des Einwenders - seinerzeit zu dem Zweck erworben, um landschaftspflegerische Verpflichtungen aus der Straßenplanung für die Ortsumgebung Bad Bramstedt im Verlauf der B 206 so gering wie möglich zu halten bzw. um die Ausgleichs- und Ersatzflächen für die Bundesstraße auszuweisen und herzurichten. Gleichzeitig erfolgte eine Umbezeichnung hinsichtlich der Flurstücke und der Gemarkung, so dass die Bezeichnung für die Gesamtfläche letztendlich Flurstück 218, Flur 7, in der Gemarkung Lentförden lautet. Im weiteren Verlauf wurde zwischen der FAG als Pächter und der Bundesrepublik Deutschland als Verpächter ein Pachtvertrag vom 18.02.2016/ 23.03.2016 über die Verpachtung einer ca. 5,5 ha großen Teilfläche aus dem Flurstück 218, Flur 7, Gemarkung Lentförden, abgeschlossen, der eine Verlängerung des Pachtverhältnisses bis zum 31.03.2031 vorsieht mit der Maßgabe, dass der Pachtvertrag sich jeweils um ein Jahr verlängert, wenn er nicht drei Monate vor Ablauf gekündigt wird.

Die Erlaubnis zum Aufstieg von Flugmodellen auf dem Modellfluggelände in der Gemarkung Lentförden (vormals Schmalfeld) wurde dem Einwender in der Vergangenheit mehrfach befristet erteilt. Letztmalig wurde die befristete Erlaubnis mit Schreiben vom 15.10.2001 mit der Möglichkeit des jederzeitigen Widerrufs bis zum 31.12.2006 verlängert. Danach hat der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein in der Funktion als Luftfahrtbehörde des Landes Schleswig-Holstein die Aufstiegserlaubnis mit Schreiben vom 24.10.2006 unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs auf unbefristete Zeit verlängert.

Die Erlaubnis wurde auf der Grundlage des § 16 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO), die das deutsche Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ergänzt, erteilt, für die wiederum die „Grundsätze des Bundes und der Länder für die Erteilung der Erlaubnis zum Aufstieg von Flugmodellen gemäß § 16 LuftVO“ (Nachrichten für Luftfahrer NfL I 76/08) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25.02.2008, LR24/6171.4/0, heranzuziehen sind.

Sowohl § 16 Abs. 5 LuftVO als auch Ziffer 2.1.8 der Grundsätze des Bundes und der Länder für die Erteilung der Erlaubnis zum Aufstieg von Flugmodellen gemäß § 16 LuftVO machen die Erteilung einer Erlaubnis vom Nachweis über die Zustimmung des Grundstückseigentümers oder sonstigen Nutzungsberechtigten (z.B. Pachtvertrag) abhängig. Im vorliegenden Fall würde mit Ende des Pachtvertrages am 31.03.2031 die privat-rechtliche Erlaubnis zur Nutzung der bisher gepachteten Teilfläche des Flurstückes 218 erlöschen, es sei denn, der Pachtvertrag würde sich unter den oben geschilderten Voraussetzungen verlängern. Damit wäre die Voraussetzung gegeben, die öffentlich-rechtliche Erlaubnis zum Aufstieg von Flugmodellen vom 24.10.2006 zu widerrufen. Nach Beendigung des Pachtvertrages wird es keine luftverkehrsrechtlichen Beschränkungen für die Straßenbauverwaltung aus der Nutzung der Pachtfläche mehr geben.

Bereits mit Schreiben vom 13.01.2009, Az: 4, der Niederlassung Rendsburg wurde der Einwender darauf hingewiesen, dass die Bundesstraßenverwaltung gegenwärtig nicht in der Lage sei, den bestehenden Pachtvertrag frühzeitig zu verlängern oder eine anderweitige Vereinbarung über den Pachtgegenstand zu treffen. Weiterhin wird der Sachverhalt bezüglich der Ausgleichsflächenplanung kurz skizziert. Danach sei die gesamte landwirtschaftliche Fläche seinerzeit als mögliche Ausgleichsfläche für die Ortsumgehung Bad Bramstedt im Verlauf der B 206 erworben worden. Dann habe der Bund aber in der Linienbestimmung die Trasse der A 20 südlich von Bad Bramstedt festgelegt, so dass diese Fläche nun zumindest teilweise von der A 20 selbst und teilweise für Ausgleichsmaßnahmen der A 20 betroffen sei. Der Unterzeichner des Schreibens schlussfolgert, dass, da die Planungen für die A 20 noch nicht abgeschlossen und nicht planfestgestellt seien, nicht ausgeschlossen werden könne, eine etwaige Ausgleichsbestimmung zu dem vom Einwender durchgeführten Flugbetrieb mit Modellflugzeugen im Widerspruch stehe und evtl. eine Klage nach sich zöge. Aussagen oder Zusagen, die über den Pachtvertrag hinausgingen, könnten somit nicht getroffen werden. Erst wenn ein unanfechtbarer Planfeststellungsbeschluss für die A 20 vorliege, sei die Aufnahme von Verhandlungen wieder möglich. Auch der Direktor des Landesbetriebes Straßenbau und

Verkehr Schleswig-Holstein, Herr Torsten Conradt, weist in seinem Schreiben vom 12.07.2011 darauf hin, dass ein Verkauf der Grundstücksflächen jedoch erst nach Abschluss der Planfeststellungen für die Bundesstraßenprojekte – Neubau der A 20 und Ausbau der A 7 – diskutiert werden könne, es aber als zielführend angesehen werde, wenn seitens der Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein dem Modellflugverein eine Verlängerung des Pachtvertrages für weitere 15 Jahre in Aussicht gestellt werde. Dies ist mit dem Pachtvertrag vom 18.02.2016/ 23.03.2016 und der Verlängerung des Pachtverhältnisses bis zum 31.03.2031 geschehen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist das Vorgehen der Straßenbauverwaltung, über den Pachtvertrag hinaus keine weiteren Verpflichtungen oder Zusagen für die gepachtete Teilfläche des Flurstückes 218 einzugehen, plausibel und nachvollziehbar. Dem Einwender ist das neu festgelegte Pachtende zum 31.03.2031 bekannt. Bis dahin kann der Flugbetrieb wie bisher ungestört ablaufen. Das Wissen um das Pachtende bedeutet auch, dass der Einwender damit rechnen kann und muss, dass das Pachtverhältnis unter Umständen aus verschiedenen Gründen, z. B. wegen der landschaftspflegerischen Planung auf den Nachbargrundstücken, nicht fortgesetzt wird. Dies kann nicht zum Nachteil der Bundesstraßenverwaltung werden. Hinsichtlich der in diesem Zusammenhang gestellten Entschädigungsforderungen – wie oben aufgeführt - ist darauf hinzuweisen, dass diese nicht Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens sind, sondern im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt werden. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Bezüglich der Veränderungssperre gilt, dass nach § 9a FStrG vom Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren oder von dem Zeitpunkt an, zu dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen, auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Übernahme durch den Träger der Straßenbaulast wesentlich wertsteigernde oder den geplanten Straßenbau erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden dürfen. Dauert die Veränderungssperre länger als 4 Jahre, so können die Eigentümer für die dadurch entstandenen Vermögensnachteile vom Träger der Straßenbaulast eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen. Eine verfassungskonforme Auslegung des vorherigen Satzes gebietet es, auch die Nutzungsberechtigten einzubeziehen. Der Einwender ist daher gehalten, seine auf seiner gepachteten Fläche erlittenen Nachteile gegenüber dem Vorhabenträger geltend zu machen und plausibel nachzuweisen. Ansprüche wegen Veränderungen auf den Nachbargrundstücken sind hiervon ausgeschlossen. Im Übrigen wird auch hier auf die außerhalb des Planfeststellungsverfahrens laufenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen sowie auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Flächen des Modellflugplatzes, die zukünftig ca. 900 m von der geplanten Trasse der A 20 entfernt liegen, sind weder durch das anhängige Planfeststellungsverfahren für den vorliegenden Streckenabschnitt der A 20 Fahrstreifen noch durch die Planung des westlich anschließenden Abschnit-

tes der A 20 von der A 7 bis zur L 114 noch durch das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der A 7 auf sechs Fahrstreifen betroffen. Sie werden auch nicht durch landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen überplant. Zudem sind auch keine Kompensationsmaßnahmen für die A 20 und des Autobahnkreuzes AK A20/ A 7 im näheren Umfeld des Fluggeländes vorgesehen. Auf die Deckblätter zu Anlage 12.1.1 und 12.2.1, Blatt 1 der Planfeststellungsunterlagen, Teil B, wird verwiesen.

Sollte dennoch künftig auf dem Modellflugplatz eine Planung durch dieses Bauvorhaben beabsichtigt sein, ist der Einwander als Pächter in dem dann durchzuführenden Planänderungsverfahren zu beteiligen.

Die Hinweise, dass für den ordnungsgemäßen Flugbetrieb auch die Umgebung des eigentlichen Flugplatzes zu berücksichtigen sei und dass sowohl Hindernisse als auch die Entwicklung von Anpflanzungen zu Wald und der daraus resultierenden Änderung der Windverhältnisse sich problematisch auf den Flugbetrieb auswirken können, werden zur Kenntnis genommen. Bei der Planung von Ausgleichsmaßnahmen kann aber nur insofern darauf Rücksicht genommen werden, als sie mit der landschaftspflegerischen Planung vereinbar sind.

- *Kennzeichnung einer Waldfläche, Ackerland sowie einer Biotopfläche als „umgrenzte Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft“ (NL),*
- *Kennzeichnung einer Teilfläche des Fluggeländes, des Parkplatzes und der Zuwegung als „Biotop“ (B) und*
- *Verzicht auf die Kennzeichnung*

Die Darstellungen in den Anlagen 3 und 7 der Planfeststellungsunterlagen, Teil B, geben die Art der bezeichnenden baulichen Anlage und Gebiete aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen wieder. Sie stellen den Bestand dar. In der Anlage 12.1.1 sind die gemäß § 30 BNatSchG i. V. m. § 21 LNatSchG gesetzlich geschützten Biotope dargestellt, die mit den Festsetzungen aus den Bauleitplänen als „Biotop“ übereinstimmen.

Gebiete, für die keine Festsetzungen in den Bebauungsplänen bestehen, werden entsprechend der Eigenart der näheren Umgebung bzw. anhand der tatsächlichen Nutzung eingestuft.

Die Einstufung ist bei der Anwendung der Immissionsgrenzwerte für die Lärmtechnische Berechnung maßgebend, ansonsten hat sie lediglich nachrichtlichen Charakter.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Kennzeichnung umfassend und plausibel erarbeitet worden sowie inhaltlich nachvollziehbar. Das Vorgehen ist nicht zu beanstanden. Der Einwand, dass es keine weiteren konkreten Planunterlagen bezüglich der Landschaftspflegemaßnahmen in diesen Gebieten gibt und deshalb auf die Kennzeichnung verzichtet werden könne, ist zudem zurückzuweisen. Detaillierte Angaben zu den kartierten Biotoptypen und Lebewesen sind in den Deckblättern zu Anlage 12.1.1 der Planfeststellungsunterlagen sowie im Materialband zum Teil B dargestellt, auf die verwiesen wird. Auf die Lage des Modellflugplatzes im Schwerpunktbereich des

Biotopverbundsystems Schleswig-Holstein wird hingewiesen, wobei Flächen innerhalb der Biotopverbundplanung „der dauerhaften Sicherung der Populationen wild lebender Tiere und Pflanzen“ dienen und somit eine wichtige Rolle auf regionaler und überregionaler Ebene einnehmen (Biotopvernetzung).

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.21 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.58: (..... (15.102009, 15.01.2013))

- Betroffenheit

Der Einwender ist betroffen durch die Inanspruchnahme der Flurstücke 35 und 36, Flur 2, Gemarkung Struvenhütten. Von den insgesamt 38.649 m² großen Flurstücken werden der Erwerb von 10.988 m² sowie eine vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche von 2.420 m² für den Bau der Trasse der A 20 und den Neubau des Wirtschaftsweges der Achse 300 (BWV-Nr. 107) südlich der A 20 sowie in die Einbindung in ein geplantes Kompensationskonzept erforderlich. Die Flächeninanspruchnahme beschränkt sich auf den nördlichen Teil der beiden Flurstücke und liegt südlich des durch die geplante A 20 unterbrochenen Wirtschaftsweges Tannenhof – Struvenhütten. Als Restflächen verbleiben zwei rechteckige Flurstücke mit einer jeweiligen Restgröße von 14.466 m² und 13.195 m², zusammen 27.661 m², die südlich der A 20 liegen. Auch wenn der Erwerb der Flächen knapp 1/3 der Gesamtgröße beider Flurstücke ausmacht, steht mit der verbleibenden Restfläche sowohl von der Größe als auch vom Zuschnitt her eine passable Restgröße zur Verfügung, die eine weitere zweckmäßige Nutzung der verbleibenden Flächen in bisheriger Art und Weise weiterhin uneingeschränkt ermöglicht.

Des Weiteren wird eine Teilfläche des Flurstückes 11, Flur 4, Gemarkung Schmalfeld, für den Bau der Trasse der A 20 (20.229 m²) und für die Errichtung eines Kompensationsflächenkomplexes nördlich der A 20 (17.357 m²), zusammen 37.586 m², benötigt. Ausweislich des Grunderwerbsverzeichnisses der Anlage 14.2 der Planfeststellungsunterlagen werden darüber hinaus eine vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche von 2.652 m² sowie eine dauernd zu beschränkende Fläche von 98 m² ausgewiesen. Es verbleibt eine Restfläche von 13.449 m². Die 20.229 m² werden für den Bau der Fahrbahn der Autobahn zwingend benötigt. Eine Achsverschiebung in diesem Bereich ist nicht möglich. Auch bleibt die Restfläche einer weiteren passablen und zweckmäßigen Nutzung

nach ihrer bisherigen Bestimmung zugänglich. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.1 dieses Beschlusses zur Notwendigkeit der Realisierung des geplanten Bauvorhabens wird verwiesen.

Bezüglich der Notwendigkeit der Flächen für Kompensationsmaßnahmen wird auf die nachstehenden Ausführungen verwiesen.

Hinsichtlich der Flächen, die im Bereich der baubedingten Inanspruchnahme liegen, ist festzuhalten, dass diese Flächen nach Beendigung der Bauphase rekultiviert werden. Das bedeutet, dass der Rückbau von ggf. notwendigen Anlagen und die Beseitigung von Verdichtungen erfolgen, bevor die Flächen einer weiteren Inanspruchnahme unterzogen werden. Auf das Maßnahmenblatt 0.4 M der Anlage 12.0 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A, wird verwiesen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die in diesem Planfeststellungsbeschluss zu erwerbenden Flächen nach Abwägung der Individual- und der öffentlichen Interessen zum Wohle der Allgemeinheit erforderlich sind. Die mit dem Eigentumsentzug bzw. die mit der Flächeninanspruchnahme verbundenen Nachteile der Betroffenen müssen im Interesse der für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Belange in Kauf genommen werden.

Hinsichtlich der Intention des Vorhabenträgers, den Landwirten im Haupterwerb – wenn möglich – entsprechendes Tauschland zur Verfügung zu stellen, wird auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses verwiesen.

- Reduzierung der Überplanung auf den eigentlichen Trassenverlauf

Der Einwander beantragt, unter Berücksichtigung der geringen Eigentumsfläche im Gesamtbestand die Überplanung zu reduzieren auf den eigentlichen Trassenverlauf.

Der Einwand ist zurückzuweisen. Die gewählte Linie der vorliegenden Planfeststellung stellt das Ergebnis eines mehrstufigen Planungsprozesses mit langjähriger Planungsgenese unter Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange dar. Im Rahmen der Voruntersuchung zur Linienbestimmung wurden verschiedene Trassenvarianten im Hinblick auf ökologische, verkehrliche, wirtschaftliche, siedlungsstrukturelle und sonstige Belange in einem Variantenvergleich gegenübergestellt. Dieser Variantenvergleich wurde auf der Ebene der Planfeststellung noch einmal aktualisiert. Schließlich wurden in der Planfeststellung die mit dem geplanten Bauvorhaben entgegenstehenden Belange, z. B. Immissionsschutz, Wasserwirtschaft, Umweltverträglichkeit u.a. in ihrem zustehenden Gewicht in die Abwägung und in die Planungsentscheidung einbezogen. Die Eingriffe in fremdes Eigentum wurden möglichst gering gehalten. Dass es durch unvermeidliche Inanspruchnahme dennoch zu besonderen Härten für die Betroffenen führen kann, ist nicht von der Hand zu weisen. Hier hat der Vorhabenträger aufgrund entsprechender Verpflichtungen durch die Planfeststellungsbehörde besondere Anstrengungen zu unternehmen, um diese Härten so erträglich wie

möglich zu gestalten. Letztlich müssen unvermeidliche Inanspruchnahmen in Geld ausgeglichen werden, wenn andere Entschädigungsformen nicht möglich sind. Nach alledem vertritt die Planfeststellungsbehörde die Auffassung, dass die Trasse des geplanten Bauvorhabens anhand der topografischen Gegebenheiten und Zwangspunkte vor Ort angemessen und vernünftigerweise geboten ist. Zudem ist anzufügen, dass selbst kleine Verschiebungen in Teilbereichen der Trasse nachhaltige großräumige Auswirkungen in den sich anschließenden Bereichen mit sich bringen. Eine Überplanung der Trasse wird daher zurückgewiesen.

Im Übrigen wird bezüglich weiterer Einzelheiten auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Verschiebung der A 20 zwischen Umschlagstation und Straße „Auf der Schanze“ nach Norden bis in Höhe des 3. Moorweges,*
- *Ausbau des 3. Moorweges und*
- *keine nähere Begründung für den Südschwenk der A 20 zwischen Umschlagstation und Straße „Auf der Schanze“*

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.4, Nr. 3, unter dem Stichwort „Trassenverlauf durch das Schmalfelder Moor“ verwiesen.

- Wegeverbindung

Es wird der Einwand vorgetragen, dass die Wegeverbindung zwischen dem landwirtschaftlichen Betrieb und den dazugehörigen Betriebsflächen ein abwägungserheblicher Belang sei, dem durch die Ausgestaltung des Vorhabens nicht ausreichend Rechnung getreten werde. Beim Auftreten von erheblichen Nachteilen für den Betroffenen habe der Vorhabenträger für zumutbaren geeigneten Ersatz zu sorgen. Es wird beantragt, hilfsweise im Planfeststellungsbeschluss einen Entschädigungsanspruch dem Grunde nach festzuschreiben.

Dem Einwand ist entgegenzuhalten, dass alle unterbrochenen Wegebeziehungen im erforderlichen Umfang wiederhergestellt werden, so dass alle Flächen und Grundstücke wieder angeschlossen sind. Der Einwand wird ebenso wie die Forderung nach Festsetzung eines Entschädigungsanspruches dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss zurückgewiesen. Auf die Begründungen zu Ziffer 5.0.8 und 5.0.12 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- *keine Abgabe von in Eigentum stehenden landwirtschaftlichen Nutzflächen für den Ausgleich (Flurstücke 11 und 35)*

Der Einwander erklärt, dass er keine von seinem in Eigentum stehenden landwirtschaftlichen Nutzflächen für den Ausgleich zur Verfügung stellt. Zum Flurstück 11, Flur 4, Gemarkung Schmalfeld, erklärt er, dass die geplanten Maßnahmen nicht erforderlich bzw. nicht hinreichend begründet seien und deshalb zurückgewiesen würden. Im Erörterungstermin wird ergänzend angeführt, dass

man mit der Fledermausleitstruktur auf dem Flurstück 11 ohne Inanspruchnahme als Extensiv-Grünlandfläche leben könne.

Es ist vorgesehen, von dem ca. 5,1 ha großen Flurstück 11, Flur 4, ca. 3,7 ha zu erwerben. Davon sind ca. 2,1 ha für den Bau der A 20 erforderlich, ca. 1,6 ha für die Entwicklung des Kompensationsflächenkomplexes 4.2 A nördlich der A 20. Der Maßnahmenkomplex dient dem Ausgleich der mit dem Bau der A 20 verbundenen Zerschneidung und Beeinträchtigung des Schmalfelder Moors. Durch die Maßnahme werden Beeinträchtigungen der Amphibien, Brutvögel und Fledermäuse sowie Biotopverluste und Beeinträchtigungen der Schutzgüter Grundwasser, Boden und Landschaftsbild ausgeglichen. Die naturschutzfachliche Aufwertung der durch die Maßnahme in Anspruch genommenen Flächen ist zudem für die Funktionsfähigkeit der vorgesehenen Tierquerungshilfe (Maßnahme 4.1 M/Ar) von entscheidender Bedeutung. Auch wenn das auf dem Flurstück 11 vorgesehene Extensivgrünland, wie im Erörterungstermin dargestellt, nicht schwerpunktmäßig für den Artenschutz wirksam wird, ist es in Verbindung mit den übrigen Flächen der Maßnahme von Bedeutung für einen vollständigen Ausgleich der Beeinträchtigungen der Schutzgüter im Schmalfelder Moor. Ein Verzicht auf die Entwicklung des Extensivgrünlandes auf dem Flurstück ist aus diesem Grund aus Sicht des Vorhabenträgers nicht möglich. Die vom Vorhabenträger im Erörterungstermin eröffnete Möglichkeit der Verpachtung an den Einwender besteht jedoch. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Vorhabenträgers an.

Weiterhin ist geplant, von dem ca. 2,4 ha großen Flurstück 35, Flur 2, 9.669 m² zu erwerben. Bei der durch den Bau der A 20 entstehenden dreiecksförmigen Fläche nördlich der Trasse und dem Verbindungsweg von Tannenhof nach Struvenhütten handelt es sich um eine 1046 m² große Restfläche, die für eine landwirtschaftliche Nutzung nicht mehr geeignet ist. Aus diesem Grunde hat der Vorhabenträger die Restfläche mit der Maßnahme 6.8 A/CEF in das geplante Kompensationskonzept eingebunden.

- Einzug des Privatweges (Weg nach Hasenmoor)

Der Einzug des Privatweges in Höhe der zukünftigen A 20 (Weg nach Hasenmoor) wird nicht akzeptiert.

Hierzu ist auszuführen, dass die zerschnittenen Wegeverbindungen nach Hasenmoor zwischen Bau-km 17+700 und 18+100 durch die verlegte L 234 und dem Überführungsbauwerk 6.02 im Zuge der Landesstraße wiederhergestellt werden. Weitere Erläuterungen hierzu sind der Begründung zu Ziffer 5.3.38 zu entnehmen.

Des Weiteren wird die Erschließungsfunktion des durch die geplante A 20 unterbrochenen Wirtschaftsweges Tannenhof – Struvenhütten in Bau-km 22+000 durch den Bau der Wirtschaftswege der Achse 300 südlich der A 20 (BWV-Nr. 107) und der Achse 310 nördlich der A 20 (BWV-Nr. 108) sichergestellt.

Damit sind alle unterbrochenen Wegebeziehungen wiederhergestellt. Die sich ergebenden Umwege sind zumutbar und folglich hinzunehmen. Auf die Begründungen zu Ziffer 5.0.8 und 5.0.12 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- keine Notwendigkeit der Neuherstellung der Wegeverbindung auf den Flurstücken 35 und 36

Es wird der Einwand erhoben, dass die Neuherstellung der Wegeverbindung auf den Flurstücken 35 und 36 südlich der A 20 nicht nachvollzogen werden könne, da alle landwirtschaftlichen Flächen durch die bisherigen Wege erschlossen würden und dies auch gelte, dass die Wege durch die A 20 – wie vorgesehen – gekappt würden.

In Bau-km 22+000 kreuzt die geplante A 20 den Wirtschaftsweg von Tannenhof nach Struvenhütten. Um auch zukünftig die Erschließungsfunktion für die Landwirtschaft mit möglichst kurzen Wegen zur Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen und die Funktion als Rundwanderweg, der der Naherholung dient, aufrechtzuerhalten und sicherzustellen, ist der Bau des Wirtschaftsweges der Achse 300 südlich der A 20 (BWV-Nr. 107) vorgesehen.

Die Planung des Vorhabenträgers ist plausibel, nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

- Gräben (BWV-Nr. 106)

Durch die geplante A 20 werden die nördlichen Flächen der Flurstücke 35 und 36 der Flur 2 in der Gemarkung Struvenhütten überbaut. Um ein Wenden der Bewirtschaftungsfahrzeuge an der Nordseite der verbleibenden Restfläche der Flurstücke zu ermöglichen, werden die Gräben auf der Stirnseite im Bereich des Vorgewendes in einer Breite von 12,00 m verrohrt. Die Rohre haben ihre Vorflut im neu herzustellenden Entwässerungsgraben (BWV-Nr. 105), der südlich der A 20 und südlich des neuen Wirtschaftsweges hergestellt wird. Auf die ergänzende Begründung zu Ziffer 5.0.9 dieses Beschlusses bezüglich des Wiederanschlusses von Drainagen, Gräben u.a. wird verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.29 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.59: (..... (21.10.2009)

- Rücknahme der Ausgleichsflächenausweisung

Der Einwender fordert, dass die Teilfläche von 1.965 m² des Flurstückes 28 nördlich der geplanten A 20 in seinem Eigentum verbleibt. Nach Prüfung durch den Vorhabenträger wurde dem Einwender mit Schreiben vom 07. Oktober 2011 mitgeteilt, dass diese Teilfläche nicht zwingend benötigt werde. Die hierzu erbetene Rückäußerung erfolgte durch den Bauernverband Schleswig-Holstein e.V. mit Schreiben vom 19.10.2011. Da die Rückantwort jedoch keine eindeutige Zustimmung zum Vorgehen des Vorhabenträgers mit der Herausnahme der Teilfläche aus dem Kompensationsflächenkomplex zulässt, bleibt die ursprünglich vorgelegte Planung, die im Planänderungsverfahren dahingehend korrigiert wurde, dass die Kompensationsfläche nunmehr südlich des bestehenden Wirtschaftsweges und damit an der nördlichen Seite des Flurstückes 28 verläuft, weiterhin gültig. Eine Abstimmung ist in den außerhalb des Planfeststellungsverfahrens laufenden Grunderwerbsverhandlungen herbeizuführen.

- Ergänzung des landschaftspflegerische Begleitplanes

Im Erörterungstermin hat der Vorhabenträger die Zusage gemacht, den landschaftspflegerische Begleitplan um ein entsprechendes Kapitel für die Betrachtung, inwieweit die Kompensation für den Eingriff in Natur und Landschaft nicht auf öffentlichen oder anderen aufwertbaren Flächen erfolgen kann, zu ergänzen. Hierzu wird auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan der Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, Kapitel 7.1.4 für den Teil A bzw. Kapitel 7.7 für den Teil B, verwiesen. Die Bewertung der Planfeststellungsbehörde zu der erfolgten Berücksichtigung der agrarstrukturellen Belange bei der Kompensationsplanung findet sich in der Begründung zu Ziffer 2.3.1.

- Erneuerung der Zuwegung

Hinsichtlich des Einwandes, die Zuwegung zu den Eigentumsflächen u. a. des Einwenders westlich der A 7 und südlich des Autobahnkreuzes A 20/ A 7 durch den Vorhabenträger zu erneuern, ist darauf hinzuweisen, dass dieses nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist. Die Erneuerung des Wirtschaftsweges liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde Lentförden als Träger der Straßenbaulast.

- Herstellung der Wirtschaftsweegeanbindungen wie vom Ortsbauernverband Schmalfeld gefordert

Die erforderlichen Wegebeziehungen werden wiederhergestellt. Entstehende Umwege sind dabei hinzunehmen. Auf die weiteren Begründungen zu Ziffer 5.0.8 und 5.0.12 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu der Stellungnahme der Gemeinde Schmalfeld und der Einwendung des Ortsbauernverbandes Schmalfeld, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Auf die Ausführung zu Ziffer 4.3.30 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.60: (..... (25.10.2009))

- Anbindung der Koppeln

Mit den geplanten und ausgewiesenen Wegebeziehungen werden die erforderlichen Anbindungen des Wegenetzes, die durch die beabsichtigten Baumaßnahmen unterbrochen werden, wiederhergestellt bzw. aufrechterhalten und die Erschließung der abgeschnittenen Landwirtschaftsflächen an das öffentliche Wegenetz sichergestellt. Die damit verbundenen Mehrwege bzw. Umwege sind hinzunehmen. Auf die diesbezüglichen Begründungen zu Ziffer 5.0.8 und Ziffer 5.0.12 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Erschließung der Flurstücke 25 und 27 erfolgt über eine vom bestehenden Wirtschaftsweg geplante Zufahrt (BWV-Nr. 51). Diese wird in einer Breite von 3,00 m und beidseitig 1,00 m breiten Banketten mit einer wassergebundenen Deckschicht hergestellt. Die bisher geplante Zufahrt (BWV-Nr. 76) entfällt. Auf die Deckblätter zu Anlage 7, Blatt 3, und Anlage 10.2, Blatt 58, der Planfeststellungsunterlagen, Teil B, wird verwiesen.

- Entwässerung

Der Einwender fordert, dass ein Graben zumindest an den Grenzen der Eigentumsflächen zur Straße vorzusehen sei, da die Flächen selbst sehr vernässt seien. Der Vorhabenträger hat die Entwässerung dahingehend angepasst und trägt hierfür die Kosten. Auf die Deckblätter zu Anlage 7, Blatt 2 und 4, der Planfeststellungsunterlagen, Teil B, wird verwiesen.

- negative Auswirkungen auf die Tiere durch Luftverschmutzung

Es werden negative Auswirkungen auf die Tiergesundheit durch die zu erwartende Luftverschmutzung befürchtet.

Hierzu ist auszuführen, dass für das planfestzustellende Vorhaben für die Teile A und B Luftschadstoffuntersuchungen nach dem Berechnungsmodell der „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen – RLuS 2012“ durchgeführt wurden. Die Ermittlung zur Luftbelastung weisen aus, dass die Immissionswerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit gemäß der 39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz an den betrachteten Punkten eingehalten sind. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Auf die Ausführung zu Ziffer 4.3.21 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.61: (..... (11.11.2015))

- Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung in der Ortsdurchfahrt von Wittenborn

Der Einwender protestiert gegen eine provisorische Anbindung der A 20 in Richtung Osten und Westen an die B 206 und schlägt Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung auf der B 206 in der Ortsdurchfahrt von Wittenborn vor.

Die Anordnungen von Verkehrsbeschränkungen liegen im Zuständigkeitsbereich der zuständigen Verkehrsbehörden und sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Diese haben außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu prüfen, zu genehmigen und anzuordnen, inwieweit Straßen für den Durchgangsverkehr gesperrt werden oder für Straßen Geschwindigkeits- und Gewichtsbeschränkung gelten sollen. Ebenso sind sie für das Aufstellen von Geschwindigkeitsmessanlagen zuständig. Vor diesem Hintergrund können dem Vorhabenträger keine weiteren Maßnahmen auferlegt werden.

- Lärmschutzmaßnahmen

Der Einwender hält den Einwand, dass passive Schallschutzmaßnahmen außer Verhältnis zum erforderlichen Aufwand stehen, um vorübergehend die zulässigen Geschwindigkeiten zu reduzieren, für haltlos. Es wird für die Wohnbebauung in Wittenborn, Segeberger Straße 14, ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster und Schallschutzhaustürverglasung sowie eine entsprechende Belüftungsanlage) geltend gemacht. Dieser Anspruch wird auch aufrecht erhalten, sofern es nicht zu einer provisorischen Anbindung der A 20 an die B 206 kommt. Im Übrigen wird eine zeitgleiche Weiterführung an die A 7 als der einzig sinnvolle Weg bezeichnet, da sonst die Probleme in die Anliegergemeinden zur B 206 verlagert würden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Kosten für aktive und passive Schallschutzmaßnahmen stehen in keinem Verhältnis zum erforderlichen Aufwand, weil nach Fertigstellung des Streckenabschnittes der A 20 von der B 206 westlich Wittenborn bis zur B 206 westlich Weede die provisorische Anbindung der A 20 an die B 206 zurückgebaut wird. Die Reduzierung der Lärmimmissionen durch Geschwindigkeitsbeschränkungen ist am wirtschaftlichsten und sinnvollsten.

Hinsichtlich der Forderung nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Danach sind die geplanten Lärmschutzmaßnahmen ausreichend, weitere Forderungen sind zurückzuweisen.

- Einwendungen und Anregungen laut Schreiben vom 08.01.2007

Der Einwender hat mit Schreiben vom 08.01.2007 seine Anregungen und Bedenken zur A 20, Teilstrecke B 206 westlich Wittenborn bis B 206 westlich Weede, vorgetragen. Diese wurden im dortigen Planfeststellungsbeschluss vom 30.04.2012, Az.: 406/ 4013-553.32-A 20-04/10, berücksichtigt. Insofern wird darauf verwiesen. An dieser Stelle wird angemerkt, dass auch dieser Planfeststellungsbeschluss eine provisorische Verkehrsführung und Anschluss der A 20 an die B 206 beinhaltet, nämlich für den Fall, dass für den Abschnitt der A 20, Teilstrecke A 7 bis B 206 westlich Wittenborn, kein vollziehbarer Planfeststellungsbeschluss vorliegt.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.62: (..... (14.12.2015))

- Befürchtung von noch größeren und weiteren Hochwasserschäden

Der Einwender führt an, dass der Neubau der A 20 in der Region Schmalfeld durch die Flächenversiegelung bei Starkregenfällen zu einer erheblichen Erhöhung des Wasserspiegels der Schmalfelder Au führen wird. Grundstück und Keller des Einwenders wurden in den vergangenen Jahren in immer stärkerem Maße überflutet. So führte dies zur Weihnachtszeit 2014 zu einem mehrtätigen Feuerwehr/ THW-Einsatz und einem Versicherungsschaden am Gebäude. Befürchtet wird, dass durch den Neubau der A 20 noch größere und weitere Hochwasserschäden anfallen werden.

Durch den Neubau der geplanten A 20 wird es zu keiner Verschlechterung der wasserrechtlichen Situation kommen. Das Straßenwasser wird den jeweiligen Regenrückhaltebecken zugeführt, dort zurückgehalten und erst verzögert der Schmalfelder Au bzw. den anderen Vorflutern zugeleitet. Der vom Einwender geschilderte Sachverhalt deutet eher darauf hin, dass die Ursache des Problems an

derer Stelle zu suchen und ggf. zu lösen ist. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.9 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.63: (..... (19.10.2009))

- Brückenbauwerk im Bereich des Moorweges

Es erfolgt der Einwand, dass im Linienbestimmungsverfahren im Bereich des Moorweges eine Brücke über die A 20 geplant gewesen sei.

Derzeit gibt es im Bereich der Ortslage Schmalfeld drei Wegeverbindungen, die räumlich in einem sehr engen Zusammenhang stehen und die geplante A 20 kreuzen. Es handelt sich hierbei um die L 234 („Dammbeck“), die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Schmalfeld und Hartenholm („Dammberg“) und den Wirtschaftsweg „Moorweg“. Im Rahmen der Abwägung galt es zu prüfen, ob für die Wiederherstellung der durch das Bauvorhaben unterbrochenen Wegebeziehungen ein Kreuzungsbauwerk ausreichend ist. Der Vorhabenträger kam zu dem Ergebnis, dass hierfür ein Querungsbauwerk im Zuge der Überführung der L 234 über die Autobahn mit Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Schmalfeld und Hartenholm nördlich der A 20 ausreichend ist. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesem Ergebnis an und verweist diesbezüglich auf die Begründung zu Ziffer 5.3.38 dieses Beschlusses.

Zudem ist darauf hinzuweisen, dass mit den geplanten und ausgewiesenen Wegebeziehungen die erforderlichen Anbindungen des Wegenetzes wiederhergestellt bzw. aufrechterhalten und über die A 20 geführt werden. Die Erschließung der abgeschnittenen Landwirtschaftsflächen nördlich und südlich der A 20 an das öffentliche Wegenetz ist sichergestellt und die Wegeverbindungen zwischen den Ortschaften bleiben erhalten. Hierzu gehören im Bereich des Schmalfelder Moores die Überführungen im Zuge der L 234 und der L 79 mit ihren straßenbegleitenden Radwegen, die Überführung des Verbindungsweges „Auf der Schanze“ und die Unterführung der parallel zur Schmalfelder Au führenden Wirtschaftswege. Ziel der Planung war es, die mit dem Bauvorhaben verbundenen Auswirkungen zu minimieren und zu kompensieren. Dies ist hier der Fall.

Die mit den neuen Wegebeziehungen verbundenen Mehrwege bzw. Umwege sind aus zeitlichen Gründen zumutbar und hinzunehmen. Auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.0.12 dieses Beschlusses wird verwiesen. Weitere Maßnahmen können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden.

- *Verschiebung der A 20 nach Norden um 300 m im Bereich des Schmalfelder Moores und*

- *Ausbau des öffentlichen Weges („3. Moorweg“) nördlich des Flurstückes 13*

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.58 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.23 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.64: (..... (26.10.2009, 15.01.2013)

- *Entwässerung und Erschließung der Flurstücke, Vorgewende*

Die Erschließung Flurstückes 12, Flur 1, erfolgt über eine vom geplanten Wirtschaftsweg im östlichen Bereich des Flurstückes liegende Zufahrt. Auf die entsprechenden Deckblätter zu Anlage 7, Blatt 3, Anlage 10.2 und Anlage 14, Blatt 3, des Teiles A der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen.

Entlang des Flurstückes 12 verläuft parallel zur A 20 ein Graben. Für die aufgehobenen Gruppen im Bereich der geplanten Vorgewende sind Entwässerungsleitungen vorgesehen.

Die Erschließung des Flurstückes 2, Flur 14, erfolgt über eine vom geplanten Wirtschaftsweg angelegte Zufahrt. Auf die entsprechenden Deckblätter zu Anlage 7, Blatt 3, Anlage 10.2 und Anlage 14, Blatt 3, des Teiles B der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen.

Zum Flurstück 2 ist ein parallel verlaufender Graben geplant, an dem die betroffenen Drainagen entsprechend hergestellt und angeschlossen werden.

Bezüglich der im Erörterungstermin zugesagten Überprüfung der Breite des Vorgewendes sagt der Vorhabenträger eine Breite von 12 m zu.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Ebenso wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.174 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.3.65: (..... (26.10.2009))

- Flächeninanspruchnahme/ Tauschland

Der Einwender ist Eigentümer der Flurstücke 33, 4 und 5/1 der Flur 6 sowie des Flurstückes 17/16 der Flur 8, alle in der Gemarkung Todesfelde.

Ausweislich der Planänderung ergibt sich die Betroffenheit dadurch, dass von dem Flurstück 5/1 der Erwerb von 2.278 m² und 822 m² als vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche sowie ca. 1,46 ha als dauernd zu beschränkende Fläche für den Bau der Trasse der A 20 erforderlich sind. Es verbleibt eine Restfläche von 12.343 m². Außerdem werden 3.517 m² und 1.681 m² als dauernd zu beschränkende Fläche vom Flurstück 33/6 für den Bau der A 20 und des Wirtschaftsweges von Todesfelde nach Wittenborn (BWV-Nr. 246), der anliegerseitig mit einem Knick versehen wird, benötigt, so dass eine Restfläche von 41.142 m² verbleibt.

Die Flächeninanspruchnahme auf den Flurstücken 4 und 17/16 ist den nachstehenden Ausführungen zu entnehmen.

Hinsichtlich der Bereitstellung von Tauschland wird auf die weitere Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses verwiesen.

- Ausgleichsflächenplanung auf den Flurstücken 17/16 und 4 und

- Rücknahme der Ausgleichsflächenausweisung

Das 6.621 m² große Flurstück 17/16 soll in Gänze erworben werden. Es ist geplant, die Buernwischbek zu verlegen und rechtwinklig die neue Trasse der A 20 zu kreuzen. Das hierfür notwendige Kreuzungsbauwerk BW 6.09 in Bau-km 27+154,800 (BWV-Nr. 174) hat eine lichte Breite von 18,00 m und dient dazu, sowohl das Gewässer „Buernwischbek“ mit einer einseitigen Tierquerung als auch einen Wirtschaftsweg zu unterführen. Um diese Querungsstelle für die Tiere attraktiv zu machen, hat der Vorhabenträger im Nahbereich eine Flächenaufwertung beabsichtigt. Diese soll u.

a. aus naturschutzfachlicher Sicht auf dem Flurstück 17/16 erfolgen. Der Einwender spricht sich dagegen aus. Ergänzend wird hierzu im Erörterungstermin vorgetragen, dass die auf diesem Flurstück geplante Kompensationsmaßnahme keine schwerpunktmäßige Artenschutzmaßnahme enthalte.

Das Flurstück 17/6 wird durch die Maßnahme 11.5 A in Anspruch genommen. Mit dieser Maßnahme sollen die Beeinträchtigungen der Querung der Buerwischbek kompensiert werden, die eine Hauptverbundachse des landesweiten Biotopverbundsystems darstellt. Zur Vermeidung und Minimierung der mit der Trasse verbundenen Zerschneidung der Verbundachse wird das Brückenbauwerk über die Buerwischbek für die relevanten Tierarten (insbesondere Fischotter und Amphibien) entsprechend dimensioniert und ausgestaltet. Die Funktionsfähigkeit der Querungshilfe hängt entscheidend auch von der Gestaltung der Verbundachse in ihrem Umfeld ab. Aufwertungen der an das Gewässer angrenzenden Flächen wie dem Flurstück 17/6 sind zum dauerhaften Erhalt der Biotopverbundachse zwingend erforderlich. Die Maßnahme ist gleichzeitig artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme für das Braunkehlchen und ungefährdete Brutvögelarten. Der Vorhabenträger schließt sich der Auffassung des Vorhabenträgers an und bewertet die Inanspruchnahme des Flurstückes als erforderlich.

Ferner werden vom Flurstück 4 der Flur 6 der Gemarkung Todesfelde der Erwerb von 10.539 m² und 1.115 m² als vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche sowie 6.824 m² als dauernd zu beschränkende Fläche für den Bau der Trasse der A 20 und für Ausgleichsmaßnahmen benötigt, die südlich der geplanten Autobahn liegen. Gegen diese Ausgleichsflächenplanung wendet sich der Einwender und fordert, die Planungen diesbezüglich zurückzunehmen. Im Erörterungstermin erklären sie, dass sie die südlich der geplanten A 20 gelegene Restfläche des Flurstückes 4 weiterhin in seinem Eigentum behalten möchte.

Der Vorhabenträger hat dies zum Anlass genommen, sein geplantes Kompensationsmaßnahmenkonzept in diesem Bereich zu überprüfen. Die Prüfung ergab, dass aus landschaftspflegerischer Sicht nicht auf die Inanspruchnahme der vorgenannten Fläche verzichtet werden kann. Auf das hierzu erstellte Schreiben vom 04.10.2011 des Vorhabenträgers an den Einwender wird an dieser Stelle verwiesen.

Die Notwendigkeit der Inanspruchnahme der Restfläche des Flurstückes 4 Flur 6 in der Gemarkung Todesfelde als Kompensationsfläche ergibt sich daraus, dass die zwischen Wirtschaftsweg, A 20 und dem Regenrückhaltebecken 7.2 gelegene Fläche von 4.885 m² als solche nicht mehr sinnvoll landwirtschaftlich nutzbar ist. Sie ist daher in die Maßnahme 13.2 A/G eingegliedert worden, die dem biotopentsprechenden Ausgleich sowie der Einbindung der Regenrückhaltebecken in die Landschaft dient.

Hinsichtlich der im Erörterungstermin gestellten Forderung, dass betreffend der Ergänzung des LBP im Hinblick auf die neuen Bestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes diese in einem Planände-

rungsverfahren mit Anhörung der Betroffenen vorzusehen sei, ist festzuhalten, dass eine solche im Rahmen der 1. Planänderung stattgefunden hat.

- Anschluss von Drainagen

Die Drainagen werden, sofern erforderlich, funktionsgerecht angeschlossen, d.h. auf dem Grundstück der Einwender wird gegebenenfalls eine Sammelleitung mit einer Verbindung zur nächsten Vorflut erstellt. Auf die ergänzende Begründung zu Ziffer 5.0.9 dieses Beschlusses bezüglich des Wiederanschlusses von Drainagen, Gräben u.a. wird verwiesen.

- Zufahrt zu den Flurstücken 4 und 5/1

Die Flurstücke 4 und 5/1 werden als Einheit bewirtschaftet. Vor diesem Hintergrund wird die Herichtung einer angemessenen Zufahrt angesichts der Kappung des bisherigen Anfahrtsweges gefordert.

Ebenso wird für das südlich der A 20 gelegene Restflurstück 4 eine Zufahrt gefordert.

Nördlich der A 20 bleibt die vorhandene Erschließung des Flurstückes 4 über die im Osten liegende Zufahrt unverändert erhalten. Das Flurstück 5/1 wiederum ist zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses an keinen öffentlichen Weg angeschlossen, sondern wird über das Flurstück 4 angefahren. Die Verfahrensweise wird auch zukünftig praktikabel sein, handelt es sich doch bei den beiden Flurstücken um eine Einheit, die von einem Eigentümer bewirtschaftet wird. Insgesamt ist die Bewirtschaftung der beiden Flächen von dem vorhandenen Wirtschaftsweg über die Zufahrt im bisherigen Umfang möglich und sichergestellt. Auch das südlich der A 20 gelegene Restflurstück 4, welches als Kompensationsfläche vorgesehen ist, bleibt über die vorhandene Zufahrt weiterhin erschlossen. Die Forderung nach weiteren Zufahrten wird daher zurückgewiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.24 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.66: (..... (01.10.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.25 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.67: (..... (14.10.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.26 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Des Weiteren wird auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, verwiesen.

Zu 5.3.68: (..... (14.10.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Des Weiteren wird auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, verwiesen.

Zu 5.3.69: (..... (14.10.2009))

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Forderung nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Für das betroffene Wohngebäude gilt, dass es weit außerhalb des Bereiches liegt, in dem es zu einer Grenzwertüberschreitung der Lärmimmissionen kommen kann. Auf die Isophonenkarte in Anlage 11.5 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen. Dort ist dargestellt, in welchen Abständen die Linien gleichen Schallpegels für die

jeweiligen gebietspezifischen Immissionsgrenzwerte entlang der Trasse verlaufen bzw. wo die Grenzwerte überschritten werden. Ansprüche auf passiven Lärmschutz bestehen für das betroffene Gebäude nicht. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Des Weiteren wird auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, verwiesen.

Zu 5.3.70: (..... (21.10.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich die Einwender zu eigen gemacht haben, wird verwiesen.

Zu 5.3.71: (..... (16.10.2009))

- Dimensionierung des Brückenbauwerkes BW 6.12

Die Bedenken richten sich dahingehend, dass das Brückenbauwerk BW 6.12 (BWV-Nr. 209) von der Dimensionierung, insbesondere was die landwirtschaftlichen Verkehre angeht, gerade im Bereich der Anknüpfung und der Anrampungen außerordentlich problematisch bemessen sei. Die landwirtschaftlichen Verkehre würden bei den heutigen Größenverhältnissen mit den geplanten Wegebreiten im Verhältnis zur Anrampungslänge/ Einmündungsdimensionierung nicht zu Recht kommen. Insbesondere fehlten Ausweibuchten, wenn die Breiten der Wege wie geplant ausgeführt werden.

Es ist geplant, den Wirtschaftsweg im Rampenbereich mit einer Querschnittsbreite von 7,00 m auszuführen, bestehend aus 4,50 m asphaltierter Fahrbahnbreite mit beidseitigem 1,25 m breitem und befahrbarem Bankett. Der Weg beidseitig ist mit Schutzplanken eingefasst. Auf dem geplanten Brückenbauwerk BW 6.12 liegt eine Breite von 5,00 m zwischen den Bordsteinen vor.

Zudem hat der Vorhabenträger im Zuge der 1. Planänderung eine Änderung vorgenommen. Nunmehr sind im Wirtschaftsweg der Achse 740 im Anrampungsbereich vor und hinter dem Brückenbauwerk BW 6.12 Aufweitungen vorgesehen. In diesen Bereichen beträgt die Befestigungsbreite 7,00 m, die den Begegnungsverkehr zweier landwirtschaftlicher Fahrzeuge gewährleistet. Der Sichtkontakt ist gegeben. Auf das Deckblatt zu Anlage 7, Blatt 15, der Planfeststellungsunterlagen, Teil A, wird verwiesen.

Nördlich und südlich der A 20 werden die durch die Autobahntrasse zerschnittenen und verbliebenen Flurstücke durch die neu herzustellenden Wirtschaftswege der Achse 760 (BWV-Nr. 212) und der Achse 750 (BWV-Nr. 221) erschlossen. Damit werden die erforderlichen Anbindungen des Wegenetzes wiederhergestellt bzw. aufrechterhalten. Die zerschnittene Wegeverbindung ist vollständig wiederhergestellt und die Erschließung sämtlicher durch die A 20 zerschnittenen Flurstücke gegeben.

Die Anschlüsse der Wirtschaftswege erfolgt richtlinienkonform.

Insgesamt entspricht die Planung der Wirtschaftswege dem geltenden Regelwerk und ist nicht zu beanstanden. Weitere Forderungen diesbezüglich sind zurückzuweisen. Hinsichtlich weiterer Details zu den Wirtschaftswegen wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.8 dieses Beschlusses verwiesen.

- Tauschland/ Knickentfernung zwischen den Flurstücken 46 und 47

Der Einwender möchte die nördlich der geplanten A 20 gelegene Restfläche des Flurstückes 46, welches unmittelbar an das im Eigentum des Einwenders befindliche Flurstück 47 angrenzt, im Tauschwege erwerben. Es wird gefordert, den vorhandenen trennenden (Rest-) Knick von ca. 150 m zwischen beiden Flurstücken zu entfernen und von der auf der Restfläche des Flurstückes 46 beabsichtigten Kompensationsfläche Abstand zu nehmen.

Der Vorhabenträger hat mit der 1. Planänderung von der Kompensationsplanung auf dem Flurstück 46 und damit auch vom Erwerb der nördlich der A 20 liegenden Restfläche Abstand genommen. Eine Knickentfernung ist im Zusammenhang mit dem Vorhaben nicht durchführbar.

Hinsichtlich der Gestellung von Tausch-/ Ersatzland wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses verwiesen.

- südliche Zufahrten zu den Flurstücken 31 und 34/ Aufrechterhaltung des Wirtschaftsweges „Wietopenweg“

Durch den Bau der A 20 entfallen die bisherigen, im Süden befindlichen zwei Zufahrten zu den Flurstücken 31 und 34. Der Einwender fordert, dass der westlich des RRB 8 zur Aufhebung vorgesehene Wirtschaftsweg „Wietopenredder“ erhalten bleibt, um so eine 10 m breite Zufahrt zur Koppel im südlichen Teil herstellen zu können.

Der Vorhabenträger hat mit Schreiben vom 23.09.2011 den Einwendern mitgeteilt, dass die Erschließung der Flurstücke 31 und 34 durch die geplante 5,00 m breite Zufahrt (BWV-Nr. 211) im nordöstlichen Teil des Flurstückes 31 gewährleistet sei, so dass keine zwingende Veranlassung zur Anlage weiterer Zufahrten bestehe. Zudem werde eine Zufahrt im Süden nicht angeordnet, um einer Zerschneidung vorhandener Strukturen wie Knicks und Baumbestand zu vermeiden.

Hinsichtlich des vorhandenen Wirtschaftsweges nach Voßhöhlen wird ausgeführt, dass der Vorhabenträger grundsätzlich gehalten ist, nach Fertigstellung der baulichen Maßnahmen die vorhandene Fahrbahnbefestigung nicht mehr vom öffentlichen Verkehr genutzter Flächen aufzunehmen und diese Flächen zu rekultivieren (BWV-Nr. 206).

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen an und macht sich diese zu eigen. Die Erreichbarkeit der Flurstücke ist über die neue Zufahrt sichergestellt. Bezüglich der Breite der Zufahrt wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.8 dieses Beschlusses verwiesen. Auch die Aufnahme und Rekultivierung der nicht mehr benötigten Verkehrsfläche entsprechen der üblichen Verfahrensweise und sind nicht zu beanstanden. Die Forderungen sind daher zurückzuweisen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass beide Flurstücke zwischenzeitlich durch eine Tauschvereinbarung dem Vorhabenträger zur Verfügung stehen.

- Vorfluter 702

Nach Aussage des Einwenders tritt der Vorfluter 702 im südlichen Teil des Flurstückes 30/2, Flur 7, Gemarkung Todesfelde, bei hohen Niederschlagswerten überaus schnell über die Ufer. Zusätzliche Einleitmengen würden dieses Problem verschärfen. Es wird deshalb die Umverlegung des Regenrückhaltebeckens gefordert bzw. den Abfluss anderweitig sicherzustellen bzw. eine Wirkkontrolle und einen Entschädigungsanspruch dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss festzusetzen. Andere Einwände zielen allgemein darauf ab, das Gewässer 702 maßnahmenbedingt auszubauen, weil die Einleitung des Niederschlagswassers aus dem RRB 7.2 in das Gewässer 702 zu Rückstauerscheinungen führen könne, da das Gewässer schon heute über die Ufer trete.

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass die wassertechnische Berechnung der Anlage 13 des hier anhängigen Planfeststellungsverfahrens für die Teile A und Teil B den gesetzlichen Vorgaben entspricht und mit der Wasserbehörde abgestimmt wurde. Das Straßenwasser wird prinzipiell in einem geschlossenen System zu den geplanten Maßnahmen wie beispielsweise Absetz- und Regenrückhaltebecken bzw. Versickerungsbecken geführt. Diese sind ausreichend dimensioniert. In den Becken erfolgt u.a. auch eine Verdünnung des ausgelösten Salzes. Zur Steuerung der gesamten Rückhal-

teeinrichtung werden in den Ablauf Drossel- und Ablaufschächte eingebaut. So wird sichergestellt, dass nur die gewünschte Ablaufmenge abfließen kann bzw. nur die Menge in Gewässer eingeleitet wird, die normalerweise bei einem vergleichbaren Abfluss landwirtschaftlicher Flächen zur gleichen Zeit abfließen und eingeleitet werden würde. Eine Verschlechterung der jetzigen Situation ist daher nicht gegeben, denn es erfolgt keine „zusätzliche“ Einleitung innerhalb eines bestimmten Zeitrahmens. Weitere Forderungen werden zurückgewiesen.

Hinsichtlich des Auftretens von nicht voraussehbaren Wirkungen des Vorhabens, die erst nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses auftreten, wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.2 dieses Beschlusses verwiesen.

- Erhaltung des Logenweges (BWV -Nr. 183) als Durchstich durch die Grünbrücke anstatt Bau des Wirtschaftsweges Achse 720 (BWV-Nr. 184)

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.22 dieses Beschlusses verwiesen.

- Verschiebung des Brückenbauwerkes BW 6.11 in Richtung Nordost und

- Wirtschaftswegenanbindung der Achse 730 an die L 167, Dimensionierung nicht ausreichend, Verschiebung der Anbindung nach Westen

Es wird die Auffassung vertreten, dass das Brückenbauwerkes BW 6.11 eine unzureichende Wegeerschließung biete und zudem am jetzigen Standort problematisch und kontraproduktiv im Verhältnis zur geplanten Grünbrücke BW 6.10 sei. Eine Verschiebung des Bauwerkes BW 6.11 in Richtung Nordost hätte eine kürzere Anrampung im Schnittbereich der L 167 und einen lang gezogenen Auslauf, um das Biotop auf dem Flurstück 61/4 der Flur 11, Gemarkung Todesfelde, zu umfahren. Damit könnten außerdem die vorhandenen Wegeverbindungen westlich der künftigen A 20 effektiver angebunden und eine effektivere Beruhigung der Wildbrückenumgebung erzielt werden. Ferner könne mit der Verschiebung des Brückenbauwerkes BW 6.11 in Richtung Nordost auf das Brückenbauwerk BW 6.12 verzichtet werden. Zu berücksichtigen sei auch, dass die L 167, die schon heute stark befahren sei, noch stärker befahren werde im Zuge der Herstellung der Autobahnzufahrt bzw. –Abfahrt bei Hartenholm. Im Übrigen solle die Planung die heutigen Dimensionen der breiter gewordenen landwirtschaftlichen Maschinen berücksichtigen.

Weitere Einwände zielen darauf ab, die geplante bauzeitliche Umfahrung als Achse 730 zu nutzen, d. h. die Achse 730 solle weiter in Richtung Westen verschoben werden. Damit werde die Wirtschaftswegenanbindung in Geländehöhe ermöglicht, wohingegen der jetzt geplante Anknüpfungspunkt mit einem erheblichen Höhenunterschied zu überwinden sei. Hierdurch entstünden erhebliche Verkehrssicherungsprobleme, gerade auch für landwirtschaftliche Fahrzeuge, aber auch für den Verkehr auf der L 167. Hilfsweise sei zur jetzigen Planung eine Abbiegespur auf der L 167 vorzusehen, um mindestens teilweise die Verkehrssituation an dieser Stelle zu entschärfen.

Die Trasse der geplanten A 20 kreuzt zwischen Voßhöhlen und Todesfelde die vorhandene L 167 unter einem sehr ungünstigen Winkel. Um einen schleifenden Schnitt bei der Überführung der L 167 über die A 20, der ein wesentlich längeres Brückenbauwerk zur Folge hätte, zu vermeiden, hat der Vorhabenträger die Verlegung der L 167 ca. 200 m nach Südwesten und die Überführung über die A 20 mit dem Brückenbauwerk BW 6.11 (BWV-Nr. 188) geplant.

Um die zukünftig nördlich der A 20 gelegenen Flurstücke an das bestehende Wirtschaftswegenetz anzuschließen, ist ein neuer Wirtschaftsweg der Achse 736 (alt 730) (BWV-Nr. 196) geplant, der auf dem nördlichen Teil des vorhandenen Wirtschaftsweges, Flurstück 96, Flur 11, Gemarkung Todesfelde, anschließt und in Bau-km 0+200 in die verlegte L 167 (BWV-Nr. 188) einmündet.

Der Vorhabenträger hat in der Vorplanung mehrere Alternativen zur Trassenführung der L 167 im Bereich der Querung mit der A 20 geprüft, so auch eine Verlegung der L 167 in nordöstliche Richtung. Seine Argumente, die gegen eine Verschiebung sprechen, werden wie folgt wiedergegeben:

Eine Verschiebung der Querungsstelle nach Nordosten in Richtung Todesfelde hätte wegen des Ansteigens der Gradienten der A 20 eine höhere und längere Dammlage der L 167 zur Folge. Die notwendige Erhöhung und Verlängerung mit einhergehender Verbreiterung der Rampen der L 167 würden zweifellos den Eingriff in die Landschaft vergrößern, weitere Bodenmassen erfordern und zu zusätzlichen bzw. anderen Betroffenheiten durch den Erwerb von erforderlichen Flurstücken führen. Außerdem wäre wegen des kleinen Kreuzungswinkels ein größeres Autobahnkreuzungsbauwerk erforderlich. Die vorgenannten Maßnahmen führten zwangsläufig zu höheren Kosten. Unter diesen Umständen hat der Vorhabenträger diese Variante verworfen und die südwestliche Verlegung der L 167 der weiteren Planung zugrunde gelegt.

Bezüglich der Führung des in diesem Bereich geplanten Wirtschaftsweges (BWV-Nr. 196) führt der Vorhabenträger im Erörterungstermin aus, dass eine weiter westlich gelegene Einmündung dieses Weges in die L 167 kaum eine Verbesserung der Sichtbeziehungen darstelle, wohl aber einen höheren Eingriff in die dortigen landwirtschaftlichen Flächen nach sich ziehe. Ebenso würde eine Verschiebung der Einmündung eine – vermeidbare – Knickbeeinträchtigung sowie eine Mehrlänge des Wirtschaftsweges mit höheren Kosten zur Folge haben. Der Vorhabenträger hält insofern die vorliegende Planung für den geeignetsten Kompromiss.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Argumentation des Vorhabenträgers an und macht sich seine Ausführungen zu eigen. Vor dem Hintergrund der Kosten und der Eingriffe im Vergleich zu dem Gewinn einer Verschiebung stellt die Planung ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den öffentlichen und privaten Belangen dar. Sie erfordert ein Minimum an Eingriffen in die Natur und Landschaft und in das Privateigentum bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit. Ferner stellt auch die Distanz zwischen dem geplanten Kreuzungsbauwerk und der Ortslage Todesfelde die optimale Entfernung dar, um mögliche Beeinträchtigungen für die dort ansässige Bevölkerung zu vermeiden. Auch der Einwand, dass eine Verschiebung des Brückenbauwerkes BW 6. 11

mit einem Verzicht des Brückenbauwerkes 6.12 einhergehen kann, ist zurückzuweisen. Ziel der vorgelegten Planung ist es ja gerade, mit den geplanten und ausgewiesenen Wegebeziehungen die erforderlichen Anbindungen des Wegenetzes wiederherzustellen bzw. aufrechtzuerhalten. Die Planung stellt sicher, dass die zerschnittene Wegeverbindung vollständig wiederhergestellt und die Erschließung sämtlicher durch die A 20 zerschnittenen Flurstücke gegeben ist.

Die Planung der A 20 und der Folgemaßnahmen erfolgte auf der Grundlage des geltenden Regelwerkes und ist nicht zu beanstanden. Danach sind die Radien, Breiten und Längsneigungen der L 167 und der Wirtschaftswege sowie die Knotenpunktausbildungen der L 167 entsprechend den geltenden Richtlinien geplant und bemessen worden.

So wird der neue Wirtschaftsweg der Achse 736 nördlich der A 20 (BWV-Nr. 196) mit einer wasergebundenen Decke in einer Breite von 3,00 m ausgebaut. Die überfahrbaren Bankette werden jeweils in einer Breite von 1 m hergestellt. Der Einmündungsbereich der Achse 730 an die L 167 wird auf einer Länge von 20,0 m in einer Breite von 5,50 m mit Asphalt befestigt. Die Fahrbahnbreite ist im Hinblick auf die Abwicklung des Begegnungsverkehrs ausreichend dimensioniert. Bedenken diesbezüglich werden zurückgewiesen. Zudem bietet der Wirtschaftsweg gute Sichtverhältnisse, die ein vorausschauendes Fahren und eine gegenseitige Rücksichtnahme der einzelnen Verkehrsteilnehmer gewährleisten.

Die Lage des Anknüpfungsbereich der Achse 736 an die L 167 außerhalb des Anrampungsbereiches zur Überführung der Landesstraße über die geplante Autobahn bietet zudem ideale Sichtverhältnisse, um ein gefahrloses Ein- und Abbiegen in den bzw. aus dem Wirtschaftsweg der Achse 730 für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Weitere Maßnahmen wie beispielsweise der Bau von Linksabbiegespuren sowohl auf der L 167 als auch auf dem Wirtschaftsweg sind daher, insbesondere auch wegen der prognostizierten Verkehrsbelastung, nicht erforderlich.

Bedenken, dass die L 167 nach dem Bau der Anschlussstelle L 79/ A 20 noch stärker befahren sei als heute, ist mit dem Hinweis auf die Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert zurückzuweisen. Danach wird die L 167 nach Fertigstellung der geplanten A 20 eine deutliche Verkehrsentlastung erfahren. So wird sich der Verkehr von für das Jahr 2030 prognostizierten 1.900 Kfz/ Tag bei einem Ende der A 20 bei Wittenborn um 1.000 Kfz/ Tag auf 900 Kfz/ Tag bei Fortführung der A 20 bis zur A 7 reduzieren.

Insgesamt erfüllt die vom Vorhabenträger vorgelegte Konzeption die an eine Planung gestellten Anforderungen, wobei insbesondere die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer im Vordergrund steht. Weitere Forderungen sind daher zurückzuweisen.

Hinsichtlich weiterer Details zu der Breite von Wirtschaftswegen wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.8 dieses Beschlusses verwiesen.

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Forderung nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Für das betroffene Wohngebäude gilt, dass es weit außerhalb des Bereiches liegt, in dem es zu einer Grenzwertüberschreitung der Lärmimmissionen kommen kann. Auf die Isophonenkarte in Anlage 11.5 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen. Dort ist dargestellt, in welchen Abständen die Linien gleichen Schallpegels für die jeweiligen gebietspezifischen Immissionsgrenzwerte entlang der Trasse verlaufen bzw. wo die Grenzwerte überschritten werden. Ansprüche auf passiven Lärmschutz bestehen für das betroffene Gebäude nicht. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

- Verschattung von Grundstücken

Bezüglich der Forderung, für die Verschattung von Grundstücken im Planfeststellungsbeschluss einen Entschädigungsanspruch der Landwirtschaft dem Grunde nach festzustellen, ist darauf hinzuweisen, dass es hierfür keine rechtliche Grundlage gibt. Die Forderung ist daher zurückzuweisen. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.27 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.72: (..... (14.10.2009))

- Betroffenheit

Laut Grunderwerbsverzeichnis der Anlage 14.2 der Planfeststellungsunterlagen sind für Kompensationsmaßnahmen auf den Flurstücken 32/1 der Flur 11, 50 und 51/1 der Flur 4, 20/1 und 27/1 der Flur 5, 16, 18, 20 und 41/2 der Flur 6 sowie 45 der Flur 11, alle in der Gemarkung Todesfelde, Teilflächen als dauernd zu beschränkende Flächen ausgewiesen.

- Rücknahme der Ausgleichsflächenplanung

Der Einwender fordert grundsätzlich eine Rücknahme der Ausgleichsflächenausweisung. Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 2.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

- Verschiebung des Brückenbauwerkes BW 6.11 in Richtung Nordost und

- Dimensionierung des Brückenbauwerkes BW 6.12

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.71 dieses Beschlusses verwiesen.

- Anbindung des Flurstückes 45 gewährleistet auch ohne den Bau der Achse 750

Durch den Bau des Wirtschaftsweges der Achse 750 (BWV-Nr. 221) werden die durch die geplante Trasse der A 20 zerschnittenen Wirtschaftswegeverbindungen so weit wie möglich wieder hergestellt. Der Wirtschaftsweg weist neben der Erschließungsfunktion der Landwirtschaftsflächen und der Verbindungsfunktion zwischen den Ortslagen auch eine Wander-, Rad- und Fußwegfunktion in Richtung Barker Heide auf. Die vorgelegte Planung gewährleistet diese vorhandenen Strukturen und Funktionen und ist daher nicht zu beanstanden.

- Erhaltung des Logenweges (BWV -Nr. 183) als Durchstich durch die Grünbrücke anstatt Bau des Wirtschaftsweges Achse 720 (BWV-Nr. 184)

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.22 dieses Beschlusses verwiesen.

- Leitung auf dem Flurstück 36

Der Einwender erklärt im Erörterungstermin, dass die Lage der Leitung auf dem Flurstück 36, Flur 11, Gemarkung Todesfelde, anders verläuft, als im Plan dargestellt.

Hierzu erklärt der Vorhabenträger nach Prüfung, dass ihm diese Lage vom Gewässerpflegeverband Schmalfelder Au so übergeben wurde. Diesbezüglich wird es einen Hinweis in der Ausführungsplanung für das zukünftige ausführende Bauunternehmen geben.

- Belastung der Gewässer durch die Autobahn/ Schäden

Im Erörterungstermin macht der Einwender auf die Belastung der Gewässer durch die Autobahn aufmerksam. Hierbei sieht er insbesondere ein großes Problem durch das gelöste Tausalz. Ferner teilt er mit, dass er Schäden, die durch Immissionen auf den Feldern entstehen, an den Bund weiterreichen werde.

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.9 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich des Auftretens von nicht voraussehbaren Wirkungen des Vorhabens, die erst nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses auftreten, wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.2 dieses Beschlusses verwiesen.

- Verschattung von Grundstücken

Bezüglich der Forderung, für die Verschattung von Grundstücken im Planfeststellungsbeschluss einen Entschädigungsanspruch der Landwirtschaft dem Grunde nach festzustellen, ist darauf hinzuweisen, dass es hierfür keine rechtliche Grundlage gibt. Die Forderung ist daher zurückzuweisen. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.28 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Auf die Begründung zu der von der Gemeinde Todesfelde eingereichten Stellungnahme, der sich der Einwender anschließt, wird verwiesen.

Zu 5.3.73: (..... (21.10.2009, 15.01.2013, 17.12.2015, 17.11.2016))

- individuelle Betroffenheiten und Kritikpunkte

Hinsichtlich der mit der Einwendung vom 17.12.2015 vorgetragenen individuellen Betroffenheiten und Kritikpunkte wird Folgendes ausgeführt:

Hinsichtlich der Einwände zum Boden- und Baustelleneinrichtungsmanagement wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Weiterhin wird kritisiert, dass sämtliche Gemeindestraßen und Wege im Bereich Hasenmoor und Hartenholm und Hartenholm ersatzlos durch die Trassierung gekappt würden. Diese für die Bewohner entfallene Infrastruktur (sichere Schulwege im Schulverbandsbereich Schmalfeld-Hasenmoor-Hartenholm, touristische Naherholung) sei ohne sachgerechte Ergänzung (z. B. Öffnung des Damms oder Moorweg) nicht zu tolerieren. Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.38 dieses Beschlusses verwiesen.

- Wiederherstellung der kurzen Wegeverbindung von Hasenmoor nach Schmalfeld bei Bau-km 18+290 und

- Fahrbahnbreite der verlegten L 234

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.38 dieses Beschlusses verwiesen.

- Forderung nach Bau eines Radweges an der K 81 bzw. baulicher Berücksichtigung eines Radweges bei den Bauwerken

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.169 dieses Beschlusses verwiesen.

- Detaillierte Kartendarstellung der verlegten K 81 samt Brücke und Tunnel fehlen, genaue Beschreibung des Bauwerkes fehlt,

- Detailkarten zum östlichen Teil des Gemeindegebietes der Gemeinde Schmalfeld fehlen und

- naturschutzfachlicher Beitrag fehlerhaft

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.74: (..... (27.10.2009, 15.01.2013, 17.11.2016))

- *Wiederherstellung der kurzen Wegeverbindung von Hasenmoor nach Schmalfeld bei Bau-km 18+290 und*
- *Fahrbahnbreite der verlegten L 234*

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.38 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Forderung nach Bau eines Radweges an der K 81 bzw. baulicher Berücksichtigung eines Radweges bei den Bauwerken*

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.169 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Detaillierte Kartendarstellung der verlegten K 81 samt Brücke und Tunnel fehlen, genaue Beschreibung des Bauwerkes fehlt,*
- *Detaillkarten zum östlichen Teil des Gemeindegebietes der Gemeinde Schmalfeld fehlen und*
- *naturschutzfachlicher Beitrag fehlerhaft*

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.75: (..... (15.01.2013, 17.12.2015, 17.11.2016))

- individuelle Betroffenheiten und Kritikpunkte

Die der mit der Einwendung vom 17.12.2015 vorgetragenen individuellen Betroffenheiten und Kritikpunkte wird Folgendes ausgeführt:

Eingewandt wird, dass im Bereich Oland/ Maasdamm durch die derzeitige Planung die Verbindungen der Straßen durchschnitten werden, so dass eine zusammenhängende Nutzung nicht mehr möglich sei. Da dieser Bereich eine starke Nutzung der Naherholung für die Schmalfelder und Bad Bramstedter Bevölkerung inne habe, sei dies eine sehr große Einschränkung.

Einzustellen ist, dass mit den geplanten und ausgewiesenen Wegebeziehungen die erforderlichen Anbindungen des Wegenetzes wiederhergestellt bzw. aufrechterhalten werden und die Erschließung der abgeschnittenen Landwirtschaftsflächen nördlich und südlich der A 20 an das öffentliche Wegenetz sichergestellt ist. Weitere Maßnahmen können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden. Die Straße „Marskamp“ wird zum Teil durch die geplante A 20 überplant und durch eine neue Wegeführung unter dem Bauwerk 6.01 der A 20 wieder verbunden. Damit sind die Bereiche nördlich und südlich der A 20 erreichbar, das Wegenetz steht auch weiterhin der Landwirtschaft und der Naherholung zur Verfügung. Die damit verbundenen Mehrwege bzw. Umwege sind auch aus zeitlichen Gründen zumutbar und hinzunehmen. Auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.0.12 dieses Beschlusses wird verwiesen. Weitere Maßnahmen können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden.

Hinsichtlich des Einwandes zu den Lärmimmissionen im Bereich des Autobahnkreuzes A 20/ A 7 wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.6 sowie auf die Ziffer 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Hinsichtlich des Werteverlustes der Immobilien wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses verwiesen.

- Wiederherstellung der kurzen Wegeverbindung von Hasenmoor nach Schmalfeld bei Bau-km 18+290 und

- Fahrbahnbreite der verlegten L 234

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.38 dieses Beschlusses verwiesen.

- Forderung nach Bau eines Radweges an der K 81 bzw. baulicher Berücksichtigung eines Radweges bei den Bauwerken

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.169 dieses Beschlusses verwiesen.

- Detaillierte Kartendarstellung der verlegten K 81 samt Brücke und Tunnel fehlen, genaue Beschreibung des Bauwerkes fehlt,

- Detailkarten zum östlichen Teil des Gemeindegebietes der Gemeinde Schmalfeld fehlen und

- naturschutzfachlicher Beitrag fehlerhaft

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.76: (..... (17.12.2015))

- Belästigung durch Verkehrslärm durch Zubringerverkehr über die Dorfstraße, Schmalfeld

Die Befürchtung, dass es zu einer Belästigung durch Verkehrslärm durch den Zubringerverkehr über die Dorfstraße in Schmalfeld kommen wird, wird mit Hinweis auf die Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert vom April 2009 und der Fortschreibung zurückgewiesen. Für die L 234 zwischen der vorhandenen B 206 und Kaltenkirchen, die mit dem Straßennamen „Dorfstraße“ durch Schmalfeld führt, sind deutliche Verkehrsentlastungen ausgewiesen. Statt einer Zunahme der Belästigung durch Verkehrslärm wird es hier für die Bevölkerung zu einer deutlichen Verbesserung ihres Wohnumfeldes kommen. Auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.0.5 wird verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.77: (..... (25.10.2009))

- Verlust der Pachtflächen

Der Einwender ist Pächter des Flurstückes 16 der Flur 5, des Flurstückes 32 der Flur 6 und des Flurstückes 58 der Flur 7, alle in der Gemarkung Bark liegend. Er macht geltend, dass die angeführten Pachtflächen vom Bau der A 20 stark betroffen seien, auch dieser Landverlust beeinträchtigt das Wirtschaften seines Betriebes.

Von den Pachtflächen, die dem Einwender als landwirtschaftliche Fläche zur Verfügung stehen, erfolgt für das Flurstück 16 der Flur 5 keine Inanspruchnahme für den geplanten Bau der Autobahntrasse.

Hingegen sind die Flurstücke 32, Flur 6, und 58, Flur 7, Gemarkung Bark, betroffen. Von dem Flurstück 32 der Flur 6 ist der Erwerb von 7.778 m² für die Verlegung des Verbindungsweges von Bark nach Wittenborn (BWV-Nr. 249) und für die Wiederherstellung des Wirtschaftsweges (BWV-Nr. 246) erforderlich. Die Inanspruchnahme erfolgt in der nordöstlichen Ecke des Flurstückes, d. h. das Flurstück wird nicht durchschnitten. Es verbleibt eine Restfläche von ca. 5,3 ha.

Von dem Flurstück 58 der Flur 7, dessen Eigentümer keine Einwendung eingereicht hat, sind der Erwerb von 8.399 m² sowie eine vorübergehende in Anspruch zu nehmende Fläche von 9.443 m² im Wesentlichen für die Autobahntrasse erforderlich. Auch hier passiert keine Durchschneidung, sondern die Inanspruchnahme erfolgt am südlichen Rande des Flurstückes. Es verbleibt eine Restfläche von ca. 4,43 ha. Durch die planfestgestellte Maßnahme treten keine entscheidenden Nutzungseinschränkungen und spürbare Beeinträchtigungen der Belange des Einwenders ein. Mit den Restflächen stehen in Größe und Zuschnitt auch weiterhin passable Restgrößen zur Verfügung, die eine weitere zweckmäßige Nutzung der verbleibenden Flächen in bisheriger Art und Weise uneingeschränkt ermöglicht. Eine durch die Flächeninanspruchnahme bedingte Beeinträchtigung des Betriebes des Einwenders ist nicht erkennbar. Das öffentliche Interesse an der Umsetzung des planfestzustellenden Bauvorhabens überwiegt gegenüber der unvermeidbaren Betroffenheit des Einwenders. Der Eingriff ist hinzunehmen.

Hinsichtlich der Intention des Vorhabenträgers, den Landwirten im Haupterwerb – wenn möglich – entsprechendes Tauschland zur Verfügung zu stellen, wird auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses verwiesen.

- Führung des Verkehrs zum Kiesabbaugebiet Bark

Hinsichtlich der Führung des Verkehrs zum Kiesabbaugebiet Bark wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.18 dieses Beschlusses verwiesen. Die Flächen des Einwenders sind nicht betroffen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.30 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Des Weiteren wird auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Günther und Partner sowie Mohr und Partner eingereichten Einwendungen verwiesen.

Zu 5.3.78: (..... (18.10.2009))
(..... (18.10.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Günther und Partner, Mohr und Partner sowie Dr. Mecklenburg eingereichten Einwendungen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.79: (..... (15.10.2009, 26.10.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Günther und Partner, Mohr und Partner sowie Dr. Mecklenburg eingereichten Einwendungen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.80: (..... (21.10.2009))

- Rücknahme der Ausgleichsflächenausweisung Blunker-Bach-Niederung

Hinsichtlich der Notwendigkeit der Ausgleichsflächenausweisung im Bereich der Blunker-Bach-Niederung wird auf Ziffer Nr. 5.0.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.32 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.81: (..... (23.10.2009))

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Forderung nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Für das betroffene Wohngebäude gilt, dass es weit außerhalb des Bereiches liegt, in dem es zu einer Grenzwertüberschreitung der Lärmimmissionen kommen kann. Auf die Isophonenkarte in Anlage 11.5 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen. Dort ist dargestellt, in welchen Abständen die Linien gleichen Schallpegels für die jeweiligen gebietspezifischen Immissionsgrenzwerte entlang der Trasse verlaufen bzw. wo die Grenzwerte überschritten werden. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.82: (..... (29.10.2009))

- Zerschneidung wichtiger Versorgungswege zwischen den Gemeinden

Zum Einwand, dass durch den Bau der A 20 wichtige Versorgungswege zwischen den Gemeinden zerschnitten würden, ist auszuführen, dass der Vorhabenträger alle wichtigen Versorgungswege wiederherstellt. Die damit verbundenen Mehrwege bzw. Umwege sind hinzunehmen. Auf die diesbezüglichen Begründung zu Ziffer 5.0.12 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.83: (..... (16.10.2009))

Der Einwender ist Hofpächter der unter Ziffer 5.3.71 dieses Beschlusses aufgeführten Einwender.
Wegen inhaltlicher Übereinstimmung wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.71 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.84: (..... (04.12.2015))

- Lage des Autobahnkreuzes und
- Nützenbeule

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.85 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

- Zu 5.3.85:** (..... (02/ 04. 12.2015))
(..... (02/ 04. 12.2015))
(..... (04.12.2015))
(..... (04.12.2015))
(..... (07.12.20215))
(..... (04.12.2015))
(..... (04.12.2015))
(..... (04.12.2015))
(..... (17.12.2015))
(..... (16.12.2015))
(..... (10.12.2015))
(..... (14.12.2015))
(..... (04.12.2015))

(..... (11.12.2015))

(..... (04.12.2015))

(..... (03.12.2015))

(..... (04.12.2015))

(..... (07.12.2015))

(..... (06.12.2015))

- Forderung nach sofortigem Baubeginn für Alternativstrecken zur Entlastung der vorhandenen Elbquerungen

Die Forderung, sofort mit dem Bau verschiedener Maßnahmen zur Entlastung der vorhandenen Elbquerungen zu beginnen, ist zurückzuweisen. Die Entscheidungen über die Notwendigkeit und Realisierung dieser Maßnahmen sind nicht Gegenstand des hier anhängigen Planfeststellungsverfahrens.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.86: (..... (16.10.2009, 10.01.2013, 17.12.2015, 17.11.2016))

- Betroffenheit

Der Einwender führt aus, dass ihm als Haupterwerbslandwirt mit der Ausgleichsflächenüberplanung die wesentlichen Hofflächen verloren gingen. Dieses sei existenzgefährdend. Es handle sich um arrondiertes Areal. Die Flächen seien hoch bonitiert und würden intensiv genutzt. Es handle sich um einen sehr ertragssicheren Standort. Vor diesem Hintergrund seien die Flächen auch besonders wertvoll für den Hof.

Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass der im Bau befindliche Stall auf der Grundlage genehmigt wurde, dass der Betrieb eine gewisse Hektargröße aufweist. Durch die durch das geplante Bauvorhaben in Anspruch genommenen Flächen im Raum Daldorf-Blunck müsse der Einwender schon auf eine gepachtete Fläche (Flurstück 24/1) mit ca. 5,8 ha abgeben. Aus diesen Gründen sei es für den Betrieb nicht möglich, auch noch eigene Flächen abzugeben. Bei den für das Bauvorhaben abzugebenden Flächen der Flurstücke 16/2 und 18/2 handele es sich um Umtriebsweiden, d.h. die Rinderherde wechsele etwa monatlich zwischen den zwei Weiden. Nach der Planung solle der Einwender 1,3 ha behalten. Diese Restfläche sei als Weidefläche zu klein, daher könne er sie nur als Mähweide nutzen. Das würde allerdings bedeuten, dass die Zuwegung für moderne Landtechnik (40t) ausgebaut werden müsse.

Außerdem entstünden durch die intensive Nutzung dieser Restfläche erhebliche Konflikte mit dem daneben liegenden geplanten extensiven Feucht-Grünland. Zum einen wäre da die Aufrechterhaltung der Entwässerung der Fläche des Einwenders oder die Jagd wäre auf der Restfläche erlaubt und auf den Ausgleichsflächen wohl kaum.

Der Einwender führt weiterhin aus, dass eine Autobahn gebaut würde, um schneller und besser von A nach B zu kommen. Ausgleich und Schutzgebiete als Biotopverbund würden geplant, damit sich die Natur sich dort besser entwickeln könne. Aber das Flurstück 18/2 werde von der Größe halbiert und die Zufahrt führe über moorigen Grund. Aus diesen Gründen wird die derzeitige Planung abgelehnt.

Der Einwender schlägt einen Flächentausch vor, in dem er seine beiden Flurstücke 16/2 und 18/2 in voller Größe gegen die Flurstücke 33/2 und 33/1 tauschen würde.

Die Flurstücke 33/2 und 33/1 lägen zwischen intensiv genutzten landwirtschaftlichen Flächen, daher ergäben sich auch keine Nutzungskonflikte.

Nach Auffassung des Einwenders entstünde mit seinen dann ehemaligen Flurstücken eine komplette Biotopverbundachse ohne Restfläche Richtung Nord-Ost (Tarbeker-/ Tensfelder Moor). Dann könne auch die Zuwegung zu der Restfläche eingespart werden.

Sollte der Flächentausch nicht zustande kommen, werde der Einwender seine Flurstücke 16/2 und 18/2 in voller Größe behalten. Die Entwässerung seiner Flächen Richtung Süden müsse dann auf jeden Fall gewährleistet bleiben.

Der Einwender ist betroffen durch die Inanspruchnahme der Flurstücke 16/2 und 18/2, Flur 4, Gemarkung Alterfrade. Das Flurstück 16/2 (15.398 m²) ist in Gänze zum Erwerb ausgewiesen und wird ebenso wie die Teilfläche von 11.140 m² des 24.322 m² großen Flurstückes 18/2 für die Errichtung eines Kompensationsflächenkomplexes (Maßnahmennummer 22.1 E/FCS) in der Blunker-Bach-Niederung benötigt. Das ursprünglich ausgewiesene Flurstück 39/1 wird ausweislich der 2. und 3. Planänderungsunterlagen nicht mehr benötigt. Somit werden insgesamt rund 2,6 ha für das Bauvorhaben in Anspruch genommen.

Zu den erhobenen Einwendungen ergehen im Einzelnen folgende Ausführungen:

- Überwegungsrecht

Bisher ist das Flurstück 18/2, Flur 4, Gemarkung Alterfrade, vom Flurstück 16/2 aus mit Überwegungsrecht des Flurstückes 16/3 erreichbar. Nach Aussage des Einwenders ist sowohl der Weg auf dem Flurstück 16/3 als auch ein Weg auf dem Flurstück 16/2 beidseitig eingezäunt, weil diese Wege als Viehtriebwege vom öffentlichen Wegenetz zum Flurstück 18/2 genutzt würden. Durch die Inanspruchnahme einer Teilfläche des Flurstückes 18/2 für Kompensationsmaßnahmen sei diese Zuwegung zur Erreichung der Restfläche des Flurstückes 18/2 nicht mehr gegeben. Der Einwender fordert deshalb, dass die Restfläche eine Zuwegung erhalten müsse.

Dem ist der Vorhabenträger nachgekommen und hat ein Überwegungsrecht auf den zu erwerbenden Flächen der Flurstücke 16/2 und 18/2 im Grunderwerbsverzeichnis der Anlage 14.2 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A, in der Spalte „Bemerkungen“ zu Gunsten des jeweiligen Eigentümers der nicht zum Erwerb ausgewiesenen Restfläche des Flurstückes 18/2 verzeichnet, um damit die Erreichbarkeit der Restfläche unter Nutzung des bestehenden Überwegungsrechtes des Flurstückes 16/3 sicherzustellen.

Im Rahmen des Erörterungstermines zur 2. Planänderung stellte der Einwender die Frage, ob denn der vorbezeichnete Weg zur Erreichung der Restfläche des Flurstückes 18/2 auf den geplanten Kompensationsflächen nicht zu erheblichen Störungen des Großen Brachvogels führen würde und deshalb der Weg entlang der nördlichen Flurstücksgrenze des Flurstücks 16/1 das Wegerecht zur Erschließung der Restfläche des Flurstückes 18/2 verlegt werden müsste. So könnten das Wegerecht auf dem Flurstück 16/2 entfallen und das erforderliche Wegerecht auf dem zu erwerbenden Teilstück des Flurstückes 18/2 deutlich reduziert werden.

Der Vorhabenträger hat das Ergebnis seiner Prüfung der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt und führt aus, dass gemäß gutachterlicher Aussage eine Beeinträchtigung des Großen Brachvogels durch den geplanten Weg zur Erschließung der Restfläche des Flurstückes 18/2 nicht gegeben und eine Verlegung des Weges – wie vom Einwender vorgeschlagen – nicht notwendig sei. Der vom Einwender bisher genutzte Weg liege im nördlichen Bereich der geplanten Maßnahmenfläche 22.1 E/A und zwar ca. 135 m von deren nördlichen Rand entfernt. Durch die landwirtschaftliche Nutzung des Weges seien Gewöhnungen des Großen Brachvogels anzunehmen, weil dieser in der Kulturlandschaft regelmäßig derartigen Störungen ausgesetzt sei. Eine temporäre Meidung der Flächen nahe des Weges durch den Brachvogel oder andere Brutvögel führe zu keiner erheblichen Minderung der Maßnahmenfläche bezüglich der geplanten Kompensation. Das Kompensationsziel hier sei – in Bezug auf den Artenschutz – die Schaffung von Brutrevieren für den Großen Brachvogel. Zudem wird angeführt, dass das Zentrum der Maßnahmenflächen, in denen die Hauptaktivitäten der Brachvögel zu erwarten seien, von den Störungen ohnehin unberührt bleibe. Die nächst gelegene geplante Blänke (Wasseransammlung, die der Optimierung des Nahrungshabitats des Brachvogels diene, sei von diesem Weg etwa 200 m entfernt. Nach FLADE (1994) betrage die Fluchtdistanz gegenüber Menschen 70 – 200 m, so dass hier bei anzunehmender Gewöhnung allenfalls nur eine geringe Einschränkung der Funktion zu erwarten sei. Der Vorhabenträger lehnt aufgrund dieser Ausführungen die vom Einwender vorgetragene Variante zur Erschließung der Restfläche des Flurstückes 18/2 über das Flurstück 16/1 ab, weil hierfür die Notwendigkeit nicht gesehen wird, da die Erschließung bereits durch den vorhandenen Weg über das Flurstück 16/2 und den zukünftigen Überwegungsrechten auf den Flurstücken 16/2 und 18/2 sichergestellt ist sowie aus ökologischer Sicht keine Gründe dagegen sprechen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Argumentation und der Entscheidung des Vorhabenträgers an und macht sie sich zu eigen. Eine Verlegung des Weges vom bisherigen Standort an die nördliche Grenze der geplanten Maßnahmenfläche zum Schutze des großen Brachvogels ist nicht erforderlich, weil die Bedingungen hierfür bereits durch die jetzige Wegeverbindung erfüllt werden.

Allenfalls die Länge des Viehtriebweges, die vom öffentlichen Wegenetz bis zur Restfläche des Flurstückes 18/2 zurückgelegt werden muss, könnte als Grund für eine Verlegung angeführt werden. Danach weist die vom Einwender vorgeschlagene Alternative tatsächlich einen kürzeren Verlauf auf als der vom Vorhabenträger geplante Erschließungsweg. Jedoch ist der Unterschied von unerheblicher Bedeutung, so dass eine Änderung der Planunterlagen nicht erforderlich ist. Der vorhandene Weg auf dem Flurstück 16/2 bleibt weiterhin nutzbar, ein Ausbau des Weges ist nicht erforderlich. Die Planung des Vorhabenträgers wird daher wie vorgelegt planfestgestellt.

Hinsichtlich der Forderungen des Einwenders, dass – unabhängig vom Verlauf des Viehweges über die Flurstücke 16/2, 16/3 und 18/2 bzw. über die Flurstücke 16/1 und 18/2 zur Restfläche des Flurstückes 18/2 – der Weg beidseitig einzuzäunen sei und bauliche Maßnahmen erforderlich seien, um überhaupt dort mit landwirtschaftlichem Gerät fahren zu können, ist darauf hinzuweisen, dass diese nicht Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens sind, sondern im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt werden. In den Grunderwerbsverhandlungen sind ebenso Maßnahmen zur dauerhaften Sicherstellung der Entwässerung der Restfläche des Flurstückes 18/2 festzulegen.

- Existenzgefährdung/ Tauschflächen

Der Einwender wendet ein, dass der Wegfall der wesentlichen Hofflächen existenzgefährdend sei und bietet an, seine nördlichen Flächen (Flurstücke 18/2, 16/2 und die weiter nördlich gelegenen Flächen) im Tausch abzugeben für angrenzende Tauschflächen an sein Flurstück 39/1. Als Tauschflächen kämen die Flurstücke 33/1 und 33/2 in Frage. Voraussetzung sei, dass sie jedoch zusammen wieder mindestens 10 ha insgesamt ergeben müssten. In der Erörterung zur 2. Planänderung wurde der Wunsch nach den vorgenannten Tauschflächen damit begründet, dass der Vorhabenträger seine Planung für die Ausgleichsmaßnahmen geändert habe. Er habe in seiner Planung die Inanspruchnahme der unmittelbar nördlich an das Flurstück 33/1 und der unmittelbar südlich an das Flurstück 33/2 angrenzenden Flurstücke nicht mehr ausgewiesen. Durch das Festhalten an der Ausweisung der Flurstücke 33/1 und 33/2 für die Ausgleichsmaßnahme werde eine Insellösung geschaffen, welche der Einwender für den Naturschutz als nicht tauglich ansehe. Ergänzend zum Tauschvorschlag bietet der Einwender an, den bestehenden Pachtvertrag für das Flurstück 24/1 bei Bedarf auch früher zu kündigen. Vorteile des Flurstückstausches seien, dass kein Wegerecht auf anderen Flächen eingerichtet werden müsse und die Sicherstellung der Entwässerung auf dem verbleibenden Reststück des Flurstückes 18/2 entfallen könne.

Es ist unstrittig, dass die Grundstücksinanspruchnahme ein gewisses Maß erreicht. Der Umfang der Flächeninanspruchnahme konnte jedoch im Rahmen der Planänderung gegenüber der Ursprungsplanung deutlich reduziert werden, weil das Flurstück 39/1 nicht mehr für die Planung benötigt wird. Anhaltspunkte, die über die Flächeninanspruchnahme hinaus eine besondere Situation schaffen und eine Existenzgefährdung befürchten lassen, sind nicht ersichtlich und lassen sich dem Vor-

trag des Einwenders nicht erkennen. Auch das vom Vorhabenträger vorgelegte Gutachten zur Ermittlung einer möglichen Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes vom März 2017 kommt zu dem Ergebnis, dass der landwirtschaftliche Betrieb des Einwenders in seiner Existenz nicht gefährdet sei. Die in Anspruch zu nehmende Flächengröße von ca. 2,6 ha mache den Anteil an der Gesamtfläche des Betriebes in Größe von 110 ha Eigentum von ca. 2,4 % aus. Zur Begründung wird die allgemeine Rechtsauffassung zitiert, wonach ein Flächenentzug von weniger als 5 % der Gesamtfläche nicht als existenzbedrohend bewertet werden könne. Flächeneinbußen bis etwa 5 % der gesamten Nutzfläche wirkten sich regelmäßig nicht aus, denn geringere Flächenverluste könnten nach allgemeiner Erfahrung durch betriebliche Umstrukturierungs- und Anpassungsmaßnahmen ausgeglichen werden.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Aussagen an und macht sie sich zu eigen. Die Inanspruchnahme der Flächen ist im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt und berücksichtigt nicht nur die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, sondern entspricht auch den Anforderungen des Abwägungsgebotes. Es überwiegt das öffentliche Interesse an der Umsetzung der geplanten Baumaßnahme gegenüber den erforderlichen Eingriffen in die Rechte Dritter. Im Übrigen bleiben Einzelheiten zu bestehenden Anlagen auf den Flächen, Details über Wertminderung und die Klärung der Frage einer Existenzbeeinträchtigung letztendlich dem außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens durchzuführenden Grunderwerbsverhandlungen und dem Enteignungsverfahren vorbehalten. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses hierzu wird verwiesen. Die Begründungen zur Notwendigkeit der Maßnahme finden sich in der Ziffer 5.0 dieses Beschlusses, auf die verwiesen wird. Hinsichtlich der Notwendigkeit der Ausgleichsflächenkonzeption in diesem Bereich wird auf die nachfolgenden Ausführungen verwiesen.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass der Vorhabenträger mit der Schleswig-Holsteinischen Landgesellschaft zusammenarbeitet, um den Landwirten im Haupterwerb – wenn möglich – entsprechendes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Sachverhalte zum Tausch- und Ersatzland bleiben aber den außerhalb dieses Planfeststellungsbeschlusses durchzuführenden Grunderwerbsverhandlungen vorbehalten. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Rücknahme der Ausgleichsflächenausweisung Blunker-Bach-Niederung

Gegen die Flächeninanspruchnahme als Ausgleichsfläche für den Großen Brachvogel im Bereich der Flurstücke 16/2 und 18/2 wendet sich der Einwender und führt an, der Vorhabenträger habe in den Planunterlagen nicht differenziert dargelegt, dass die Ausgleichsflächenausweisungen/ Ausgleichsmaßnahmen nur auf den angeführten Flächen und nicht an anderer Stelle durchgeführt werden können.

An dieser Stelle ist auch darauf hinzuweisen, dass ein Jagdverbot auf den Ausgleichsflächen nicht vorgesehen ist. Ebenso werden alle Grundstücke wieder an das vorhandene Entwässerungssystem

angeschlossen. Einschränkungen während der baulichen Umsetzung werden so weit wie möglich reduziert, sind jedoch nicht vollständig zu vermeiden.

Hinsichtlich der Notwendigkeit der Ausgleichsflächenausweisung im Bereich der Flurstücke 16/2 und 18/2 in der Blunker-Bach-Niederung wird auf Ziffer Nr. 5.0.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Gemeinden vorgebrachten Bedenken, Einwendungen und Anträge, auf die sich der Einwender bezieht, wird verwiesen.

Zu 5.3.87: (..... (15.10.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.88: (..... (26.10.2009))

- Wohngebäude

Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen. Das genannte Haus wird durch die geplante Bau-
maßnahme nicht direkt betroffen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zu 5.3.89: (..... (21.10.2009))

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Forderung nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärm-
technische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Danach sind die geplanten Lärm-
schutzmaßnahmen ausreichend, weitere Forderungen sind zurückzuweisen.

Ausweislich der lärmtechnischen Berechnung der Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen gilt für den Bereich Todesfelde, dass auch ohne die geplante Verwallung südlich der A 20 von Bau-km 31+080 bis Bau-km 32+730 die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts an allen Wohngebäuden in der Ortslage Todesfelde eingehalten bzw. unterschritten werden. Für das betroffene Wohngebäude des Einwenders ergeben sich Beurteilungspegel für den Tag von 51 dB(A) und für die Nacht von 46 dB(A). Die Voraussetzungen für einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach sind hier nicht gegeben.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu Ziffer 5.1.11 zu der von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für die Gemeinde Todesfelde eingereichten Stellungnahme und zu der Einwendung des Ortsbauernverbandes Todesfelde zu Ziffer 5.3.155 dieses Beschlusses, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.90: (..... (20.10.2009, 10.01.2013))

- Restfläche des Flurstückes 6/1 nicht für Ausgleichsflächenausweisung

Von dem ca. 5,02 ha großen Flurstück 6/1 der Flur 1 in der Gemarkung Todesfelde, das bisher von Süden erschlossen ist, sollen 0,31 ha für den geplanten Bau der Autobahntrasse und 886 m² südlich bzw. 0,25 ha nördlich der A 20 für landschaftspflegerische Maßnahmen erworben werden. Es verbleibt eine Restfläche von rd. 4,38 ha. Zudem ist eine Fläche von insgesamt 0,23 ha als dauernd zu beschränkende Fläche ausgewiesen. Gegen die Ausweisung der nördlichen Restfläche für Ausgleichszwecke wendet sich der Einwender, weil seiner Meinung nach die Fläche auch für landwirtschaftliche Zwecke eingetauscht werden könne in Richtung der Barker Landwirte.

Die nördlich der Trasse liegende Restfläche des Flurstückes 6/1 ist Teil einer Kompensationsfläche, die über die Zufahrt in Bau-km 31+550 (BWV-Nr. 219) an das öffentliche Wegenetz angebunden ist. Es ist geplant, die Fläche mit Knicks zu begrenzen und für die Gehölzsukzession und Knickneuanlage heranzuziehen.

Weiterhin ist vorgesehen, beidseitig der A 20 in diesem Bereich anfallende Bodenmassen zu einer Verwallung mit einer Höhe von 2,00 m bis 4,00 m über Gradienten herzustellen. Die Verwallung, bei der es sich nicht um einen Lärmschutzwall handelt, der Aufgaben des Lärmschutzes zu erfüllen hat

und folglich nicht in der lärmtechnischen Untersuchung berücksichtigt wird, wird auf der straßenabgewandten Böschungseite mit einer knickähnlichen Strauchbaummischung bepflanzt.

Der Vorhabenträger erklärt zur Notwendigkeit der nördlichen Teilfläche, dass diese Fläche zu klein sei, als dass sie für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung herangezogen werden könne. Zudem sei sie von Knicks eingeschlossen, die zur Flächenoptimierung nicht entfernt werden könnten. Die Kriterien schlossen auch aus, die Fläche als Tauschland für die landwirtschaftliche Nutzung durch andere Landwirte in der Umgebung heranzuziehen. Auf der Fläche sei im Rahmen der Maßnahme 16.1 Gehölzsukzession und die Anlage eines Knicks, der in Verbindung mit dem bestehenden Knick einen Redder ausbilden wird, vorgesehen. Diese dienen dem biotopentsprechenden Ausgleich in das Knicknetz im Bereich Todesfelde und Bark sowie der Wiederherstellung des Landschaftsbildes im Bereich des Wohnumfeldes südlich Bark.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Argumentation des Vorhabenträgers an und macht sich seine Ausführungen zu eigen. Zusätzlich weisen die Planunterlagen die Maßnahme 16.1 der Anlage 12, Teil A als CEF-Maßnahme für die Haselmaus aus. Die Knickneuanlagen und Feldgehölzpflanzungen werden als Ersatzlebensräume für die Haselmaus entwickelt. In diese Lebensräume erfolgen Vergrämungen und Umsiedlungen von Haselmäusen aus den für die Trasse zu beseitigenden Knicks. Für die Wirksamkeit der CEF-Maßnahme ist der enge räumliche Zusammenhang mit den im Raum Todesfelde und Bark verloren gehenden Haselmauslebensstätten von entscheidender Bedeutung. Die Maßnahmengröße von insgesamt 2,7 ha ist erforderlich, um langfristig stabile, ausreichend große Haselmauslebensräume zu entwickeln. Auf die nähere Begründung des Maßnahmenkonzeptes in Ziffer 2.3.4 wird verwiesen.

Ein Verzicht auf die beschriebenen Maßnahmen an dieser Stelle oder eine Reduzierung der Maßnahmen um die Restfläche des Flurstückes 6/1 ist nach Abwägung der benannten Gründe nicht möglich. Die Durchführung der beschriebenen Maßnahmen ist an dieser Stelle und in der Ausgestaltung der Maßnahme 16.1. zum Ausgleich der Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes sowie zum Erhalt der ökologischen Funktion der Lebensstätten der Haselmaus im räumlichen Zusammenhang aus artenschutzrechtlichen Gründen geboten. Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

- Flurstück 11/1 und 13 nicht für Ausgleichsflächenausweisung

Die Flurstücke 11/1 und 13 der Flur 6 in der Gemarkung Todesfelde werden komplett durch die geplante Trasse der A 20 und die Überführung der verlegten L 167 zerschnitten, so dass diese Flurstücke vollständig erworben werden sollen. Im westlich anschließenden Bereich ist die Herstellung des Brückenbauwerkes BW 6.10 (Wildbrücke) geplant.

Die südlich und nördlich der A 20 verbleibenden Dreiecksflächen der beiden genannten Flurstücke sind für die Ausweisung von Kompensationsflächenkomplexen im Nahbereich der Grünbrücke vorgesehen. Hiergegen wendet sich der Einwender.

Es handelt sich hierbei um Teilbereiche der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen 13.4 und 13.6 der Anlage 12, die im Nahbereich der Grünbrücke Todesfelde erforderlich sind, um ausreichend Deckungs- und Leitstrukturen für das Wild entwickeln zu können. Sie sind Teil eines gutachterlich für die Grünbrücke abgeleiteten Konzeptes an Begleitmaßnahmen, die für die Funktionsfähigkeit des Querungsbauwerkes erforderlich sind. Die angesprochenen Flächen liegen im direkten Umfeld der Grünbrücke. Die in Rede stehenden Teilflächen nördlich der Autobahn liegen zwischen der L 167 und der A 20 und müssen zwingend als Deckungsflächen entwickelt werden, um ein möglichst störungsarmes Umfeld im Bereich der nördlichen Anrampung der Grünbrücke zu gewährleisten. Die südlich der A 20 liegenden Teilflächen der Flurstücke übernehmen neben einer Abschirmung der Autobahn und des Dammes der L 167 eine Deckungs- und Leitfunktion im Bereich der südlichen Anrampung des Querungsbauwerks. Hinsichtlich des Konzeptes der Deckungs- und Leitstrukturen sowie des Standortes und der Ausgestaltung der Grünbrücke wird auf die Begründung zu Ziffer Zu 2.3.1: verwiesen. Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

- *Existenzgefährdung durch Flächenentzug und*

- *Ersatzland auch in der Umgebung*

Der Einwender führt an, dass er keine Flächen zur Verfügung stellen könne, weil die Herausnahme von Flächen aus seinem landwirtschaftlichen Betrieb Existenzen gefährden könne.

Er macht aber geltend, dass er für den Fall eines Flächentausches in Kattendorf bereit sei, die für die beabsichtigte Planung erforderlichen Flächen abzugeben. Ferner sei er gegebenenfalls auch bereit, weitere Flächen in die Tauschverhandlungen mit einzubringen.

Der Einwender erklärt weiter, dass er derzeit nicht im Haupterwerb tätig sei. Die Flächen seien verpachtet. Es wird aber darauf hingewiesen, dass der Sohn eventuell einmal die Flächen zur Eigenbewirtschaftung benötige.

Es ist unstrittig, dass die Grundstücksinanspruchnahme ein gewisses Gewicht erreicht. Dem Einwand der Existenzgefährdung kann dennoch nicht gefolgt werden. Anhaltspunkte, die über die Flächeninanspruchnahme hinaus eine besondere Situation schaffen und eine Existenzgefährdung befürchten lassen, sind nicht ersichtlich und lassen sich auch dem Vortrag des Einwenders nicht entnehmen. Dieser wurde nicht weiter substantiiert dargestellt, d. h. es wurde nicht im Einzelnen aufgezeigt und belegt, dass sich die wirtschaftliche Situation aufgrund besonderer Verhältnisse trotz Entschädigung erheblich verschlechtern wird. von der Erstellung eines Existenzgefährdungsgutachten wurde folglich abgesehen. Im Übrigen geht die Planfeststellungsbehörde vor dem Hintergrund, dass der Einwender seine Bereitschaft zu einem Flächentausch bekundet hat, davon aus, dass es

diesbezüglich zu einem positiven Abschluss kommen wird. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Flächeninanspruchnahme des Flurstückes 30

Von dem Flurstück 30 der Flur 12 in der Gemarkung Todesfelde ist im nördlichen Bereich der Erwerb von 848 m² für den Bau der Trasse der A 20 erforderlich. Weiterhin sind 913 m² als vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche notwendig, die nach der Beendigung der Maßnahme in ihren ursprünglichen Zustand wieder hergestellt wird und der Landwirtschaft rücküberführt wird. Außerdem sind 16 m² als dauernd zu beschränkende Fläche ausgewiesen. Diese dingliche Sicherung wird wegen eines Schachtes der vorhandenen Wasserleitung benötigt. Es verbleibt eine Restfläche von ca. 2,7 ha.

Die Anbindung des Flurstückes erfolgt bisher über eine Zufahrt von Süden her über die Hauptstraße. Ebenso ist das Flurstück nach Aussage des Einwenders nördlich über eine Zufahrt direkt an den Wirtschaftsweg, Flurstück 55 der Flur 12 in der Gemarkung Todesfelde, angebunden. Diese Zufahrt entfällt zukünftig, weil der Wirtschaftsweg durch das geplante Bauvorhaben überbaut wird.

Die Möglichkeit, die nördliche Zufahrt durch Verlängerung des Wirtschaftsweges zu erhalten, ist zurückzuweisen. Es kann unterstellt werden, dass durch zwei gegenüberliegende Zufahrten die landwirtschaftliche Nutzung des Flurstückes zwar erleichtert wird. Demgegenüber ist aber einzustellen, dass eine Verlängerung des Wirtschaftsweges mit einer zusätzlichen Inanspruchnahme von Grund und Boden Dritter und Kosten verbunden ist. Dies ist dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen, weil hierfür kein Erfordernis besteht, denn die Erreichbarkeit des Flurstückes ist über die südliche Zufahrt ausreichend gegeben, auch wenn dies zu Lasten einer bestimmten Bequemlichkeit oder rangierfreien Leichtigkeit geht. Auf die außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens laufenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren wird verwiesen.

Eventuell vorhandene Drainagen auf dem Flurstück werden an einen neu herzustellenden Sammler angeschlossen, um die Fläche sachgerecht zu entwässern. Auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.0.9 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründung zu Ziffer 5.1.11 zu der von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für die Gemeinde Todesfelde eingereichten Stellungnahme und zu der Einwendung des Ortsbauernverbandes

Todesfelde zu Ziffer 5.3.155 dieses Beschlusses, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.91: (..... (27.10.2009))

- Wegfall von in Nutzung stehenden Flächen

Der Einwender ist Pächter verschiedener Flurstücke in Todesfelde und beanstandet, dass 1/3 dieser von ihm landwirtschaftlich genutzten Gesamtfläche durch den Bau der A 20 wegfallen würden.

Dem Einwand ist entgegenzuhalten, dass tatsächlich die Flurstücke 30/3 der Flur 9, 1/1 der Flur 4, 39/2 und 47/1 der Flur 6 in der Gemarkung Todesfelde von der Planung nicht betroffen sind.

Das nicht im Eigentum des Einwenders befindliche Flurstück 30/1 konnte im Rahmen einer Tauschvereinbarung in das Eigentum des Vorhabenträgers überführt werden, bezüglich des Flurstückes 30/6 wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.40 dieses Beschlusses verwiesen. Die Erschließung dieser beiden Flurstücke erfolgt über die im Lageplan dargestellten Zufahrten. Auf die Deckblätter zu den Anlagen 7, Blatt 10, und 10.2 (BWV-Nr. 157) der Planfeststellungsunterlagen wird insofern verwiesen.

- Existenzgefährdung

Eigentumsflächen des Einwenders sind durch die Planung der A 20 nicht betroffen und deshalb auch nicht zum Erwerb ausgewiesen. Dem Einwand der Existenzgefährdung, der nicht weiter substantiiert dargestellt wurde, kann nicht gefolgt werden. Im Übrigen wird hierzu auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses verwiesen.

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Forderung nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Für das betroffene Wohngebäude gilt, dass es weit außerhalb des Bereiches liegt, in dem es zu einer Grenzwertüberschreitung der Lärmimmissionen kommen kann. Auf die Isophonenkarte in Anlage 11.5 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen. Dort ist dargestellt, in welchen Abständen die Linien gleichen Schallpegels für die jeweiligen gebietspezifischen Immissionsgrenzwerte entlang der Trasse verlaufen bzw. wo die Grenzwerte überschritten werden. Ansprüche auf passiven Lärmschutz bestehen für das betroffene Gebäude nicht. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.92: (..... (15.10.2009 mit Vermerk vom 01.10.2009, 14.01.2013))

- Anbindung des Flurstückes 22/2

Hinsichtlich der geforderten Anbindung des Flurstückes 22/2, Flur 9, in der Gemarkung Todesfelde ist auszuführen, dass dieses Flurstück vollständig zum Erwerb ausgewiesen und Bestandteil des Kompensationsflächenkomplexes nördlich der PWC-Anlage ist. Die Anbindung ist daher entbehrlich.

- Anbindung des Flurstückes 11/1 und

- Überfahrt zwischen den Flurstücken 10/1 und 11/1

Es ist eine Erschließung des Flurstückes 11/1 über das Flurstück 10/1, beide Flur 8, Gemarkung Todesfelde, nach Aussage des Einwenders erforderlich. Daher wird eine Verrohrung des Gewässers Barnbek zwecks Herstellung einer Überfahrt gefordert. Diese Überfahrt müsse eine Breite von 10 bis 12 m haben. Die Forderung wird mit der Einwendung vom 14.01.2013 mit Hinweis auf die Diskrepanz zwischen den Festlegungen im Bauwerksverzeichnis der Anlage 10.2 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A, und der Vereinbarung in den Entschädigungs- und Grundstückstauschverhandlungen dahingehend korrigiert, dass die Überfahrt tatsächlich eine nutzbare Breite von ca. 7 m erhalten müsse.

Der Vorhabenträger erklärt, dass beide Flurstücke jeweils über eine eigene Zufahrt erreichbar seien. Zudem stelle die geforderte Zufahrt nicht zwingend eine Folgemaßnahme der geplanten A 20 dar. Daher bestehe keine rechtliche Begründung, dieser Zufahrt zuzustimmen und in die Planung aufzunehmen.

Der Vorhabenträger hat dennoch ausweislich der Planänderungsunterlagen zwischen den Flurstücken 10/1 und 11/1, Flur 8, in der Gemarkung Todesfelde, einen Durchlass DN 1000 von ca. 6,00 m Länge auf der Südseite der A 20 im Verlauf des Gewässers 520 (Barnbek) als Verlängerung des geplanten Durchlasses unter der A 20 vorgesehen, um die Überfahrt zu ermöglichen. Dabei ist die genaue Länge abhängig von der Lage des Wildschutzzaunes und der Einhaltung der Eingriffsgrenze. Die Untere Wasserbehörde des Kreises Segeberg hat mit Schreiben vom 29. Juli 2011 ihr Einverständnis zur angepassten Verlängerung des Durchlasses unter der geplanten A 20 gegeben. Auf die Deckblätter zu den Anlagen 7, Blatt 11, und Anlage 10.2, lfd. Nr. 171, wird verwiesen.

Nach Einsicht in das Bauwerksverzeichnis der Anlage 10.2 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A, lfd. Nr. 171, und der Vereinbarung über bauliche und sonstige Verpflichtungen vom 2.11.2011, Ziffer 5, konnte sich die Planfeststellungsbehörde davon überzeugen, dass beide Unterlagen übereinstimmen. Es ist ein Durchlass von ca. 6 m Länge mit einer daraus resultierenden Überfahrtsbreite von 6,00 m vorgesehen. Insofern verbleibt es bei der geplanten Verlängerung des Durchlasses mit entsprechender Überfahrtsmöglichkeit. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

- Überfahrt zwischen den Flurstücken 29/1 und 8/2

Zwischen den Flurstücken 29/1 und 8/2, Flur 9, Gemarkung Todesfelde, wird eine Verrohrung des offenen Gewässers Nr. 363, vorgenommen, um die Überfahrt zu ermöglichen. Die Wasserbehörde des Kreises Segeberg hat dem zugestimmt. Die Überfahrt wird in einer Breite von 6,00 m und einem Durchlass DN 300 hergestellt und wurde vertraglich in der Vereinbarung über bauliche und sonstige Verpflichtungen vom 2.11.2011 festgehalten.

- Wiederherstellung von Flächen und Wegen bei Benutzung während der Bauzeit

Die während der Bauzeit beanspruchten Flächen und Wege sind in den Planfeststellungsunterlagen als baubedingte bzw. dauerhafte Inanspruchnahme ausgewiesen. Die baubedingt in Anspruch genommenen Flächen werden für den eigentlichen Nutzungszustand wiederhergestellt. Auf die Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis der Anlage 10.2 der Planfeststellungsunterlagen und auf die Begründung zu Ziffer 5.0.10 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Entwässerung von Flurstücken

Die Entwässerung von Flurstücken ist sichergestellt. Die Drainagen werden wieder funktionsgerecht angeschlossen. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.9 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Verschiebung des Knicks zwischen den Flurstücken 12 und 11/1

Eine Beseitigung des Knicks zwischen den Flurstücken 12 und 11/1 der Flur 8 der Gemarkung Todesfelde ist ebenso wie die vorgeschlagene Verschiebung auf das Flurstück 19/1 nicht möglich. Es handelt sich dabei um einen vermeidbaren zusätzlichen Eingriff, der nicht durch das Vorhaben ausgelöst wird und damit unzulässig ist.

- Bepflanzung der Böschungen und Abstand zu den landwirtschaftlichen Flächen

Die im Rahmen des Vorhabens vorgesehenen Bepflanzungen erfolgen ausschließlich auf den dafür vorgesehenen Flächen. Sie dienen der naturschutzfachlichen oder der landschaftsbildlichen Kompensation. Ihre konkrete Ausgestaltung wird in der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung näher festgelegt. Die Forderung nach generell einzuhaltenden Abständen zu landwirtschaftlichen Flächen ist abzulehnen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.33 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.93: (..... (15.01.2013, 15.12.2015, 17.11.2016)) und
..... (26.10.2009, 16.11.2016))

- *Existenzgefährdung (Flächenentzug, Änderung der Viehhaltung, Verlust der arrondierten Lage etc.)/ Existenzgutachten ungenau und fehlerhaft*

Nach eigener Aussage bewirtschaftet der Einwender einen landwirtschaftlichen Betrieb, d. h. einen Futterbaubetrieb mit ca. 50 Milchkühen im Haupterwerb. Als Betriebsgrundlagen werden 40 ha Eigentum und 15 ha Pacht angegeben.

Aufgrund der Zerschneidung seines Betriebes bzw. des Entzuges von Flächen des Betriebes macht der Einwender eine Existenzgefährdung geltend. Mithin würden ca. 2,6 ha Flächen entzogen, zusätzlich gingen Pachtländereien verloren. Ergänzend wird seitens des Einwenders im Erörterungstermin hinzugefügt, dass der Betrieb auch durch das parallel betriebene Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Bundesautobahn der A 7 betroffen sei. Insofern sei bei der Betrachtung der Eigentumsbetroffenheit eine Gesamtschau vorzunehmen, insbesondere gelte dies für das zu erstellende Existenzgefährdungsgutachten durch den Vorhabenträger. Außerdem gehe er davon aus, dass in das Gutachten die bestehenden und künftigen Wegeverbindungen zu seinen Eigentumsflächen auch während der Bauzeit einzustellen sei.

Ausweislich des Grunderwerbsverzeichnisses der Anlage 14.2 der Planunterlagen zur 2. Planänderung, Teil B, sind von den Flurstücken 25 und 21, beide Flur 15, und von dem Flurstück 112/1, Flur 12, alle in der Gemarkung Schmalfeld, ca. 2,69 ha Fläche erforderlich für den Bau der Trasse der geplanten A 20 sowie des Regenrückhaltebeckens RRB 09. Das Flurstück 25 der Flur 15 wird dabei diagonal durchschnitten, das Flurstück 21 der Flur 15 wird angeschnitten. Zudem ist insgesamt eine vorübergehende Inanspruchnahme von ca. 0,63 ha ausgewiesen.

Der Planfeststellungsbehörde liegt das vom Vorhabenträger beauftragte Gutachten vom 07.02.2011 zur Ermittlung der Frage, ob durch Entzug und Durchschneidung von landwirtschaftlichen Flächen zum Bau der A 20, Kreuzungsbereich mit der A 7, eine Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes des Einwenders eintritt, vor. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass der durch das geplante Bauvorhaben bedingte Flächenentzug nicht die Ursache für die Existenzgefährdung

darstellt. Unter Berücksichtigung der Anpassungsmöglichkeiten ist die Einkommensverminderung marginal und hat nahezu keinen Einfluss auf die Gefährdung der Existenz. Vielmehr ist der Betrieb des Einwenders bereits in der vorhandenen Ausgangssituation nachhaltig und langfristig in der Existenz gefährdet. Zurückzuführen ist dies auf einen deutlichen Investitionsstau.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ergebnissen des Gutachtens an und macht sie sich zu eigen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist das Existenzgefährdungsgutachten methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar. Es ist in sich plausibel und liefert schlüssige und belastbare Ergebnisse. Das Gutachten stellt daher eine ausreichende Grundlage für die abschließende Entscheidung dar. Einwände diesbezüglich werden zurückgewiesen.

Hinsichtlich des Einwandes, dass der Betrieb auch durch das parallel betriebene Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Bundesautobahn der A 7 betroffen und insofern bei der Betrachtung der Eigentumsbetroffenheit eine Gesamtschau, insbesondere bei dem zu erstellenden Existenzgefährdungsgutachten, vorzunehmen sei, wird auf die Ausführung hierzu im Planfeststellungsbeschluss zum sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A 7 zwischen dem Autobahndreieck Bordesholm und der Landesgrenze zu Hamburg, Abschnitt 4 zwischen der Anschlussstelle Bad Bramstedt und der Anschlussstelle Kaltenkirchen vom 30.04.2013, Az.: StD-553.32-A7 07/10, verwiesen. Darin heißt es:

„Durch den Ausbau der A 7 und hier speziell durch den Bau des Brückenbauwerkes über die Schmalfelder Au wird von dem Einwender eine Fläche von 1721 m² zur vorübergehenden Inanspruchnahme benötigt. Diese Fläche soll als Lagerplatz und Kranstellfläche dienen und wird nach dem Bau des Brückenbauwerkes an den Einwender zurückgegeben. Die Flächen des Einwenders sind während der gesamten Bauzeit erreichbar. Forderungen hinsichtlich der Erreichbarkeit der Flächen wurden in diesem Planfeststellungsverfahren entsprechend umgesetzt. Auf die Ziffer 4.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Da der Eingriff in die Flächen nur vorübergehend stattfindet und eine Erreichbarkeit der Flächen gewährleistet ist, kann die Planfeststellungsbehörde dem Einwand, wonach nur der Ausbau der A 7 eine Existenzgefährdung auslöst, nicht folgen. Darüber hinaus hat das o.g. Existenzgefährdungsgutachten ergeben, dass der Betrieb des Einwenders bereits in der Ausgangssituation nachhaltig und langfristig in der Existenz gefährdet ist und eine Existenzgefährdung nicht durch den Flächenentzug der A 20 ausgelöst wird. Demzufolge kann auch der vorübergehende Flächenentzug zum Ausbau der A 7 keine Existenzgefährdung auslösen. Eine Einbeziehung dieser Maßnahme in das Existenzgefährdungsgutachten wird demnach zurückgewiesen.“

Vor dem Hintergrund der vorstehenden Erläuterungen wird der Einwand, bei der Betrachtung der Eigentumsbetroffenheit eine Gesamtschau vorzunehmen, zurückgewiesen.

Im Übrigen wird hinsichtlich Tausch-/ Ersatzland auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses verwiesen.

Der im Rahmen der 1. Planänderung nicht weiter substantiiert dargelegte Einwand, das Existenzgefährdungsgutachten sei ungenau bzw. fehlerhaft, wird zurückgewiesen und auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.

- *Brückenbauwerk BW 6.01 ungeeignet zur umfassenden Übernahme des landwirtschaftlichen Verkehrs und*

- *Forderung eines Viehtriebtunnels*

Es wird eingewendet, dass die größten Hindernisse aus dem Entzug von Eigentumsflächen und dem Verlust von Pachtländereien darin bestünden, dass ca. 7 ha nicht mehr sinnvoll erreicht werden können bzw. kaum noch vernünftig angebunden seien. Die Hofstelle sei im Westen Schmalfelds gelegen und die Bewirtschaftungsstruktur dergestalt ausgelegt, dass praktisch ein durchgängiger Streifen an Eigentums- und Pachtflächen zwischen der Hofstelle über das Flurstück 25 bis etwa 1 km westlich der A 7 vorhanden sei. Auf diesen Flächen werde Viehhaltung vorgenommen in der Weise, dass das Vieh die Flächen abwechselnd nutze. Die bisherige arrondierte Lage werde maßnahmenbedingt vernichtet und stattdessen solle eine Erschließung über die Autal-Unterführung erfolgen. Tatsächlich sei das Bauwerk BW 6.01 ungeeignet, den landwirtschaftlichen Verkehr umfassend zu übernehmen. Bisher werde die Milchviehherde über das vorhandene Arrondierungssystem und über die vorhandenen Wirtschaftswegenetze tagtäglich im Sommer in Form des Sommerbetriebes auf die Weide bzw. von der Weide in den Stall getrieben. Diese Form der Milchkuhhaltung sei mit der Umsetzung der geplanten Trasse nicht mehr möglich. Von besonderer Wichtigkeit sei zudem, dass auf dem Flurstück 25 eine Winterbeweidung stattfinde. Durch die diagonale Abschneidung bzw. Zerschneidung des Flurstückes 25 werde die Möglichkeit der Winterweide für die Jungtiere jedoch genommen. Die Winterbeweidung bedinge ganz spezielle Untergrundvoraussetzungen, die das Flurstück 25 einerseits erfülle. Andererseits sei die Größe dieses Flurstückes mit ca. 6 ha für den Betrieb von ganz besonderer Bedeutung.

Vor diesem Hintergrund beantragt der Einwender, über das Flurstück 25 ein Unterführungsbauwerk unter der A 20 als Viehtrieb zu ermöglichen.

Die zukünftige A 20 kreuzt die Schmalfelder Au sowie die Wirtschaftswege „Marskamp“ und „Bramstedter Landstraße“. Beide Wirtschaftswege erfüllen neben einer Erschließungsfunktion für Landwirtschaftsflächen auch eine Rad- und Wanderwegfunktion. Sie werden mit Hilfe des Brückenbauwerkes BW 6.01 unter der A 20 hindurchgeführt und verlaufen parallel am Böschungsfuß der A 20, bevor sie an die vorhandenen Wirtschaftswege wieder angebunden werden. Der Wirtschaftsweg „Marskamp“ (BWV-Nr. 2) erfährt dabei eine Mehrlänge von ca. 820 m, der Wirtschaftsweg „Bramstedter Landstraße“ (BWV-Nr. 4) von ca. 350 m.

Mit den geplanten und ausgewiesenen Wegebeziehungen und der Bündelung im Bereich des Bauwerkes BW 6.01 werden die erforderlichen Anbindungen des Wegenetzes wiederhergestellt bzw. aufrechterhalten und die Erschließung der abgeschnittenen Landwirtschaftsflächen nördlich und südlich der A 20 an das öffentliche Wegenetz sichergestellt. Das geplante Wegenetz ist damit sowohl für die Landwirtschaft als auch für die Naherholung hinreichend funktionstüchtig. Außerdem liegen die Umwege bzw. Mehrwege der Wirtschaftswege bei der vom Vorhabenträger vorgelegten Lösung mit ca. 820 bzw. 350 m in einer Größenordnung, die sowohl für Fußgänger als auch für motorisierte Fahrer zumutbar und hinzunehmen sind. Auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.0.12 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der vom Einwender geforderte Viehtriebttunnel, der die nördlich und südlich der A 20 gelegenen Teile des Flurstückes 25 verbinden soll, ist auch aus wirtschaftlichen Aspekten zurückzuweisen. Die damit verbundenen Kosten stehen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ganz offenkundig außer Verhältnis zum angestrebten Zweck stehen, zumal die Benutzung lediglich einem Anlieger obliegt.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass der Vorhabenträger mit der Schleswig-Holsteinischen Landgesellschaft zusammenarbeitet, um den Landwirten im Haupterwerb – wenn möglich – entsprechendes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Ein Tauschflächenangebot liegt nach Aussage des Vorhabenträgers im Erörterungstermin dem Einwender bereits vor. Auf die weiteren Begründungen zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Das Flurstück 25 nördlich der A 20 wird über eine in der Unterhaltungspflicht des Einwenders liegende Zufahrt angeschlossen, die vom geplanten Wirtschaftsweg südlich des Überschwemmungspolders abzweigt. Der Wirtschaftsweg, der in der Unterhaltungslast der Gemeinde Schmalfeld liegt, erhält eine Breite von 3,00 m und ist beidseitig mit 1,00 m breiten Banketten ausgestattet. Damit entspricht der Querschnitt des Wirtschaftsweges dem Stand der Technik. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

Im Erörterungstermin hat der Einwender gefordert, den nördlich der A 20 geplanten und östlich des Flurstückes 25 gelegenen Überschwemmungspolder des Regenrückhaltebeckens RRB 09 so zu legen, dass die Bewirtschaftungsnachteile auf der nördlich der A 20 verbleibenden Restfläche des Flurstückes 25 deutlich minimiert werden. Außerdem wurde gefordert, den Polder insgesamt einzuzäunen, um auszuschließen, dass das Vieh dort hinein gelangen kann.

Der Vorhabenträger hat die Größe und Lage sowie die Hydraulik des Überschwemmungspolders geprüft und den Polder unter Beachtung der technischen Randbedingungen so gestaltet, dass die Bewirtschaftungsnachteile für den Einwender minimiert werden. Die Zuwegung zum Flurstück 25 erfolgt über den oben beschriebenen 3,00 m breiten Wirtschaftsweg. Auf die nachstehenden Erläuterungen hierzu wird verwiesen.

Die Forderung der Einzäunung des Polders wird zurückgewiesen. Der Polder ist ein eingedeichtes Gebiet, hat nur eine geringe Tiefe von ca. 60 cm und wird mit Gehölzen bepflanzt. Die Maßnahmen verhindern bzw. erschweren zumindest den Zugang von Vieh in den Polder. Ferner ist das Flurstück 25 durch die Anlage des zitierten Wirtschaftsweges und eines Grabens räumlich vom Überschwemmungspolder getrennt, so dass auch von daher ein Übergriff ausgeschlossen werden kann. Auf das Deckblatt zu Anlage 7, Blatt 3, der Planfeststellungsunterlagen, Teil B, wird verwiesen.

- keine Überarbeitung und Anpassung des Wirtschaftswegenetzes in Teil B der Planfeststellungsunterlagen/ Wirtschaftsweg und Vorfluter auf dem Flurstück 25

Der Einwand richtet sich dahingehend, dass in Teil B der Planfeststellungsunterlagen keine Überarbeitung und Anpassung des Wirtschaftswegenetzes ausgewiesen sei. Außerdem wendet er sich gegen die Anlage des geplanten Wirtschaftsweges (BWV-Nr. 51) auf dem Flurstück 25 nördlich der A 20 und westlich des Überschwemmungspolders. Der Einwender fragt nach, warum die Zuwegung nicht auf der benachbarten Bundesfläche (Flurstück 23) angelegt werden könne. Ebenso weist er darauf hin, dass es an dieser Stelle schwierig sei, den Weg anzulegen, weil dort feuchtes Dauergrünland existiere. Gerade auch in diesen Bereichen gäbe es Stellen der Vernässung und die Bodenverhältnisse seien ungünstig. Dem gegenüber wäre der ursprünglich geplante und nun entfallene Weg (BWV-Nr. 76) ca. mittig auf den Flurstücken 19 und 20 auf der Ackerfläche angelegt worden, die besser für einen Weg geeignet sei. Außerdem führt der Einwender an, dass ein vereinfachtes Flurbereinigerungsverfahren in diesem Bereich angedacht sei. Hierdurch könne das Flurstück 22 anders angeschlossen werden und der Wirtschaftsweg (BWV-Nr. 51) wäre nicht mehr erforderlich.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Im Einzelnen:

Den Planfeststellungsunterlagen zu den Planänderungen zum Teil A und Teil B sind noch vor der Anlage 1 „Vorbemerkungen zur Überarbeitung der Planfeststellungsunterlagen“ vorgeheftet. Hier sind alle Änderungen sowohl für den technischen Teil, für die landschaftspflegerische Begleitplanung als auch für die Materialbände aufgeführt. Ebenso findet sich eine Auflistung der Anlagen, für die ein Deckblatt erstellt wurde. Für den Teil B sind die Überarbeitungen und Anpassungen des Wirtschaftswegenetzes auf den Seiten 1 und 2 dieser Vorbemerkungen niedergeschrieben. Darüber hinaus ist auf den Plänen die Art der Änderung, vielfach mit Angabe der Bauwerksverzeichnisnummer – aufgelistet, so dass sich der Betrachter einen schnellen Überblick über die Änderungen auf dem jeweiligen Plan verschaffen kann.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Vorgehensweise des Vorhabenträgers geeignet, die in den Planunterlagen geänderten Maßnahmen auf dem Gebiet der betroffenen Gemeinden schnell und deutlich zu erfassen. Sie entbindet den Einzelnen aber nicht von seiner Initiative, selbst tätig zu werden. Vielmehr ist jeder aufgefordert, die Unterlagen und insbesondere die Pläne kritisch im Hinblick auf die eigene Betroffenheit zu prüfen.

Auf der östlichen Seite des Flurstückes 25 nördlich der A 20 ist die Anlage eines Entwässerungsgrabens und eines Wirtschaftsweges (BWV-Nr. 51) geplant. Der Weg ist erforderlich, um die Flurstücke 22 und 27 an das öffentliche Wegenetz anzubinden. Die Erschließung des Flurstückes 22 war bisher in der Planung unberücksichtigt geblieben. Die Anbindung ist zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses erforderlich und kann nicht auf ein in der Zukunft möglicherweise durchgeführtes Flurbereinigungsverfahren projiziert werden. Deshalb ist die Planung wie beantragt planfestzustellen. Mit der überarbeiteten Planung und dem Bau des Wirtschaftsweges (BWV-Nr. 51) kann nunmehr die Erschließung zweier Flurstücke gebündelt werden, hingegen war mit der ursprünglichen Planung und dem Bau des Wirtschaftsweges (BWV-Nr. 76) lediglich die Anbindung des Flurstückes 27 sichergestellt. Auch lassen die vom Vorhabenträger durchgeführten Baugrunduntersuchungen keinen Zweifel daran, dass die Umsetzung der vorgelegten Planung möglich ist. Die damit verbundene Einsparung von Kosten und Flächeninanspruchnahme spricht ganz offenkundig für die Planänderung und die Inanspruchnahme von Eigentumsflächen des Einwenders für die Anlage des Wirtschaftsweges auf dem Flurstück 25. Der erforderliche Eingriff in die Rechte eines Dritten ist dabei nicht von einer solchen Schwere, als dass das öffentliche Interesse an der Realisierung der hier planfestzustellenden Maßnahme zurückgestellt werden müsste.

Hinsichtlich der Überlegung, den Wirtschaftsweg auf dem Flurstück 23 anzulegen, führt der Vorhabenträger aus, dass die Überprüfung der hydraulischen Berechnung ergeben habe, dass eine Verlegung der Wirtschaftsweges (BWV-Nr. 51) auf dem Flurstück 23 nicht möglich sei. Dadurch würde sich die Retentionsfläche verringern und die nach der wassertechnischen Berechnung notwendige Größe nicht zur Verfügung stehen. Die Bundesfläche als Überschwemmungsbereich sei in den geplanten Abmessungen erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde macht sich diese Aussagen zu eigen. Die wassertechnischen Berechnungen sind entsprechend dem aktuellen Stand der Technik erstellt worden. Die Daten sind plausibel und nachvollziehbar und daher nicht zu beanstanden. Weitere Einzelheiten zu der Entwässerung sind der Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen, auf die verwiesen wird.

- Tieferlegung des Verbandsgewässers N

Gefordert wird die Tieferlegung der Durchführung des Verbandsgewässers N unter der A 7 im geplanten Autobahnkreuzungsbereich, um die Wasserführung zu verbessern.

Das vorhandene Verbandsgewässer Vorfluter N wird von der geplanten A 20 in Bau-km 14+590 gekreuzt und weiter südwestlich des Autobahnkreuzes AK A 20/ A 7 teilweise von der verlegten K 81 überbaut. Der Vorfluter N wird in diesen Bereichen aufgehoben und an der K 81 auf einer Länge von ca. 220 m parallel zur Südseite der Kreisstraße verlegt.

Im Kreuzungsbereich mit der A 7 wird der Vorfluter N um ca. 10 m in südliche Richtung verlegt und mit einem Durchlass DN 1000 (BWV-Nr. 83) unter der A 7 geführt. Hierzu wird das Verbandsgewässer des Gewässerpflegeverbandes (GPV) Ohlau auf einer Länge von ca. 30 m östlich

und ca. 25 m westlich der A 7 verlegt. Nur im Zuge dieser Verlegung kann das Verbandsgewässer tiefer gelegt werden, wobei darauf hinzuweisen ist, dass sich die Lage und Höhe des Durchlasses grundsätzlich nach dem vorhandenen Gewässer und der zu querenden A 7 richten. Eine Abstimmung über die tatsächliche Höhenlage erfolgt zwischen dem Vorhabenträger, der Gemeinde und dem GPV im Zuge der Ausführungsplanung. Auf die Auflage unter Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Gesamtlänge des Vorfluters N verkürzt sich durch die Begradigungen und Verlegungen und das Wasserspiegelgefälle wird somit erhöht. Zudem werden das Grabenprofil und der Durchlass unter der A 7 vergrößert. Diese Maßnahmen führen insgesamt zu einer Verbesserung der Wasserführung im Vorfluter N. Ebenso wird eine ordnungsgemäße Grabenräumung durch den Gewässerpflegeverband einer sachgerechten Wasserabführung dienlich sein. Dem steht auch die in der Anlage 12 (Teil A) beschriebene naturnahe Gestaltung des Vorfluters mit variierenden Böschungsneigungen, eine begleitenden baumbetonten Gehölzpflanzung sowie der Entwicklung von Hochstaudenfluren und der punktuellen Pflanzung von Einzelbäumen (Maßnahme A 6) nicht entgegen. Weitere Maßnahmen sind dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen, Forderungen diesbezüglich werden zurückgewiesen.

- Anbindung eines Wirtschaftsweges westlich der A 7 von Süden an die K 81 führend nicht gesichert
Durch den Neubau der Verteilerfahrbahn Südwest des Autobahnkreuzes AK A 20/ A 7 wird ein vorhandener Wirtschaftsweg auf einer Länge von ca. 250 m überbaut. Der Wirtschaftsweg wird parallel zur A 7 in einer Länge von ca. 110 m neu hergestellt (BWV-Nr. 87) und erhält wieder einen Anschluss an den vorhandenen Wirtschaftsweg auf dem Flurstück 64/1 der Flur 7 in der Gemarkung Lentförden. Alle westlich der A 7 und südlich der K 81 gelegenen Flächen sind somit über den Wirtschaftsweg, das Wegeflurstück 64/1 und über den Weg auf dem Flurstück 66/2 an die K 81 angeschlossen. Das Wegeflurstück 64/1 selbst ist nach Aussage des Einwenders völlig zusammengewachsen und in der Örtlichkeit als Weg nicht mehr erkennbar. Die Forderung, diesen Weg wieder herzurichten, ist mit Hinweis auf die Zuständigkeit der Gemeinde Lentförden zurückzuweisen.

- Unterteilung der Planung in Varianten a) und b)

Es wird die Unterteilung der Planung in Varianten a) Bau A 20 ohne Erweiterung A 7 bzw. b) Nichtbau der A 20 mit Erweiterung der A 7 gefordert.

Hier ist darauf hinzuweisen, dass der 1. Spatenstich für den Beginn des Ausbaues der A 7 im Herbst 2014 erfolgte. Insofern erübrigt sich dieser Einwand. Ergänzend wird auf die diesbezüglichen Äußerungen zur Begründung zu Ziffer 5.3.139 dieses Beschlusses verwiesen.

- Bekanntmachungen und Einsichten im Internet

Für kommende Planfeststellungen bzw. –Änderungen wird auf zusätzliche Bekanntmachungen und Einsichtmöglichkeiten im Internet verwiesen.

- Gefahr für Viehtränkewasserstellen durch Grundwasserabsenkungen

Nach Aussage des Einwenders drohen die im Bereich der zukünftigen A 20-Trasse befindlichen zahlreichen Viehtränkewasserstellen durch die zu erwartenden Grundwasserabsenkungen zu versiegen. Auf fehlende Auswirkungen auf den Grundwasserhöhenstand wird nachgefragt bzw. die Veröffentlichung der Ergebnisse der Messstationen gefordert.

Die Grundwasserverhältnisse werden durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden. Es erfolgt kein Eingriff in das Grundwasser und in den Grundwasserhauptleiter, denn dauerhafte oder großräumige Grundwasserabsenkungen sind nicht vorgesehen, sondern diese erfolgen nur bauzeitig punktuell, kleinflächig und zeitlich begrenzt im Bereich der Absatzbecken. Auch der Bodenaustausch im Bereich von Moorklumpen wird nicht dazu führen, dass das Grundwasser abgesenkt wird. Die Errichtung von dauerhaften Messstellen ist daher nicht erforderlich. Die Forderung wird zurückgewiesen.

- Wiederherstellung der kurzen Wegeverbindung von Hasenmoor nach Schmalfeld bei Bau-km 18+290 und

- Fahrbahnbreite der verlegten L 234

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.38 dieses Beschlusses verwiesen.

- Forderung nach Bau eines Radweges an der K 81 bzw. baulicher Berücksichtigung eines Radweges bei den Bauwerken

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.169 dieses Beschlusses verwiesen.

- Detaillierte Kartendarstellung der verlegten K 81 samt Brücke und Tunnel fehlen, genaue Beschreibung des Bauwerkes fehlt,

- Detailkarten zum östlichen Teil des Gemeindegebietes der Gemeinde Schmalfeld fehlen und

- naturschutzfachlicher Beitrag fehlerhaft

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.16 dieses Beschlusses verwiesen.

- Viehunterstand/ Rundballenlager Flur 15, Flurstück 25

Der Einwender führt aus, dass in einer Planzeichnungskarte der vorhandene Viehunterstand/ Rundballenlager (Flur 15, Flurstück 25) gestrichen sei. Dem wird widersprochen.

Die rote Umrandung im Grunderwerbsplan der Anlage 14.1.1, Blatt 3, der Planfeststellungsunterlagen zum Teil B hebt farblich die Darstellung in den für die Planung zur Verfügung stehenden Grundkarten hervor. Ein Abriss des Gebäudes ist weder geplant noch erforderlich.

- fehlende Einzeichnungen von Viehtränkestellen

Des Weiteren wird auf mehrere fehlende Einzeichnungen von Viehtränkestellen verwiesen (Gemarkung Bad Bramstedt: Flur 12 Flurstück 112/1, Gemarkung Schmalfeld: Flur 15 Flurstücke 25/23/21).

Aufgrund vorangegangener Einwendungen und Erörterungen hat der Vorhabenträger nach Aufmaß vor Ort eine fehlende Viehtränke und einen Viehunterstand auf dem Flurstück 25, Flur 15, Gemarkung Schmalfeld, südlich der geplanten A 20 in die Planfeststellungsunterlagen aufgenommen. Die Viehtränke und der Viehunterstand haben jedoch keine Auswirkungen auf das Existenzgefährdungsgutachten. Ebenso ist auf dem vorgenannten Flurstück der Rückbau der Viehtränke in Bau-km 15+492 (BWV-Nr. 112) dargestellt. Weitere Hinweise zu anderen Viehtränken wurden dem Vorhabenträger nicht mitgeteilt. Teilweise sind aber noch Viehtränken in den Grundkarten dargestellt, so beispielsweise auf dem Flurstück 5, Flur 14, in der Gemarkung Schmalfeld (Anlage 7, Blatt 3 der Planfeststellungsunterlagen, Teil B). Der Umstand, dass Viehtränkestellen in den Planunterlagen keine Berücksichtigung finden, kann dem Vorhabenträger nicht zur Last gelegt werden. Denn grundsätzlich sind Viehunterstände und Winterfutterlager nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern Bestandteil der Entschädigungsverhandlungen und werden folglich nicht in den Planunterlagen dargestellt. Dies gilt umso mehr für solche Viehtränken, die von der Planung nicht betroffen sind. Die nachträgliche Darstellung in den Planunterlagen ist nicht notwendig, die Forderung wird folglich zurückgewiesen.

- Berichtigung der Zuordnung mehrerer Straßen-/ Flurnamen

Es wird um Berichtigung der Zuordnung mehrerer Straßen-/ Flurnamen gebeten (Oland, Marskamp bzw. Marxkamp, Am Kamp, Wierenkamper Weg).

Der Einwand wird, auch wegen eines fehlenden substantiierten Vortrages, zurückgewiesen. Zusätzlich ist darauf hinzuweisen, dass die Beschriftungen der Grundkarten nicht geändert werden können. Der Vorhabenträger sagt aber zu, nachträglich vom Planer durchgeführte Beschriftungen, die maßgebliche Fehler enthalten und die zu Missverständnissen führen können, zu korrigieren. Dies ist jedoch nicht der Fall, so dass dem Vorhabenträger keine Überarbeitung der Planunterlagen auferlegt werden kann.

- Fußgängerbrücke über die Schmalfelder Au westlich der A 7

Es wird eingewandt, dass eine um 1990 errichtete Fußgängerbrücke über die Schmafelder Au unmittelbar westlich der A 7 2013/ 2014 entfernt wurde. Es wird die schlechte Abstimmung zwischen den beteiligten Institutionen gerügt und auf die überörtliche Bedeutung dieser Querungsmöglichkeit für die Naherholung hingewiesen. Eine Neuerrichtung an gleicher Stelle wird gewünscht.

Der Einwand ist zurückzuweisen, weil die Fußgängerbrücke nicht im Verfahrensbereich des vorliegenden Streckenabschnittes der A 20 liegt und daher auch nicht Gegenstand des hier anhängigen Planfeststellungsverfahrens ist.

- fehlender Informationsveranstaltungen

Fehlende bzw. erschwerte Einsichtsmöglichkeiten als auch fehlende Informationsveranstaltungen über den aktuellen Stand der Planfeststellung der A 20 lassen nach Auffassung des Einwenders im Rahmen des dritten Planänderungsverfahrens die „Wichtigkeit“ des gesamten Projekts bezweifeln.

Für den gegenständlichen Streckenabschnitt der A 20 gilt, dass die Planungsänderungen und die Änderung der Eigentumsbetroffenheiten im Rahmen des dritten Planänderungsverfahrens die Durchführung von Informationsveranstaltungen nicht gerechtfertigt hätte. Insofern wurde davon abgesehen. Daraus lassen sich jedoch keine Rückschlüsse auf die Wichtigkeit des Projektes A 20 ziehen, denn die Verwirklichung dieser Baumaßnahmen hat nach wie vor hohe Priorität. Im Übrigen wird auf die Ziffer 5.0.2, Nr. 8 und 9, dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu der Stellungnahme der Gemeinde Schmalfeld und der Einwendung des Ortsbauernverbandes Schmalfeld, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen. Die zitierte Einwendung des Schutzfonds Schmalfelder Auenlandschaft e. V. ist der Planfeststellungsbehörde unbekannt. Dennoch wird auf die Ziffer 5.3.145 dieses Beschlusses verwiesen.

Ebenso wird auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, verwiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.34 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.94: (..... (27.10.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.95: (..... (24.10.2009, 15.1.2015))

- Verlegung des Brückenbauwerkes BW 6.04 nach Osten

Der Einwender fordert die Verlegung des Brückenbauwerkes BW 6.04 nach Osten, um eine geringstmögliche Beeinträchtigung seines Lebensraumes, d. h. seines Wohngebäudes zu gewährleisten.

Der Verbindungsweg „Auf der Schanze“, der von Hartenholm nach Struvenhütten führt, wird von der neuen A 20 gekreuzt. Es ist geplant, diesen Verbindungsweg im Kreuzungsbereich mit der A 20 ca. 25 m nach Westen zu verlegen und mittels des Brückenbauwerkes BW 6.04 über die A 20 zu führen.

Die Lage der Querungsstelle ergibt sich unter Beachtung bautechnischer Zwangspunkte und die Anpassung an das vorhandene Gelände und die örtlichen Gegebenheiten. So sind nördlich der A 20 im unmittelbaren Bereich östlich des Gemeindeweges „Auf der Schanze“ ökologisch hochwertige Bereiche vorhanden, die eine Verlegung der Querungsstelle nach Osten aus naturschutzfachlicher Sicht nicht ermöglichen. Östlich des Gemeindeweges liegt nördlich der A 20 ein kleiner Moorwaldrest, der nach § 30 Abs. 1 BNatSchG gesetzlich geschützt ist. Darin befindet sich ein Laichgewässer des Moorfrosches, der als Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie artenschutzrechtlich relevant ist. Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotop- und die Beseitigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Moorfrosches sind nicht zulässig, sofern sie vermeidbar sind. Die strengen Anforderungen des Biotop- und des Artenschutzes überwiegen hier die Belange des Einwenders.

Auch aus lärmtechnischer Sicht sind keine Auswirkungen betreffend der unterschiedlichen Lage der Querungsstelle auf das Gebäude feststellbar.

Die Überführung des Verbindungsweges „Auf der Schanze“ ist folglich wie geplant planfestzustellen.

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Forderung nach Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Für das betroffene Wohngebäude gilt, dass es weit außerhalb des Bereiches liegt, in dem es zu einer Grenzwertüberschreitung der Lärmimmissionen kommen kann. Auf die Isophonenkarte in Anlage 11.5 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen. Dort ist dargestellt, in welchen Abständen die Linien gleichen Schallpegels für die jeweiligen gebietspezifischen Immissionsgrenzwerte entlang der Trasse verlaufen bzw. wo die

Grenzwerte überschritten werden. Ansprüche auf passiven Lärmschutz bestehen für das betroffene Gebäude nicht. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

- Kostenerstattung für den Neubau eines Trinkwasserbrunnens

Der Einwender fordert für den Neubau seines Trinkwasserbrunnens eine Kostenerstattung vom Vorhabenträger.

Die Einwendung hinsichtlich des Trinkwasserbrunnens am Gebäude wird im Erörterungstermin präzisiert: Es wird befürchtet, dass infolge der geplanten Baumaßnahme A 20 zumindest die Qualität des Trinkwassers beeinträchtigt werden könnte mit der Folge, dass das Gebäude an die öffentliche Wasserversorgung anzuschließen sei oder aber ein neuer Brunnen gebohrt werden müsse. Die dabei anfallenden Kosten in Höhe von ca. 30.000 Euro sollen vom Vorhabenträger übernommen werden.

Die Grundwasserverhältnisse werden durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt, es erfolgt kein Eingriff in das Grundwasser. So kann auch eine Beeinträchtigung auf den Trinkwasserbrunnen des Einwenders infolge der A 20 ausgeschlossen werden, weil das Grundwasser hoch ansteht. Die Übernahme der Kosten für einen eventuellen Neubau eines Brunnens, der nicht dem Umstand des Autobahnneubaues geschuldet ist, ist folglich zurückzuweisen.

In diesem Zusammenhang ist auch die Forderung nach einem hydrologischen Gutachten, um die Auswirkungen auf das Grundwasser und den Brunnen festzustellen, zurückzuweisen. In diesem Bereich stehen vorwiegend Sande an, so dass ein tragfähiger Baugrund vorhanden ist.

Auf die Begründungen zu Ziffer 5.0.9 sowie auf die Auflagen unter Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Straße „Auf der Schanze“

Diesbezüglich wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.26 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.35 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.96: (..... (26.10.2009))

- Jagdwertentschädigung

Der Einwender ist Jagdpächter der Jagdgemeinschaft Bark. Hinsichtlich der Jagdwertentschädigung wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11, Punkt 3, Absatz c) dieses Beschlusses verwiesen.

Des Weiteren wird wegen inhaltlicher Übereinstimmung auf die Begründung zu Ziffer 5.3.97 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.97: (..... (27.10.2009))

- geplanter Wirtschaftsweg von Todesfelde bis an die Barker Gemeindegrenze (BWV – Nr. 204) überflüssig

Der neu einzurichtende Feldweg von Todesfelde bis an die Barker Gemeindegrenze wird für überflüssig gehalten. Durch diese Maßnahme werde eine zusätzliche Verkehrsbelastung des Naturschutzgebietes „Barker Heide“ geschaffen. Der Verkehr von Bockhorn nach Struvenhütten und umgekehrt werde diesen Weg nutzen.

Der geplante Wirtschaftsweg (BWV – Nr. 204) verläuft von Todesfelde bis zur Gemeindegrenze Bark. Er wird mit einer wassergebundenen Decke zwischen dem im Norden vorhandenen unbefestigten Wirtschaftsweg, Flurstück 27, Flur 9 in der Gemarkung Bark, und dem im Süden vorliegenden befestigten Wirtschaftsweg Todesfelde – Voßhöhlen, Flurstück 91, Flur 11 in der Gemarkung Todesfelde, hergestellt. Der Weg dient der Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen und der Sicherung der Wander-, Rad- und Fußwegfunktion in Richtung Barker Heide. Damit ist das geplante Wegenetz sowohl für die Landwirtschaft als auch für die Naherholung hinreichend funktionstüchtig, die Wegebeziehungen sind sichergestellt. Weitere Anschlüsse sind nicht erforderlich und können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden. Dahingehende Forderungen werden zurückgewiesen. Dass dieser Wirtschaftsweg von einzelnen Verkehrsteilnehmern genutzt wird, um von Bockhorn nach Stukenborn und umgekehrt zu gelangen, ist nicht völlig auszuschließen. Die Verkehrsbelastung wird jedoch nur von untergeordneter Bedeutung sein, als dass von einer zusätzlichen Belastung für das Naturschutzgebiet „Barker Heide“ ausgegangen werden kann. Bedenken diesbezüglich werden zurückgewiesen.

- Brückenbauwerk BW 6.14 als Unterführung

Es ist geplant, den vorhandenen Verbindungsweg von Bark nach Wittenborn ca. 33 m nach Westen zu verlegen und mit Hilfe des Brückenbauwerkes BW 6.14 über die A 20 zu führen, um die Wegebeziehungen zwischen den beiden benachbarten Orten Bark und Wittenborn in Verbindung mit den Wegen östlich des Kiesabbaugebietes (BWV – Nr. 255) aufrechtzuerhalten. Neben der Verbindungsfunktion erfüllt dieser Weg auch eine Erschließungsfunktion für die Landwirtschaft und au-

Berdem eine bedeutende Rad- und Wanderwegfunktion. Deshalb ist die Aufrechterhaltung dieser West-Ost-Verbindung an dieser Stelle zwingend geboten. Der Einwand richtet sich dahingehend, dass statt einer Brücke eine Unterführung gefordert wird. Durch den Bau einer Unterführung statt einer Brücke könnten Kosten eingespart werden und kleinere landwirtschaftliche Flächen seien zur Realisierung der Querung notwendig. Weiterhin wird eingewandt, dass eine Unterführung die Funktion als Tierquerung erfüllen könne, um so die Sperrwirkung der A 20 für das Wild zu vermindern.

Nach Aussage des Vorhabenträgers, die sich die Planfeststellungsbehörde zu eigen macht, wurde als Alternative zum BW 6.14 in Bau-km 33+100 ein Unterführungsbauwerk zur Unterführung des Verbindungsweges von Bark nach Wittenborn geprüft. Die Prüfung ergab, dass sich die Tunnelgradienten nach einem lt. Baugrunderkundungen vorhandenen Grundwasserstand von 33,30 bis 33,80 m ü. NN und einer möglichen Schwankung von +/- 1,0 m im Grundwasser befinden würde. Dies würde neben dem eigentlichen Tunnelbauwerk nicht unerhebliche zusätzliche Kosten nach sich ziehen, um das Bauwerk gegen Grundwasser abzudichten. Um dem abzuweichen, könnte alternativ die Gradienten der Autobahn in diesem Bereich angehoben werden. Da die Autobahn in diesem Abschnitt aber in Dammlage geführt wird, wäre eine Erhöhung mit Verbreiterung des Erdwalles notwendig, die zweifellos zu zusätzlichen bzw. anderen Betroffenheiten entlang der geplanten A 20 durch den Erwerb von erforderlichen Flurstücken führen würde. Zudem würden die Kosten für die Dammschüttung im Bereich des Kiessees des Kiesabbaugebietes Bark bei weitem jedes Maß der Wirtschaftlichkeit außer Acht lassen. Zudem könnte bei einer Tunnelvariante die Streckenentwässerung der A 20 nicht über das Bauwerk geführt werden. Es wäre ein Düker erforderlich, der weitere Kosten verursachen würde.

Hinsichtlich des Einwandes, dass die Unterführung die Funktion als Tierquerung übernehmen könne, ist auszuführen, dass in diesem Bereich eine zusätzliche Tierquerungsmöglichkeit nicht notwendig ist. Die geplanten Querungsbauwerke entsprechen den Vorgaben der vom Vorhabenträger beauftragten Fachgutachter. Sie sind ausreichend und geeignet. Auf die entsprechenden Untersuchungen und Stellungnahmen von Prof. Dr. Giselher Kaule und Dipl.-Forstwirt Marcus Meißner zur Lage und -Dimensionierung von Querungsbauwerken für den Habitatverbund im Materialband zum Teil A wird verwiesen. Aus diesem Grunde ist auch das geplante Brückenbauwerk nicht als Tierquerung vorgesehen. Nach alledem hält es die Planfeststellungsbehörde für geboten, an der vom Vorhabenträger vorgelegten Lösung festzuhalten und planfestzustellen.

- Wirtschaftsweg von Bark nach Wittenborn

Der geplante Weg (BWV – Nr. 255), der zukünftig als Teil der Wegeverbindung von Bark nach Wittenborn bestimmt ist, verläuft am östlichen Rand des Kiesabbaugebietes und stellt eine Verbindung zwischen dem Flurstück 28, Flur 6, Gemarkung Bark, und den Flurstücken 31, Flur 1, Gemarkung Kükels, und 32, Flur 5, Gemarkung Wittenborn, dar. Dieser Weg ist Ersatz für den vorhandenen Verbindungsweg auf dem Flurstück 20, Flur 6, Gemarkung Bark, (BWV – Nr. 254), der durch

die geplante A 20 teilweise überbaut und im östlichen Wegeabschnitt bis zur Gemarkungsgrenze rekultiviert und eingezogen wird. Der neue Verbindungsweg ist Teil der Wegebeziehung zwischen den beiden benachbarten Orten Bark und Wittenborn.

Der Einwand richtet sich dahingehend, dass der geplante Weg nicht sinnvoll sei und einen wesentlichen Umweg für Erholungssuchende und Landwirte darstelle. Zudem wird eine direkte Anbindung an das Bauwerk BW 6.14 gefordert.

Der Vorhabenträger hat den Verlauf eines Wirtschaftsweges von dem Bauwerk BW 6.14 parallel zur A 20 mit Anschluss an den vorhandenen Wirtschaftsweg geprüft. Wegen der herzustellenden Dammlage der A 20 im Bereich des Kiesabbaugebietes müsse der entstehende Damm für den entlang der Autobahn geführten Wirtschaftsweg verbreitert werden. Dies sei aufgrund der dafür erforderlichen Erdmassen unwirtschaftlich. Weiterhin argumentiert der Vorhabenträger, dass ein parallel zur A 20 geführter Wirtschaftsweg direkt zwischen den Vogelschlagschutzwänden der A 20 und dem freigelegten Grundwasser des Kiesabbaus liegen würde. Damit entstünde eine zusätzliche Gefahrenquelle entstehen, die vermeidbar wäre. Zudem betrage der Umweg bei dem vom Vorhabenträger geplanten Wirtschaftsweg für die Erholungssuchenden und Landwirte vom Bauwerk BW 6.14 bis zum Erreichen des gleichen Endpunktes in Richtung Wittenborn nur ca. 350 m.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Argumentation des Vorhabenträgers an. Es ist unstrittig, dass die erforderlichen Erdbewegungen zur Verbeiterung des Dammes auf einer Länge von ca. 400 m Kosten verursachen, die zweifellos außer Verhältnis zum angestrebten Zweck stehen und die Kosten für die vom Vorhabenträger geplante Variante um ein Vielfaches übersteigen. Eines detaillierteren Zahlenmaterials bedarf es daher nicht. Neben den wirtschaftlichen Aspekten gilt es hierbei zu berücksichtigen, dass einerseits die Anzahl der Benutzer des Wirtschaftsweges – unabhängig von der Lage des Weges – eher im untergeordneten Bereich liegen dürfte. Andererseits liegt der Umweg des Wirtschaftsweges bei der vom Vorhabenträger vorgelegten Lösung mit ca. 350 m in einer Größenordnung, der sowohl für Fußgänger als auch für motorisierte Fahrer zumutbar und hinzunehmen ist. Die Forderung nach einer direkten Anbindung an das BW 6.14 wird deshalb zurückgewiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Günther und Partner, Mohr und Partner sowie Dr. Mecklenburg eingereichten Einwendungen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.98: (..... (24.10.2009))

- Flächeninanspruchnahme und Alternativen für RRB 10

Für den Einwender ist die Flächeninanspruchnahme für den Bau des Regenrückhaltebeckens RRB 10 auf dem Flurstück 3, Flur 6, Gemarkung Bark, nicht zwingend. Tatsächlich sei das Regenrückhaltebecken als Versickerungsbecken geplant, d. h. das anfallende Niederschlagswasser werde an Ort und Stelle in das Grundwasser geleitet. Von dem genannten Flurstück zur Größe von 5,0758 ha werden ca. knapp 2 ha „überplant“, wovon der wesentliche Teil für die Anlage des Regenrückhaltebeckens eingeplant werde. Dieser Flächenanteil gehe der landwirtschaftlichen Nutzung verloren, ohne dass dieses bautechnisch und nach den Grundsätzen der Vermeidbarkeitsabwägung notwendig sei. Dieser Flächenanteil solle auch weiterhin landwirtschaftlich genutzt werden. Der Einwender sieht die Verpflichtung, den Grundbesitz zusammenzuhalten und bittet deshalb, den Planungsvorgang an dieser Stelle zu überprüfen. Nach seinem Verständnis sei es durchaus möglich, das anfallende Niederschlagswasser gegenüberliegend in einer bereits ausgebeuteten Kiesfläche abzufangen bzw. versickern zu lassen. Auch sei es denkbar, das anfallende Niederschlagswasser über ein Rohrleitungssystem unschädlich versickern zu lassen.

Im Erörterungstermin erklärt der Einwender, keine Flächen für den Bau der A 20 abzugeben. Falls es zum Erwerb von Flächen komme, sei er an einem adäquaten Flächentausch interessiert. Diese Flächen müssen nicht im näheren Umfeld von Bark liegen. Ebenso können noch zusätzliche Flächen in diesem Bereich als Tauschland für andere arrondierte Flächen abgegeben werden, auch diese müssen nicht hofgebunden sein.

Als Folge des geplanten Straßenbauvorhabens A 20, Teilstrecke A 7 bis westlich Wittenborn, werden belastete Straßenabwässer in die umliegenden Vorfluter oder in das Grundwasser eingeleitet. Um die Belastung so gering wie möglich zu halten, wird das Straßenwasser über Versicker- bzw. Regenrückhaltebecken (teilweise als Retentionsbecken ausgebildet) mit vorgeschaltetem Absetzbecken abgeleitet. Das Absetzbecken dient dazu, im Falle eines Unfalles Leichtstoffflüssigkeiten und Absenkstoffe zurückzuhalten und nicht über das Regenrückhaltebecken in den Vorfluter oder in das Grundwasser gelangen zu lassen. Zu diesem Zweck kann das Absetzbecken verschlossen und das darin enthaltene Wasser gereinigt werden. Grundsätzlich ist eine Versickerung zu bevorzugen, für die ein entsprechender Abstand zum Grundwasser unerlässlich ist, weil dem dazwischenliegenden Boden eine Reinigungsfunktion des Wassers vor Eintritt in das Grundwasser zukommt. Dies ist jedoch aufgrund der Örtlichkeiten nicht immer möglich. Weitere Einzelheiten sind der Begründung zu Ziffer 5.0.9 dieses Beschlusses zu entnehmen. Die Berechnungen und Planung der Straßenentwässerungsanlagen sind nach den Regeln der Technik aufgestellt worden. Hierzu wird auf die Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen verwiesen.

Die Lage von Entwässerungseinrichtungen und Regenrückhaltebecken ist grundsätzlich abhängig von der Höhenlage der A 20 und den kreuzenden Wegen sowie den topografischen Gegebenheiten und der möglichen Einleitung in vorhandene Vorfluter.

Vor diesem Hintergrund ist für die schadlose Ableitung des Straßenoberflächenwassers der A 20 der Bau eines Regenrückhaltebeckens mit vorgeschaltetem Absetzbecken (RRB 10, BWV-Nr. 279) in Bau-km 34+400 südlich der A 20 geplant. Das Regenrückhaltebecken nebst Absetzbecken liegt in der von der A 20, der Erschließungsstraße zum Kieswerk und der zum Flurstück 9, Flur 5, Gemarkung Bark führenden Wegeverbindung gebildeten Dreiecksfläche auf den Flurstücken 2 und 3 der Flur 6 in der Gemarkung Bark. Von dem ca. 5,08 ha großen Flurstück 3 des Einwenders sind hierfür der Erwerb einer Teilfläche von ca. 1,9 ha sowie eine vorübergehend für die Dammherstellung in Anspruch zu nehmende Fläche von ca. 1.222 m² erforderlich. Außerdem ist eine dauernd zu beschränkende Fläche von 1239 m² ausgewiesen. Nördlich der A 20 verbleibt eine Restfläche von ca. 3,3 ha. Von dem nicht in Eigentum des Einwenders befindlichen Flurstück 2 sind ca. 1,1 ha erforderlich, nördlich der A 20 verbleibt eine Restfläche von ca. 3,4 ha.

Die Lage des Regenrückhaltebeckens ist optimal und flächenschonend in die Landschaft eingebunden. Zudem wird berücksichtigt, dass die nach dem Bau der A 20 südlich der Autobahn verbleibenden Restflurstücke eine Größe haben, die einer sinnvollen und praktikablen Bewirtschaftung nicht entgegensteht. Dem Einwand, das Becken auf einer bereits ausgebeuteten Fläche des Kiesabbaugebietes zu planen, ist außerdem entgegenzuhalten, dass der oben erwähnte erforderliche Abstand zum Grundwasser zwecks Reinigung dort nicht vorhanden wäre und unter diesen Umständen diese Alternative nicht in Erwägung gezogen werden kann.

Das Regenrückhaltebecken wird als Sickerbecken ausgebildet, denn wegen der topografischen Gegebenheiten besitzt das Becken keine Abflussmöglichkeit in einen vorhandenen Vorfluter. Die A 20 liegt hier überwiegend im Einschnittsbereich und die Ableitung des Straßenoberflächenwassers aus dem Bereich von Bau-km 33+560 bis Bau-km 35+775 erfolgt im Tiefpunkt in Bau-km 34+320 in das vorgeschaltete Absetzbecken des Regenrückhaltebeckens und gelangt gereinigt in das Sickerbecken, um dort zu versickern. Der Einwand, das anfallende Niederschlagswasser über ein Rohrleitungssystem unschädlich versickern zu lassen, ist zurückzuweisen. Die Anordnung eines Absetzbeckens ist vielmehr zwingend erforderlich, weil dies im Bedarfsfall sofort geschlossen werden kann, um das verschmutzte Regenwasser zu reinigen. Ein nachgeschaltetes Rohrleitungssystem ist entwässerungstechnisch nicht sinnvoll bzw. möglich.

Hinsichtlich der Größe und Notwendigkeit des Beckens wird darauf hingewiesen, dass die wasser-technischen Berechnungen der Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen entsprechend dem aktuellen Stand der Technik erstellt worden sind. Alle erforderlichen wasser-technischen Nachweise sind erfüllt worden. Die Daten sind plausibel und nachvollziehbar und daher nicht zu beanstanden.

Nach alledem ist das Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken (RRB 10) wie geplant an Ort und Stelle und in der Größe planfestzustellen.

Hinsichtlich des Flächentausches ist auszuführen, dass der Vorhabenträger mit der Schleswig-Holsteinischen Landesgesellschaft zusammenarbeitet, um den Landwirten im Haupterwerb – wenn möglich – entsprechendes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Im Erörterungstermin wird die Forderung einer zweiten Zufahrt zum nördlich der A 20 gelegenen Restflurstück 3, Flur 6, Gemarkung Bark, gestellt. Es wird angeregt, der entsiegelten Fläche aus naturschutzfachlicher Sicht einen Reddercharakter mit Wegfunktion zu geben und damit auf die Sukzession zu verzichten. Dann wäre eine Herstellung einer zweiten Zufahrt möglich.

Hierzu ergehen die folgenden Ausführungen:

Die Erschließung des genannten Flurstückes erfolgt über eine bestehende Zufahrt von der L 78. Eine derzeit weitere vorhandene Zufahrt besteht im Osten des Flurstückes vom Wirtschaftsweg (BWV-Nr. 258), der durch die geplante A 20 überbaut wird. Der Weg wird zurückgebaut, die Fläche wird rekultiviert und zu einer Hochstaudenflur entwickelt (Maßnahme 19.2 A der Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen). Um von der Maßnahmenfläche 19.2 eine weitere Zufahrt zum Flurstück 3 zu schaffen, wäre entsprechend des Lageplans der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Anlage 12.2. Blatt 19) eine zusätzliche Knickbeseitigung erforderlich. Da eine Zufahrt zu der landwirtschaftlichen Fläche erhalten bleibt, ist ein solcher Eingriff jedoch vermeidbar und nicht zulässig.

Im Übrigen kann dem Vorschlag, der entsiegelten Fläche einen Reddercharakter mit Wegfunktion zu geben, nicht gefolgt werden kann. Dies würde bedeuten, dass der zurückgebaute Verbindungsweg als private Zufahrt anzusehen wäre, für die allein der Einwender der Unterhaltungspflichtige wäre.

Infolge der vorstehenden Erläuterungen wird die Forderung einer zweiten Zufahrt zurückgewiesen. Die Erschließung des Flurstückes ist über die bestehende Zufahrt von der L 78 sichergestellt.

- Verlängerung der Vogelschlagschutzwand beidseitig um je 750 m

Der Einwender fordert die Verlängerung der im Bereich des Kiesabbau-Sees vorgesehenen Vogelschlagschutzwand aus Gründen des Fledermausschutzes. Der Raum Bark – Todesfelde – Wittenborn weise tradierte Flugwege im Trassenbereich auf, die seitens des Vorhabenträgers nicht ermittelt worden seien, weil die Empfehlungen des NABU für Untersuchungsstandards nicht berücksichtigt worden seien. Der Vorhabenträger hat im Jahr 2013 eine Erfassung der Fledermäuse durchgeführt, die den aktuellen Anforderungen an Untersuchungsstandards entspricht. Auf dieser Grundlage wurden die in Anlage 12 dargestellten Fledermausschutzmaßnahmen abgeleitet. Die im Bereich des Kiesabbausees vorgesehene Kollisionsschutzwand deckt das dort vorhandene Jagdgebiet der Zwerg-

fledermaus vollständig ab und ist als artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme ausreichend. Eine Verlängerung ist aus Gründen des Fledermausschutzes nicht geboten. Auf die nähere Befassung in der Begründung zu Ziffer 2.3.4 wird verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründung zu Ziffer 5.3.150 dieses Beschlusses zu der Einwendung des Ortsbauernverbandes Bark, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.99: (..... (28.10.2009))

Hinsichtlich der vorgetragenen Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.14 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.100: (..... (29.10.2009))

- *Sperrung der Gemeindestraße „Auf der Schanze“ für den Baustellenverkehr und Beschränkung für den öffentlichen Verkehr sowie Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Straße „Auf der Schanze“*

Diesbezüglich wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.26 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Funktionsänderung der Straße Mühlenstraße (Sackgasse etc.)*

Das Befinden über die vom Einwender vorgeschlagene Funktionsänderung der Mühlenstraße (Ausbildung als Sackgasse, Freigabe nur für landwirtschaftliche Fahrzeuge und Anliegerverkehr, Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h) liegt in der Zuständigkeit der Verkehrsbehörde. Dem Vorhabenträger können diesbezüglich keine Maßnahmen auferlegt werden

- *Pferdekoppel während Bauphase nicht voll nutzbar*

Der Einwand, dass die Pferdekoppel infolge der langen Bauzeit nicht in vollem Umfang nutzbar sein werde, ist zurückzuweisen. Alle Grundstücke werden auch während der Bauzeit erschlossen. Auf die Begründungen zu Ziffer 5.0.8 und 5.0.10 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.101: (..... (16.10.2009, 10.01.2013))

*- Ausgleichsflächenplanung Blunkerbach-Niederung auf den Flurstücken 21/1 und 21/2 und
- Rücknahme der Ausgleichsflächenausweisung*

Hinsichtlich der Notwendigkeit der Ausgleichsflächenausweisung im Bereich der Flurstücke 21/1 und 21/2 in der Blunker-Bach-Niederung wird auf Ziffer Nr. 5.0.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.102: (..... (22.10.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.3.103: (..... (26.10.2009))

- Inanspruchnahme der Pachtfläche

Der Einwender ist Pächter des Flurstückes 224 der Flur 7 in der Gemarkung Lentförden. Hinsichtlich des Verlustes des Pachtlandes wird daher auf die Begründung zu Ziffer 4.3.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.104: (..... (27.10.2009))

- Betroffenheit der Flurstücke im neuen Moor

Hinsichtlich der Einwendung, dass die Flurstücke im neuen Moor Flur 10 Flurstück 55 Flur 10 Flurstück 51 und 54 direkt von der Autobahn betroffen seien, ist auszuführen, dass sich diese Flächen im Bereich von Weddelbrook befinden und damit weit außerhalb des Verfahrensbereiches liegen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.105: (..... (12.10.2009))

- Schutzbewaldung 50 m

Hinsichtlich der Forderung nach einem Lärmschutz in Form einer vollständigen Bewaldung in ausreichender Breite (mindestens 50 m) wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

- Anschlussstelle L 79/ A20; Radweg an der L 79 – Schulwegsicherung -; Zunahme von kriminellen Aktivitäten durch die Anschlussstelle

Bezüglich der Einwendungen zur Anschlussstelle L 79/ A 20 und der Situation für Radfahrer an der L 79 wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.19 dieses Beschlusses verwiesen. Die in diesem Zusammenhang geäußerte Befürchtung der Zunahme von kriminellen Aktivitäten durch die geplante Anschlussstelle unterliegt nicht der behördlichen Planung und ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

- Aufforstung zwischen Heuweg und A 20

Die Forderung nach einer Aufforstung zwischen dem Heuweg, an dem der Einwender wohnt, und der ca. 1 km entfernten A 20 ist schon deshalb abzulehnen, weil hierdurch die Flächeneigentümer der betroffenen Flächen unverhältnismäßig belastet würden. Die A 20 und die Anschlussstelle Hartenholm werden durch das Konzept der landschaftspflegerischen Maßnahmen ausreichend in die umgebende Landschaft eingebunden.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.106: (..... (23.10.2009))
 (..... (24.10.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.107: (..... (22.10.2009)

- *Kompensationsflächenkomplex 8.8 A/ Ausgleichsflächenplanung auf dem Flurstück 16/1*

Ausweislich der Planänderungsunterlagen wird das Flurstück 16/1, Flur 11, Gemarkung Hartenholm, in Gänze erworben, um als Teilbereich für die Ausweisung des Kompensationsflächenkomplexes 8.8 A herangezogen zu werden. Der Einwender, der im Erörterungstermin erklärt, dass seine Flächen verpachtet sind, ist nicht bereit, diese zu verkaufen.

Das Flurstück 16/1 ist ein Teilbereich der Maßnahme 8.8 A angrenzend zur Mühlenau und dem Waldbereich „Im Vieh“. Der Vorhabenträger stellt die Notwendigkeit der geplanten Maßnahmen in seiner Erwiderung korrekt dar. Die Mühlenau ist eine Nebenverbundachse des landesweiten Biotopverbundsystems und wird zur Minderung der Zerschneidungswirkung der A 20 mit einem Bauwerk von 10,5 m lichter Weite gequert (Bauwerk 6.07, Maßnahme 8.6 m/Ar der Anlage 12). Das Bauwerk ist mit einer Berme und mit Kollisions- und Blendschutzwänden ausgestattet, um die Querung von Fischotter und Amphibien sowie Fledermäusen zu ermöglichen. Zur Sicherung der Funktionsfähigkeit der Nebenverbundachse sind neben der Querungshilfe für die betroffenen Tierarten Begleitmaßnahmen notwendig. Eine Aufwertung der Flächen im Umfeld der Querung ist zwingend erforderlich für die nördlich der Trasse laichenden Arten des Anhangs IV der FFH-RL Laubfrosch und Moorfrosch mit den verbleibenden Landlebensräumen südlich der A 20 zu verbinden und so den Erhalt der Populationen nicht zu gefährden. Bei der Laubfrosch-Laichgemeinschaft handelt es sich um die größte im Untersuchungsgebiet nachgewiesene Population, für die der Verbund nach Süden zu dem Wald „Im Vieh“ als Teillebensraum und zu weiteren Teilen der Metapopulation zwingend erhalten werden muss. Hierfür ist in hohem Maße auch die artbezogene naturschutzfachliche Aufwertung des Flurstücks 16/1 erforderlich, das den Verbund zum Teillebensraum des Waldes „Im Vieh“ herstellt. Ohne die Einbeziehung des Flurstücks in die Ausgleichsmaßnahme wäre dieses Ziel in Frage gestellt. Zur artenschutzrechtlichen Ableitung und Bewertung der Maßnahmen sowie zu der im Erörterungstermin angesprochenen Erfassung der Wanderbewegungen der Amphibien im betroffenen Bereich wird auf die Begründung zu Ziffer 2.3.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Weiterhin ist im Rahmen der Maßnahme 8.8 A die Herstellung eines Waldmantels als Ausgleich für die randlichen Verluste des Waldstücks „Im Vieh“ vorgesehen, die mit der Verlegung der L 79 verbunden sind. Gleichzeitig soll der Waldrand eine Pufferfunktion im Hinblick auf randliche Schadstoffimmissionen innerhalb der Wirkzonen der A 20 erfüllen.

Die Planfeststellungsbehörde vollzieht die Begründung des Vorhabenträgers für die Inanspruchnahme des Flurstücks 16/1 im Ergebnis nach.

Bezüglich des Auftretens von nicht voraussehbaren Wirkungen des Vorhabens, die erst nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses auftreten, wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.108: (..... (10.10.2009, 27.10.2009, 20.12.2010, 04.01.2013, 10.01.2013, 14.01.2013))

- Betroffenheit

Der Einwender ist Eigentümer der Flurstücke 122, 123 und 124 (bisher: 15/3), der Flurstücke 127, 128 und 129 (bisher: 20/5), sowie der Flurstücke 37/9, 37/11 und 37/14 der Flur 11 in der Gemarkung Hartenholm, die für den Bau der Autobahntrasse und für die Anlage von Kompensationsflächen beansprucht werden. Die Flurstücke 122, 123, 127, 129, 37/9, 37/11 und 37/14 werden in Gänze erworben. Von dem Flurstück 124 ist der Erwerb einer Fläche von ca. 4,33 ha und eine dauernd zu beschränkende Fläche von ca. 6,23 ha erforderlich, es verbleibt eine Restfläche von ca. 15,58 ha. Vom Flurstück 128 werden ca. 1,82 ha erworben und 1.833 m² als vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche benötigt. Es verbleibt bei einer Restfläche von ca. 8,15 ha.

- Rücknahme der Ausgleichsflächenausweisung auf den Flurstücken 15/3 und 20/5

Der Einwender wendet sich gegen die Inanspruchnahme von Teilflächen der Flurstücke 15/3 und 20/5 für Ausgleichszwecke und fordert deshalb die Rücknahme dieser Ausgleichsflächenausweisung. Zudem fordert er, dass die von ihm zu erwerbenden Flächen weiterhin in seinem Eigentum verbleiben. Er stellt die Frage, ob die vorgesehenen Nutzungen mittels Ausweisung von Grunddienstbarkeiten umsetzbar seien.

Die Flurstücke 15/3 und 20/5 der Flur 11 der Gemarkung Hartenholm werden von den Kompensationsmaßnahmen 8.7 A/CEF und 8.8 A in Anspruch genommen, die an die Mühlenau angrenzen. Vom Flurstück 15/3 werden sowohl die nördlich der Trasse als auch die südlich der Trasse verbleibende Restfläche vollständig von Ausgleichsflächen überplant. Das Flurstück 20/5 wird mit seiner nördlichen der Trasse verbleibenden Restfläche vollständig, südlich der Trasse nur durch die Verlegung der Mühlenau und einen geplanten Uferrandstreifen überplant.

Der Vorhabenträger stellt die Notwendigkeit der geplanten Maßnahmen in seiner Erwiderung korrekt dar. Die Mühlenau ist eine Nebenverbundachse des landesweiten Biotopverbundsystems und wird zur Minderung der Zerschneidungswirkung der A 20 mit einem Bauwerk von 10,5 m lichter Weite gequert (Bauwerk 6.07, Maßnahme 8.6 M/Ar der Anlage 12). Das Bauwerk ist mit einer Berme und mit Kollisions- und Blendschutzwänden ausgestattet, um die Querung von Fischotter und Amphibien sowie Fledermäusen zu ermöglichen. Zur Sicherung der Funktionsfähigkeit der Nebenverbundachse sind neben der Querungshilfe für die betroffenen Tierarten zwingend Begleitmaßnahmen notwendig. Eine Aufwertung der Flächen im Umfeld der Querung ist zwingend erforderlich für die nördlich der Trasse laichenden Arten des Anhangs IV der FFH-RL Laubfrosch und Moorfrosch mit den verbleibenden Landlebensräumen südlich der A 20 zu verbinden und so den Erhalt der Populationen nicht zu gefährden. Bei der Laubfrosch-Laichgemeinschaft handelt es sich um die größte im Untersuchungsgebiet nachgewiesene Population, für die der Verbund nach Süden zu dem Wald „Im Vieh“ als Teillebensraum und zu weiteren Teilen der Metapopulation zwingend erhalten werden muss. Auch für die Artengruppe der Fledermäuse ist der Erhalt der Verbundbeziehung entlang der Mühlenau aus artenschutzrechtlicher Sicht unverzichtbar, da dieses Jagdgebiet durch die A 20 zerschnitten wird. Die Querungshilfe führt in Verbindung mit den aufwertenden Maßnahmen zum Erhalt des Jagdgebietes und vermeidet artenschutzrechtliche Konflikte.

Ein Erhalt der faunistischen Funktionsbeziehungen ist ausschließlich in Verbindung mit der naturschutzfachlichen Aufwertung der an die Nebenverbundachse angrenzenden Flächen zu erreichen, weshalb die Flurstücke 15/3 und 20/5 (in Teilen), die den wesentlichen Anteil dieser Maßnahmen ausmachen, zwingend für die Kompensationsplanung in Anspruch zu nehmen sind. Zur artenschutzrechtlichen Ableitung und Bewertung der Maßnahmen wird auf die Begründung zu Ziffer 2.3.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Ausweisung von Grunddienstbarkeiten statt des Erwerbs der für die Kompensation ausgewiesenen Flächen führt der Vorhabenträger aus, dass grundsätzlich Ausgleichsflächen erworben würden, um auch sicherzustellen, dass die geplanten zukünftigen Funktionen erreicht werden. In diesem Fall handele es sich um einen Ausgleichsflächenkomplex mit festgelegten Entwicklungszielen, der sich über mehrere Flurstücke mit verschiedenen Eigentümern hinziehe. Für die zukünftige Ausgleichsflächenbewirtschaftung und Kontrolle sei es zwingend erforderlich, einen Ansprechpartner für die Ausgleichsfläche zu haben. Die betroffenen Flurstücke in Besitz der jetzigen Eigentümer zu belassen, sei nicht zielführend und würde dem Anspruch einer gemeinsamen Entwicklung, Unterhaltung und Kontrolle der Flächen nicht gerecht werden. Die Vorgehensweise schließe jedoch nicht aus, dass eine spätere Pachtung von Ausgleichsflächen durch die heutigen Eigentümer möglich sei. Der Einwender wurde über diesen Sachverhalt vom Vorhabenträger mit Schreiben vom 12.06.2013 informiert. In seinem Antwortschreiben vom 27.06.2013 beanstandet der Einwender weiterhin die geplante Ausweisung von Ausgleichsflächen auf seinen Flurstücken. Die Option, dass diese Flächen zur Pachtung angeboten werden, wird jedoch begrüßt.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Notwendigkeit der Ausweisung von Kompensationsmaßnahmen auf den vom Einwender betroffenen Flurstücken für ausreichend nachgewiesen. Die Möglichkeit der Pachtübernahme der Flächen durch den jetzigen Eigentümer ist üblich und auch geboten. Die Baumaßnahme ist wie geplant planfestzustellen.

- Umverlegung der Mühlenau (BWV-Nr. 145) in Richtung Westen

Da das Flurstück 20/5 vom Zuschnitt her effizienter genutzt werden kann als das Flurstück 15/3, wird eine Umverlegung der Mühlenau nach Westen vorgeschlagen. Dieses unter der Maßgabe, dass Beeinträchtigungen zu vermeiden sind und eine ggf. erforderliche Verlegung auf dem Flurstück 15/3 so erfolgt, dass möglichst wenig Fläche als Ackerland verloren geht.

Die geplante Trasse der A 20 kreuzt die Mühlenau (BWV-Nr. 145), so dass eine Verlegung des Gewässers Nr. 340 erforderlich ist. Die neue Querung der Mühlenau erfolgt mit dem Brückenbauwerk BW 6.07, welches gleichzeitig als Kleintierquerungsmöglichkeit dient, rechtwinklig bei Baukm 23+730 und liegt damit ca. 40 m östlich der ursprünglichen vorhandenen Führung. Die neue Lage der Querungsstelle ergibt sich einerseits aus der Höhenlage der Autobahntwässerung in Verbindung mit den vorhandenen Gräben und dem anstehenden Grundwasser. Andererseits ist die Möglichkeit gegeben, die Bauwerkslänge des Brückenbauwerkes BW 6.07 minimieren zu können. Aufgrund dieser Zwangspunkte ist eine Verschiebung nach Westen nicht möglich. Es bleibt bei der beantragten Planung.

- verkehrssichere und schadlose Zufahrt zur Erschließung des Hausgrundstückes (BWV-Nr. 141) und

- Angleichung der Hofzufahrt (BWV-Nr. 143)

Die Erschließung des Hausgrundstückes „Im Vieh 3“ und des Hofes erfolgt über die Zufahrten der BWV-Nr. 141 und 143 von der verlegten L 79 (BWV-Nr. 120). Die vorhandenen Zufahrten in Asphalt werden den veränderten Gegebenheiten in Höhe und Lage angepasst. Die Entwässerung der L 79 erfolgt über die parallel zur Straße verlaufenden Entwässerungsleitungen, die Entwässerung der Grundstückszufahrten obliegt dem Eigentümer. Im Bereich der Zufahrten wird das Gewässer Nr. 323 verrohrt. Die Gestaltung des Einmündungsbereiches der Zufahrten in die L 79 und das Gefälle der Zufahrten geschehen zudem in der Art, dass sie den geltenden Richtlinien entsprechen.

Mit den geplanten Maßnahmen ist eine verkehrssichere und schadlose Zufahrt gewährleistet. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

- Dimensionierung des Wirtschaftsweges zur Erschließung der Flurstücke 15/3 und 20/5 (BWV-Nr. 135) und

- Überführung der Mühlenau nördlich der A 20 durch Einrichtung und Herstellung einer Überfahrt

Die neu herzustellende Zufahrt (BWV-Nr. 135) dient der Erschließung des Flurstückes 15/3 und darüber hinaus des Flurstückes 20/5 nördlich der A 20, die vom Vorhabenträger erworben werden und als Flächen für die Kompensationsmaßnahme 8.7 A/CEF ausgewiesen sind. Der Ausbau erfolgt mit einer wassergebundenen Decke in einer Breite von 3,00 m mit beidseitig jeweils 1,00 m breiten überfahrbaren Banketten. Die Unterhaltung der Zufahrt obliegt dem zukünftigen Eigentümer des Flurstückes 15/3, in diesem Fall ist es der Vorhabenträger.

Die im nördlichen Bereich der beiden Flurstücke vorhandene Überfahrt ist ausreichend und bleibt erhalten. Weitere Maßnahmen sind dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen.

- Anbindung des Wirtschaftsweges (BWV-Nr. 134) an die L 79 im Bereich der AS L 79/ A 20, alternative Anbindung über den Höllenweg

Der Einwender hält die Anlage und die Dimensionierung des Wirtschaftsweges (BWV-Nr. 134) an dieser Stelle für nicht geeignet, um die Verkehrsleichtigkeit und Verkehrssicherheit zu fördern. Außerdem weist er darauf hin, dass der Weg in Richtung Osten nicht mehr den heutigen Ansprüchen für eine ausreichende Erschließung genügt und fordert den kompletten Ausbau des Weges. Ferner stellt er den Antrag, die Alternative über den Höllenweg zu prüfen, um die nördlich der A 20 gelegenen Grundstücke über einen neu anzulegenden Wirtschaftsweg entlang der Mühlenau anzuschließen.

Wegen des geplanten Autobahnbaues und der Überführung der L 79 ist der Wirtschaftsweg (BWV-Nr. 134) neu an die L 79 anzuschließen. Die Ausgestaltung und Breite des Wirtschaftsweges erfolgt nach den einschlägigen Richtlinien für den ländlichen Wegebau. Danach erfolgt der Ausbau mit einer Asphaltbefestigung in einer Breite von 3,00 m. Der Anschlussbereich an die L 79 wird auf einer Länge von 20,00 m in einer Breite von 5,50 m befestigt. Die überfahrbaren Bankette werden beidseitig jeweils 1,00 m breit hergestellt. Auch die Gestaltung des Einmündungsbereiches des Wirtschaftsweges in die L 79 entspricht den geltenden Richtlinien. Die Verkehrssicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind gegeben. Die Planung ist nicht zu beanstanden.

Die Unterhaltung des Wirtschaftsweges obliegt dem Eigentümer, d. h. der Gemeinde Hartenholm. Diese ist deshalb auch für den weiteren Ausbau des Weges in Richtung Osten zuständig, weil sich die Zuständigkeit des Vorhabenträgers nur auf den Bereich des Wirtschaftsweges beschränkt, der durch den geplanten Bau der A 20 tatsächlich beeinträchtigt wird. Hier steht der Vorhabenträger in der Pflicht, entsprechenden Ersatz zu schaffen. Dies ist durch die Verlegung des Weges und die neue Anbindung an die L 79 geschehen.

Der Alternative, die nördlich der A 20 gelegenen Flurstücke über den Höllenweg und über einen neu anzulegenden Wirtschaftsweg entlang der Mühlenau anzuschließen, kann nicht gefolgt werden. Mit dem Bau eines ca. 450 m langen Weges entlang der Mühlenau würde einerseits eine Vielzahl von neuen Betroffenen durch die Inanspruchnahme von Grundstücksflächen entstehen, anderer-

seits würden deutlich höhere Kosten anfallen. Demgegenüber steht die vom Vorhabenträger vorgelegte Planung, die eine Verlegung des Wirtschaftsweges auf ca. 100 m Länge vorsieht und die lediglich zwei Grundstücksbetroffene zur Folge hat, bei denen der Erwerb der notwendigen Flächen zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses bereits getätigt werden konnte. Die Forderung des Einwenders wird daher zurückgewiesen.

- Lärmschutzmaßnahmen

Die lärmtechnische Berechnung entspricht den gesetzlichen Vorgaben. Danach sind die geplanten Lärmschutzmaßnahmen ausreichend, weitere Forderungen sind zurückzuweisen. Auf die Ziffer 2.4 nebst Begründung wird verwiesen.

Ausweislich der lärmtechnischen Berechnung der Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen ergeben sich für das Wohngebäude des Einwenders Beurteilungspegel für den Tag von 57 dB(A) und für die Nacht von 52 dB(A). Damit werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts am Wohngebäude eingehalten bzw. unterschritten. Die Voraussetzungen für einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach sind hier nicht gegeben.

- Bepflanzung an der Mühlenau

Der Einwender ist mit der geplanten Bepflanzung an der Mühlenau (zwischen den Flurstücken 15/3 und 20/5) nicht einverstanden.

Im Erörterungstermin am 10.11.2010 wird der Einwand konkretisiert. Er bittet um Erklärung, warum die Baumreihe auf dem Flurstück 20/5, Flur 11, Gemarkung Hartenholm, östlich der Mühlenau erforderlich sei. Der Einwender befürchtet durch die Baumreihe eine Verschattung, die zu einem Ernteausfall führen würde. Er fordert deshalb die Verlegung der Baumreihe auf die westliche Seite der Mühlenau und die Anlegung eines Uferrandstreifens von 5 m auf der Ostseite der Mühlenau. Zudem besteht Klärungsbedarf, wie der Uferrandstreifen erreicht und unterhalten werden soll. Im Erörterungstermin am 23.05.2013 wendet sich der Einwender gegen die Ausweisung des Uferrandstreifens auf dem Flurstück 20/5. Er bittet um Prüfung, ob es möglich sei, den Uferrandstreifen einschließlich der Funktion und der Unterhaltung per Eintragung einer Grunddienstbarkeit statt Erwerb sichern zu lassen. Der Einwender gefordert weiterhin, dass die von ihm zu erwerbenden Flächen weiterhin in seinem Eigentum verbleiben. Er stellt deshalb die Frage, ob die vorgesehenen Nutzungen mittels Ausweisung von Grunddienstbarkeiten zu sichern seien. Zudem wird eine Überfahrbreite von 5 m als nicht ausreichend angesehen.

Ausweislich der 1. Planänderung (Deckblatt zu Anlage 7 und 12.2, Blatt 8) hat der Vorhabenträger folgende Änderungen vorgenommen:

- Verlegung der Baumreihe von der Ostseite auf die Westseite der Mühlenau
- Uferrandstreifen wurde von 10 m auf 5 m reduziert auf dem Flurstücken 20/5

- 5 m breite Überfahrt über die Mühlenau (BWV-Nr. 145.1) mittels Durchlass Maulprofil DN 1709/1172 auf ca. 9 m Länge

Hinsichtlich der Bepflanzung und der Reduzierung des Uferrandstreifens ist der Vorhabenträger damit den Vorschlägen des Einwenders nachgekommen, die Baumreihe auf die Westseite der Mühlenau zu verlegen und die Breite des Uferrandstreifens auf dem Flurstück 20/5 auf 5 m zu reduzieren. Diese Inanspruchnahme stellt auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde das mindestens erforderliche Maß dar, um die Maßnahmenziele der Maßnahme 8.8.A zum Erhalt der Nebenverbundachse der Mühlenau zu erreichen.

Hinsichtlich der offenen Fragestellungen, die Flächen für den Uferrandstreifen einschließlich der Funktion und der Unterhaltung per Eintragung einer Grunddienstbarkeit statt Erwerb sichern zu lassen sowie des Verzichts des Erwerbes sämtlicher Flächen, die für Ausgleichsmaßnahmen notwendig sind, sondern diese vielmehr durch die Eintragung von Grunddienstbarkeiten sichern zu lassen, hat der Vorhabenträger eine Prüfung vorgenommen und das Prüfergebnis dem Einwender mit Schreiben vom 12.06.2013 mitgeteilt. Darin heißt es, dass es möglich sei, auf einen Erwerb der Flächen für den Uferrandstreifen zu verzichten und stattdessen eine grundbuchliche Sicherung vorzunehmen. Hierzu solle sich der Einwender bis zum 01.07.2013 äußern, ob er dieser Vorgehensweise zustimmen könne. Ebenso wurde dem Einwender mitgeteilt, dass der Erwerb der für Ausgleichsmaßnahmen erforderlichen Flächen erforderlich sei. Es handele sich um einen Ausgleichsflächenkomplex mit festgelegten Entwicklungszielen und eine zukünftige gemeinsame Entwicklung und Unterhaltung der Flächen werde als notwendig erachtet. Das schließe jedoch nicht aus, dass für den Einwender ggf. eine spätere Pachtung von Ausgleichskomplexen möglich sei. Im Antwortschreiben vom 27.06.2013 teilt der Einwender dem Vorhabenträger mit, dass er nach wie vor der Auffassung sei, dass die geplanten Maßnahmen fehlerhaft und unter Missbrauch der Rechtsgrundlagen vorbereitet wurden. Hierzu gehöre auch die vorgesehene Einrichtung eines 5 m breiten Uferrandstreifens auf dem Flurstück 20/5 der Flur 11, Gemarkung Hartenholm, auf der Ostseite der Mühlenau. Das Angebot, Eigentümer der Flächen östlich der Mühlenau zu bleiben, bewertet der Einwender positiv. Grundsätzlich wäre er, wenn die Umsetzung erzwungen werde, einverstanden mit einer grundbuchlichen Sicherung, wobei er einen Vertrag vorziehe. Ferner weist er darauf hin, dass eine Freistellung in der Formulierung der grundbuchlichen Sicherung mit dem Schreiben nicht erklärt werde. Weiterhin beanstandet der Einwender, dass die Maßnahmen westlich der Mühlenau auf dem Flurstück 15/3 der Flur 11, Gemarkung Hartenholm sowie auf der Teilfläche des Flurstückes 20/5 der Flur 11, Gemarkung Hartenholm (nördlich der zukünftigen A 20) weiter verfolgt werden und insbesondere auch ein Eigentumserwerb stattfinden solle. Begrüßt wird jedoch die Option, dass diese Flächen zur Pachtung angeboten würden, worauf sich der Einwender verlasse im Falle, dass tatsächlich eine Umsetzung der Maßnahmen erfolge.

Da der Einwender in seiner Rückmeldung eine eindeutige Aussage über die geplante Vorgehensweise vermissen lässt, hält der Vorhabenträger an seiner ursprünglichen Planung fest und hat die

benötigten Flächen für den Uferrandstreifen in der Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen weiterhin für den Erwerb ausgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde, der der genannte Schriftverkehr vorliegt, schließt sich dem Vorgehen und dem Resümee des Vorhabenträgers an. Auf die außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens laufenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren wird verwiesen.

Die Frage der Unterhaltung des Gewässers wurde vom Vorhabenträger geklärt. Während die Gewässerunterhaltung dem Gewässerpflegeverband Schmalfelder Au zukommt, wird die Unterhaltung des Uferrandstreifens sowie des Durchlasses und der Überfahrt dem Vorhabenträger als Eigentümer der betroffenen Flurstücke obliegen.

Die 5,00 m breite Zufahrt über die Mühlenau (BWV-Nr. 145.1) entspricht dem allgemeinen Erfordernis und ist ausreichend. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.8 dieses Beschlusses wird verwiesen. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

- Sicherstellung von verschiedenen Ansprüchen

Hinsichtlich der vom Einwender geforderten Sicherstellung verschiedenster Ansprüche wird grundsätzlich auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses verwiesen. Bezüglich der Forderung, sämtliche im Zuge von Gewässern zu verlegende Rohrdurchlässe mit ihrer Sohle ausreichend unter die durchgehende Gewässersohle zu verlegen, um eine ausreichende Substratablagerung und die Funktionsfähigkeit der Gewässer zu gewährleisten, wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.40 dieses Beschlusses verwiesen.

- Zunahme von kriminellen Aktivitäten durch die Anschlussstelle

Hinsichtlich der Zunahme von kriminellen Aktivitäten durch die Anschlussstelle und der damit verbundenen Steigerung des Sicherheitsrisikos wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.109: (..... (26.10.2009, 14.01.2013))

- *Verbindung zwischen Hasenmoor und Schmalfeld*

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.38 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.110: (..... (21.10.2009))

- *Lärmschutzmaßnahmen*

Die lärmtechnische Berechnung entspricht den gesetzlichen Vorgaben. Danach sind die geplanten Lärmschutzmaßnahmen ausreichend, weitere Forderungen sind zurückzuweisen.

Im Übrigen verweist der Vorhabenträger im Erörterungstermin darauf hin, dass für das Mietobjekt des Einwenders in der Dorfstraße in Todesfelde aufgrund der großen Entfernung zur geplanten A 20 kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Die lärmtechnische Berechnung ergab keine Überschreitung der gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Zudem wird darauf hingewiesen, dass im Bereich Todesfelde, wo sich die Trasse in Dammlage befindet, aus den anfallenden Bodenmassen eine Verwallung erstellt wird, die als Sichtschutz dient. Die Verwallung stellt jedoch keine aktive Lärmschutzmaßnahme dar und findet keine Berücksichtigung in der Lärmtechnischen Berechnung.

- *Anbindung des Flurstückes 43/17, Flur 8*

Hinsichtlich der Anbindung des Flurstückes 43/17, Flur 8, ist auszuführen, dass alle Grundstücke wieder angebunden werden. Die dabei entstehenden Umwege sind entschädigungslos hinzunehmen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.36 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.111: (..... (16.10.2009))

- Unterbrechung des Reitwegesystems - Anpassung des BW 6.09 als Reitweegeanbindung

Der Einwender führt auf seinem landwirtschaftlichen Anwesen einen Reitbetrieb und nutzt hierzu das nach Süden ausgerichtete Reitwegenetz.

Das in Abstimmung mit der Gemeinde Todesfelde und dem Kreis Segeberg konzipierte Reitwegeverbindungssystem wird nach Aussage des Einwenders durch die Planung des vorliegenden Streckenabschnittes der A 20 ersatzlos vernichtet. So sei keine Reitwege - Verbindung vorgesehen in Richtung Stuenborn und Todesfelde. Die vorgesehenen Flächenanbindungen reichten nicht aus, um das unterbrochene Reitwegesystem aufrecht zu erhalten bzw. auszugleichen. Ersatzwege müssten beschafft werden.

Im Bereich zwischen Voßhöhlen und Todesfelde sind folgende, die A 20 querende Wegeverbindungen geplant:

Der vorhandene Verbindungsweg zwischen Voßhöhlen und Struvenhütten „Barnbeksdamm“ (BWV-Nr. 163) wird in Bau-km 25+677 durch das Bauvorhaben überbaut. Es ist geplant, diesen Weg ca. 105 m nach Osten zu verlegen und mit dem Brückenbauwerk 6.08 (BWV-Nr. 164) in Bau-km 25+780 über die A 20 zu führen. Zudem ist vorgesehen, den ebenfalls durch die A 20 überbauten Wirtschaftsweg in Bau-km 27+087 (BWV-Nr. 175) zu verlegen und in vorhandener Breite mittels des Unterführungsbauwerkes 6.09 in Bau-km 27+154,800 (BWV-Nr. 174) die A 20 zu kreuzen. Der Wirtschaftsweg wird zusammen mit der Buerwischbek und einer Tierquerung unter der A 20 geführt. Darüber hinaus wird die unterbrochene Wirtschaftswegeverbindung von der L 167 nach Süden im Bereich der Grünbrücke durch das in östlicher Richtung befindliche Brückenbauwerk 6.11 in Bau-km 29+435 (BWV-Nr. 188) im Zuge der Überführung der verlegten L 167 sowie den zwischen der Autobahn und der K 109 in Bau-km 28+325 gelegenen Wirtschaftsweg der Achse 61 (BWV-Nr. 184) südlich der geplanten A 20 kompensiert und ist damit wieder erreichbar.

Mit den geplanten und ausgewiesenen Wegebeziehungen werden die erforderlichen Anbindungen des Wegenetzes wiederhergestellt bzw. aufrechterhalten. Damit wird der Vorhabenträger der lokal bedeutenden Nord-Süd-Verbindung zwischen den Ortschaften Struvenhütten, Bredembekshorst, Voßhöhlen und Todesfelde gerecht. Neben der Verbindungsfunktion zwischen den Ortslagen und

der Erschließungsfunktion für die Landwirtschaft kommt den Wegen außerdem eine bedeutende Funktion für das Radwegenetz zu. Ferner bleibt auch das Reitwegenetz durch die Aufrechterhaltung der Wegebeziehungen zwischen Voßhöhlen und Struvenhütten im Wesentlichen erhalten. Inwieweit die neuen Wege tatsächlich in das Reitwegesystem eingebunden werden, ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Gemäß § 30 Abs. 3 LNatSchG sind Gemeinden und Kreise aufgefordert, geeignete Wander- und Reitwege im Verbund mit sonstigen Straßen, Wegen und Flächen einzurichten, wenn ein Bedarf besteht und Belange des Naturschutzes nicht entgegenstehen.

- *Wirtschaftsweg Achse 620 (BWV-Nr. 172): Lückenschluss vom BW 6.09 aus in Richtung Osten sowie in Richtung Westen an das bestehende Wegenetz „Barnbeksdamm“ und*
- *Wirtschaftsweg Achse 610 (BWV-Nr. 174): Lückenschluss vom BW 6.09 aus in östliche Richtung bis zum Wirtschaftsweg der Achse 723 (BWV-Nr. 178)*

Der durch die A 20 überbaute Wirtschaftsweg in Bau-km 27+087 (BWV-Nr. 175) wird zusammen mit der Buerwischbek und einer Tierquerung mit dem Unterführungsbauwerkes 6.09 in Bau-km 27+154,800 (BWV-Nr. 174) unter der A 20 geführt. Nördlich der geplanten A 20 wird dieser Wirtschaftsweg der Achse 610 an den Wirtschaftsweg der Achse 620 (BWV-Nr. 172) angebunden, der in Richtung Nord-Osten an den vorhandenen Weg anschließt. In westlicher Richtung verläuft der neue Wirtschaftsweg der Achse 620 auf einer Länge von ca. 610,00 m, um die Erschließung der durch das Bauvorhaben zerschnittenen Landwirtschaftsflächen nördlich der A 20 sicherzustellen. Südlich der A 20 wird der Wirtschaftsweg der Achse 610 ebenfalls an den vorhandenen Lauf des bestehenden Wirtschaftsweges angebunden. Damit ist die zerschnittene Wegeverbindung vollständig wiederhergestellt. Die Erschließung sämtlicher durch die A 20 zerschnittenen Flurstücke ist gegeben.

Eine Notwendigkeit, dem Vorhabenträger weitere Maßnahmen nördlich der A 20 wie den Ausbau des vorhandenen in nord-östlicher Richtung verlaufenden Weges im Anschluss an den geplanten Wirtschaftsweg der Achse 620 und die Fortführung des Wirtschaftsweges der Achse 620 vom BW 6.09 aus in westliche Richtung über den geplanten Bau bis Bau-km 26+550 hinaus mit Anbindung an das bestehende Wegenetz, d. h. bis zur Straße „Barnbeksdamm“, sowie südlich der A 20 den Lückenschluss vom Wirtschaftsweg der Achse 610 aus in östliche Richtung mit Anschluss an den Wirtschaftsweg der Achse 723 (BWV-Nr. 178) aufzuerlegen, insbesondere auch unter dem Blickwinkel, dass eine Verlängerung der Wirtschaftswege zusätzliche Betroffenheiten in naturschutzrechtlichen und eigentumsrechtlichen Belangen auslösen würde, besteht daher nicht.

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Forderung nach Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Für das betroffene Wohngebäude gilt, dass es weit außerhalb des Bereiches liegt, in dem es zu einer Grenzwertüberschreitung der Lärmimmissionen kommen kann. Auf die Isophonenkarte in Anlage 11.5 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen. Dort ist dargestellt, in welchen Abständen die Linien gleichen Schallpegels für die je-

weiligen gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte entlang der Trasse verlaufen bzw. wo die Grenzwerte überschritten werden. Ansprüche auf passiven Lärmschutz bestehen für das betroffene Gebäude nicht. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

- Beeinträchtigung durch ausgewiesene Ausgleichsflächen in Todesfelde – Flächendruck auch in Voßhöhlen nimmt enorm zu

Hinsichtlich der ausgewiesenen Ausgleichsflächen in Todesfelde wird auf Ziffer 2.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründung zu Ziffer 5.1.11 dieses Beschlusses zu der von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für die Gemeinde Todesfelde eingereichten Stellungnahme dieses Beschlusses, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.112: (..... (13.10.2009))

- Existenzgefährdung

Der Einwand, dass durch die Trassenführung der A 20 die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebes bedroht sei und damit das Auskommen der Familie, ist zurückzuweisen. Es sind keine Flächen des Einwenders zum Erwerb oder zur vorübergehenden Inanspruchnahme ausgewiesen. Außerdem liegen die Flächen des Einwenders alle weit außerhalb der Autobahntrasse nördlich der geplanten A 20. Eine Beeinträchtigung des landwirtschaftlichen Betriebes ist nicht erkennbar.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.113: (..... (23.10.2009))

- Lage des RRB 5 (BWV-Nr. 148)

Der Einwender fordert – ohne weitere Begründung –, das Regenrückhaltebecken RRB 5 (BWV-Nr. 148) auf der gegenüberliegenden Seite nördlich der A 20 zu errichten.

Es wird hierzu auf die Begründung zu Ziffer 5.3.195 dieses Beschlusses verwiesen.

- Biotopmaßnahmen im Jagdrevier-Ost

Hinsichtlich der geforderten Biotopmaßnahmen zum Ausgleich des Verlustes vorhandener Biotope ist festzustellen, dass mit den in der Anlage 12 festgestellten Maßnahmen die mit dem Vorhaben verbundenen Biotopverluste ausgeglichen oder ersetzt werden. Auch im Bereich der Anschlussstelle der L 79 werden Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt.

- Forderung einer durchgehenden Bepflanzung nördlich der A 20 zwischen den Ortsteilen „Bullenkloster“ und „Im Vieh“ für Nachtigall

Die Nachtigall wurde bei den vom Vorhabenträger durchgeführten Erfassungen der Brutvögel nicht im Untersuchungsraum nachgewiesen. Dennoch erfolgen auch in dem genannten Bereich zwischen den Ortsteilen „Bullenkloster“ und „Im Vieh“ aufwertende Maßnahmen für gehölzbrütende Vogelarten. In Teilbereichen erfolgen aus anderen Gründen auch eine Bepflanzung der Autobahnböschung und die Herstellung einer parallel verlaufenden Feldhecke. Eine durchgängige Bepflanzung parallel zur Autobahn als Habitatergänzung für gehölzbrütende Vogelarten ist jedoch nicht zielführend, da autobahnahe Habitate für Brutvögel aufgrund der Störungen keine optimalen Lebensräume darstellen. Die Planung des Vorhabenträgers ist in diesem Punkt nicht zu beanstanden.

- Forderung von Kleintierdurchlässen bei den BWV-Nr. 115, 147 und 154

Die Forderung des Einwenders, die Bauwerke der BWV-Nr. 115, 147 und 154 als Kleintierdurchlässe auszubilden ist zurück zu weisen. Im Bereich des Struvenhüttener/Hartenholmer Moors sieht die Planung westlich des Bauwerks BWV-Nr. 115 eine Querungshilfe von 7,5 m lichter Weite und 2,5 m lichter Höhe für Klein- und Mittelsäuger (insbesondere Fischotter) vor. Östlich der Anschlussstelle der L 79 ist die Querung der Mühlenau mit einem Bauwerk vorgesehen, das eine lichte Weite von 10,5 m und eine lichte Höhe von 3 m aufweist und ebenfalls für Klein- und Mittelsäuger geeignet ist. Weitere Querungshilfen sind nicht erforderlich.

- Verrohrung der Durchlässe BWV-Nr. 146 und 154 zwecks Rehwildtauglichkeit

Ebenso ist die Forderung nach einer rehwildtauglichen Ausbildung der Bauwerke BWV-Nr. 146 und 154 zurück zu weisen. Neben der Grünbrücke bei Todesfelde und der Querung der Schmalfelder Au ist auch das Querungsbauwerk der Buerwischbek für das Rehwild nutzbar. Weitere Querungshilfen für das Wild sind nicht erforderlich. Auf Ziffer 2.3.1 wird verwiesen.

- Jagdwertentschädigung

Der Einwender ist Jagdpächter des Jagdbezirkes Hartenholm Ost und führt an, dass die Jagd durch den Bau der Autobahn in dem Jagdrevier-Ost erheblich eingeschränkt und die Jagdflächen beschnitten würden. Daher wird eine angemessene Jagdwertentschädigung gefordert.

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11, Punkt 3, Absatz c) dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.114: (..... (15.01.2013))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.115: (..... (10.10.2009))

- Mautpflicht bzw. Fahrverbot für Lkw auf der ehemaligen B 206

Die Einführung einer Mautpflicht für LKW, insbesondere auf der B 206, ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern bleibt dem Verkehrsministerium in einem mit dem Bund und der EU abgestimmten und abgestuften Verfahren vorbehalten. Auch die Ausweisung von Fahrverboten auf der B 206 kann nicht in diesem Verfahren geregelt werden, dies bleibt der zuständigen Verkehrsbehörde des Kreises in Abstimmung mit allen Beteiligten vorbehalten.

Im Übrigen wird auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.0.5 dieses Beschlusses verwiesen.

- Schutzbewaldung

Hinsichtlich der Forderung nach einem Lärmschutz in Form einer Bewaldung wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

- Anschlussstelle L 79/ A 20; Zunahme von Lärm und Abgasen durch Autobahnzubringer in Hartenholm; Zunahme von kriminellen Aktivitäten durch die Anschlussstelle

Bezüglich der Einwendungen zur Anschlussstelle L 79/ A 20 wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.19 dieses Beschlusses verwiesen. Die in diesem Zusammenhang geäußerte Befürchtung der Zu-

nahme von kriminellen Aktivitäten durch die geplante Anschlussstelle unterliegt nicht der behördlichen Planung und ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.116: (..... (16.10.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den im Trassenbereich betroffenen Gemeinden eingereichten Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.38 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.117: (..... (28.10.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Günther und Partner, Mohr und Partner sowie Dr. Mecklenburg für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.118: (..... (22.10.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.119: (..... (23.10.2009))

- *Ausgleichsflächenausweisung im Bereich des Blunker Baches und im Bereich der Brandsau,*
- *Rücknahme der Ausgleichsflächenausweisung und*
- *Überkompensierung*

Der Einwender ist Bewirtschafter von Flächen im Nahbereich der Flurstücke, die für artenschutzrechtliche Maßnahmen im Bereich des Blunker Baches und der Brandsau vorgesehen sind.

Hinsichtlich der Notwendigkeit der Ausgleichsflächenausweisung sowie der Sicherung der Entwässerung angrenzender/Benachbarter Flächen in der Blunker-Bach-Niederung/Brandsau-Niederung wird auf Ziffer Nr. 5.0.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Überkompensierung wird auf Ziffer 2.3.1 dieses Beschlusses verwiesen

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.120: (..... (27.10.2009))

- *Regenrückhalte- und Versickerungsbecken*

Der Einwand, dass die Regenrückhaltebecken als Versickerungsbecken zu klein seien, ist mit Hinweis auf die wassertechnische Berechnung der Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen zurückzuweisen. Die wassertechnische Berechnung entspricht den gesetzlichen Vorgaben und ist nicht zu beanstanden. Die geplanten Maßnahmen wie beispielsweise Absetz- und Regenrückhaltebecken bzw. Versickerungsbecken sind ausreichend dimensioniert. Einwände diesbezüglich werden daher zurückgewiesen.

- *Keine hinreichende Würdigung des naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebotes von Beeinträchtigungen von Eingriffsvorhaben im Gutachten zur A 20*

Hinsichtlich der Würdigung des naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebotes im Rahmen der Eingriffsregelung wird auf Ziffer 2.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Günther und Partner, Mohr und Partner sowie Dr. Mecklenburg eingereichten Einwendungen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.121: (21.10.2009)
..... (26.10.2009)

- Betroffenheit

Der Einwender ist Eigentümer des Flurstückes 57 der Flur 7, Gemarkung Bark. Ausweislich der Planänderungsunterlagen erstreckt sich die Flächeninanspruchnahme des 11,6387 ha großen Flurstückes 57 auf den Erwerb von 6,0053 m² und auf die vorübergehende in Anspruch zu nehmende Fläche von 0,3062 m², die im Wesentlichen für den Bau der Autobahntrasse, den Bau des Regenrückhaltebeckens RRB 9 sowie einer Verwallung mit Knickneuanlage erforderlich sind. Dabei wird das Flurstück diagonal durchschnitten. Nördlich der A 20 verbleibt eine nicht überplante Dreiecksfläche von ca. 2,2 ha, südlich der A 20 eine nicht überplante Dreiecksfläche mit einer Größe von ca. 3,4 ha.

- kein Flächenentzug für Ausgleichsflächen

- Rücknahme der Ausgleichsflächenplanung

Der Einwender führt aus, dass das Flurstück 57 der Flur 7, Gemarkung Bark, eine Größe von 11,6387 ha habe und als Kiesausbeutungsfläche geeignet sei. Er nimmt Bezug auf die im September/ Oktober 2009 ausgelegten Planfeststellungsunterlagen, wonach lt. Grunderwerbsverzeichnis von dieser Fläche 6,0053 ha erworben bzw. entzogen werden sollen für diverse Maßnahmen im Zuge der beabsichtigten Planung. Der Einwender macht geltend, dass er mit dem Entzug der südlich der Ortschaft Bark gelegenen Flächen, die für den Ausgleich vorgesehen sind, nicht einverstanden sei. Diese werden von ihm nicht zur Verfügung gestellt. Eine Rücknahme der Ausgleichsflächenweisung wird gefordert.

Das Flurstück 57 wird in Teilen von der Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahme 17.2 G/A überplant. Dieser Anteil macht eine Fläche von 19.813m² aus. Der weitaus größere Anteil von 40.240m² wird durch die Trasse der A 20 und die Anlage des Regenrückhaltebeckens in Anspruch genommen.

Im Rahmen der Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahme 17.2.G/A erfolgt in erster Linie die Einbindung der technischen Bauwerke in das Landschaftsbild sowie die Herstellung eines Sicht- und Immissionsschutzes für die ortsnahen Wohnumfeld- und Erholungsflächen von Bark. Diese Ziele sind nur durch Maßnahmen unmittelbar an den technischen Anlagen möglich. Die Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahme nimmt hierbei nicht mehr Fläche in Anspruch als für diese Ziele und zum Erreichen eines sinnvollen Flächenzuschnittes der Restflächen des Flurstücks erforderlich sind. Die Planfeststellungsbehörde vollzieht insofern die Planung des Vorhabenträgers nach.

- Existenzgefährdung

Der Einwender macht geltend, dass die Herausnahme von Flächen aus seinem landwirtschaftlichen Betrieb die Existenz gefährde. Die Betriebsbelastung durch den Entzug von 6,0053 ha führe zur Existenzgefährdung, da er nur über knapp über 21 ha Eigentumsfläche verfüge und mit dem Entzug ca. knapp 30 % seiner Eigentumsfläche verloren ginge. Es wird gefordert, die Existenzgefährdung in die Gesamtabwägung einzubeziehen.

Im Erörterungstermin am 9. Dezember 2010 wird konkretisiert, dass die überplante Fläche die wichtigste Fläche des Betriebes darstelle, nicht nur, weil sie etwa 50 % des Eigenlandes enthalte, sondern auch weil sie in einer dichten Lage zur Hofstelle gelegen sei. Außerdem wird das Ergebnis des dem Einwender am Vortage des Erörterungstermins vorgelegten Existenzgefährdungsgutachtens, nämlich dass eine Existenzgefährdung durch das geplante Vorhaben nicht eintrete, weil der Betrieb bereits heute schon nicht existenzfähig sei, vehement bestritten. Dies sei bereits nach einer kurzen Einsichtnahme in das Gutachten erkennbar. Beispielsweise sei es so, dass der dort angesetzte Gewinn lediglich eine Schätzung darstelle. Tatsächlich sei es so, dass in mehreren Jahren ein Gewinn erzielt wurde, der um 25% höher lag. Bei der Zugrundelegung eines derartigen Gewinns wäre eine Existenzgefährdung bereits schon nicht mehr gegeben. Dass dieser Gewinn auch tatsächlich erzielt wurde, könne belegt werden.

Weiterhin führt der Einwender an, dass das Gutachten Bezug genommen habe auf eine Kurzauswertung der Wirtschaftsergebnisse aus den Unterlagen des Landwirtschaftlichen Buchführungsverbandes für den Bereich Mittelrücken-Süd (Milchviehbetriebe). Hierbei habe man sich allein am Durchschnitt orientiert und nicht, wie hier angebracht, am oberen Viertel. Insgesamt sei festzuhalten, dass eine erhebliche Diskrepanz zwischen den realen Zahlen und der vorgenommenen Schätzung liege. Bei der Zugrundelegung der realen Zahlen bestehe definitiv keine Existenzgefährdung bei der heutigen Situation vor Durchführung der Maßnahme. Aufgrund dessen fordert der Einwender, dass ein neues Gutachten erstellt oder das vorliegende überarbeitet wird, zu denen er die erforderlichen Daten liefern werde. Dies bedeute aber nicht, dass er seine Bücher vorlegen werde, sondern die benötigten Daten unter Verwendung des Landwirtschaftlichen Buchführungsverbandes auf Anforderung des Gutachters vorlegen werde. Festzustellen sei, dass nach Entzug der Fläche definitiv eine Existenzgefährdung bestehe, wenn die Planung, so wie vorliegend, realisiert werden solle.

Der Einwender weist ferner darauf hin, dass er diese Fläche aus dem Naturschutzgebiet herausgetauscht habe. Für diese Fläche habe er 18 ha Eigenland für den Tausch eingebracht. Dieser Tausch wurde vorgenommen, um weiterhin eine intensive Bewirtschaftung betreiben zu können und nicht durch Auflagen durch das Naturschutzgebiet hierbei eingeschränkt zu werden. Es sei auch nicht nachvollziehbar, weshalb Flächen, die vor kurzem im Bereich der Gemeinde Schafhaus zum Kauf angeboten wurden, nicht vom Vorhabenträger oder der Landgesellschaft erworben wurden. Zudem sei die überplante Fläche Kieserwartungsland. In dem geschlossenen Tauschvertrag sei enthalten, dass bei einer Ausbeutung der Fläche dem Voreigentümer eine Entschädigung zustehe.

Tatsache ist, dass der Vorhabenträger wegen der oben angeführten Betroffenheit ein Existenzgutachten in Auftrag gegeben hat. Das Gutachten vom 13. September 2010 zur Ermittlung der Frage, ob durch Entzug und Durchschneidung einer landwirtschaftlichen Fläche zum Bau der A 20 sowie eines Regenrückhaltebeckens eine Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes eintritt, liegt der Planfeststellungsbehörde vor.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass eine Existenzgefährdung des Betriebes des Einwenders bereits in der Ausgangssituation vorhanden ist und diese nicht durch den Flächenentzug der geplanten Straßenbaumaßnahme ausgelöst wird. Der Sachverständige weist in seinem Gutachten ausdrücklich darauf hin, dass eine umfassende Prüfung der Existenzfähigkeit nur vorgenommen werden kann, wenn die betriebsbedingten Ergebnisse aus den Jahresabschlüssen der letzten 3 Jahre vorgelegt werden. Da ihm in diesem Falle die Betriebsergebnisse nicht zur Verfügung standen, musste sich der Sachverständige anhand seiner Fach- und Sachkunde auf die bekannten statistischen durchschnittlichen Werte von vergleichbaren Betrieben des landwirtschaftlichen Buchführungsverbandes stützen. Das auf einer Schätzung beruhende Gutachten hat zur Folge, dass so nicht alle Eigenheiten des Betriebes des Einwenders erfasst werden konnten. Kritik, die darauf abzielt, es seien nicht die richtigen Werte herangezogen worden, ist demnach zurückzuweisen. Es liegt in der Hand des Einwenders, durch die Offenlegung der entsprechenden Jahresabschlüsse gegenüber dem Sachverständigen ein Gutachten mit aussagekräftigen Ergebnissen zu erhalten.

In diesem Zusammenhang ist auch die Forderung des Einwenders, ein neues Gutachten ohne Kenntnis der betriebsspezifischen Daten und ohne Vorlage der tatsächlichen Buchführungsergebnisse des Betriebes, sondern allein am statistischen Mittel des oberen Viertels der Ergebnisse der Milchbetriebe für den Bereich Mittellücken-Süd basierend, zu beauftragen, um so ein Gutachten mit realistischeren Zahlen zu erreichen, zurückzuweisen. Das vorliegende, auf Schätzungen beruhende Gutachten durch eine neue Schätzung zu ersetzen, entbehrt jeglicher Grundlage, weil hier Beweise dem Sachverständigen vorenthalten werden mit dem Ziel, eine günstigere Beurteilung zu erhalten. Es ist nicht Aufgabe des Vorhabenträgers, für den Einwender eine Beweiserhebung durchzuführen, wenn dieser den Beweis selbst in der Hand hält, aber im laufenden Verfahren nicht vorlegt. Beweis-pflichtig ist allein der Einwender.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ergebnissen des Gutachtens an und macht sie sich zu eigen. Da angesichts der fehlenden Mitwirkungsbereitschaft des Einwenders eine klare und eindeutige Sachverhaltsaufklärung nicht möglich war, muss er sich die verweigerte Mitwirkung bei der Aufklärung der wirtschaftlichen Folgen der Eingriffe zurechnen lassen. Dennoch ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde das Existenzgefährdungsgutachten unter den Gegebenheiten methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar. Es ist in sich plausibel und liefert schlüssige und belastbare Ergebnisse. Das Gutachten stellt daher eine ausreichende Grundlage für die abschließende Entscheidung dar. Einwände diesbezüglich werden zurückgewiesen. Im Übrigen wird hinsichtlich Tausch-/ Ersatzland auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich des Erwerbs von Flächen im Bereich der Gemeinde Schafhaus durch den Vorhabenträger oder der Landesgesellschaft ist auszuführen, dass dieser Flächenerwerb bereits vor 3 Jahren, d.h. im Jahre 2006, erfolgte. Dies war zu einem Zeitpunkt, als der Flächenerwerb bzw. –tausch für die planfestzustellende Maßnahme noch nicht begonnen hatte. Im Übrigen wird hinsichtlich Tausch-/ Ersatzland auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses verwiesen.

- Regenrückhaltebecken RRB 9 (Einleitung gem. Wasserrahmenrichtlinie, EU-Genehmigung, Beschränkung auf Absetzbecken und Einleitung in das Kiesabbaugebiet Bark)

Es wird eingewandt, dass im Rahmen der Wasserrahmenrichtlinie Einleitungen, d.h. Versickerung der anfallenden Wassermengen beim Regenrückhaltebecken RRB 9, außerordentlich bedenklich seien. Die entsprechenden Zustimmungen bzw. Genehmigungen lägen offensichtlich nicht vor, sie würden allenfalls durch Antrag bei der Wasserbehörde des Kreises Segeberg abgefordert. Dieses sei rechtlich nicht in Ordnung, da die Wasserbehörde des Kreises Segeberg nicht umfassend zuständig sei. Nach Auffassung des Einwenders sei eine EU-gestützte Genehmigung erforderlich. Unabhängig davon wird beantragt, den Bau des Regenrückhaltebeckens RRB 9 auf das Absetzbecken zu beschränken, um den persönlichen Eingriff zu verringern, und das Straßenwasser in das Wasserbecken nördlich der Gemeinde Bark (Kiesabbaugebiet) einzuleiten.

Als Folge des geplanten Straßenbauvorhabens A20, Teilstrecke A 7 bis B 206 westlich Wittenborn, werden belastete Straßenabwässer in die umliegenden Vorfluter oder in das Grundwasser eingeleitet. Um die Belastung so gering wie möglich zu halten, wird das Straßenwasser über Versickerer bzw. Regenrückhaltebecken (teilweise als Retentionsbecken ausgebildet) mit vorgeschaltetem Absetzbecken abgeleitet. Das Absetzbecken dient dazu, im Falle eines Unfalles Leichtstoffflüssigkeiten und Absenkstoffe zurückzuhalten und nicht über das Regenrückhaltebecken in den Vorfluter oder in das Grundwasser gelangen zu lassen. Zu diesem Zweck kann das Absetzbecken verschlossen und das darin enthaltene Wasser gereinigt werden. Grundsätzlich ist eine Versickerung zu bevorzugen, für die ein entsprechender Abstand zum Grundwasser unerlässlich ist, weil dem dazwischenliegenden Boden eine Reinigungsfunktion des Wassers vor Eintritt in das Grundwasser zukommt. Dies ist jedoch aufgrund der Örtlichkeiten nicht immer möglich. Weitere Einzelheiten sind

der Begründung zu Ziffer 5.0.9 dieses Beschlusses zu entnehmen. Die Berechnungen und Planung der Straßenentwässerungsanlagen sind nach den Regeln der Technik aufgestellt worden. Hierzu wird auf die Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen verwiesen.

Die Lage von Entwässerungseinrichtungen und Regenrückhaltebecken ist grundsätzlich abhängig von der Höhenlage der A 20 und den kreuzenden Wegen sowie den topografischen Gegebenheiten und der möglichen Einleitung in vorhandene Vorfluter.

Vor diesem Hintergrund ist für die schadlose Ableitung des Straßenoberflächenwassers der A 20 in Bau-km 32+500 nördlich der A 20 der Bau eines Regenrückhaltebeckens mit vorgeschaltetem Absetzbecken geplant. Das Regenrückhaltebecken RRB 9 nebst Absetzbecken (BWV-Nr. 244) liegt in der von der A 20, der L 78 und einer Wegeverbindung gebildeten Dreiecksfläche auf dem Flurstück 57 der Flur 7 in der Gemarkung Bark und wird mit einer Verwallung und Knickneuanlage in die Landschaft eingebunden. Nördlich der A 20 verbleibt eine nicht überplante Dreiecksfläche von ca. 2,2 ha.

Die geplante Verwallung mit Knickwall dient in erster Linie der Einbindung des Regenrückhaltebeckens in die umgebende Knicklandschaft und damit der Wiederherstellung des Landschaftsbildes. Gleichzeitig stellt sie einen Sicht- und Immissionsschutz zur Ortslage Bark her, der die Beeinträchtigung der betroffenen Wohnumfeld- und Erholungsflächen vermindert. Ihre gesetzliche Grundlage ist somit als Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahme in der Eingriffsregelung verankert.

Die Lage des Regenrückhaltebeckens ist optimal und flächenschonend in die Landschaft eingebunden. Es wird berücksichtigt, dass das nach dem Bau der A 20 nördlich der Autobahn verbleibende Restflurstück eine Größe hat, die einer sinnvollen und praktikablen Bewirtschaftung nicht entgegensteht. Dem Einwand, auf die Anlage des Sickerbeckens zu verzichten und das zu versickernde Wasser zur nahegelegenen ausgebeuteten Kiesfläche zu leiten, ist entgegenzuhalten, dass der oben erwähnte erforderliche Abstand zum Grundwasser zwecks Reinigung nicht vorhanden wäre und unter diesen Umständen diese Alternative nicht in Erwägung gezogen werden kann. Auch spricht dagegen, dass am Kiessee eine Badestelle vorgesehen ist. Die Lage des Versickerbeckens stellt sich als die günstigste für die Versickerung des Straßenwassers dar.

Das Regenrückhaltebecken wird als Sickerbecken ausgebildet, denn wegen der topografischen Gegebenheiten besitzt das Becken keine Abflussmöglichkeit in einen vorhandenen Vorfluter. Die A 20 liegt hier im Einschnittsbereich und die Ableitung des Straßenoberflächenwassers aus dem Bereich von Bau-km 31+840 bis Bau-km 33+560 erfolgt im Tiefpunkt in Bau-km 32+380 in das vorgeschaltete Absetzbecken des Regenrückhaltebeckens und gelangt gereinigt in das Sickerbecken, um dort zu versickern.

Hinsichtlich der Größe und Notwendigkeit des Beckens wird darauf hingewiesen, dass die wasser-technischen Berechnungen der Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen entsprechend dem aktuellen Stand der Technik erstellt worden sind. Alle erforderlichen wasser-technischen Nachweise sind erfüllt worden. Die Daten sind plausibel und nachvollziehbar und daher nicht zu beanstanden.

Der Vorhabenträger hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens eine Umlegung des geplanten Regenrückhaltebeckens RRB 9 (Sickerbecken) auf die südlich der A 20 gelegene Teilfläche des Flurstückes 57 geprüft, um die nördlich der A 20 – Trasse verbleibende Restfläche des Flurstückes 57 im Eigentum des Einwenders belassen zu können. Der Einwender wurde über das Ergebnis der Prüfung, nämlich dass die Umplanung aus technischer Sicht möglich ist, informiert und um Stellung gebeten. Dieser spricht sich jedoch insgesamt gegen die Planung des Regenrückhaltebeckens auf seinem Flurstück 57, Flur 7, Gemarkung Bark, aus. Er verweist auf die technischen und baulichen Möglichkeiten, um den Wasserabfluss aus dem Absetzbecken ohne Flächeninanspruchnahme abzuleiten, und auf den noch größeren Flächenentzug der jetzt vorgeschlagenen Maßnahme im Vergleich zur bisherigen Planung.

Da keine Einigung über den Standort des Regenrückhaltebeckens erzielt werden konnte, bleibt die ursprünglich vorgelegte Planung des Vorhabenträgers Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen. Diese wird planfestgestellt. Auf die oben stehenden Ausführungen und Begründungen wird verwiesen.

Der Einwand des nicht Vorliegens entsprechender Zustimmungen bzw. Genehmigungen ist mit Hinweis auf die Genehmigungs- und Konzentrationswirkung der Planfeststellung zurückzuweisen. Nach den in § 142 (1) Landesverwaltungsgesetz (LVwG) normierten Grundsätzen wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit eines Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt, so dass daneben keine anderen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen mehr erforderlich sind. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Auf die Stellungnahme des Kreises Segeberg unter Ziffer 4.1.19 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der Bedenken zu den Einleitungen in Bezug auf die Wasserrahmenrichtlinie wird auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.0.9 dieses Beschlusses verwiesen.

- Zufahrten

Der Einwender fordert für die nördlich der A 20 verbleibende Restfläche am östlichen Ende eine neue Zufahrt von dem bestehenden Wirtschaftsweg. Für die südlich der A 20 gelegene Fläche werden der Erhalt der vorhandenen Zufahrt sowie eine weitere Zufahrt am südlichen Ende des Flurstü-

ckes gefordert. Dies sei aus Gründen der Bewirtschaftung und wegen des äußerst ungünstigen Zugschnittes der Restfläche zwingend geboten.

Der Vorhabenträger lehnt die Bereitstellung weiterer Zufahrten sowohl für das nördlich der A 20 als auch für das südlich der A 20 verbleibende Restflurstück ab. Hierbei sei dem Vermeidungsgebot von Eingriffen in bestehende Knicks zu folgen. Die bestehende Zufahrt südlich der A 20 bleibt erhalten. Die Planfeststellungsbehörde folgt hier dem Vorhabenträger. Beide Restflächen sind durch Zufahrten erschlossen und damit für die Bewirtschaftung erreichbar. Die Forderung nach weiteren Zufahrten ist mit zusätzlichen Eingriffen in gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 Abs. 1 i.V.m. § 21 Abs. 1 LNatSchG verbunden, die zu vermeiden sind, wenn sie nicht zwingend erforderlich sind.

- Verlängerung der Vogelschlagschutzwand beidseitig um je 750 m

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.98 dieses Beschlusses verwiesen. Hinsichtlich der in diesem Zusammenhang unterstellten unzureichenden Fledermausuntersuchungen im Bereich Todesfelde – Bark – Wittenborn und der unterstellten Betroffenheit von Wasserfledermaus und Zwergfledermaus wird auf Ziffer 2.3.4 verwiesen.

- Grundlagen der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht ausreichend ermittelt

Hinsichtlich der für die Umweltverträglichkeitsprüfung zu Grunde gelegten Annahmen und durchgeführten Erfassungen wird auf Ziffer 5.0.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründung zu Ziffer 5.3.150 dieses Beschlusses zu der Einwendung des Ortsbauernverbandes Bark, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.38 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.3.122: (..... (19.10.2009))

- Flurst. 90/1 und 89 (eine Bewirtschaftungseinheit, keine Bepflanzung oberhalb der Wasserverbandsleitung)

Die Flurstücke 90/ 1 und 89, Flur 11 in der Gemarkung Todesfelde, liegen nach Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde nördlich der L 167 und damit in einem Bereich, der durch das hier planfestzustellende Bauvorhaben in keinster Weise betroffen ist.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.40 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.3.123: (..... (24.10.2009, 15.01.2013))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.124: (..... (16.10.2009, 10.01.2013))

Hinsichtlich der vorgetragenen Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Ausführung zu Ziffer 4.3.37 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.125: (..... (12.11.2009))

- *Beibehaltung des Verlaufs der Gemeindeverbindungsstraße Schmalfeld – Hartenholm „Dammberg“*

Die Einwände zielen darauf ab, dass durch die Umverlegung der Gemeindeverbindungsstraße Schmalfeld – Hartenholm „Damberg“ die Verkehrsanbindung an den zentralen Raum Kaltenkirchen mit den dortigen wichtigen Infrastrukturangeboten deutlich verlängert werde. Es wird die Beibehaltung des ursprünglichen Verlaufs der Gemeindeverbindungsstraße gefordert.

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.38 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Unterschreitung des Kurvenmindestradius im Verlauf der L 234 beim Brückenbauwerk BW 6.02/ Geschwindigkeitsbeschränkung,*

- *Forderung einer Ampel vom Gemeinde Verbindungsweg in die L 234 und*

- *Forderung eines Radweges entlang des Gemeinde Verbindungsweges Schmalfeld – Hartenholm*

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.38 dieses Beschlusses unter der Überschrift „Ausbildung des Brückenbauwerkes BW 6.02 (BWV-Nr. 14) beidseitig mit Fuß- und Radwegen“ verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.126: (..... (22.10.2009))

- *Betroffenheit und*

- *Flächentausch*

Der Einwander ist betroffen durch die Inanspruchnahme von Teilflächen des Flurstückes 15/2, Flur 1, und der Flurstücke 25 und 44/11, Flur 7, alle in der Gemarkung Todesfelde. Das Flurstück 25 konnte mittlerweile durch den Vorhabenträger käuflich erworben werden.

Die Inanspruchnahme ist erforderlich für den Bau der Trasse der geplanten A 20 und der Nebenanlagen sowie für die Anlage von Kompensationsflächen. Die Überplanung als Kompensationsfläche erfolgt auf Restflächen von ca. 0,2 ha des Flurstückes 44/11 und ca. 0,2 ha des Flurstückes 25, die jeweils nördlich der A 20 liegen.

Durch die 2. Planänderung wurde die Betroffenheit dadurch erweitert, dass das Flurstück 57 der Flur 6 und die Flurstücke 15/2, 17/1 und 44/1 der Flur 11, alle in der Gemarkung Todesfelde, in Teile bzw. in Gänze als dauernd zu beschränkende Flächen für landschaftspflegerische Maßnahmen im Bereich der Grünbrücke Todesfelde ausgewiesen wurden.

Bezüglich der Notwendigkeit der Flächeninanspruchnahme wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwender hält fest, dass er nicht mehr Land abgeben wolle, als dieses unbedingt erforderlich sei. In diesem Zusammenhang erklärt er auch seine Bereitschaft zum Flächentausch.

Hinsichtlich der Gestellung von Tausch-/ Ersatzland wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses verwiesen.

Im Erörterungstermin wurde erklärt, dass sich der Einwender wegen eines Übernahmeanspruches der südlich und nördlich der A 20 gelegenen Restflächen des Flurstückes 25 und der südlich der A 20 gelegenen Restfläche des Flurstückes 44/11 äußern werde. Gleichfalls hat der Vorhabenträger in diesem Zusammenhang eine Prüfung zugesagt, ob die Kompensationsmaßnahme auf dem Flurstück 25 zwingend geboten sei für den Fall, dass der Einwender die überplante Restfläche des Flurstückes 25 in seinem Eigentum behalten möchte. Die Prüfung ergab, dass diese Maßnahme entfallen könnte, jedoch sind die geplante Zuwegung zur Erschließung der östlich gelegenen Waldfläche und der vorgesehene Knick als Kompensationserfordernis für den Eingriff in Knicks nach wie vor erforderlich. Eine Rückmeldung des Einwenders erfolgte auch nach nochmaliger Aufforderung durch den Vorhabenträger mit Schreiben vom 9. September 2011 bis zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht. Die fehlende Mitwirkungsbereitschaft des Einwenders an der Sachverhaltsaufklärung kann jedoch nicht zu Lasten des Vorhabenträgers gehen. Die Planung des Vorhabenträgers wird daher wie vorgelegt planfestgestellt.

Die Zufahrten zu dem Flurstück 15/2, Flur 1, Gemarkung Todesfelde, und zu den Flurstücken 25 und 44/11, Flur 7, Gemarkung Todesfelde, wurden in den Planänderungsunterlagen ergänzt. Insofern wird auf die Deckblätter zu Anlage 7, Blatt 17 und Blatt 13/12, sowie auf die Anlage 10.2, lfd. Nr. 302, der Planfeststellungsunterlagen, Teil A, verwiesen. Es besteht Einvernehmen, die genaue Lage der Zufahrten zwischen den Beteiligten vor Ort abzustimmen und festzulegen.

- Dimensionierung der Durchlässe/ Durchlässe unter Gewässersohlenhöhe

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.40 dieses Beschlusses unter der gleichnamigen Überschrift verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründung zu Ziffer 5.1.11 zu der von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für die Gemeinde Todesfelde eingereichten Stellungnahme und zu der Einwendung des Ortsbauernverbandes Todesfelde zu Ziffer 5.3.155 dieses Beschlusses, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.41 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.3.127: (..... (26.10.2009))

- Anschluss der Drainagen für alle angrenzenden Flächen

Der Einwand richtet sich dahingehend, dass mit einem erheblichen Wasserzufluss aus dem RRB in den Vorfluter N zu rechnen sei, so dass insgesamt die weitere Ableitung über den Vorfluter N in die Ohlau begrenzt sein dürfte durch den Wasserstand der Ohlau. Vor diesem Hintergrund seien die angrenzenden Flächen möglicherweise in der Entwässerung belastet. Es wird daher beantragt, die Drainagen für alle angrenzenden Flächen neu anzuschließen.

Die Planänderungsunterlagen weisen aus, dass das RRB 3/ West entfällt. Unabhängig davon ist hinsichtlich der Entwässerung grundsätzlich darauf hinzuweisen, dass die wassertechnische Berechnung der Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen des hier anhängigen Planfeststellungsverfahrens für die Teile A und Teil B den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Die geplanten Maßnahmen wie beispielsweise Absetz- und Regenrückhaltebecken bzw. Versickerungsbecken sind ausreichend dimensioniert. Zur Steuerung der gesamten Rückhalteeinrichtung werden in den Ablauf Drossel- und Ablaufschächte eingebaut. So wird sichergestellt, dass nur die gewünschte Ablaufmenge abfließen kann bzw. nur die Menge in Gewässer eingeleitet wird, die normalerweise bei einem vergleichbaren Abfluss landwirtschaftlicher Flächen zur gleichen Zeit abfließen und eingeleitet werden würde. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass insbesondere die Einleitung in die Ohlau (Vorfluter A) eine Beschränkung auf geringe Wassermengen erfordert, denn das Gewässer weist in seinem Verlauf bei der Querung von Ortschaften Hochwasserprobleme auf. Die Planung berücksichtigt diesen Umstand. Eine Verschlechterung der jetzigen Situation ist daher nicht gegeben, denn es erfolgt keine „zusätzliche“ Einleitung innerhalb eines bestimmten Zeitrahmens. Weitere Forderungen werden zurückgewiesen.

Alle vorhandenen Drainagen werden wieder angeschlossen. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.9 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- jährliche Reinigung der Ohlau

Es wird beantragt, die Ohlau maßnahmenbedingt jährlich zu räumen, da das zusätzlich anfallende Straßenwasser nicht mehr aufgenommen werden kann.

Hinsichtlich der Unterhaltungspflicht der Vorfluter wird auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.0.9 dieses Beschlusses verwiesen. Bezüglich des Abflusses des Straßenwassers wird auf die vorstehenden Erläuterungen verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründung zu Ziffer 5.1.10 zu der von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für die Gemeinde Nützen eingereichten Stellungnahme dieses Beschlusses, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.42 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.3.128: (..... (14.01.2013))
(..... (14.01.2013))
(..... (15.01.2013))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.129: (..... (15.10.2009))

- Neuprofilierung des Wegeseitengrabens

Der Einwand richtet sich dahingehend, dass die vorgesehene Neuprofilierung des Wegeseitengrabens (BWV-Nr. 103) auf einer Länge von 11 m nicht ausreichend sei, um das Wasser ausreichend aufzunehmen. Alternativ wird vorgeschlagen, dass statt des östlichen Wegeseitengrabens (siehe lfd. Nr. 102 des Bauwerkverzeichnis) der westliche Wegeseitengraben eingebunden wird.

Nördlich der A 20 wird zur Sicherstellung der Vorflut der Gruppen des Flurstückes 21, Flur 2, Gemarkung Struvenhütten, ein neuer Entwässerungsgraben parallel zur A 20 (BWV-Nr. 99) bis zum östlichen Wegeseitengraben des Weges nach Bentfurt hergestellt und mündet dort ein. Die Querung des Grabens mit der A 20 erfolgt mittels eines Durchlasses DN 800 (BWV-Nr. 102) auf einer Länge von ca. 62 m. Danach wird der vorhandene östliche Wegeseitengraben auf einer Länge von ca. 11 m neu profiliert (BWV-Nr. 103), um dann im weiteren Verlauf mittels eines Durchlasses DN 600 unter dem neuen Wirtschaftsweg der Achse 300 (BWV-Nr. 107) über einen neu herzustellenden Entwässerungsgraben südlich dieses Wirtschaftsweges (BWV-Nr. 105) in das Gewässer 2824 zu münden.

Aus den vorstehenden Erläuterungen wird deutlich, dass die Maßnahmen der Bauwerksverzeichnisnummern 102 und 103 aufeinander abgestimmt sind und die Vorflut und die Entwässerung der Flächen sichern. Die Profilierungslänge von ca. 11 m des östlichen Wegeseitengrabens (BWV-Nr. 103) stellt das Ergebnis der Vermessung und der Planung dar und ist ausreichend bemessen. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

- Zufahrt (BWV Nr. 104) komplett neu herstellen

Der Einwender, dass durch die geplante Anpassung der Zufahrt zum Grundstück im Laufe der Zeit Setzungserscheinungen entstehen, die das Gesamtgefüge in der Funktionalität belasten. Vor diesem Hintergrund wird vorgeschlagen, die Auffahrt insgesamt neu herzustellen einschließlich des Durchlasses.

Der vorhandene von Hartenholm nach Bentfurt führende Wirtschaftsweg wird durch den geplanten Bau der A 20 überbaut und unterbrochen. Als Ersatz wird südlich der A 20 eine neue Wegeverbindung über den neu herzustellenden Wirtschaftsweg der Achse 300 (BWV-Nr. 107) geschaffen. In diesem Zusammenhang ist die Zufahrt (BWV-Nr. 104) zu dem südlich der A 20 gelegenen Teil des Flurstückes 21 an den neuen Wegeverlauf anzupassen. Der vorhandene Durchlass bleibt erhalten und wird ggf. verlängert. Die Anpassungsarbeiten erfolgen nach dem Stand der Technik. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

- Bepflanzungen der Böschungen

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.92 dieses Beschlusses unter der gleichnamigen Überschrift verwiesen.

- zu verlegende Rohrdurchlässe ausreichend unterhalb der vorhandenen Gewässersohle verlegen

Bezüglich der Forderung, sämtliche im Zuge von Gewässern zu verlegende Rohrdurchlässe mit ihrer Sohle ausreichend unter die durchgehende Gewässersohle zu verlegen, um eine ausreichende

Substratablagerung und die Funktionsfähigkeit der Gewässer zu gewährleisten, wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.40 dieses Beschlusses verwiesen.

- Tauschfläche

Der Einwender erklärt im Erörterungstermin, dass hinsichtlich des Flurstückes 21, Flur 2, Gemarkung Struvenhütten, zwischenzeitlich eine Tauschvereinbarung erfolgt ist. Die Tauschfläche befindet sich unmittelbar östlich der Straße „Auf der Schanze“. Die Tauschfläche habe heute von diesem Weg zwei Zufahrten, die auch unbedingt zu erhalten seien. Zudem bemerkt er, dass die geplante Gehölzsukzession kritisch zu sehen sei, da an diesem Weg das Verbandsgewässer 283 auf der östlichen Seite vor dem Knick verlaufe. An dieses Gewässer müsse der Unterhaltungsverband gelangen können. Der entsiegelte Bereich der Straße „Auf der Schanze“ werde auch durch den Wasser- und Bodenverband für dessen Unterhaltung an Gewässern genutzt. Er selbst lehne die Unterhaltung ab. Jedenfalls dann, solange er nicht das Eigentum an der Wegefläche habe. Er fordert, dass ihm für eine Übertragung des Eigentums des Weges infolge dieses Vorhabens keine Kosten entstehen.

Die geplante A 20 kreuzt den vorhandenen Verbindungsweg „Auf der Schanze“ zwischen Hartenholm und Struvenhütten. Der Weg wird im Kreuzungsbereich mit der A 20 ca. 25 m nach Westen verlegt und mit dem Brückenbauwerk BW 6.04 (BWV-Nr. 79) über die A 20 geführt. Im Bereich der Verlegung wird der Verbindungsweg auf ca. 350 m aufgehoben und entsiegelt. Die ursprünglich geplante Entwicklung von Gehölzsukzession entlang des Gewässers 283 entfällt. Hierzu wird auf das Deckblatt zu Anlage 12.2, Blatt 6, der Planfeststellungsunterlagen, Teil A, verwiesen.

Der alte Weg (ca. 5,00 m breit) selbst wird von der Bepflanzung freigehalten, damit der Streifen für die Unterhaltung des Grabens genutzt werden kann. Die Zufahrtsmöglichkeit von der Wegefläche zum Gemeindegeweg erfolgt über die bereits vorgesehene neue Zufahrt. Insgesamt werden östlich des umverlegten Weges 3 Zufahrten neu hergestellt, 2 nördlich der A 20 und 1 südlich der A 20. Damit sind die angrenzenden Flurstücke ausreichend angeschlossen. Dies gilt auch für die Teilfläche des Flurstückes 9, Flur 2, die als Tauschfläche dem Einwender übertragen wurde. Die Unterhaltung des Gewässers 283 durch den Wasser- und Bodenverband ist sichergestellt. Weitere Forderungen diesbezüglich werden zurückgewiesen.

Die zukünftige Unterhaltungslast der entsiegelten Fläche des Wirtschaftsweges „Auf der Schanze“ obliegt der Bundesrepublik Deutschland. Dies wurde dem Einwender mit Schreiben vom 23.09.2011 durch den Vorhabenträger mitgeteilt.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründung zu der Stellungnahme der Gemeinde Schmalfeld, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.42 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.3.130: (..... (20.10.2009, 28.10.2009, 14.12.2015))
(..... (15.10.2009, 14.1.2015))

- *Freigabe des Brückenbauwerkes BW 6.03 für den landwirtschaftlichen Verkehr und*
- *Querung der L 234/ A 20 östlich der Müllumschlagstation*

Der Einwender führt an, dass der gesamte Bereich zwischen der Querung der künftigen A 20 an der Müllumschlagstation Schmalfeld und der Querung im Bereich der Straße „Auf der Schanze“ ohne Unter- oder Überführung für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte geplant sei. Mit Hinweis auf die eigenen und die der Berufskollegen nördlich und südlich der A 20 gelegenen zu bewirtschaftenden Flächen und um den Arrondierungsschaden zu reduzieren, wird im Bereich der Tierquerung Schmalfelder Au (BW 6.03) eine Freigabe für den landwirtschaftlichen Verkehr durch eine Wegeanbindung gefordert. Weiterhin hält der Einwender die vorgesehene Anbindung/ Querung der L 234 in Höhe der Müllumschlagstation nicht für überzeugend. Es wird beantragt, die Querung der künftigen A 20 östlich der Müllumschlagstation vorzunehmen. Zum einen läge dort die Autobahn im Trog und es könne der querungsbedingte Höhenunterschied erheblich reduziert werden (Differenz mindestens 5 m). Zum anderen werde auch die Anbindung der „Hartenholmer Straße“ erheblich verkürzt. Dieses sei auch für die beiden landwirtschaftlichen Betriebe nördlich der A 20 von besonderer Bedeutung.

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.38 unter der Überschrift „Gemeindeverbindungsstraße Hartenholm – Schmalfeld (BWV-Nr. 15)/ Querung im Bereich der Straße „Damberg“ und des Wirtschaftsweges „Moorweg“/ Aufweitung des Tierdurchlasses BW 6.03 (BWV-Nr. 69) für Fußgänger und Radfahrer bzw. landwirtschaftlichen Verkehr“ verwiesen.

- *Wegeanbindung des Wirtschaftsweges BWV-Nr. 70 unzumutbar und unzureichend*

Der Einwender hält die Wegeanbindung über den vom Weg „Auf der Schanze“ in westliche Richtung abgehenden neuen Wirtschaftsweg nördlich der A 20 Richtung Westen für unzumutbar und unzureichend, da die vorgesehene Planung tatsächlich keinen Ersatzweg im herkömmlichen Sinne darstelle. Die Planungen liefen darauf hinaus, dass dieser Weg allenfalls für Pflegearbeiten der Flächen für den landwirtschaftlichen Verkehr nutzbar sei, nicht jedoch für den Transportverkehr heutiger herkömmlicher landwirtschaftlicher Beanspruchungen. Es wird gefordert, den Weg als Spurbahnweg (1 m – 1 m – 1 m) anzulegen und vor allen Ausweichbuchten vorzusehen. Zudem sei im

Einmündungsradius „Auf der Schanze“ ein größerer Radius einzuplanen, da die Dimensionierung der heutigen Maschinen dies erforderte.

Um die Erreichbarkeit der durch die A 20 zerschnittenen Flurstücke sicherzustellen, wird nördlich der A 20 ab dem Verbindungsweg „Auf der Schanze“ in westliche Richtung bis zum Bau-km 20+250 ein neuer Wirtschaftsweg der Achse 270 (BWV-Nr. 70) auf einer Länge von ca. 910 m parallel zur Autobahntrasse hergestellt. Gegenüber der ursprünglichen Planung entspricht dies einer Kürzung um ca. 350 m, die der Minimierung der Betroffenheit geschuldet ist. Auf das Deckblatt zu Anlage 7, Blatt 5, der Planfeststellungsunterlagen zum Teil A wird verwiesen.

Mit Verweis auf die Begründung zu Ziffer 5.0.8 dieses Beschlusses, wonach die Ausgestaltung (Verlauf in Höhe und Lage, Kurvenradien, Aufbau etc.) und Breite der Wirtschaftswege nach den einschlägigen Regelwerken erfolgt, ist Folgendes zu ergänzen: Der neue Wirtschaftsweg der Achse 270 nördlich der A 20 (BWV-Nr. 70), der von Hartenholm nach Struvenhütten führt, wird mit einer wassergebundenen Decke in einer Breite von 3,00 m ausgebaut. Die überfahrbaren Bankette werden jeweils in einer Breite von 1 m hergestellt. Der Einmündungsbereich der Achse 270 an den Verbindungsweg „Auf der Schanze“, wird mit Asphalt befestigt und entspricht den geltenden rechtlichen Regelungen. Die Fahrbahnbreite ist im Hinblick auf die Abwicklung des Begegnungsverkehrs ausreichend dimensioniert. Zudem bietet der Wirtschaftsweg gute Sichtverhältnisse, die ein vorausschauendes Fahren und eine gegenseitige Rücksichtnahme der einzelnen Verkehrsteilnehmer gewährleisten.

Die Lage des Anknüpfungsbereich der Achse 270 an den Verbindungsweg „Auf der Schanze“ außerhalb des Anrampungsbereiches zur Überführung des letztgenannten Weges über die geplante Autobahn bietet zudem ideale Sichtverhältnisse, um ein gefahrloses Ein- und Abbiegen in den bzw. aus dem Wirtschaftsweg der Achse 270 für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Dies gilt umso mehr, als es sich bei den beiden betreffenden Wegen um eher gering frequentierte Wirtschaftswege handelt.

Insgesamt erfüllt die vom Vorhabenträger vorgelegte Konzeption die an eine Planung gestellten Anforderungen, wobei insbesondere die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer im Vordergrund steht. Weitere Forderungen sind daher zurückzuweisen. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- *Verschiebung der A 20 zwischen Umschlagstation und Straße „Auf der Schanze“ nach Norden bis in Höhe des 3. Moorweges,*
- *Ausbau des 3. Moorweges,*
- *keine nähere Begründung für den Südschwenk der A 20 zwischen Umschlagstation und Straße „Auf der Schanze“ und*
- *Wegeverbindung*

Bezüglich dieser Einwendungen wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.58 dieses Beschlusses unter den gleichnamigen Überschriften verwiesen.

- Sicherstellung von verschiedenen Ansprüchen

Hinsichtlich der vom Einwender geforderten Sicherstellung verschiedenster Ansprüche wird grundsätzlich auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses verwiesen. Bezüglich der Forderung, sämtliche im Zuge von Gewässern zu verlegende Rohrdurchlässe mit ihrer Sohle ausreichend unter die durchgehende Gewässersohle zu verlegen, um eine ausreichende Substratablagerung und die Funktionsfähigkeit der Gewässer zu gewährleisten, wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.40 dieses Beschlusses verwiesen.

- Verrohrung zwischen den Flurstücken 14 und 22

Im Erörterungstermin erläutert der Einwender, dass er die Flächen von den Flurstücken 14 und 22 gepachtet habe. Zwischen diesen Flächen bestehe eine Überwegung, die durch die geplanten Maßnahmen unterbrochen werde. Hierbei handele es sich um eine Verrohrung des Gewässers in einer Breite von 8,00 m. diese Verrohrung sei z. Zt. vom Gewässerpflegeverband herausgenommen worden.

Die vom Vorhabenträger zugesagte Prüfung ergab, dass nach Auskunft der Unteren Wasserbehörde des Kreises in diesem Bereich keine Verrohrung vorhanden ist. Daher sieht der Vorhabenträger keine Veranlassung, hier eine Verrohrung vorzusehen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dem an. Der Einwand wird zurückgewiesen.

- starke Frequentierung des Wirtschaftsweges von Schmalfeld – Hartenholm zur Autobahn Auf- und Abfahrt (Langenhorn - Rothenbeker Weg - Auf der Schanze – Vieh)

Ein starkes Verkehrsaufkommen auf der vom Einwender geschilderten Fahrstrecke wird seitens der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen. Allenfalls die Verkehrsteilnehmer, die zukünftig die Überführung der Straße „Auf der Schanze“ mit dem Überführungsbauwerk 6.04 nutzen, werden diese Nebenstrecke wählen. Eine erhebliche Verschlechterung der jetzigen Verkehrssituation ist damit nicht verbunden. Die Hauptverbindung zwischen Schmalfeld und Struvenhütten wird auch weiterhin über die K 27 und die L 79 erfolgen und wird durch den Bau der geplanten A 20 nicht eingeschränkt.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu der Stellungnahme der Gemeinde Schmalfeld und der Einwendung des Ortsbauernverbandes Schmalfeld, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Ebenso wird auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, verwiesen.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.44 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.3.131: (..... (26.10.2009))

- *Verbindung der Wirtschaftswege südlich der A 20 zwischen Bau-km 21+000 und Bau-km 22+000 bis zum BW 6.05 (BWV-Nr. 98),*
- *Sperrung der Gemeindestraße „Auf der Schanze“ für den Baustellenverkehr und Beschränkung für den öffentlichen Verkehr und*
- *Ausbau des 3. Moorweges,*

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.26 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu der Stellungnahme der Gemeinde Schmalfeld und der Einwendung des Ortsbauernverbandes Schmalfeld, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.132: (..... (15.12.2015))

- *Einschränkung der Lebensgrundlage und*
- *Auswirkungen auf Nutzungsbeziehungen und Viehtrieb sowie auf Nutzung, Bewirtschaftung, Ausdehnung und Erweiterung landwirtschaftlicher Flächen*

Die Auswirkungen des Neubaus der A 20 wurden vollumfänglich ermittelt. Die entstehenden Eingriffe werden entsprechend den gesetzlichen Vorgaben kompensiert.

Der Vorhabenträger ist gehalten, alle Wegebeziehungen, die durch das geplante Bauvorhaben unterbrochen werden, derart wiederherzustellen, dass die erforderlichen Anbindungen des Wegenetzes wiederhergestellt bzw. aufrechterhalten werden bzw. die Erschließung der abgeschnittenen landwirtschaftlichen Flächen südlich und nördlich der A 20 an das öffentliche Wegenetz sichergestellt ist. Die vorgelegte Planung des Vorhabenträgers erfüllt diesen Anspruch. Weitere Maßnahmen können dem Vorhabenträger – auch im Hinblick auf weitere, nicht erforderliche Grundstücksbetreffen-

heiten und nicht notwendige und damit vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft - daher nicht auferlegt werden. Die dabei entstehenden Mehrwege sind hinzunehmen. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.12 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Gefährdung für Mensch und Tier durch starkes Verkehrsaufkommen auf der Strecke Schmalfeld – Hartenholm über Rothenbeker Weg, Schmalfeld, sowie Auf der Schanze und Mühlenstraße, Struvenhütten

Ein starkes Verkehrsaufkommen auf der vom Einwender geschilderten Fahrstrecke, die nach seiner Aussage häufig als Rad- und Wanderweg für Touristen und Anwohner genutzt wird, wird seitens der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen. Allenfalls die Verkehrsteilnehmer, die zukünftig die Überführung der Straße „Auf der Schanze“ mit dem Überführungsbauwerk 6.04 nutzen, werden diese Nebenstrecke wählen. Eine erhebliche Verschlechterung der jetzigen Verkehrssituation ist damit nicht verbunden. Die Hauptverbindung zwischen Schmalfeld und Struvenhütten wird auch weiterhin über die K 27 und die L 79 erfolgen und wird durch den Bau der geplanten A 20 nicht eingeschränkt.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.133: (..... (27.10.2009, 14.01.2013))

- Verbindung zwischen Hasenmoor und Schmalfeld

Hierzu wird auf die entsprechenden Begründung zu Ziffer 5.3.38 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.134: (..... (24.10.2009))

- Belastung des Hartlohweges während der Bauphase BW 6.06

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.135 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den Stellungnahmen der Gemeinden Struvenhütten und Todesfelde, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.135: (..... (19.10.2009))

- Ausbau des Weges „Barnbeksdamm“ zwischen den Gewässern Nr. 360 und Nr. 380

Der Einwender geht davon aus, dass der Barnbeksdamm künftig erheblich mehr belastet wird durch Kappung des „Bullenklosterweges“. Um den künftigen Belastungen standhalten zu können, wird ein Ausbau des Barnbeksdammes zwischen den Gewässern Nr. 360 und Nr. 380 gefordert.

Der vorhandene Verbindungsweg zwischen Voßhöhlen und Struvenhütten „Barnbeksdamm“ (BWV-Nr. 163) wird in Bau-km 25+677 durch das geplante Bauvorhaben überbaut. Es ist geplant, diesen Weg ca. 105 m nach Osten zu verlegen und mit dem Brückenbauwerk 6.08 (BWV-Nr. 164) in Bau-km 25+780 über die A 20 zu führen. Nördlich und südlich der A 20 bindet der Verbindungsweg in die vorhandene Trasse des Barnbeksdammes ein. Damit wird die vorhandene Anbindung des Wegenetzes wiederhergestellt bzw. aufrechterhalten. Weitere Maßnahmen können dem Vorhabenträger daher nicht auferlegt werden. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass der Weg wie alle Straßen grundsätzlich im Rahmen der Widmung von der Allgemeinheit genutzt werden kann. Anhaltspunkte dafür, dass es zu einer über das normale Maß hinausgehenden Verkehrssteigerung kommen wird, sind nicht erkennbar. Im Übrigen liegen alle weiteren erforderlichen Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des Eigentümers bzw. Unterhaltungspflichtigen, in diesem Falle die Gemeinde Todesfelde.

- Forderung einer Wirtschaftswegeüberführung im Bereich des Bullenklosters

Alternativ zum Ausbau des Barnbeksdammes wird ein Brückenbauwerk zur Überführung des Wirtschaftsweges im Bereich des Bullenklosters in Bau-km 24+400 gefordert. Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.14, Nr. 2, dieses Beschlusses verwiesen.

- Einbau eines Durchlasses bei Umverlegung des Lindrehmbaches (BWV-Nr. 154)

Entgegen der Aussage des Einwenders wird der Lindrehmbach (Gewässer Nr. 360) nicht verlegt, sondern kreuzt mittels eines Durchlasses DN 800 die zukünftige Trasse der A 20 in Bau-km 24+892,500. Die Bemessung und Dimensionierung des Durchlasses erfolgte auf der Grundlage des einschlägigen Regelwerkes. Dies ist nicht zu beanstanden. Auf die Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen.

- Vergrößerung des Durchlasses zur Querung des Gewässers Nr. 380 (BWV-Nr. 159)

Es wird die Vergrößerung des Durchlasses zur Querung des Gewässers Nr. 380 auf DN 1000 gefordert, da die Abflussgeschwindigkeiten aufgrund der geringen Gefällesituation dies erforderten. Ebenso werden im Bereich der Grundstückszufahrten Verrohrungen mit einem Durchmesser DN 500 statt DN 300 gefordert, um die hydraulischen Verhältnisse sicher und dauerhaft zu bewältigen.

Die Querung des Gewässers Nr. 380 mit der A 20 erfolgt bei Bau-km 25+562 mittels eines Durchlasses DN 800. Im Bereich der geplanten Feld- und Grundstückszufahrten wird der Graben mittels Durchlässen DN 300 verrohrt. Die Bemessung und Dimensionierung der Durchlässe erfolgte auf der Grundlage des einschlägigen Regelwerkes. Dies ist nicht zu beanstanden. Auf die Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen.

- Verlegung der Rohrdurchlässe unterhalb der Gewässersohle, Vergrößerung des Querschnittes

Es wird gefordert, die Rohrsohle der Durchlässe 20 cm unter der Gewässersohle einzubauen und den Querschnitt des Rohres entsprechend zu vergrößern.

Es wird auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.3.40 dieses Beschlusses verwiesen.

- Flächenverknappung durch geplante Ausgleichsflächenüberplanungen im Bereich Todesfelde bis Schmalfeld

Hinsichtlich der Flächenverknappung durch die geplanten Ausgleichsflächen im Bereich Todesfelde und Schmalfeld wird auf Ziffer 2.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.6 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Auf die Begründungen zu den Stellungnahmen der Gemeinden, insbesondere der Gemeinden Struvenhütten und Todesfelde, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.136: (..... (15.10.2009))

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Forderung nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Danach sind die geplanten Lärmschutzmaßnahmen ausreichend, weitere Forderungen sind zurückzuweisen.

Ausweislich der lärmtechnischen Berechnung der Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen gilt für das Wohngebäude „Am Sportplatz 3“, dass auch ohne die geplante Verwallung südlich der A 20 von Bau-km 31+080 bis Bau-km 32+730 die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts eingehalten bzw. unterschritten werden.

Hinsichtlich weiterer, in diesem Zusammenhang gestellter Einwände zum Lärmschutz und zur Verkehrsuntersuchung bzw. Verkehrsbelastung, die im Erörterungstermin erhoben wurden, wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses verwiesen.

- Forderung eines Wirtschaftsweges unter der Grünbrücke

Hinsichtlich der Forderung einer Wegeführung unter der Wildbrücke hindurch wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.22 dieses Beschlusses unter der Überschrift „Erhaltung des Logenweges (BWV - Nr. 183) als Durchstich durch die Grünbrücke anstatt Bau des Wirtschaftsweges Achse 720 (BWV - Nr. 184)“ verwiesen.

- Flächendruck in Todesfelde und Umgebung, u. a. durch die Ausweisung des Naturschutzgebietes Bark

Nach Auffassung des Einwenders ist der Flächendruck in Todesfelde und Umgebung in den letzten Jahren enorm gestiegen, u.a. durch die Ausweisung des Naturschutzgebietes Bark und in diesem Zusammenhang durch die Aufkäufe der Stiftung Naturschutz. Angesichts dieser Zusammenhänge könne es nicht mehr verantwortet werden, wenn der Landwirtschaft immer neue Flächen entzogen würden, wie es jetzt anlässlich der A 20-Planung geplant sei.

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 2.3.1 verwiesen.

- Überprüfung der vorgesehenen Durchlässe im Bereich der Gemeinde Todesfelde

Wegen der besonderen hydraulischen Entwässerungsverhältnisse im Niederungsbereich Voßhöhlen wird um Prüfung gebeten, ob die vorgesehenen Durchlässe im gesamten Bereich der Gemeinde Todesfelde ausreichend sind. Auf jeden Fall müssten die Durchlässe 20 cm unter Gewässersohle verlegt werden. Schon aus diesem Grunde müssten die Querschnitte erweitert werden.

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.40 dieses Beschlusses unter der Überschrift „Dimensionierung der Durchlässe/ Durchlässe unter Gewässersohlenhöhe“ verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Es wird auf die Begründungen zu Ziffer 5.1.11 zu der von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für die Gemeinde Todesfelde eingereichten Stellungnahme und zu der Einwendung des Ortsbauernverbandes Todesfelde zu Ziffer 5.3.155 dieses Beschlusses, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, verwiesen.

Ferner wird auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, verwiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.45 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.137: (..... (20.10.2009))

Der Einwender, wohnhaft zukünftig südlich der geplanten A 20, ist Eigentümer der nördlich der A 20 gelegenen Flurstücke 23/3 und 23/2, Flur 13, Gemarkung Hartenholm, und südlich der A 20 an der K 71 gelegenen Flurstücke 11/1 und 11/2, Flur 7, Gemarkung Struvenhütten. Die Flächen werden nicht für das planfestzustellende Bauvorhaben beansprucht und sind verpachtet.

- Erschließung der Flurstücke 23/3 und 23/2, Flur 13, Gemarkung Hartenholm, Wirtschaftsweg (BWV-Nr. 87)

Der vorhandene Verbindungsweg zwischen Wulfskate und Auf der Schanze/ Struvenhütten (BWV-Nr. 96) mit Erschließungsfunktion für die Landwirtschaft und mit Radwegfunktion wird durch den

Bau der geplanten A 20 in Bau-km 21+376 unterbrochen. Der Weg dient zukünftig nur noch der Erschließung der anliegenden landwirtschaftlichen Flächen.

Um auch weiterhin die Erreichbarkeit der Flurstücke nördlich und südlich der A 20 sicherzustellen und das Radwegenetz aufrechtzuerhalten, wird ein neuer Wirtschaftsweg (BWV-Nr. 87) parallel zur Autobahn in ca. 400 m Entfernung davon zwischen dem unterbrochenen Wirtschaftsweg mit Anschluss an den Wirtschaftsweg „Auf der Schanze“ hergestellt. Die Überführung des Wirtschaftsweges „Auf der Schanze“ erfolgt mit dem Brückenbauwerk BW 6.04 (BWV-Nr. 79) über die A 20. Damit ist das unterbrochene Wegenetz voll funktionsfähig wiederhergestellt.

Auch die Flurstücke des Einwenders werden über dieses Wegesystem wieder angebunden. Der damit verbundene Mehrweg von ca. 1,7 km ist angemessen und hinzunehmen. Auf die Begründung unter Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Querungsmöglichkeit zwischen der L 79 und der Straße „Auf der Schanze“

Da der vorhandene Verbindungsweg zwischen Wulfskate und „Auf der Schanze“/ Struvenhütten (BWV-Nr. 96) durch den Bau der geplanten A 20 in Bau-km 21+376 unterbrochen wird, wird ein gesonderter Querungsübergang zwischen der Anschlussstelle L 79/ A 20 und der Straße „Auf der Schanze“ gefordert.

Durch die Überführungen des Wirtschaftsweges „Auf der Schanze“ mit dem Brückenbauwerk BW 6.04 (BWV-Nr. 79) in Bau-km 20+967 und der Landesstraße 79 mit dem Brückenbauwerk BW 6.06 in Bau-km 23+193 (BWV-Nr. 120) über die A 20 sind die unterbrochenen Wirtschaftswegeverbindungen in diesem Bereich in ausreichendem Maße wiederhergestellt.

Für den Einwender bedeuten diese Varianten einen Umweg von ca. 1,7 bzw. ca. 5 km.

Zu der Forderung nach einer weiteren Überquerungsmöglichkeit zwischen der L 79 und der Straße „Auf der Schanze“ ist auszuführen, dass die Gesamtkosten für vergleichbare Brückenbauwerke zur Überquerung eines Wirtschaftsweges über die A 20, denen eine Zweifeldbrücke mit einer Breite zwischen den Kappen von 5,0 m und einer Feldlänge von je 32,0 m zugrunde liegt, sich auf ca. 750.000 € belaufen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass das Überführungsbauwerk ca. 7,5 m über Gelände liege würde mit Rampenlängen von jeweils 200 m auf jeder Seite und einer Böschungsbreite von ca. 20 bis 40 m. Der Bau der Rampen beidseitig in entsprechender Höhe und Breite würde weiteren Grunderwerb erfordern und somit zusätzliche Betroffenheiten auslösen.

Auch die Ausbildung der Kleintierquerung in Bau-km 21+666,787 (BW 6.05, BWV-Nr. 98) als Wirtschaftswegquerung stellt sich problematisch dar. Um den geplanten Tierdurchlass mit einer lichten Höhe von 2,50 m und einer lichten Weite von 7,50 m für den landwirtschaftlichen Verkehr auszubilden, wäre eine Erhöhung der Autobahngradienten um ca. 2 – 3 m erforderlich. Die A 20 befindet sich in diesem Bereich in Dammlage, wobei bereits bei der Planung darauf geachtet wurde, den Damm trotz des anstehenden Grundwassers möglichst gering zu halten. Eine Erhöhung würde weitere Bodenmassen und zusätzlichen Grunderwerb erfordern. Hinzu kämen weitere Kosten und

zusätzliche Betroffenheiten für die Herstellung der Zuwegungsmöglichkeiten, denn die Kleintierquerung befindet sich im Zuge des Gewässers Nr. 281. Zudem würde die Bedeutung und Funktionsfähigkeit der Tierquerung erheblich beeinträchtigt, wenn auch dem landwirtschaftlichen Verkehr die Möglichkeit der Querung an dieser Stelle geboten würde.

Nach alledem hält die Planfeststellungsbehörde ein zusätzliches Brückenbauwerk zwischen der Anschlussstelle L 79/ A 20 und der Straße „Auf der Schanze“ für nicht erforderlich. Zum einen stehen die Kosten für ein solches Bauwerk zur direkten Anbindung eines Anliegers bzw. einiger weniger Anlieger nördlich der A 20 außer Verhältnis zum angestrebten Zweck. Zum anderen ist dem Anlieger auch aus zeitlichen Gründen durchaus zuzumuten, den Umweg über das Brückenbauwerk 6.04 bzw. 6.06 zurückzulegen. Die Forderung wird daher zurückgewiesen.

- Flächentausch

Hinsichtlich des geäußerten Wunsches nach einem Flächentausch ist anzuführen, dass dieser von der im Auftrage des Vorhabenträgers tätige Landgesellschaft Schleswig-Holstein vorrangig den Landwirten angeboten wird, die die Landwirtschaft im Hauptberuf betreiben. Da der Einwender die Landwirtschaft hauptberuflich nicht mehr ausübt, sondern die Flächen verpachtet hat, und darüber hinaus nicht grundstücksbetroffen ist, sieht die Landgesellschaft auch keinen Handlungsbedarf. Dies Vorgehen ist nicht zu beanstanden.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.: (..... (15.10.2009, 28.10.2009) und (14.12.2015))

Hinsichtlich der Stellungnahmen des Einwenders zu anderen Abschnitten der A 20 ist anzumerken, dass diese Bestandteil in den entsprechenden Verfahren sind und folglich an dieser Stelle behandelt wurden bzw. zu behandeln sind.

- Betroffenheit

Der Einwender ist Eigentümer eines Grundstückes in der Gemeinde Mönkloh und betreibt dort einen Kanuverleih. Die Gemeinde Mönkloh liegt weit außerhalb des Bereiches für dieses Planfeststellungsverfahren. Die Inanspruchnahme von Grunderwerbsflächen des Einwenders ist nicht erforderlich.

- *Tunnelrichtlinie 2004/54/EG,*
- *fehlende Unterlagen zur Prüfung raumordnerischer Belange und der Belange der Landwirtschaft in den Planfeststellungsunterlagen,*
- *Umweltentlastungen,*
- *Landschaftsprogramm und Landschaftsrahmenplan I,*
- *Folgen des Klimawandels und*

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung dieser Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.139 dieses Beschlusses verwiesen.

- individuelle Betroffenheiten und Kritikpunkte

Hinsichtlich der mit der Einwendung vom 14.12.2015 vorgetragenen individuellen Betroffenheiten und Kritikpunkte wird Folgendes ausgeführt:

Dem Einwand des Einwenders, dass für ihn als Kanu-Verleiher eine erhebliche wirtschaftliche Beeinträchtigung vorläge, da die Menschen nicht durch eine zerstörte Natur paddeln möchten, kann nicht gefolgt werden und wird seitens der Planfeststellungsbehörde als unbegründet zurückgewiesen. Die Realisierung vergleichbarer Bauvorhaben, wie z. B. die Überführung der A 20 über die Wakenitz im Raum Lübeck, zeigt, dass die Nutzung der Gewässer durch Bootsfahrer nicht grundsätzlich zurückgeht.

Die Ursachen und die Lösung der Probleme des Hamburger Hafens sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Dem Einwand, dass ein Leben ohne Schallschutz nicht mehr möglich sei, ist entgegenzuhalten, dass der Einwender weit außerhalb der im gegenständlichen Streckenabschnitt der A 20 zu betrachtenden Verfahrensgrenzen liegt. Die Lärmtechnische Berechnung für dieses Bauvorhaben entspricht den gesetzlichen Regelungen, die geplanten Lärmschutzmaßnahmen sind ausreichend. Weitere Maßnahmen können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden.

Hinsichtlich des Einwandes, dass es, da weder Mensch, Natur und Tier für die Planung nicht die geringste Relevanz spielten, keine Zukunft in Mönkloh und Umgebung gäbe, ist einzustellen, dass die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe allesamt in ihren Ausprägungen gemäß der aktuellen Vorgaben berücksichtigt und bewertet wurden. Entsprechende Maßnahmen zur Kompensation der Eingriffe in den Naturhaushalt und in das Landschaftsbild sind in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

**Zu Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.: (..... (15.10.2009, 28.10.2009))
(..... (02.01.2013, 14.01.2013, 17.12.2015, 17.11.2016, 18.11.2016))**

Hinsichtlich der Stellungnahmen des Einwenders zu anderen Abschnitten der A 20 ist anzumerken, dass diese Bestandteil in den entsprechenden Verfahren sind und folglich dort behandelt wurden bzw. zu behandeln sind.

- *Betroffenheit,*
- *Verlust der Funktionsfähigkeit (Existenzfähigkeit) und*
- *Übernahme des gesamten Hofes gegen Stellung eines Ersatzhofes*

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.140 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Beregnungsanlage*

Eingewendet wird, dass die Flächen, soweit sie nicht direkt in Anspruch genommen werden, an Qualität, beispielsweise wegen der Verschlechterung der Entwässerungsverhältnisse, verlieren. Außerdem wird darauf hingewiesen, dass der Hof mit einer Beregnungsanlage ausgestattet ist, die auf hofeigene Brunnen zurückgreift. Der Bau der Autobahn werde in dieses System eingreifen.

Eine Verschlechterung der Entwässerungsverhältnisse ist nicht erkennbar. Die entwässerungstechnischen Einrichtungen wurden den geltenden Vorschriften entsprechend dimensioniert. Die Entwässerung erfolgt im geschlossenen System. Einwirkungen auf den hofeigenen Brunnen können ausgeschlossen werden. Da die A 20 im Kreuzungsbereich zudem über die A 7 geführt wird, kommt es hier auch zu keiner Grundwasserabsenkung.

- *Kartierungsarbeiten auf dem Grundstück*

Der Einwender macht geltend, dass im Rahmen vorbereitender Maßnahmen Kartierungsarbeiten auf dem Grundstück ohne vorherige Ankündigung durchgeführt worden seien. Die formellen Anforderungen des § 16a FStrG seien nicht eingehalten worden. Die durch die Kartierung erlangten Daten seien rechtswidrig erlangt worden und deshalb im vorliegenden Verfahren nicht verwertbar.

Gemäß § 16a FStrG hat der Grundstückseigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte zur Vorbereitung der Planung und der Baudurchführung notwendige Vermessungen, Boden- und Grundwasseruntersuchungen einschließlich der vorübergehenden Anbringung von Markierungsarbeiten und sonstigen Vorarbeiten durch die Straßenbaubehörde oder von ihr Beauftragte zu dulden. Die Ab-

sicht, solche Arbeiten durchzuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher unmittelbar oder durch ortsübliche Bekanntmachung in den Gemeinden, in deren Bereich die Vorarbeiten durchzuführen sind, bekannt zu geben.

Der Vorhabenträger erklärt hierzu, dass für die Jahre 2005 bis 2010 über öffentliche Bekanntmachungen in der Tagespresse jeweils eine entsprechende Betretungserlaubnis erwirkt wurde. Ein Widerspruch seitens des Einwenders wurde lediglich für das Jahr 2010 eingereicht. Die Kartierungsarbeiten wurden aber bereits im Jahre 2009 abgeschlossen, so dass eine Betretung der Flächen des Einwenders nicht mehr erforderlich war und die Duldungsaufforderung für das Betreten der Flächen des Einwenders für das Jahr 2010 zurückgenommen wurde.

Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel an der Richtigkeit der Aussagen des Vorhabenträgers. Das Vorgehen des Vorhabenträgers entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

- Tunnelrichtlinie 2004/54/EG

Hinsichtlich der Einarbeitung der sog. Tunnelrichtlinie (Richtlinie über „Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz“) in die auf die Linienbestimmung basierenden Planfeststellungsunterlagen und zum Einwand der im Widerspruch zu dieser Richtlinie stehenden Planung ist anzumerken, dass dies für den hier vorliegenden Beschluss der Teilstrecke von der A 7 bis zur B 206 nicht relevant ist. Fragen zur Tunnelsicherheit und Gestaltung sind außerhalb dieses Verfahrens im Beschluss zur Elbquerung aufzuwerfen und zu behandeln. Insofern wird darauf verwiesen.

- fehlende Unterlagen zur Prüfung raumordnerischer Belange und der Belange der Landwirtschaft in den Planfeststellungsunterlagen

Bereits im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens wurden Untersuchungen und Fachbeiträge für Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Raumstruktur, Agrarstruktur und Städtebau erarbeitet, um die verkehrliche Notwendigkeit des Vorhabens zu ermitteln und Auswirkungen auf die Umwelt sowie auf städtebauliche, raumordnerische und wirtschaftliche Aspekte einzuschätzen. Weitere Fachgutachten wurden für die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen ausgewertet. Eine Zusammenstellung findet sich in der Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen. Dort ist auch vermerkt, dass diese bei Bedarf beim Vorhabenträger eingesehen werden können. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Umweltentlastungen

Die mit der Realisierung des Planfeststellungsabschnittes verbundenen Umweltentlastungen werden in der allgemein verständlichen Zusammenfassung nach § 6 UVPG sowie in Anlage 12 beschrieben. Die Angaben sind schlüssig und ausreichend, sie sind, soweit möglich, quantitativ belegt.

- Landschaftsprogramm und Landschaftsrahmenplan I

Die Prüfung der Rechtsgültigkeit von Landschaftsprogramm und Landschaftsrahmenplan hinsichtlich erfolgter Berücksichtigung des europäischen Naturschutzrechtes ist nicht Gegenstand der Planfeststellung für die A 20.

- Lärmschutzmaßnahmen und

- Gebietseinstufungen

Diesbezüglich wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.140 dieses Beschlusses verwiesen.

- Folgen des Klimawandels

Die Entwässerung wurde auf der Grundlage der aktuellen Richtlinien (RAS-Ew Ausgabe 2005) dimensioniert. Diese für die Berechnung angesetzte Regenspender berücksichtigt ein langjähriges Mittel, das auch aktuelle Werte beinhaltet. Die Planung berücksichtigt ebenso die aktuellen Roten Listen gefährdeter Tier- und Pflanzenarten. Rastvögel sind vom Vorhaben nicht betroffen. Brutzeiten von Vögeln und Aktivitätszeiten anderer relevanter Tierarten werden nach aktuellen Erkenntnissen in der Planung berücksichtigt. Damit werden aktuelle Verschiebungen in der Verbreitung und Lebensraumnutzung der relevanten Tierarten ausreichend berücksichtigt und dem Klimawandel soweit möglich Rechnung getragen.

- Angebot der Landgesellschaft

Das Angebot der Landgesellschaft, welches dem Einwender hofnahe Flächen offerierte, wurde von diesem mit Schreiben vom 5.8.2013 als unangemessen abgelehnt. Sachverhalte zum Tausch- und Ersatzland bleiben im Übrigen den außerhalb dieses Planfeststellungsbeschlusses durchzuführenden Grunderwerbsverhandlungen vorbehalten. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Entwässerung im Bereich zwischen der K 81 nördlich und Hof Marskamp und

- Vorfluter N

Der Einwender führt aus, dass es in dem Bereich zwischen der K 81 nördlich und dem Hof Marskamp, insbesondere im Bereich des dort nordsüdlich verlaufenden Vorfluters (Flurstück 46) seit dem Bau der A 7 zu erheblichen Vernässungsproblemen komme. Im Rahmen des Ausbaus der A 7 bzw. der Verlegung der K 81 würden die dortigen Entwässerungssysteme für die Flächen außerhalb der Autobahn umgebaut, insbesondere werde eine Rohrleitung unter der A 7, die etwa im Verlauf der K 81 liege, umgebaut und zwar von DN 800 auf DN 1000. Der Einwender fordert, dass anlässlich dieses Umbaus die Entwässerung bis hin zum Flurstück 46 so korrigiert werde, dass der Planungsfehler aus dem seinerzeitigen Bau der A 7, nämlich die Vernässung des Flurstückes 46 am Bauende der K 81, beseitigt werde.

Das vorhandene Verbandsgewässer Vorfluter N wird von der geplanten A 20 in Bau-km 14+590 gekreuzt und weiter südwestlich des Autobahnkreuzes AK A 20/ A 7 teilweise von der verlegten K 81 überbaut. Der Vorfluter N wird in diesen Bereichen aufgehoben und an der K 81 auf einer Länge von ca. 220 m parallel zur Südseite der Kreisstraße verlegt.

Im Kreuzungsbereich mit der A 7 wird der Vorfluter N um ca. 10 m in südliche Richtung verlegt und mit einem Durchlass DN 1000 (BWV-Nr. 83) unter der A 7 geführt. Hierzu wird das Verbandsgewässer des Gewässerpflegeverbandes (GPV) Ohlau auf einer Länge von ca. 30 m östlich und ca. 25 m westlich der A 7 verlegt. Nur im Zuge dieser Verlegung kann das Verbandsgewässer tiefer gelegt werden, wobei darauf hinzuweisen ist, dass sich die Lage und Höhe des Durchlasses grundsätzlich nach dem vorhandenen Gewässer und der zu querenden A 7 richten. Eine Abstimmung über die tatsächliche Höhenlage erfolgt zwischen dem Vorhabenträger, der Gemeinde Schmalfeld und dem GPV im Zuge der Ausführungsplanung. Auf die Auflage unter Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Gesamtlänge des Vorfluters N verkürzt sich durch die Begradigungen und Verlegungen und das Wasserspiegelgefälle wird somit erhöht. Zudem werden das Grabenprofil und der Durchlass unter der A 7 vergrößert. Diese Maßnahmen führen insgesamt zu einer Verbesserung der Wasserführung im Vorfluter N. Ebenso wird eine ordnungsgemäße Grabenräumung durch den Gewässerpflegeverband einer sachgerechten Wasserabführung dienlich sein. Weitere Forderungen, wie eine vollständige Anpassung des Vorfluters N sowie des nordsüdlich verlaufenden Vorfluters beidseitig der K 81, werden zurückgewiesen. Diese sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und können diesem auch nicht angelastet werden.

- Luftschadstoffimmissionen

Hinsichtlich der Einwände zu der luftschadstofftechnischen Untersuchung ist auszuführen, dass sich das Wohnhaus des Einwenders ca. 395 m südlich der A 20 befindet. Mit dem Berechnungsmodell der „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“ können Luftschadstoffimmissionen im horizontalen Abstand von 200 m beidseits der Fahrbahn berechnet werden. Erfahrungsgemäß hat sich gezeigt, dass an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung in größerer Entfernung von mehr als 200 m zum Fahrbahnrand keine relevanten Luftschadstoffzusatzbelastungen auftreten und die Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden. Das ist hier der Fall.

Zur Abschätzung der Luftschadstoffimmissionen finden bestimmte Parameter Eingang in das Berechnungsverfahren nach RLuS 2012. So geht in die Immissionsberechnung die jährliche mittlere Windgeschwindigkeit des zu betrachtenden Abschnittes ein, eine Gleichverteilung der auftretenden Windrichtungen wird berücksichtigt. Außerdem werden Trogtiefen und Dammhöhen unter 15 m zugrunde gelegt. Bei Einhaltung dieser letztgenannten Bedingung ist davon auszugehen, dass sich die verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen annähernd ungehindert ausbreiten und verdünnen können. Für den Hof des Einwenders kann, auch wenn dieser entfernungsmaßig außerhalb des Berechnungsprofils von 200 m liegt, eingeschätzt werden, dass durch das vorhandene Höhenpro-

fil die Luftschadstoffe nicht in ihrer Ausbreitung und Verdünnung behindert werden. Am Hof sind daher keine unzulässigen Luftschadstoffimmissionen durch die geplante A 20 zu erwarten. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Aufschüttungen in den Anschlussrampen des Autobahnkreuzes AK A 20/ A 7

Innerhalb der vier Schleifenrampen des geplanten Autobahnkreuzes AK A 20/ A 7 und zwischen der verlegten K 81 und der Verbindungsrampe im südwestlichen Quadranten des Kreuzes werden Restmengen von nicht verwertbaren Bodenmassen aus dem Bau der A 20 für die dauerhafte Lagerung eingebaut. Diese Flächen bieten sich, weil sie nicht anderweitig genutzt werden, für eine Bodenlagerung an. Dadurch können umfangreiche Bodentransporte zu entfernten Lagerstätten vermieden werden. Die Aufschüttungen werden max. eine Einbauhöhe von 10 m über Gelände aufweisen, diese ist in den Plänen dargestellt. Je nach Bodenfall kann die Höhe aber auch niedriger ausfallen. Da die Gradienten der zukünftigen Autobahn in diesem Bereich auf einer Höhe von + 16 m und das Gelände auf + 8 m liegen, befindet sich der Erdhügel damit max. 2 m über der Gradientenlinie. Die Einwände, dass es durch die hohen Aufschüttungen im Bereich des Kreuzes zu einer deutlichen Verschlechterung der Sichtverhältnisse kommen werde und auch Auswirkungen auf das Kleinklima zu gegenwärtigen seien, sind unter diesen Bedingungen nicht nachvollziehbar und daher zurückzuweisen.

Der Einwand, die nicht verwertbaren Bodenmassen als Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Hofes einzubauen, ist zurückzuweisen. Ausweislich der lärmtechnischen Berechnung wurde für das Gebäude des Einwenders kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen ermittelt, die zulässigen Immissionsgrenzwerte werden nicht überschritten. Der Bau eines aus lärmtechnischen Gründen nicht erforderlichen Lärmschutzwalles ist nicht geboten. Ebenso ist der Bau einer Lärmschutzwand zurückzuweisen. Denn sowohl die Errichtung eines Lärmschutzwalles, der aufgrund der Höhenlage der A 20 in diesem Bereich nicht in Betracht kommt, als auch der Bau einer Lärmschutzwand sind mit einer zusätzlichen Inanspruchnahme von Grund und Boden Dritter und Kosten verbunden, die dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen sind, eben weil hierfür kein Erfordernis besteht. Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen sind ausreichend, weitere Forderungen sind zurückzuweisen.

- Entscheidung des EuGH C-137/14 vom 15. Oktober 2015

Es wird eingewendet, dass mit der Entscheidung des EuGH C-137/14 vom 15. Oktober 2015 abschließend festgestellt sei, dass die deutschen Regelungen über die Präklusion von Einwendungen in Verfahren für UVP-pflichtige Projekte wie das vorliegende rechtswidrig seien. Die Folge sei, dass die Anordnung der Präklusion von Einwendungen, wie hier noch in der Bekanntmachung der zweiten und dritten Planauslegung, ihrerseits ein Verfahrensfehler sei. Dieser könne nur dadurch geheilt werden, dass das derzeitige laufende Planfeststellungsverfahren abgebrochen und in einem neuen Verfahren ohne Präklusion von Einwendungen angehört werde.

Der Einwand ist zurückzuweisen. Nachweislich erfolgte die Bekanntmachung zum 2. Planänderungsverfahrens für das gegenständliche Bauvorhaben am 23.09.2015, die Entscheidung des EuGH C-137/14 ist jedoch datiert vom 15. Oktober 2015. Schon allein aus dieser zeitlichen Reihenfolge ist eine Berücksichtigung des EuGH-Urteils in der Bekanntmachung nicht möglich gewesen. Anders verhält es sich mit der 3. Planänderung. Die Bekanntmachung vom 24.08.2016 erfolgte deutlich nach der zitierten Entscheidung des EuGH. Die Entscheidung wird in der Bekanntmachung durch den Hinweis berücksichtigt, dass der Einwendungsausschluss sich bei Einwendungen und Stellungnahmen, die sich auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) beziehen, nur auf das hier durchzuführende Verwaltungsverfahren beschränkt. Gleichwohl ist auf die bisherige langjährige Praxis der Planfeststellungsbehörde hinzuweisen, wonach verspätet, erst nach Fristablauf eingegangene Einwendungen zwar im Beschluss als präkludiert bezeichnet wurden, diese aber inhaltlich dennoch umfänglich begründet und erläutert wurden. Ebenso wurde verfahren mit Einwendungen, die im Rahmen eines Anhörungsverfahrens für eine Planänderung erhoben wurden und die Ursprungsplanung zum Gegenstand hatten. Eine ähnliche Verfahrensweise wurde auch dem hier gegenständlichen Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegt. Das Vorliegen eines Verfahrensfehlers ist nicht erkennbar, die Bekanntmachungen entsprachen den seinerzeit geltenden nationalen bzw. europäischen gesetzlichen Vorschriften. Insofern wird die Notwendigkeit eines neuen Verfahrens ohne Präklusion auch unter diesem Gesichtspunkt nicht gesehen.

- Nachvollziehbarkeit der Untersuchungen durch Aktualisierungen und Plausibilisierungen nicht gegeben

Der im Rahmen der 2. Planänderung erhobene Einwand, dass die ursprünglichen Untersuchungen, die ganz substantiell unzulänglich seien, nunmehr das zweite Mal durch Aktualisierungen und Plausibilisierungen aufgehübscht würden, und faktisch kaum noch nachvollzogen werden könne, welche Methoden und Untersuchungen zu den einzelnen Unterthemen denn nur durchgeführt wurden, wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger ist verpflichtet, bereits vorliegende Untersuchungsergebnisse nach einer vorgegebenen Zeit auf Plausibilität zu prüfen und ggf. zu aktualisieren. Zudem hat der Vorhabenträger die vorgenommenen Änderungen in den Unterlagen vorab übersichtlich dargestellt und auch zu den angewendeten Methoden gibt es entsprechende Ausführungen. Nicht von der Hand zu weisen ist allerdings, dass das deutsche Planungsrecht umfangreiche Untersuchungen erforderlich macht und hierdurch bei großen Infrastrukturprojekten entsprechend umfängliche Unterlagen entstehen. Dies ist hier der Fall.

- Vorbelastungsmessungen im Bereich des Autobahnkreuzes AK A 20/ A 7

Der Einwand, im Bereich des Autobahnkreuzes AK A 20/ A 7 hätten Vorbelastungsmessungen durchgeführt werden müssen, wird zurückgewiesen. Die Ermittlung der Vorbelastung durch gesonderte Messungen ist nicht erforderlich, wenn nach Auswertung der Ergebnisse von Messstationen aus dem Immissionsmessnetz des Landes festgestellt wird, dass die Immissionswerte der 39. BIm-

SchV für die zu betrachtenden Luftschadstoffe am Ort der höchsten Belastung nach Realisierung des Vorhabens eingehalten werden. Im Ergebnis der Berechnung und Bewertung der prognostisch ermittelten Luftschadstoffgesamtbelastung ist festzustellen, dass die Immissionswerte eingehalten werden. Die Durchführung gesonderter Messungen ist nicht erforderlich.

- Forderung des Umweltbundesamtes zum Bundesverkehrswegeplan

Hinsichtlich des Einwandes zur Forderung des Umweltbundesamtes, die A 20 aus dem Bundesverkehrswegeplan herauszunehmen, ist Folgendes einzustellen:

Die Forderung des Umweltbundesamtes, auf die Gesamtmaßnahme der A 20 bis Hohenfelde zu verzichten und aus dem Bundesverkehrswegeplan herauszunehmen, wäre in den entsprechenden politischen Gremien bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes zu berücksichtigen gewesen. Dieser Forderung wurde nicht entsprochen. Zudem gilt die Forderung auf einen Verzicht der A 20 nur bis Hohenfelde, somit wäre der gegenständliche Planfeststellungsabschnitt nicht betroffen. Dieser Streckenabschnitt der A 20 gehört von Weede bis zur A 7 im Bundesverkehrswegeplan 2030 zu den laufenden und fest disponierten Projekten. Mit Beschluss vom 23.12.2016 hat der Deutsche Bundestag das sechste Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes verabschiedet. Anlage zu diesem Gesetz ist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der gesetzlich festlegt, welche Verkehrsprojekte mit welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen. Grundlage für den Bedarfsplan wiederum der Bundesverkehrswegeplan, den die Bundesregierung am 3.08.2016 beschlossen hat. Für den Vorhabenträger ist die Planrechtfertigung durch den Bedarfsplan maßgebend.

Für das Teilprojekt der A 20 von Glückstadt (B 431) bis Hohenfelde (A 23) bleibt überdies festzuhalten, dass das entsprechende Projektdossier die Umweltbetroffenheit dieser Strecke nur mit „mittel“ bewertet. Für das Projekt Drochtersen (Trog Süd) bis Glückstadt (B 431) lautet die Bewertung der Umweltbetroffenheit sogar „gering“.

- Netzplanungen

Zu den Einwänden bezüglich der Netzplanungen ist mit Verweis auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses Folgendes zu ergänzen:

Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) ist in zwei Ebenen definiert. Während die Umsetzung des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2050 geplant ist, soll das von der Europäischen Kommission entworfene hochrangige Kernnetz vorrangig umgesetzt werden, nämlich bis zum 31. Dezember 2030. Die Bedeutung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes bleibt hiervon unberührt. Die A 20 ist Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes. Dies unterstreicht den hohen Stellenwert der A 20 für Schleswig-Holstein und für das Transeuropäische Verkehrsnetz als einzige verankerte Ost-West-Verbindung.

Dem Einwand, dass der Bundesverkehrswegeplan (Entwurf) jedenfalls bezogen auf die A 20 in sich widersprüchlich sei, indem er dem als solchen zu bejahenden Grundsatz „Erhaltung vor Neubau“ ebenso widerspricht wie dem Gedanken der Einpassung in die Klimastrategie der Bundesregierung,

ist entgegenzuhalten, dass der Bundesverkehrswegeplan am 3.08.2016 von der Bundesregierung beschlossen wurde. Zudem bedeutet der Grundsatz „Erhaltung vor Neubau“ nicht, dass es zukünftig keinen Neubau mehr gibt, sondern dass auch Neubauprojekte zur Gesamtkonzeption gehören. Die A 20 ist ein elementarer Bestandteil des bundesweiten Fernstraßennetzes und gehört zum Gesamtnetz des TEN-V.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Weiterhin wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.140 dieses Beschlusses verwiesen.

Ebenso wird auf die Ausführung zu Ziffer 4.3.47 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Hinweise auf die Einwendungen des BUND und des NABU Schleswig-Holstein vom 17.11.2016 werden zur Kenntnis genommen. Auf die diesbezüglichen Begründungen zu Ziffer 5.2.2 und 5.2.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.140: (..... (15.10.2009))
(..... (02.01.2013, 14.01.2013, 15.1.2015))

- *Betroffenheit,*
- *Übernahmeanspruch der verbleibenden Restflächen gegenüber dem Vorhabenträger,*
- *Übernahme des gesamten Hofes gegen Stellung eines Ersatzhofes und*
- *Existenzgefährdung - Verlust der Funktionsfähigkeit (Existenzfähigkeit)*

Gegenüber der ursprünglich ausgelegten Planung konnte die Inanspruchnahme der Flächen des Einwenders reduziert werden. Ausweislich der Anlage 14.2 der Planfeststellungsunterlagen, Teil B, sind nunmehr der Erwerb von 22.112 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme von 1.325 m² des Flurstückes 31, Flur 15, Gemarkung Schmalfeld, für den Bau des süd-östlichen Quadranten des Autobahnkreuzes AK A 20/ A 7 ausgewiesen. Es verbleibt somit eine Restfläche von 10.056 m². Der ehemals geplante vollständige Erwerb des Flurstückes 53, Flur 14, Gemarkung Schmalfeld, entfällt.

Die Notwendigkeit der Flächeninanspruchnahme für das geplante Bauvorhaben wird in der Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses dargelegt, so dass darauf verwiesen wird. Die Inanspruchnahme der Flächen ist im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt und be-

rücksichtigt nicht nur die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, sondern entspricht auch den Anforderungen des Abwägungsgebotes. Es überwiegt das öffentliche Interesse an der Umsetzung der geplanten Baumaßnahme gegenüber den erforderlichen Eingriffen in die Rechte Dritter.

Es ist unstrittig, dass die Grundstücksinanspruchnahme ein gewisses Maß erreicht. Die Betroffenheit des Einwenders konnte aber mit der oben beschriebenen Planänderung in einem erheblichen Umfang auf ca. 2,2 ha reduziert werden, so dass lediglich ca. 8 % der nach eigenen Angaben im Bereich der A 20 liegenden Eigentumsflächen des Einwenders von ca. 26 ha durch das verfahrensgenständliche Vorhaben in Anspruch genommen werden. Anhaltspunkte, die über die Flächeninanspruchnahme hinaus eine besondere Situation schaffen und eine Existenzgefährdung befürchten lassen, sind nicht ersichtlich und lassen sich dem Vortrag des Einwenders nicht erkennen. Zudem handelt es sich bei dem Hof nach Kenntnis des Vorhabenträgers und der Planfeststellungsbehörde um keinen aktiven landwirtschaftlichen Betrieb. Von der Erstellung eines Existenzgefährdungsgutachtens wurde folglich abgesehen. Ebenso wird die Übernahme des gesamten Hofes gegen Stellung eines Ersatzhofes zurückgewiesen.

Die verbleibende Restfläche des Flurstückes 31 außerhalb der Verbindungsrampe südlich der A 20 von ca. 1 ha steht der weiteren Nutzung uneingeschränkt zur Verfügung. Der Einwand, dass die an den Pächter der Ziffer 5.3.142 dieses Beschlusses verpachteten landwirtschaftlichen Nutzflächen durch dieses Vorhaben derart zerschnitten werden, dass eine wirtschaftliche Nutzung der insoweit verbleibenden Restflächen der betroffenen Grundstücke wirtschaftlich nicht möglich sei, ist unter dieser Maßgabe nicht gegeben. Der Übernahmeanspruch der Restfläche wird daher zurückgewiesen.

Grundsätzlich ist der Vorhabenträger bei der Inanspruchnahme von Flächen zur monetären Entschädigung verpflichtet. Jedoch ist er bemüht, den Landwirten im Haupterwerb – wenn möglich – entsprechendes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Hierzu wird auf die weiteren Begründungen zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses verwiesen. In diesem Fall handelt es sich nicht um einen landwirtschaftlichen Betrieb. Einzelheiten zum Kauf oder Tausch sind aber den Grunderwerbsverhandlungen vorbehalten, die nicht Bestandteil dieses Verfahrens sind. Insofern wird wegen der Forderung nach Beschaffung oder Übereignung des Flurstückes 14/40 (Schwartenkoppel) darauf verwiesen.

Hinsichtlich des in der Erörterung vorgetragenen Einwandes, dass beim damaligen Bau der A 7 der Durchlass des Vorfluters N nicht auf die korrekte Höhe gesetzt worden sei, mit der Folge, dass so die Entwässerung der Flächen nördlich der K 81 nicht gewährleistet sei und Vernässungen auf den Flächen zu beobachten seien, ist auszuführen, dass die Planung eine Verlegung und Anpassung des Vorfluters N vorgesehen ist. Hierzu wird auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.3.93 und 5.3.154 dieses Beschlusses verwiesen.

- Lärmschutzmaßnahmen

Die lärmtechnische Berechnung entspricht den gesetzlichen Vorgaben. Danach sind die geplanten Lärmschutzmaßnahmen ausreichend.

Für die betroffenen Gebäude des Hofes Marskap gilt, dass sie weit außerhalb des Bereiches liegen, in dem es zu einer Grenzwertüberschreitung der Lärmimmissionen kommen kann. Auf die Isophonenkarte in Anlage 11.3 der Planfeststellungsunterlagen, Teil B, wird verwiesen. Dort sind die Grenzwertisophonen der Nacht für Wohn- bzw. Mischgebiete dargestellt. Es zeigt sich, dass die Gebäude des Hofes Marskamp außerhalb der Grenzwertisophonen liegt und die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete durch den Beurteilungspegel der A 20 folglich eingehalten werden. Ein Anspruch auf lärmtechnische Schutzmaßnahmen besteht nicht. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

- Gebietseinstufungen

Hinsichtlich der Einwendung zur Einstufung des Wohngebäudes in eine andere Gebietsklassifikation wird auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.0.6 dieses Beschlusses verwiesen. Der Hof des Einwenders als landwirtschaftlicher Betrieb mit Wohnbebauung entspricht nicht der Definition eines reinen und allgemeinen Wohngebietes und auch keinem Kleinsiedlungsgebiet, sondern ist eindeutig einem Dorfgebiet zuzuordnen. Demnach gilt für diese Bebauung die 3. Schutzkategorie, der Immissionsgrenzwerte von 64/ 54 dB(A) ist entsprechend zu Grunde zu legen. Die Forderung nach Anwendung der 2. Schutzkategorie gemäß VLärmSchR ist demnach zurückzuweisen.

- Einwendungen vom 22.12.2006 und 05.01.2007 für den östlichen Nachbarabschnitt

Der Hinweis auf die Einwendungen vom 22.12.2006 und 05.01.2007 zum Nachbarabschnitt der A 20, Teilstrecke B 206 westlich Wittenborn bis B 206 westlich Weede, wird zur Kenntnis genommen. Die Anregungen und Bedenken dazu sind nicht Gegenstand des hier anhängigen Planfeststellungsverfahrens, sondern wurden im Rahmen des für den vorbezeichneten Nachbarabschnitt durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens bearbeitet. Insofern wird auf den Planfeststellungsbeschluss vom 30.04.2012, Az.: 406/ 4013-553.32-A 20-04/10, verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Weiterhin wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.139 dieses Beschlusses verwiesen.

Ebenso wird auf die Ausführung zu Ziffer 4.3.48 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.3.141: (15.10.2009, 14.01.2013, 16.12.2015))

- *Betroffenheit und*
- *Existenzgefährdung*

Der Einwender unter a) ist Eigentümer des Flurstückes 19, Flur 1, Gemarkung Schmalfeld, und führt aus, dass das Flurstück auf der Grundlage eines langjährigen Pachtvertrages durch den Einwender b) landwirtschaftlich in Form einer Sonderkultur für Spargelanbau genutzt werde. Dafür sei das Grundstück mit einer Beregnungsanlage versehen. Die Aufwendungen für die Beregnungsanlage würden sich im Wesentlichen als nutzlos erweisen, das nördlich der A 20 gelegene Restflurstück würde wegen der Verkleinerung und der ungünstigen Winkel nicht mehr wirtschaftlich nutzbar und durch landwirtschaftliches Gerät wegen der nur geplanten einen Auffahrt schlechter erreichbar. Zudem drohten wegen der betroffenen Sonderkultur „Spargelanbau“ mit ihren langjährigen Zyklen, Bewirtschaftungsbesonderheiten und nötigen Planungsverläufen erhebliche und unzumutbare Nachteile und Ertragsausfälle. Für den Einwender unter b) würde der Ausfall der Nutzfläche zudem zu einer Unterschreitung wirtschaftlich rentabler Betriebsmindestgrößen führen und würde auf gleichermäßen attraktives Ersatzland angewiesen. Ferner würden durch den Wegfall der bisherigen Wegeverbindung der Gemeindeverbindungsstraße Schmalfeld – Hartenholm sowie der benachbarten und unterbrochenen Wirtschaftswege erhebliche Umwegfahrten erforderlich.

Die Inanspruchnahme des Flurstückes 19 erfolgt durch den Bau der Trasse der geplanten A 20, die Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße Hartenholm – Schmalfeld (BWV-Nr. 15) und durch die Anlage von Kompensationsflächen (Maßnahmennummer 3.3). Hierfür sind ausweislich der Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A, vom Flurstück 19 ca. 1,75 ha zum Erwerb sowie ca. 0,19 m² als vorübergehend beanspruchte Fläche ausgewiesen. Von dem ca. 11,79 ha großen Flurstück verbleibt somit eine Restfläche von ca. 10,04 ha, dabei hat die südlich der A 20 verbleibende Restfläche eine Größe von ca. 0,35 ha. Dem Übernahmeanspruch für die südliche gelegene Restfläche wird seitens des Vorhabenträgers entsprochen.

Dem Einwand, dass die nördliche Restfläche mit einer Größe von ca. 0,65 ha nicht mehr genutzt werden könne, kann nicht gefolgt werden. Das Rest-Flurstück weist eine akzeptable Größe auf, die der weiteren Nutzung zur Verfügung steht. Auch eine Existenzgefährdung, hervorgerufen durch den geplanten Bau der A 20 durch Inanspruchnahme von ca. 1,75 ha, ist augenscheinlich nicht erkennbar. Es ist unstrittig, dass die Grundstücksinanspruchnahme ein gewisses Maß erreicht. Zirka 15 %

der Flurstücksfläche des Einwenders wird durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben in Anspruch genommen. Anhaltspunkte, die über die Flächeninanspruchnahme hinaus eine besondere Situation schaffen und eine Existenzgefährdung befürchten lassen, sind nicht ersichtlich. Von der Erstellung eines Existenzgefährdungsgutachtens wurde folglich abgesehen. Im Übrigen bleiben Einzelheiten zu bestehenden Anlagen auf den Flächen, Details über Wertminderung und die Klärung der Frage einer Existenzbeeinträchtigung letztendlich dem außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens durchzuführenden Grunderwerbsverhandlungen und dem Enteignungsverfahren vorbehalten. Die Begründungen zur Notwendigkeit der Maßnahme finden sich in der Ziffer 5.0 dieses Beschlusses, auf die verwiesen wird. Danach wird diesem Vorhaben der Vorrang vor den Interessen des Einwenders gegeben. Der Vorhabenträger ist darüber hinaus in Zusammenarbeit mit der Schleswig-Holsteinischen Landgesellschaft bemüht, den Landwirten im Haupterwerb – wenn möglich – entsprechendes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Auf die weitere Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Fläche des Flurstücks 19 nördlich der A 20 wird über die geplante Zufahrt (BWV-Nr. 21) an die verlegte Gemeindeverbindungsstraße Hartenholm – Schmalfeld (BWV-Nr. 15) angebunden. Damit ist die Erschließung sichergestellt. Weitere Auflagen können dem Vorhabenträger nicht gemacht werden. Die damit verbundenen Umwege bzw. Mehrwege sind hinzunehmen. Auf die weitere Begründung zu Ziffer 5.0.12 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der im Erörterungstermin zur 1. Planauslegung vom Einwender gestellten Forderung, die verlegte Straße Dammburg im Bereich der neuen Führung nördlich der A 20 geländegleich zu führen, teilt der Vorhabenträger mit, dass die verlegte Straße „Dammburg“ nördlich der A 20 geländenah geplant worden sei. Zwischen der Gradienten 180 und dem vorhandenen Gelände ergäben sich Höhenunterschiede von max. ca. 0,5 m. Dies sei aus der Darstellung in den Lageplänen nicht zu erkennen. Die Böschungen hätten hier keine Neigung 1:1,5, sondern sie seien flacher ausgeführt. Aus diesen Gründen sei keine Anpassung der Planung erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Ausführungen an und macht sie sich zu eigen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.49 dieses Beschlusses verwiesen.

**Zu 5.3.142: (15.10.2009, 19.10.2009, 15.12.2015) und
..... (15.01.2013, 17.11.2016))**

- *Betroffenheit,*
- *Verlust und Beeinträchtigung von Pachtflächen,*
- *Einwendungen der Einwender Ziffer 5.3.140,*
- *Existenzgefährdung und*
- *Mehrkosten durch Reinigung der Photovoltaik-Anlage*

Der Einwender betreibt als Biolandbetrieb in Dammsberg, Schmalfeld, Landwirtschaft und ist als Eigentümer des Wohngrundstücks nebst Hofstelle von der Planung der A 20 nachbarlich betroffen. Er führt aus, dass von den insgesamt ca. 84 ha großen Nutzflächen des Biolandbetriebes durch den Bau der A 20 und die wegfallenden Wegebeziehungen im nachgeordneten Straßennetz ca. 65 ha von der Hofstelle abgeschnitten würden und zukünftig nur noch mit erheblichen Umwegen erreichbar seien. Auch seien kurze und störungsfreie Fahrten mit dem Rad in den Ort nicht mehr möglich, insbesondere stellten sich für den Schulweg erhebliche Beeinträchtigungen dar. Ferner wird angeführt, dass im Bereich des geplanten Autobahnkreuzes AK A 20/ A 7 von den Einwendern der Ziffer 5.3.140 dieses Beschlusses langfristig gepachtete landwirtschaftliche Nutzflächen überplant und im Übrigen so zerschnitten würden, dass eine sinnvolle Nutzung verbleibender Restflächen unmöglich würde. Der Einwender bezieht sich vollumfänglich auf die Einwendung der Ziffer 5.3.140 dieses Beschlusses und macht sich deren Inhalt ausdrücklich zum Gegenstand seiner Einwendung. Des Weiteren wird eingewendet, dass im Bereich des Schmalfelder Moores von der Gemeinde Schmalfeld langfristig gepachtete Grünflächen zukünftig direkt an der geplanten Autobahn gelegen würden. Die unmittelbar an die Trasse angrenzenden Teilflächen würden von den Tieren zukünftig in einem Abstand von ca. 100 m gemieden werden und daher nicht mehr sinnvoll nutzbar sein. Überdies drohe durch die A 20 ein Schadstoffeintrag, der zur Aberkennung der biologischen Vermarktbarkeit führen könne. Außerdem wird darauf hingewiesen, dass im Falle der betroffenen Flächen des Einwenders angepachtete Restgrundstücke im Bereich des geplanten Autobahnkreuzes wirtschaftlich nicht mehr nutzbar seien, so dass ein Übernahmeanspruch bestünde und die Flächen insgesamt für den Einwender als Pächter ausscheiden würden. Ferner seien durch den Entfall der bisherigen Wegebeziehungen und unterbrochenen Wirtschaftswege erhebliche Umwegfahrten für den weit überwiegenden Teil der bewirtschafteten Flächen erforderlich. Das würde u. a. zu erheblichen betrieblichen Mehrkosten und zu einer drohenden Existenzgefährdung führen. Schließlich wendet sich der Einwender gegen drohende Wertminderung der verbleibenden Restflächen insgesamt durch die unmittelbare Nähe zur geplanten Autobahn mit erheblichen Steigerungen der Luftschadstoffbelastungen sowie damit verbundenen Schadstoffeintrag nebst fehlender Vermarktbarkeit der auf solchen Flächen gewonnenen landwirtschaftlichen Produkte.

Letztendlich wird befürchtet, dass es in der Bau-, aber auch in der Betriebsphase zu starken Staubentwicklungen kommen wird, die zu Ablagerungen auf den lichtempfindlichen Modulen der auf dem Dach der Scheune befindlichen Photovoltaik-Anlage kommen wird. Dies würde zu Schäden oder Leistungsabnahmen führen. Insoweit drohten auch Mehrkosten durch häufiger erforderliche Reinigungsvorgänge.

Einzustellen ist, dass der Einwender, dessen Hofstelle liegt ca. 280 m von der Autobahntrasse entfernt liegt, durch den geplanten Bau der A 20 nicht direkt betroffen ist, d. h. es ist kein Grunderwerb erforderlich. Die Hofstelle liegt ca. 280 m von der Autobahntrasse entfernt. Der Einwender ist aber bekanntlich Pächter landwirtschaftlicher Flächen des Einwenders der Ziffer 5.3.140 dieses Beschlusses und Grünlandflächen der Gemeinde Schmalfeld. Es wird deshalb auf die Begründungen zu Ziffer 5.3.140 und Ziffer 5.1.10 verwiesen.

Eigentumsflächen des Einwenders sind durch die Planung der A 20 nicht betroffen und deshalb auch nicht zum Erwerb ausgewiesen. Dem Einwand der Existenzgefährdung, der nicht weiter substantiiert dargestellt wurde, kann nicht gefolgt werden. Im Übrigen wird hierzu auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der entstehenden Pachtaufwandsdefizite für den Einwender als Pächter, die mit einer Pachtaufwandsentschädigung abgegolten werden, und der Einwände zur Wertminderung wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Vorhabenträger ist gehalten, alle Wegebeziehungen, die durch das geplante Bauvorhaben unterbrochen werden, derart wiederherzustellen, dass die erforderlichen Anbindungen des Wegenetzes wiederhergestellt bzw. aufrechterhalten werden bzw. die Erschließung der abgeschnittenen landwirtschaftlichen Flächen südlich und nördlich der A 20 an das öffentliche Wegenetz sichergestellt ist. Die vorgelegte Planung des Vorhabenträgers erfüllt diesen Anspruch. Weitere Maßnahmen können dem Vorhabenträger – auch im Hinblick auf weitere, nicht erforderliche Grundstücksbetroffenheiten und nicht notwendige und damit vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft - daher nicht auferlegt werden. Die dabei entstehenden Mehrwege sind hinzunehmen. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.12 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Bezüglich der Einwände zur Luftschadstoffbelastung und der Beeinträchtigung der Photovoltaik-Anlage wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.7 dieses Beschlusses verwiesen. Ausweislich der Luftschadstofftechnischen Untersuchung werden die zulässigen Grenzwerte bereits am Fahrbahnrand der A 20 eingehalten, für die ca. 280 m entfernt liegende Hofstelle sind folglich keine Schadstoffauswirkungen durch das geplante Bauvorhaben zu erwarten.

Im Erörterungstermin hat der Einwender seine Einwände zur Aberkennung der biologischen Vermarktbarkeit erläutert. Es seien bestimmte Vorgaben zu erfüllen, um das Gütesiegel Bioland zu erhalten. Die zugesagte Übersendung der Anforderungen für das Gütesiegel Bioland oder aber die Benennung von Quellen, wo die entsprechenden Informationen eingesehen werden können, durch den Einwender an die Anhörungsbehörde erfolgte bis zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses nicht. Eine Prüfung und Bewertung, inwieweit eine Beeinträchtigung des Bauvorhabens auf den Erhalt des Gütesiegels Bioland gegeben ist, ist daher nicht möglich. Es ergeht deshalb hierzu keine Stellungnahme.

- *Gemeindeverbindungsstraße Hartenholm – Schmalfeld (BWV-Nr. 15)/ Querung im Bereich der Straße „Dammberg“ und des Wirtschaftsweges „Moorweg“/ Bau eines Radweges an der Gemeindeverbindungsstraße von Hartenholm nach Schmalfeld (BWV-Nr. 15), Geschwindigkeitsbegrenzung, Überführung im Verlauf der Straße „Dammberg“ bzw. des Wirtschaftsweges „Moorweg“, Dimensionierungen bzw. Streckenführungen im Bereich der Überführung L 234, Ausbildung des Brückenbauwerkes BW 6.02 (BWV-Nr. 14) beidseitig mit Fuß- und Radwegen, Gefährdung der Verkehrsteilnehmer durch Unterschreitung der Kurvenradien im Zuge des BW 6.02, Ampelanlage im Bereich der L 234/ Einmündung verlegte Gemeindeverbindungsstraße/ Wiederherstellung der kurzen Wegeverbindung von Hasenmoor nach Schmalfeld bei Bau-km 18+290/ Fahrbahnbreite der verlegten L 234*

Hinsichtlich der Einwände zu der L 234 und der Gemeindeverbindungsstraße Hartenholm – Schmalfeld wird insgesamt auf die Begründung zu Ziffer 5.3.38 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Darstellung der Reitwege in Schmalfeld fehlt*

Hinsichtlich des Einwandes, dass die Darstellung der Reitwege in Schmalfeld im Teil A der Planfeststellungsunterlagen fehlt, ist einzustellen, dass mit den geplanten und ausgewiesenen Wegebeziehungen die erforderlichen Anbindungen des Wegenetzes wiederhergestellt bzw. aufrechterhalten werden. Damit wird der Vorhabenträger der lokal bedeutenden Nord-Süd-Verbindung im Bereich von Schmalfeld gerecht. Neben der Verbindungsfunktion zwischen den Ortslagen und der Erschließungsfunktion für die Landwirtschaft kommt den Wegen außerdem eine bedeutende Funktion für das Radwegenetz zu. Ferner bleibt auch das Reitwegenetz durch die Aufrechterhaltung der Wegebeziehungen im Wesentlichen erhalten. Inwieweit die neuen Wege tatsächlich in das Reitwegesystem eingebunden werden, ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Gemäß § 30 Abs. 3 LNatSchG sind Gemeinden und Kreise aufgefordert, geeignete Wander- und Reitwege im Verbund mit sonstigen Straßen, Wegen und Flächen einzurichten, wenn ein Bedarf besteht und Belange des Naturschutzes nicht entgegenstehen.

- *Neuanlage der Vorfluters N*

Es wird auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.3.93 und 5.3.154 dieses Beschlusses verwiesen.

- Forderung nach Bau eines Radweges an der K 81 bzw. baulicher Berücksichtigung eines Radweges bei den Bauwerken

Es wird auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.3.169 dieses Beschlusses verwiesen.

- Tausch-/ Ersatzland

Hinsichtlich der Forderung nach Tausch-/ Ersatzland ist auszuführen, dass der Vorhabenträger mit der Schleswig-Holsteinischen Landgesellschaft zusammenarbeitet, um den Landwirten im Haupterwerb – wenn möglich – entsprechendes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Auf die weiteren Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Vorhabenträger erklärt zudem, dass er die Information, der Einwender benötige Tauschland nördlich der A 20, welches mit einer Ackerprämie versehen und auch zur Umstellung auf Bioland geeignet sein muss, an den Grunderwerb im Hause weitergeleitet habe. Damit hat der Vorhabenträger seiner Verpflichtung zur Weiterleitung von Information Genüge getan. Es bleibt der Hinweis auf die außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens durchzuführenden Grunderwerb- und Entschädigungsverfahren.

- Detaillierte Kartendarstellung der verlegten K 81 samt Brücke und Tunnel fehlen, genaue Beschreibung des Bauwerkes fehlt,

- Detailkarten zum östlichen Teil des Gemeindegebietes der Gemeinde Schmalfeld fehlen und

- naturschutzfachlicher Beitrag fehlerhaft

Es wird auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.3.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.50 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.3.143: (..... (15.10.2009, 10.01.2013, 16.12.2015))

- Betroffenheit und

- Existenzgefährdung

Der Einwender ist Eigentümer eines Grundstückes mit zwei nutzungsbedingten Gebäuden in Hartenholm. Dieses Grundstück wurde nach Aussage des Einwenders erworben, um dort ein Hospiz zu betreiben. Diese Nutzung sei auf besondere Ruhe angewiesen. Ansonsten werde weder die für einen wirtschaftlichen Betrieb erforderliche Belegung erreicht werden können, noch würden die Senioren die gebotene Ruhe finden. Durch die Autobahnplanung werde die maßgebliche Zielsetzung verfehlt, da die Immissionsbelastungen, insbesondere in Form von Lärm und Luftschadstoffen, unzumutbar hoch sein werden. Auch die den Standort prägenden positiven Umfeldbedingungen einschließlich wesentlicher Faktoren der Naherholung gingen verloren.

Das Grundstück liegt in Hartenholm und mit einem Abstand von mehreren hundert Metern von der Autobahntrasse entfernt nicht in unmittelbarer Nähe der geplanten A 20. Beeinträchtigungen durch den Autobahnbau sind wegen dieser Entfernung nicht zu erwarten. Außerdem sind Eigentumsflächen des Einwenders durch die Planung der A 20 nicht betroffen und deshalb auch nicht zum Erwerb ausgewiesen. Dem Einwand der Existenzgefährdung, der nicht weiter substantiiert dargestellt wurde, kann daher nicht gefolgt werden. Im Übrigen wird hierzu auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses verwiesen.

Es wird nicht bestritten, dass das geplante Bauvorhaben zu Veränderungen in dem Planungsraum führen wird. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass alle Belange, die es einzustellen gilt, in die Planung aufgenommen und mögliche Beeinträchtigungen und Auswirkungen berücksichtigt und bewertet wurden. Als Folge wurden Maßnahmen des Lärmschutzes und der Kompensation der Eingriffe in die Natur und Landschaft erarbeitet und in die Planfeststellungsunterlagen aufgenommen. Die Planung berücksichtigt nicht nur die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, sondern sie entspricht auch den Anforderungen des Abwägungsgebotes. Es überwiegt das öffentliche Interesse an der Umsetzung der geplanten Baumaßnahme gegenüber den erforderlichen Eingriffen in die Rechte Dritter. Die Planung ist wie beantragt planfestzustellen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.144: (..... (15.10.2009, 11.01.2013, 16.12.2015))

- *Betroffenheit,*
- *Existenzgefährdung,*
- *Verlust von Arbeitsplätzen durch geringere Auslastung und*
- *Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen, Restnutzung nicht wirtschaftlich*

Der Einwender führt aus, dass er als Eigentümer des von ihm privat genutzten Wohngrundstücks Bullenkloster 8a in Hartenholm durch das hier planfestzustellende und nur ca. 40 m entfernte Straßenbauvorhaben schwerwiegend nachbarlich betroffen sei. Zudem sei er Inhaber des Stolten-Hofes, auf dem er das Alten- und Pflegeheim betreibt. Im Falle der Planungsrealisierung sei der Stolten-Hof nur ca. 200 m von der Autobahntrasse entfernt. Hierdurch sieht sich der Einwender in mehrfacher Hinsicht beeinträchtigt. Diese würden letztendlich dazu führen, dass sich die Heimbewohner und insbesondere zukünftige Interessengruppen anderweitig orientieren und die Auslastung des Heimbetriebes erheblich sinken würden. Dadurch sei das Finanzierungskonzept des Betriebes erschüttert und damit seine Existenz gefährdet. Zugleich drohe der Verlust von Arbeitsplätzen. Deshalb seien zwingend Maßnahmen in die Planung aufzunehmen, die eine sehr nachhaltige Reduzierung der Beeinträchtigungen durch die Autobahn bewirkten. Außerdem gehörten zu dem Betrieb 50 ha Land, die für eine landwirtschaftliche Nutzung verpachtet seien, durch die Planung teilweise in Anspruch genommen und im Übrigen zerschnitten werden würden. Sie seien für die derzeitige Nutzung nicht mehr bzw. nicht mehr landwirtschaftlich nutzbar.

Das Wohngebäude und das Pflegeheim liegen zukünftig nördlich der geplanten Autobahn in einem Abstand von ca. 120 m bzw. 280 m vom befestigten Fahrbahnrand der Trasse entfernt. Die Autobahn befindet sich in diesem Bereich in Dammlage, d. h. die Gradienten liegen ca. 2,00 m über dem Gelände.

Der Einwender hat seine Eigentumsfläche Flurstück 24/2, Flur 10, Gemarkung Hartenholm, an den Sohn verpachtet. Ausweislich der Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A, sind für den Bau der Autobahn und für Kompensationsmaßnahmen der Erwerb von 8.516 m² des Flurstückes 24/2 erforderlich. Es verbleibt eine Restfläche von 212.439 m². Gegenüber der Ursprungsplanung vergrößert sich damit die Flächeninanspruchnahme um 974 m². Dies ist im Wesentlichen auf die Vergrößerung der landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahme zurückzuführen. Denn der nördlich der A 20 gelegene Wirtschaftsweg (BWV-Nr. 155.1) erhält auf seiner nördlichen Seite einen insgesamt 8,00 m breiten Knickwall, der eine Höhe von ca. 2,00 m erreichen wird. Ebenso ist auf der nördlich verbleibenden Restfläche des Flurstückes 26/8 südlich des Wohnhauses ein Knickwall in gleicher Breite geplant. Diese Fläche ist im Übrigen von einer Hochstammpflanzung umgeben. Durch die ausgewiesenen Maßnahmen wird die Sichtbeziehung von den Gebäuden auf die Autobahn unterbunden. Der Vorhabenträger hat damit seinen Beitrag zur Minimierung des Eingriffs für den Einwender geleistet. Weitere Maßnahmen, um die Barrierewirkung zwischen den Gebäuden und der Autobahn zu festigen und zu stärken, wie etwa die Planung einer Baumreihe am vorgenannten

Wirtschaftsweg, sind abhängig von der Bereitschaft des Einwenders, weitere Flächen abzugeben. Hierzu wird auf die außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens durchzuführenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren verwiesen.

Der Einwender ist nicht selbstständig wirtschaftender Landwirt, sondern hat nach eigener Aussage 50 ha Land zur landwirtschaftlichen Nutzung verpachtet. Dem Einwand der Existenzgefährdung kann nicht gefolgt werden. Dieser wurde nicht weiter substantiiert dargestellt, d. h. es wurde nicht im Einzelnen aufgezeigt und belegt, dass sich die wirtschaftliche Situation aufgrund besonderer Verhältnisse trotz Entschädigung erheblich verschlechtern wird. Nach allgemeiner und durch Sachverständigengutachten belegter Erfahrung kann aber ein Verlust an Eigentumsflächen oder von langfristig gesicherten Pachtflächen in einer Größenordnung von bis zu fünf Prozent der Betriebsfläche einen gesunden landwirtschaftlichen (Vollerwerbs-) Betrieb in der Regel nicht gefährden. Dies ist hier der Fall. Es ist eine Flächeninanspruchnahme von ca. 3,85 % erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde geht im Hinblick auf die vorstehenden Erläuterungen und insbesondere wegen der geringen Flächeninanspruchnahme davon aus, dass eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung oder –vernichtung des in Rede stehenden landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebs nicht eintritt. Im Übrigen bleiben Details über Wertminderung und die Klärung der Frage einer Existenzbeeinträchtigung letztendlich dem außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens durchzuführenden Grunderwerbsverhandlungen und dem Enteignungsverfahren vorbehalten. Die Begründungen zur Notwendigkeit der Maßnahme finden sich in der Ziffer 5.0 dieses Beschlusses, auf die verwiesen wird. Danach wird diesem Vorhaben der Vorrang vor den Interessen des Einwenders gegeben. Zudem wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses zur Gestellung von Tausch- / Ersatzland verwiesen.

Der Vorhabenträger ist gehalten, alle Wegebeziehungen, die durch das geplante Bauvorhaben unterbrochen werden, derart wiederherzustellen, dass die erforderlichen Anbindungen des Wegenetzes wiederhergestellt bzw. aufrechterhalten werden bzw. die Erschließung der abgeschnittenen landwirtschaftlichen Flächen südlich und nördlich der A 20 an das öffentliche Wegenetz sichergestellt ist. Die vorgelegte Planung des Vorhabenträgers erfüllt diesen Anspruch. Weitere Maßnahmen können dem Vorhabenträger – auch im Hinblick auf weitere, nicht erforderliche Grundstücksbetroffenheiten und nicht notwendige und damit vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft - daher nicht auferlegt werden. Die dabei entstehenden Mehrwege sind hinzunehmen.

Es wird nicht bestritten, dass das geplante Bauvorhaben zu Veränderungen in dem Planungsraum führen wird. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass alle Belange, die es einzustellen gilt, in die Planung aufgenommen und mögliche Beeinträchtigungen und Auswirkungen berücksichtigt und bewertet wurden. Als Folge wurden Maßnahmen des Lärmschutzes und der Kompensation der Eingriffe in die Natur und Landschaft erarbeitet und in die Planfeststellungsunterlagen aufgenommen. Die Planung berücksichtigt nicht nur die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vor-

schriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, sondern sie entspricht auch den Anforderungen des Abwägungsgebotes. Es überwiegt das öffentliche Interesse an der Umsetzung der geplanten Baumaßnahme gegenüber den erforderlichen Eingriffen in die Rechte Dritter. Die Planung ist wie beantragt planfestzustellen.

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Forderung nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Danach sind die geplanten Lärmschutzmaßnahmen ausreichend, weitere Forderungen sind zurückzuweisen.

Ausweislich der lärmtechnischen Berechnung der Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen wird an der Südwest-Fassade des Wohngebäudes Bullenkloster 8a im Nachtzeitraum der Immissionsgrenzwert für Dorf-/ Mischgebiete von 54 dB(A) im Erdgeschoss und im 1. Obergeschoss um bis zu 2 dB(A) überschritten. Am Pflegeheim Bullenkloster 8 (nördlich der A 20) wird der Immissionsgrenzwert für Kur- und Altenheim von 47 dB(A) im Nachtzeitraum an der Südwest-, Südost- und Nordwest-Fassade im Erdgeschoss, 1. und 2. Obergeschoss um bis zu 4 dB(A) überschritten. Die jeweiligen Immissionsgrenzwerte tags der 16. BImSchV werden hingegen eingehalten. Die Voraussetzungen für einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach sind hier gegeben.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.51 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.3.145: (..... (16.12.2015))

- Einwendungen vom 15.10.2009 im Ausgangsverfahren und Stellungnahme vom 14.01.2013 im ersten Planänderungsverfahren

Für das bisherige Anhörungsverfahren für den gegenständlichen Streckenabschnitt der A 20 liegen keine Einwendungsschreiben aus den Jahren 2009 und 2013 vor. Die Bezugnahme im ersten Absatz der Einwendung vom 16.12.2015 auf bereits vorliegende Vorträge vom 15.10.2009 und 14.01.2013 kann daher nicht nachvollzogen werden. Entsprechende Schreiben liegen für den Schutzfonds

Schmalfelder Auenlandschaft e. V. weder der Anhörungsbehörde noch der Planfeststellungsbehörde vor.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.146: (..... (26.10.2009))
(..... (26.10.2009))
(..... (26.10.2009))
(..... (26.10.2009))

- Zerschneidung der Niederungsflächen zwischen Lentförden und der A 7/ Situation des Gewässergefüges aus den Hauptgewässern Ohlau und Dreckau

Die Niederungsflächen zwischen Lentförden und der A 7 liegen im Schwerpunktbereich „Geestlandschaft nordöstlich von Lentförden“ und sind damit Teil des nach § 21 BNatSchG ausgewiesenen Biotopverbundsystems in Schleswig-Holstein. Die genannten Flächen liegen außerhalb des Planfeststellungsbereiches des hier anhängigen Verfahrens. Insofern wird auf das westlich anschließende Planfeststellungsverfahren der A 20 für den Streckenabschnitt von der L 114 bis zur A 7 verwiesen, in dem die Niederungsflächen bei der Beurteilung und Abwägung des Eingriffs berücksichtigt und darüber hinaus auch ausreichend dimensionierte Querungsbauwerke über die Fließgewässer Ohlau und Dreckau den Gewässerverbund ermöglichen werden. Die Einhaltung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie wird dabei oberste Priorität genießen.

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Ohlau und Dreckau durch Ausbaumaßnahmen

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass die wassertechnische Berechnung des hier anhängigen Planfeststellungsverfahrens für die Teile A und Teil B den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Die geplanten Maßnahmen wie beispielsweise Absetz- und Regenrückhaltebecken bzw. Versickerungsbecken sind ausreichend dimensioniert. Zur Steuerung der gesamten Rückhalteeinrichtung werden in den Ablauf Drossel- und Ablaufschächte eingebaut. So wird sichergestellt, dass nur die gewünschte Ablaufmenge abfließen kann bzw. nur die Menge in Gewässer eingeleitet wird, die normalerweise bei einem vergleichbaren Abfluss landwirtschaftlicher Flächen zur gleichen Zeit abfließen und eingeleitet werden würde. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass insbesondere die Einleitung in die Ohlau (Vorfluter A) eine Beschränkung auf geringe Wassermengen erfordert, denn das Gewässer weist in seinem Verlauf bei der Querung von Ortschaften Hochwasserprobleme auf. Die Planung berücksichtigt diesen Umstand. Eine Verschlechterung der jetzigen Situation ist daher nicht

gegeben, denn es erfolgt keine „zusätzliche“ Einleitung innerhalb eines bestimmten Zeitrahmens. Weitere Forderungen werden zurückgewiesen.

Auf die Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

- keine Verschlechterung der Entwässerungssituation zu Beginn der Baustrecke (Bau-km 14+200)

Eine Verschlechterung der Entwässerungssituation ist nicht erkennbar. Der Vorhabenträger trägt dem Grundsatz der Vermeidung einer weiteren Verschlechterung der aquatischen Ökosysteme und der direkt von ihnen abhängenden Landökosysteme und Feuchtgebiete im Hinblick auf deren Wasserhaushalt nach Artikel 1 der Wasserrahmenrichtlinie Rechnung. Auf die vorstehenden Ausführungen hierzu wird verwiesen.

- Moorkomplex im Bereich der Ohlau/ Nützener Gemarkungsgrenze

Hinsichtlich der mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen des Moorkomplexes im Bereich der Ohlau/Nützener Gemarkungsgrenze wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.4 verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.147: (..... (20.10.2009, 15.12.2015))

- Einschränkung der Freiräume für die Kinder

Der Einwender ist besorgt über die weitere Zerstörung und Zersiedelung der eh schon knappen Freiräume, in denen Kinder Natur, Ruhe und Abenteuer erfahren könnten, was für die Gesundheit und Entwicklung sehr wichtig sei.

Die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe wurden allesamt in ihren Ausprägungen gemäß der aktuellen Vorgaben berücksichtigt und bewertet. Entsprechende Maßnahmen zur Kompensation der Eingriffe in den Naturhaushalt und in das Landschaftsbild sind in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.148: (..... (28.10.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.149: (..... (28.10.2009))

- *Flächeninanspruchnahme für die Herstellung des Autobahnkreuzes AK A 20/ A 7 und für die Anlage von Ausgleichsflächen und*

- *Existenzgefährdung*

Der Einwender wendet sich gegen die Inanspruchnahme der in seinem Eigentum befindlichen Flurstücke 30 der Flur 15 (Teil B) und 35 der Flur 16 (Teil A), beide in der Gemarkung Schmalfeld:

a) Flurstück 30, Flur 15:

Der Einwender führt aus, dass die Fläche des Flurstückes 30 der Flur 15 von über 7 ha unmittelbar neben der jetzt bestehenden BAB A 7 seinem landwirtschaftlichen Betrieb, der im Haupterwerb geführt wird, dient. Auf dieser Fläche befindet sich eine sogenannte Deckbullenhaltung. Auf den Restflächen dieses Grundstückes könne keine Deckbullenhaltung mehr durchgeführt werden, weil für eine solche Tierhaltung eine Fläche zur Verfügung gestellt werden müsse, die einen entsprechenden Auslaufbereich aufweist. Außerdem sei zu berücksichtigen, dass sich die Fläche für die Deckbullenhaltung nicht weit von den Wiesen der Milchkühe befinde. Der Betriebsablauf werde erheblich gestört, wenn das Grundstück an der BAB A 7 enteignet werde, weil die Milchkühe den Deckbullen dann nur unter einem großen logistischen Aufwand zugeführt werden könnten. Andererseits sei neben der Größe des Flurstückes auch die Ausstattung, z. B. die Einzäunung, insbesondere aber die Bodenbeschaffenheit ein weiteres besonderes Merkmal des Flurstückes 30 der Flur 15. Die Bodenbeschaffenheit bewirke, dass die Fläche trittfest sei und somit ganzjährig genutzt werden könne. Er fordert daher entsprechendes Tauschland. Er sei auch bereit, die Restfläche des Flurstückes 30 der Flur 15 einzubringen. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass nur mit der Gestellung von geeignetem Ersatzland bezogen auf das Flurstück 30 die heute betriebene Bullenzucht weiterhin ausgeübt werden könne. Würde dieses beispielsweise durch fehlendes Ersatzland nicht mehr mög-

lich sein, so werde dieser Betriebszweig aufzugeben sein, wodurch sich das Betriebsergebnis sehr deutlich verschlechtern werde. Es bestünde evtl. die Gefahr, dass in diesem Falle eine Existenzgefährdung des Betriebes nicht auszuschließen sei. Der Betrieb stelle sehr hochwertiges Biofleisch her, wofür die Bullenhaltung zwingend erforderlich sei.

Es ist geplant, das Flurstück 30 der Flur 15 für den Bau der Autobahntrasse und des Autobahnkreuzes AK A 20/ A 7 in Anspruch zu nehmen. Ausweislich der Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen, Teil B, sind hierfür der Erwerb einer 4,214 ha großen Fläche und die vorübergehende Inanspruchnahme von 1.228 m² erforderlich. Es verbleibt eine Restfläche von 3,5574 ha.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass es durch die geplanten Baumaßnahmen zu einer nicht unbedeutenden Flächeninanspruchnahme des im Eigentum des Einwenders gehörenden Flurstückes kommt. Jedoch ist es nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, im Beschluss eine Aussage über eine Flächengröße zu treffen, die eine ordnungsgemäße Deckbullenzucht in Güte und Umfang zweckmäßig und erforderlich erscheinen lässt. Dies ist allein einem außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens bestellten Gutachters vorbehalten. Die Begründungen zur Notwendigkeit der Maßnahme und der Lage des Autobahnkreuzes finden sich in der Ziffer 5.0 dieses Beschlusses, auf die verwiesen wird. Danach wird dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben der Vorrang vor den Interessen des Einwenders gegeben. Um das Erfordernis einer angemessenen Flächengröße für die Durchführung der Deckbullenzucht und die Bedeutung der Bullenzucht für die Aufrechterhaltung des landwirtschaftlichen Betriebes für den Einwender wissend, ist der Vorhabenträger darüber hinaus in Zusammenarbeit mit der Schleswig-Holsteinischen Landgesellschaft bemüht, den Landwirten im Haupterwerb – wenn möglich – entsprechendes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Auf die weitere Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der Bereitschaft, die Restfläche des Flurstückes 30 der Flur 15 einzubringen und zu veräußern, ist einzustellen, dass der Vorhabenträger gehalten ist, nur die für das geplante Bauvorhaben unbedingt notwendigen Flächen zu erwerben. Darüber hinausgehende Forderungen sind zurückzuweisen.

b) Flurstück 35, Flur 16:

Zudem wird angeführt, dass sich auch das Flurstück 30 der Flur 16 in der Gemarkung Schmalfeld im Eigentum des Einwenders befindet. Der Einwender fordert auch den Erwerb des Flurstückes 30 der Flur 16, sollte es bei der Planung bleiben und das Flurstück 35 der Flur 16 als Kompensationsmaßnahme genutzt werden. Das Flurstück stellt die Zufahrt zu der Eigentumsfläche Flurstück 35 der Flur 16 im Bereich der Schmalfelder Au dar, welches ausweislich der Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A, in Gänze zum Erwerb ausgewiesen ist. Die Fläche ist Teil eines geplanten Kompensationsflächenkomplexes im Bereich der Schmalfelder Au (Maßnahmennummer 1.2).

Das Flurstück 30 der Flur 16 stellt bisher die Zuwegung zum Flurstück 35 der Flur 16 im Bereich der Schmalfelder Au dar, welches ausweislich der Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A, in Gänze zum Erwerb ausgewiesen ist. Diese Fläche ist Teil eines geplanten Kompensationsflächenkomplexes im Bereich der Schmalfelder Au (Maßnahmennummer 1.2). Hinsichtlich der Notwendigkeit der Ausgleichsmaßnahme 1.2 A/M/Ar auf dem Flurstück 35 der Flur 16 wird auf Ziffer 5.3.41 verwiesen. Das Flurstück 35 stellt einen wesentlichen Anteil der Maßnahme westlich der Schmalfelder Au und nördlich des Brückenbauwerks dar, auf den nicht verzichtet werden kann. Das Flurstück 35 der Flur 16 wird zukünftig über die geplante Zufahrt (BWV-Nr. 302) über den Wirtschaftsweg (BWV-Nr. 2) westlich der Schmalfelder Au im Bereich des Brückenbauwerkes BW 6.01) erschlossen.

Die Forderung, das Flurstück 30 der Flur 16 zu erwerben, ist zurückzuweisen. Der Vorhabenträger ist gehalten, nur die für das geplante Bauvorhaben unbedingt notwendigen Flächen zu erwerben. Darüber hinausgehende Forderungen sind zurückzuweisen. Im Übrigen wird auf die oben genannte Zusammenarbeit des Vorhabenträgers mit der Schleswig-Holsteinischen Landesgesellschaft verwiesen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die in diesem Planfeststellungsbeschluss zu erwerbenden Flächen nach Abwägung der Individual- und der öffentlichen Interessen zum Wohle der Allgemeinheit erforderlich sind. Die mit dem Eigentumsentzug bzw. die mit der Flächeninanspruchnahme verbundenen Nachteile der Betroffenen müssen im Interesse der für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Belange in Kauf genommen werden.

- Berücksichtigung verschiedener Faktoren bei der Verkehrswertermittlung der Grundstücke (Bodenschätze, Deckbullenhaltung, Grundschuld, Parkplatzfläche - Anspruch auf Rückäußerung des Parkplatzgrundstückes)

Der Einwander fordert, dass bei der Feststellung des Verkehrswertes der Grundstücke verschiedene Faktoren zu berücksichtigen sind:

So weist das Flurstück 30, Flur 15, auf dem das Autobahnkreuz AK A 20/ A 7 errichtet werden soll, abbauwürdige Bodenvorkommen auf und eigne sich hervorragend für den Kiesabbau, die zu entschädigen seien. Zudem werde hier die oben beschriebene Deckbullenhaltung betrieben. Hierfür seien die Flächen aufwendig hergerichtet worden, z. B. seien besondere Schutzanlagen zum Schutz von Mensch und Tier hergerichtet worden, die im Falle einer Enteignung oder eines Verkaufes verloren gingen und entschädigt werden müssten. Auf der Restfläche könne keine Deckbullenhaltung mehr durchgeführt werden. Außerdem müsse berücksichtigt werden, dass sich die zu erwerbende Fläche für die Deckbullenhaltung nicht weit von den Wiesen der Milchkühe befinde. Durch den Erwerb der für die geplanten Maßnahmen erforderlichen Fläche werde der Betriebsablauf erheblich gestört, weil die Milchkühe den Deckbullen dann nur unter einem großen logistischen Aufwand zugeführt werden könnten. Diese Nachteile seien zu entschädigen.

Zudem sei zu berücksichtigen, dass für das Flurstück 30, Flur 15, und die Flurstücke 30 und 35, Flur 16, im Grundbuch von Schmalfeld eine Grundschuld eingetragen sei. Hierfür seien die Grundschulden zu hinterlegen.

Des Weiteren sei bei der Feststellung des Verkehrswertes zu berücksichtigen, dass der Einwender im Jahre 1968 direkt neben der Autobahn eine Parkplatzfläche an den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr verkauft habe. Dieser Parkplatz werde jetzt aufgegeben und als Teil der gesamten Autobahnkreuzanlage genutzt. Nach der Rechtsprechung des BGH (Urteil vom 14.03.1997 zum Aktenzeichen V ZR 9/96) habe der Einwender einen Anspruch auf Rückübertragung dieses Parkplatzgrundstücks, weil der ursprüngliche Enteignungszweck, nämlich die Errichtung einer Parkplatzanlage, weggefallen sei. Der Umstand, dass genau diese Fläche durch die neue Maßnahme A 20 abermals belastet werde, führe zu einem Entschädigungsanspruch. Es handle sich hierbei um eine neue öffentliche Planung, die über die Parkplatzfläche gelegt werde. Dieser Sachverhalt sei in den Entschädigungsverhandlungen mit abzuarbeiten. Bei der Verkehrsermittlung müsse nach alledem berücksichtigt werden, dass der Einwender einen Anspruch auf Rückübertragung der Parkplatzflächen neben der BAB A 7 habe und er durch den Planfeststellungsbeschluss nicht erneut enteignet werde.

Hinsichtlich des Einwandes der Grundschulden ist einzustellen, dass Einzelheiten hierzu und zu Entschädigungsfragen den Grunderwerbsverhandlungen vorbehalten bleiben, die nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens sind.

Die vom Einwender herangezogene Rechtsprechung (Urteil des BGH vom 14.03.1997, Az. V ZR 9/96) ist für die vorliegende Konstellation nicht einschlägig. Eine Rückübertragung des sog. Parkplatzgrundstückes kommt unter keinem rechtlichen Aspekt in Betracht und muss folglich keinen Eingang in die Abwägungsentscheidung finden. Zum einen handelt es sich sowohl zum jetzigen Zeitpunkt –vorhandene, wenn auch bereits stillgelegt PWC-Anlage „Schmalfeld Ost“ östlich der A 7 – als auch nach Umsetzung des Vorhabens - angedachte Flächen für das nord-östliche Ohr des Anschlussstelle – um Bestandteile der Autobahn; von einem Wegfall des Verwendungszweck kann somit nicht gesprochen werden.

Zum anderen handelt es sich vorliegend um eine andere Konstellation, als diese der herangezogenen Entscheidung des BGH zu Grunde lag, vor. Anders als in dem dort zugrundeliegenden Sachverhalt wurde das geplante und festgestellte Vorhaben umgesetzt und der Parkplatz östlich der A 7 mit der PWC-Anlage „Schmalfeld-Ost“ errichtet. Entsprechend lässt die Regelung des § 57 Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum (EnteigG; vom 11. Juni 1874; in der Fassung der Sammlung des schleswig-holsteinischen Landesrechts – GS Schl.-H. II – mit Stand 31. 12. 1971, zuletzt geändert durch Art. 8 VO zur Anpassung von Rechtsvorschriften an geänd. Zuständigkeiten der obersten Landesbehörden und geänd. Ressortbezeichnungen vom 16. 3. 2015 (GVObI. Schl.-H. S. 96)) eine Rückenteignung nur dann zu, wenn mit der Ausführung des Vorhabens, dessentwegen das Grundstück enteignet wurde, nicht innerhalb einer im Gesetz bestimmten Frist begonnen wurde. Eine Rückenteignung, wie im Erörterungstermin beantragt nach § 102 Baugesetzbuch (BauGB; in der

Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004; zuletzt geändert durch Art. 6 Asylverfahrensbeschleunigungsgesetz vom 20. 10. 2015 (BGBl. I S. 1722)), scheidet bereits mangels Anwendbarkeit der Regelung aus; nach § 19 Abs. 5 FStrG gelten für öffentliche Straßen die geltenden Enteignungsgesetze der Länder und eben gerade nicht die Regelungen des BauGB.

Im Übrigen ergeht der Hinweis, dass Einzelheiten zum Tausch oder Kauf bzw. zur Existenzbeeinträchtigung den Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen bzw. dem Enteignungsverfahren vorbehalten bleiben und nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind. Insofern werden die o. a. Forderungen zurückgewiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.150: (..... (19.10.2009))

- Beachtung des Artenschutzrechts bei der Planfeststellung nicht nachvollziehbar, Forderung einer aktuellen umfassenden Erhebung

Hinsichtlich der Einwendungen zur artenschutzrechtlichen Prüfung und der hierfür durchgeführten faunistischen Erfassungen wird auf Ziffer 2.3.4 dieses Beschlusses verwiesen.

- Beanstandung der Ausgleichsflächenüberplanung

- Rücknahme der Ausgleichsflächenplanung

Hinsichtlich der Einwendungen zur Ausgleichsflächenplanung und der Forderung nach einer Rücknahme der Ausgleichsflächen wird auf Ziffer 2.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

- Verlängerung der Vogelschlagschutzwand beidseitig um je 750 m

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.98 dieses Beschlusses verwiesen.

- Lückenschluss im Bereich des geplanten Wirtschaftsweges (BWV-Nr. 204)

Es wird ein Lückenschluss zwischen dem geplanten Feldweg, der von Todesfelde bis an die Barker Grenze führen soll, bis zur nächsten Asphaltanbindung auf einer Länge von ca. 230 m gefordert. Auch werde hier eine große Bedeutung für Radfahrer und Wanderer bzw. Besucher, die das ca. 800 ha große Naturschutzgebiet „Barker Heide“ als Erholungsraum nutzen, gesehen. Die Attraktivität dieses Gebietes in diesem Bereich werde erhöht.

Der geplante Wirtschaftsweg (BWV – Nr. 204) verläuft von Todesfelde bis zur Gemeindegrenze Bark. Er wird mit einer wassergebundenen Decke zwischen dem im Norden vorhandenen unbefestigten Wirtschaftsweg, Flurstück 27, Flur 9 in der Gemarkung Bark, und dem im Süden vorliegenden befestigten Wirtschaftsweg Todesfelde – Voßhöhlen, Flurstück 91, Flur 11 in der Gemarkung Todesfelde, hergestellt. Der Weg dient der Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen und der Sicherung der Wander-, Rad- und Fußwegfunktion in Richtung Barker Heide. Damit ist das geplante Wegenetz sowohl für die Landwirtschaft als auch für die Naherholung hinreichend funktionstüchtig, die Wegebeziehungen sind sichergestellt. Die Naherholungsfunktion wird durch die geplanten Bauwerke BW 6.11 und BW 6.12 aufrechterhalten. Weitere Anschlüsse sind nicht erforderlich und können dem Vorhabenträger insbesondere auch unter dem Blickwinkel, dass eine Verlängerung des Wirtschaftsweges zusätzliche Betroffenheiten in naturschutzrechtlichen und eigentumsrechtlichen Belangen auslösen würde, nicht auferlegt werden. Dahingehende Forderungen werden zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Unterhaltung des anbindenden Wirtschaftsweges im nördlichen Bereich ist darauf hinzuweisen., dass diese in der Unterhaltungslast der Gemeinde Bark liegt.

- Wirtschaftsweg von Bark nach Wittenborn

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.97 dieses Beschlusses verwiesen.

- Brückenbauwerk BW 6.14 als Unterführung

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.97 dieses Beschlusses verwiesen.

- Bepflanzung der Böschungen

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.92 dieses Beschlusses verwiesen.

- Anschluss von Drainagen und

- Dimensionierung der Durchlässe/ Durchlässe unter Gewässersohlenhöhe

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.40 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.52 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.151: (..... (26.10.2009))
(..... (26.10.2009))

- jährliche Gewässerräumung der Brandsau und Blunker Bach zur Vermeidung einer Gewässeranhebung

Hinsichtlich der Notwendigkeit der Ausgleichsflächenausweisung sowie der Sicherung der Entwässerung angrenzender/benachbarter Flächen in der Blunker-Bach-Niederung/Brandsau-Niederung wird auf Ziffer Nr. 5.0.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.152: (..... (26.10.2009))
(..... (26.10.2009))

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.146 diese Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.153: (..... (26.10.2009))

- Zerschneidung der Niederungsflächen zwischen Lentförden und der A 7

Hierzu wird auf die entsprechende Begründung zu Ziffer 5.3.146 diese Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.154: (..... (20.10.2009, 15.01.2013, 17.11.2016))

- *Ausgleichsflächenplanung nicht schlüssig dargelegt*

- *Rücknahme der Ausgleichsflächenausweisung*

Hinsichtlich der Einwendungen zur Ausgleichsflächenplanung und der Forderung nach einer Rücknahme der Ausgleichsflächen wird auf Ziffer 2.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Dimensionierung der Durchlässe/ Durchlässe unter Gewässersohlenhöhe*

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.40 dieses Beschlusses unter dem Stichwort „Dimensionierung der Durchlässe/ Durchlässe unter Gewässersohlenhöhe“ verwiesen.

- *Wegeanbindung des Wirtschaftsweges BWV-Nr. 70 unzumutbar und unzureichend, Ausweichbuchten*

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.130 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Verschiebung der A 20 zwischen Umschlagstation und Straße „Auf der Schanze“ nach Norden bis in Höhe des 3. Moorweges*

- *Ausbau des 3. Moorweges*

- *keine nähere Begründung für den Südschwenk der A 20 zwischen Umschlagstation und Straße „Auf der Schanze“*

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.4, Nr. 3, unter dem Stichwort „Trassenverlauf durch das Schmalfelder Moor“ verwiesen.

- *Querung der L 234/ A 20 östlich der Müllumschlagstation,*

- *Wiederherstellung der kurzen Wegeverbindung von Hasenmoor nach Schmalfeld bei Bau-km 18+290 und*

- *Fahrbahnbreite der verlegten L 234*

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.38 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Beschränkung der Bepflanzungen etc.*

Die Forderung nach einer grundsätzlichen Beschränkung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Bepflanzungen ist zurück zu weisen. Die Bepflanzungen sind aus naturschutzfachlichen Gründen oder zur Einbindung des Bauwerkes in die Landschaft erforderlich und damit auf das notwendige Maß beschränkt.

- *Grundlagendaten für Raumanalyse unvollständig, Agrarstrukturdaten aus dem Jahre 2002 veraltet*

Hinsichtlich der im LBP aufgeführten Agrarstrukturdaten wird auf Ziffer 2.3.1.7 verwiesen.

- *Maßnahmen im Teil B zur Wasserführung mit Aufnahme in den Vorfluter A (Ohlau) nicht abgesichert und*

- Maßnahmen gem. BWV-Nr. 55 und 81

Die Maßnahmen im Teil B der Planfeststellungsunterlagen zum Bereich der Wasserführung (Verlegung Vorfluter) mit Aufnahme in den Vorfluter A (Ohlau) werden für nicht abgesichert gehalten. Ebenso werden die Maßnahmen gem. BWV-Nr. 55 und 81 für nicht abgesichert gehalten.

Hierzu ist Folgendes einzustellen:

Grundlage der geplanten entwässerungstechnischen Maßnahmen bilden die Ergebnisse der wasser-technischen Untersuchung, die Bestandteil der Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen sind und auf die verwiesen wird.

Die vorhandenen Vorfluter N und N1 werden durch das geplante Bauvorhaben in Teilbereichen überbaut und müssen entsprechend rückgebaut und verlegt werden (BWV-Nr. 2 und BWV-Nr. 3). Der Vorfluter N1 wird im Kreuzungsbereich mit der A 20 zurückgebaut, die Einleitung erfolgt in den verlegten Vorfluter N. Der Vorfluter N hingegen wird in Bau-km 14+600 durch die A 20 durchschnitten. Er wird südlich und nördlich der A 20 neu verlegt und beidseitig parallel zur Autobahntrasse bis an die westliche Verfahrensgrenze geführt, um dort in die Ohlau (Vorfluter A) einzuleiten. Der nördliche Teil des Vorfluters N beinhaltet auch die Ablaufmengen aus dem Regenrückhaltebecken RRB 08. Durch die Anlage eines Drosselschachtes wird sichergestellt, dass nur die gewünschte Ablaufmenge abfließen kann bzw. nur die Menge eingeleitet wird, die normalerweise bei einem landwirtschaftlichen Abfluss derselben Fläche eingeleitet werden würde. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass insbesondere die Einleitung in die Ohlau (Vorfluter A) eine Beschränkung auf geringe Wassermengen erfordert, denn das Gewässer weist in seinem Verlauf bei der Querung von Ortschaften Hochwasserprobleme auf. Die Planung berücksichtigt diesen Umstand. Eine Verschlechterung der jetzigen Situation ist daher nicht gegeben, denn es erfolgt keine „zusätzliche“ Einleitung innerhalb eines bestimmten Zeitrahmens. Weitere Forderungen werden zurückgewiesen.

Gemäß der BWV-Nr. 55 wird der Auslauf vom Überschwemmungspolder des Regenrückhaltebeckens RRB 09 über eine Ablaufleitung DN 300 gedrosselt an das Gewässer Nr. 203 abgegeben. Hier gelten die obigen Ausführungen zum RRB 08 analog. Der geplante südlich der verlegten K 81 und parallel westlich der A 7 geführte Entwässerungsgraben (BWV-Nr. 81) wird neu als Transportgraben für die Streckenentwässerung ausgebildet und über den vorhandenen Graben an den Vorfluter N angeschlossen. Der Querschnitt des umgelegten Transportgrabens ist gegenüber dem Bestandsgraben größer gewählt worden. Beide Maßnahmen lassen nicht erkennen, dass eine Verschlechterung der jetzigen Situation nach dem Bau des planfestzustellenden Bauvorhabens eintreten wird. Die Bedenken werden folglich zurückgewiesen.

Hinsichtlich des Auftretens von nicht voraussehbaren Wirkungen des Vorhabens, die erst nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses auftreten, wird auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.0.2 dieses Beschlusses verwiesen.

- Durchfahrtshöhe von 4,50 m für Unterführung bei Bau-km 116+528,730

Der Einwender fordert, dass die Unterführung bei Bau-km 116+528,730 (östlich der Schmalfelder Au ebenso wie westlich der Schmalfelder Au) sicherzustellen habe, dass mindestens eine Durchfahrtshöhe von 4,50 m erreicht werde.

Der Einwand ist zurückzuweisen, weil diese Unterführung nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

- Forderung nach Bau eines Radweges an der K 81 bzw. baulicher Berücksichtigung eines Radweges bei den Bauwerken

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.169 dieses Beschlusses verwiesen.

- Detaillierte Kartendarstellung der verlegten K 81 samt Brücke und Tunnel fehlen, genaue Beschreibung des Bauwerkes fehlt,

- Detailkarten zum östlichen Teil des Gemeindegebietes der Gemeinde Schmalfeld fehlen und

- naturschutzfachlicher Beitrag fehlerhaft

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die besagte Unterführung außerhalb der für dieses Bauvorhaben festgesetzten Planfeststellungsgrenzen liegt und somit nicht Thema dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründung zu der Stellungnahme der Gemeinde Schmalfeld, denen sich der Einwender anschließt, wird verwiesen.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.53 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.3.155: (..... (19.10.2009))

- Ausgleichsflächenplanung im Umfeld der Grünbrücke nicht tragbar

- Ausgleichsflächenplanung nicht schlüssig dargelegt

- Rücknahme der Ausgleichsflächenausweisung

Hinsichtlich der Einwendungen zur Ausgleichsflächenplanung und der Forderung nach einer Rücknahme der Ausgleichsflächen wird auf Ziffer 2.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Vergrößerung des Durchlasses im Zuge der Unterführung des Lindrehmbaches und*
- *Vergrößerung des Durchlasses im Zuge der Unterführung des Gewässers Nr. 520*

Die geplante Unterführung des Lindrehmbaches (Gewässer 360) und des Gewässers Nr. 520 mit einem Durchlass DN 800 wird als unzureichend bezeichnet. Auch im Hinblick auf die problematischen hydraulischen Entwässerungsverhältnisse im Raum westlich von Todesfelde sei ein Durchlass von DN 1000 erforderlich.

Die Gewässer Nr. 360 (BWV-Nr. 154) und 520 (BWV-Nr. 171) kreuzen mittels eines Durchlasses DN 800 die zukünftige Trasse der A 20 in Bau-km 24+892,500 bzw. 26+372. Die Bemessung und Dimensionierung des Durchlasses erfolgte auf der Grundlage des einschlägigen Regelwerkes. Dies ist nicht zu beanstanden. Weitere Forderungen werden zurückgewiesen. Auf die Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen.

- *Wirtschaftsweg Achse 550 (BWV-Nr. 168) – Herstellung einer Verbindung zum Wirtschaftswegeverbund in Richtung Osten und Verschiebung der Anbindung des Wirtschaftsweges (BWV-Nr. 168) an den Wirtschaftsweg (BWV-Nr. 164) in Richtung Westen,*
- *Befestigungsbreite und Übergangsbereich des Gemeindeverbindungsweges nicht ausreichend und*
- *Kurvenradius im Bereich der Zusammenführung alter Barnbeksdamm/ neuer Gemeindeverbindungsweges nördlich der A 20 nicht zu bewältigen (BWV-Nr. 164 und 167), Prüfung des Ausbaues des alten Barnbeksdammes*

Es wird ausgeführt, dass südlich der PWC-Anlage ein neuer Wirtschaftsweg angebunden werde an den umverlegten „Barnbeksdamm“ bei BW 6.08, und zwar auf dem Flurstück 1. Diese Anbindung erfolge mit einer Schleife, die den Höhenunterschied ausgleichen solle. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird beantragt, die Anbindung weiter in Richtung Westen zu verschieben, so dass kein Höhenunterschied überwunden werden müsse. Hierdurch könne die Verkehrssicherheit erheblich erhöht werden.

Außerdem wird festgestellt, dass der neu geplante Wirtschaftsweg südlich der A 20 in Höhe Bau-km 26+240 endet. Hier wird eine Verbindung zum Wirtschaftswegeverbund in Richtung Osten bis zum verlegten Wirtschaftsweg der Achse 610 im Zuge des Überführungsbauwerkes BW 6.09 (BWV-Nr. 174) gefordert, um diesen dann fortzuführen bis zum geplanten Wirtschaftsweg der Achse 723 (BWV-Nr. 178). Die Anbindung über Voßhöhlen sei unzumutbar.

Zudem werden Ausweichbuchten am Fuß der Anrampungen des neuen Verbindungsweges (BW 6.08/ Barnbeksdamm) gefordert, weil die Überführung mit einer Befestigungsbreite von 5,50 m in Dammlage und vor allem der Übergangsbereich nicht ausreichend sei, um einen Begegnungsverkehr sicher durchzuführen.

Schließlich wird der Einwand erhoben, dass an dem Verknüpfungspunkt des neu zu verlegenden Verbindungsweges „Barnbeksdamm“ mit dem bisherigen alten Teilstück „Barnbeksdamm“ nördlich der A 20 der Kurvenradius so nicht zu bewältigen sei. Hier sei der Einmündungsbereich zu verbreitern und auch der Barnbeksdamm sei hier breiter anzulegen. Gleichzeitig solle geprüft werden, ob auch der alte Wirtschaftsweg nördlich der PWC-Anlage maßnahmenbedingt ausgebaut werden bzw. breiter einmünden könne.

Der vorhandene Verbindungsweg zwischen Voßhöhlen und Struvenhütten „Barnbeksdamm“ (BWV-Nr. 163) wird in Bau-km 25+677 durch das Bauvorhaben überbaut. Es ist geplant, diesen Weg ca. 105 m nach Osten zu verlegen und mit dem Brückenbauwerk 6.08 (BWV-Nr. 164) in Bau-km 25+780 über die A 20 zu führen. Dieser Gemeindeverbindungsweg der Achse 500 zwischen Voßhöhlen und Struvenhütten erhält im geländegleichen Bereich eine Befestigungsbreite von 3,00 m, in Dammlage ist eine Befestigungsbreite von 5,50 m vorgesehen. Damit wird dem Begegnungsverkehr landwirtschaftlicher Fahrzeuge Rechnung getragen. Der Weg schließt nördlich und südlich der A 20 an den vorhandenen 3,00 m breiten Verlauf des „Barnbeksdammes“ an. Um die durch die Maßnahmen zerschnittenen Flurstücke 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7/1, 9/1 und 10/1 der Flur 8 in der Gemarkung Todesfelde wieder anzubinden, wird ein neuer Wirtschaftsweg der Achse 550 südlich der A 20 (BWV-Nr. 168) hergestellt, der westlich auf dem Flurstück 1 an den Verbindungsweg Voßhöhlen – Struvenhütten anbindet und östlich in Bau-km 26+240 endet.

Weiterhin werden im Zuge der geplanten A 20 bei Bau-km 27+087 ein unbefestigter Wirtschaftsweg und bei Bau-km 27+250 die Buernwischbek (Gewässer 800) gekreuzt. Es ist geplant, den Wirtschaftsweg (Achse 610), die Buernwischbek und eine einseitige Tierquerung gemeinsam bei Bau-km 27+154,800 mit dem Bauwerk BW 6.09 (BWV-Nr. 174) unter der A 20 zu führen. Die neue Trasse des Wirtschaftsweges der Achse 610 bindet südlich der A 20 bei Bau-km 27+040 in die vorhandene Wegeführung ein.

Mit Verweis auf die Begründung zu Ziffer 5.0.8 dieses Beschlusses, wonach die Ausgestaltung (Verlauf in Höhe und Lage, Kurvenradien, Aufbau etc.) und Breite der Wirtschaftswege nach den einschlägigen Regelwerken erfolgt, ist Folgendes zu ergänzen: Auch die Einmündungsbereiche wurden entsprechend den geltenden Vorgaben dimensioniert. Der neue Wirtschaftsweg der Achse 550 südlich der A 20 (BWV-Nr. 168), der an den Verbindungsweg Voßhöhlen – Struvenhütten (BWV-Nr. 164) anbindet, wird mit einer wassergebundenen Decke in einer Breite von 3,00 m ausgebaut. Die überfahrbaren Bankette werden jeweils in einer Breite von 1 m hergestellt. Der Anschlussbereich der Achse 550 an den Verbindungsweg Voßhöhlen – Struvenhütten wird auf einer Länge von 20,00 m auf 5,00 m aufgeweitet, so dass der Begegnungsverkehr zweier landwirtschaftlicher Fahrzeuge möglich ist. Dieser Einmündungsbereich wird darüber hinaus mit Asphalt befestigt. Gleichzeitig erfolgt auch eine Aufweitung des Querschnittes des Gemeindeverbindungsweges von 3,00 m auf 5,50 m. Auch hier ist das Befahren mit landwirtschaftlichen Geräten sichergestellt.

Die Lage des Anknüpfungsbereich des Wirtschaftsweges der Achse 550 an den Verbindungsweg Voßhöhlen – Struvenhütten außerhalb des Anrampungsbereiches zur Überführung des letztgenannten Weges über die geplante Autobahn bietet zudem ideale Sichtverhältnisse, um ein gefahrloses Ein- und Abbiegen in den bzw. aus dem Wirtschaftsweg der Achse 550 für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Dies gilt umso mehr, als es sich bei den beiden betreffenden Wegen um eher gering frequentierte Wirtschaftswege handelt. Im Anschlussbereich ist entgegen der Behauptung des Einwenders kein Höhenunterschied zwischen dem Wirtschaftsweg und dem Verbindungsweg zu überwinden.

Insgesamt erfüllt die vom Vorhabenträger vorgelegte Konzeption die an eine Planung gestellten Anforderungen, wobei insbesondere die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer im Vordergrund steht. Weitere Forderungen sind daher zurückzuweisen.

Darüber hinaus werden mit den geplanten und ausgewiesenen Wegebeziehungen die erforderlichen Anbindungen des Wegenetzes wiederhergestellt bzw. aufrechterhalten und die Erschließung der abgeschnittenen Landwirtschaftsflächen südlich der A 20 an das öffentliche Wegenetz sichergestellt. Weitere Maßnahmen wie die vom Einwender geforderten Verlängerungen des Wirtschaftsweges in östlich und westliche Richtung können dem Vorhabenträger – auch im Hinblick auf weitere, nicht erforderliche Grundstücksbetroffenheiten und nicht notwendige und damit vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft - daher nicht auferlegt werden. Hinsichtlich planungsbedingter Umwege bzw. Mehrwege wird auf die Begründung hierzu unter Ziffer 5.0.12 dieses Beschlusses verwiesen.

- Vergrößerung des Durchlasses zur Querung des Gewässers Nr. 380 (BWV-Nr. 159) und der Durchlässe für die Grundstückszufahrten

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.135 dieses Beschlusses verwiesen.

- Verbreiterung der Querungen auf 12 m im Wirtschaftsweg der Achse 510 (BWV-Nr. 155)

Es wird die Anbindung aller Grundstücke nördlich des neu hergestellten Wirtschaftsweges der Achse 510 (BWV-Nr. 155) gefordert, die vor allem die Verkehrssicherheit zu gewährleisten habe. Es sei fraglich, ob der Entwässerungsgraben nur mit 10 m Breite als Zufahrt verkehrssicher überquert werden könne. Vor diesem Hintergrund wird beantragt, die Querungen in einer Breite von 12 m anzulegen.

Aufgrund der eingebrachten Anregungen und Bedenken im Zuge der 1. Auslegung der Planfeststellungsunterlagen erfolgte im Rahmen der 1. Planänderung eine Überarbeitung dahingehend, die vorhandene Lücke zwischen der ursprünglich geplanten Grundstückszufahrt der Achse 409 (BWV-Nr. 152) und dem geplanten Wirtschaftsweg Achse 510 (BWV-Nr. 155) zu schließen. Somit beginnt der nunmehr geplante Wirtschaftsweg der Achse 560 (BWV-Nr. 155.1) am Weg „Bullenkloster“ in

Bau-km 24+388 und endet am Verbindungsweg Struvenhütten – Voßhöhlen „Barnbeksdamm“ in Bau-km 25+703, der mittels eines Überführungsbauwerkes (BW 6.08) in Bau-km 25+780 über die A 20 geführt wird. Alle Flurstücke werden wieder angeschlossen. Hinsichtlich der Breite der an diesem Wirtschaftsweg geplanten Feld- und Grundstückszufahrten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.8 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Herstellung des Wirtschaftsweges Achse 620 (BWV-Nr. 172) durchgehend bis zur Straße „Barnbeksdamm“*

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.111 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Wirtschaftsweg Achse 610 (BWV-Nr. 174): Dimensionierung und Befestigung*

Der Einwender führt an, dass die Radien in der Wegeführung des Wirtschaftsweges der Achse 610 (BWV-Nr. 174) südlich der A 20 problematisch seien. Im Kurvenbereich sei die Querung der A 20 mit landwirtschaftlichen Geräten in beiden Fahrrichtungen nicht für jeden Fall möglich, ohne dass erhebliche Verkehrsbehinderungen eintreten. Die Wegeführung und die Breite von 3,00 m seien überhaupt nicht ausreichend. Es wird die Breite auf 5,50 m beantragt. Außerdem wird der Ausbau an dieser Stelle in Asphalt statt in wassergebundener Decke gefordert, weil die „Buerwischbek“ über die Ufer treten könne.

Mit Verweis auf die Begründung zu Ziffer 5.0.8 dieses Beschlusses, wonach die Ausgestaltung (Verlauf in Höhe und Lage, Kurvenradien, Aufbau etc.) und Breite der Wirtschaftswege nach den einschlägigen Regelwerken erfolgt, ist Folgendes zu ergänzen: Der neue Wirtschaftsweg der Achse 610 (BWV-Nr. 174) wird in einer Breite von 3,00 m hergestellt. Die Befestigung erfolgt – wie im Bestand vorhanden - mit einer wassergebundenen Decke. Die überfahrbaren Bankette werden jeweils in einer Breite von 1 m hergestellt. Der Anschlussbereich der Achse 610 an den Wirtschaftsweg der Achse 620 wird auf einer Länge von 20,00 m auf 5,00 m aufgeweitet, so dass der Begegnungsverkehr zweier landwirtschaftlicher Fahrzeuge möglich ist.

Die vom Vorhabenträger vorgelegte Konzeption für den eher gering frequentierten Wirtschaftsweg erfüllt die an eine Planung gestellten Anforderungen, wobei insbesondere die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer im Vordergrund steht. Weitere Forderungen sind daher zurückzuweisen.

- *Erhaltung des Logenweges (BWV -Nr. 183) als Durchstich durch die Grünbrücke anstatt Bau des Wirtschaftsweges Achse 720 (BWV-Nr. 184)*

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.22 dieses Beschlusses verwiesen.

- *maßnahmenbedingter Ausbau des Gewässers 702,*

- *Verschiebung der Anbindung des Wirtschaftsweges der Achse 730 (BWV-Nr. 196) weiter in Richtung Westen und*

- *Dimensionierung des Brückenbauwerkes BW 6.12*

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.71 dieses Beschlusses verwiesen.

- Verlängerung des Wirtschaftsweges der Achse 730 (BWV-Nr. 196) nördlich der A 20 bis zum Wietopenweg oder parallel bis zum RRB 8

Nach Auffassung des Einwenders endet der neue Wirtschaftsweg der Achse 730 nördlich der A 20 am „Barnbrooksweg“. Dieser sei als Sackgasse ausgelegt. Eine derartige Wegegestaltung mache keinen Sinn. Es wird beantragt, die Fortführung der Wirtschaftswegeverbindung vorzunehmen über den „Kurzen Barnbrooksweg“ entlang des Knicks in Richtung des „Wietopenweges“. Alternativ wird die Verlängerung der Achse 730 direkt parallel zur A 20 bis zum RRB 8 gefordert. Dies unter der Maßgabe, dass der zur Aufhebung vorgesehene „Wietopenweg“ an dieser Stelle nicht aufgehoben werde, sondern in Parallelführung zum Regenrückhaltebecken Bestand behalte.

Der Vorhabenträger ist gehalten, alle Wegebeziehungen, die durch das geplante Bauvorhaben unterbrochen werden, derart wiederherzustellen, dass die erforderlichen Anbindungen des Wegenetzes wiederhergestellt bzw. aufrechterhalten werden bzw. die Erschließung der abgeschnittenen landwirtschaftlichen Flächen an das öffentliche Wegenetz sichergestellt ist. Die vorgelegte Planung des Vorhabenträgers erfüllt diesen Anspruch. Der Wirtschaftsweg der Achse 736 (BWV-Nr. 196) bindet westlich an die L 167 an und endet im östlichen Bereich auf dem Flurstück 96. Der Anschlussweg auf dem Flurstück 96 stellt bereits zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses auch die einzige Zufahrt zu den angrenzenden Flurstücken dar und ist als Sackgasse ausgebildet. Insofern ist mit der jetzt vorgelegten Planung keine Änderung verbunden.

Weitere Maßnahmen können dem Vorhabenträger – auch im Hinblick auf weitere, nicht erforderliche Grundstücksbetroffenheiten und nicht notwendige und damit vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft - daher nicht auferlegt werden.

- Entfallen des Bauwerkes BW 6.12, stattdessen Errichtung einer Unterführung bei Bau-km 30+260.000 abgehend von der L 167 mit Anbindung an Achse 730 nördlich der A 20

Es wird die Möglichkeit gesehen, das Brückenbauwerk 6.12 (BWV-Nr. 209) gänzlich fallen zu lassen unter der Maßgabe, dass etwa in Höhe des Flurstückes 36, also am Hochpunkt bei Bau-km 30+260,000, eine Unterführung eines neu anzulegenden Wirtschaftsweges, abgehend von der L 167, erstellt wird, um diesen dann anzubinden nördlich der A 20 an die Achse 730 mit Weiterführung in östlicher Richtung an den „Wietopenweg“. Dieser Vorschlag erfolgt unter der Voraussetzung, dass der weiter in Richtung Osten verlaufende neue Wirtschaftsweg der Achse 760 bei Bau-km 30+660,000 aufgenommen und angebunden und die Verwaltung ab Poggensaal bis zur vorgesehenen Verwaltung in Höhe ca. Bau-km 30+000 ergänzt wird.

Das Bauwerk BW 6.12 ist sowohl für die Aufrechterhaltung der Wegebeziehungen, insbesondere des landwirtschaftlichen Verkehrs, als auch für die Anbindung der Teichkläranlage erforderlich. Auf das Brückenbauwerk kann deshalb nicht verzichtet werden. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen,

dass das Bauwerk auf massiven Wunsch der Gemeinden Bark und Todesfelde in die Planung aufgenommen wurde. Die Planfeststellungsbehörde sieht daher keine Veranlassung, von der vom Vorhabenträger vorgelegten Planung abzuweichen.

- Fortsetzung der Verwaltung bis Poggensaal

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.42 dieses Beschlusses verwiesen.

- Bepflanzung der Böschung und Abstand zu den landwirtschaftlichen Flächen

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.92 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.54 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Auf die Begründung zu der Stellungnahme der Gemeinde Todesfelde, denen sich der Einwender anschließt, wird ebenso verwiesen.

Zu 5.3.156: (..... (20.10.2009, 14.01.2013))

- Gebäudeabbruch BWV-Nr. 10 und

- Antrag auf Feststellung des Anspruches auf Gesamtübernahme

Der Einwender geführt aus, dass die Maßnahme zum Gebäudeabbruch gem. lfd. BWV-Nr. 10 nicht akzeptiert werde. Alle Gebäude – und nicht nur die in der BWV-Nr. 10 aufgeführten Gebäude – müssten der Abrissregelung unterliegen.

Die Forderung, die Abrissregelung auf alle Gebäude und nicht nur auf die unter der BWV-Nr. 10 aufgeführten Gebäude zu beschränken, ist zurückzuweisen. Nach Lage der Dinge besteht hierzu keine Veranlassung. Geplant ist, die auf dem Flurstück 13, Flur 16, befindlichen 2 Wohnhäuser und 3 Wirtschaftsgebäude, die teilweise bzw. vollständig überbaut werden, gänzlich abzubauen. Die Grundflächen der Gebäude werden rekultiviert, sofern sie nicht unmittelbar durch die Trasse überbaut werden. Zusätzlich wurde in der Tauschvereinbarung vom 10.07.2013 vereinbart, die auf der nicht getauschten Fläche des Flurstückes 13 der Flur 16 der Gemarkung Schmalfeld befindliche Rundhalle, die im Lageplan mit RH bezeichnet und braun markiert ist, vollständig abzureißen und zu beseitigen.

Die Forderung, die überplante Maschinenhalle unmittelbar nördlich der A 20 nicht abzureißen, sondern stehen zu lassen, wird ebenfalls zurückgewiesen. Die Halle würde sich zukünftig in sehr geringer Entfernung, d. h. ca. 2,00 m, zum Böschungsfuß der geplanten A 20 befinden. Dies hätte zur Folge, dass nicht nur das Gebäude bereits beim Bau der Autobahn erhebliche Schäden davon tragen würde, sondern auch eine Gefahr für Mensch und Geräte darstellen würde. Andererseits stehen nach Aussage des Vorhabenträgers Maßnahmen, die zur Sicherung und Verstärkung des Gebäudes beitragen würden, außer Verhältnis zu dem Wert der Halle und wurden daher nicht weiter betrachtet. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel an der Richtigkeit der Aussage und schließt sich daher dieser an. Im Übrigen stehen die Anforderungen des § 9 FStrG (1) einem Verbleib der Gebäude entgegen.

Inwieweit es zukünftig möglich sein wird, auf dem Flurstück 13 die vorhandenen Wirtschaftsgebäude wieder neu herzustellen, ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Hierfür ist eine Baugenehmigung der zuständigen Baubehörde unter Berücksichtigung der Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde bei der Errichtung von baulichen Anlagen längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 m einzuholen. Der Einwand ist zurückzuweisen.

Die Hinweise des Einwenders, vorgetragen im Erörterungstermin, wonach die Flächen nicht drainiert seien und die Trinkwasserversorgung mit einem Brunnen auf dem Grundstück erfolge, werden zur Kenntnis genommen. Hinsichtlich des Trinkwasserbrunnens wird ferner auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.0.9 sowie auf die Auflagen unter Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses verwiesen.

- Verlegung der Rohrdurchlässe unterhalb der Gewässersohle/ Dimensionierung der Durchlässe/ Unterhaltung

Hierzu wird auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.3.40 dieses Beschlusses verwiesen.

- Schadstoffbelastungen für Biobetrieb

Der Einwender führt an, dass sein Betrieb als anerkannter Bio-Betrieb geführt werde. Die Schadstoffbelastungen seien mit der A 7, der B 206 und der zukünftigen A 20 in der Summe so stark, dass hier eine Einzelbewertung vorzunehmen sei. Außerdem wird eine weitergehende Untersuchung oder hilfsweise die Zusage, dass Wirkkontrollen durchgeführt würden, beantragt.

Die Luftschadstofftechnische Untersuchung entspricht den geltenden rechtlichen Regelungen. Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.7 dieses Beschlusses verwiesen. Weitere Forderungen werden zurückgewiesen.

- Lärmschutzmaßnahmen

Die lärmtechnische Berechnung entspricht den gesetzlichen Vorgaben. Danach sind die geplanten Lärmschutzmaßnahmen ausreichend, weitere Forderungen sind zurückzuweisen.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass Lärmschutzmaßnahmen im Außenbereich nur für genehmigte oder zulässig vorhandene bauliche Anlagen in Betracht kommen. In diesem Fall liegt kein Entschädigungsanspruch für Grenzwertüberschreitungen vor, weil für das als Wohnhaus genutzte Gebäude keine Genehmigung zur Nutzung als Wohnung vorliegt.

- Abstimmung der Maßnahme BWV-Nr. 5

Gemäß BWV-Nr. 5 wird auf der nördlichen Seite des verlegten Wirtschaftsweges „Bramstedter Landstraße“ die Feld- und Grundstückszufahrt zu dem Flurstück 38 der Flur 16, Gemarkung Schmalfeld, neu hergestellt, weil die vorhandene Zufahrt durch die geplante A 20 überbaut wird. Grundsätzlich gilt, dass die Zufahrt mit Abmessung und Befestigung wie vorhanden wieder hergestellt bzw. der neuen Höhenlage angepasst und/ oder in Abstimmung mit dem betroffenen Anlieger über die genaue Lage verlegt wird.

Auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.0.8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

*- Änderung der Erwerbsgrößenangaben zum Flurstück 13, Flur 16, im Grunderwerbsverzeichnis/
keine Erläuterungen im Bauwerksverzeichnis*

Die Minimierung der Flächeninanspruchnahme für das Regenrückhaltebecken 1 gegenüber der ursprünglichen Planauslegung, die in Absprache mit dem Einwender erfolgte, hat Veränderungen im Grunderwerbsverzeichnis der Anlage 14.2 bezüglich der Angaben für den Flächenerwerb, für die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen und für die dauernd zu beschränkende Flächen zur Folge. Die Veränderungen sind in den Deckblättern zu Anlage 7, Blatt 2, und Anlage 14.1, Blatt 2, aufgenommen worden. Im Bauwerkverzeichnis der Anlage 10.2 ergibt sich keine Änderung, die hätte berücksichtigt werden müssen, weil hier lediglich das Bauwerk „Regenrückhaltebecken“ als solches aufgenommen wird.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.55 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Ebenso wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.175 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.3.157: (..... (28.10.2009))

- Beeinträchtigung des Landschaftsschutzgebietes Netz Natura 2000 (DE 2126-401)

Hinsichtlich einer möglichen Beeinträchtigung des Europäischen Vogelschutzgebietes Kisdorfer Wohld (DE 2126-401) wird auf Ziffer 2.3.3 verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.158: (..... (23.10.2009))

- Lärmschutzmaßnahmen

Die lärmtechnische Berechnung entspricht den gesetzlichen Vorgaben. Danach sind die geplanten Lärmschutzmaßnahmen ausreichend, weitere Forderungen sind zurückzuweisen.

Für das Wohngebäude des Einwenders gilt zudem, dass es mit ca. 950 m weit genug von der geplanten Trasse der A 20 entfernt liegt, um die Immissionsgrenzwerte einzuhalten. Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht daher nicht.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.56 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.159: (..... (22.10.2009))

- Betroffenheit und

- Jagdwertentschädigung

Der Einwender ist Jagdvorsteher des Jagdbezirkes Hartenholm Ost. Er wendet ein, dass die Jagd durch den Bau der Autobahn in seinem Gebiet erheblich eingeschränkt und die Jagdflächen beschnitten werden. Durch den Bau und Betrieb der BAB ergebe sich ein erhöhter Wildwechsel. Daher wird eine angemessene Jagdwertentschädigung gefordert.

Der Jagdbezirk Hartenholm Ost ist durch die geplante A 20 betroffen. Als Folge der Flächenverluste durch die Autobahntrasse ist das Jagdausübungsrecht in diesen Revieren beeinträchtigt, z. B. durch Beschränkung der Schussrichtung, Einschränkung von Treib- und Drückjagden, Einschränkung des Wildwechsels, Änderungen im Wildbestand oder Beeinträchtigungen beim Jagdschutz etc. Im Einzelnen:

Der Jagdbezirk Hartenholm Ost mit einer Flächengröße von ca. 528 ha wird durch die A 20 im südlichen Bereich angeschnitten und verliert durch die überbaute Fläche der A 20 und durch die Ausweisung von Jagdverbotszonen im Radius von ca. 200 m zu den Wildquerungen ca. 28 ha, so dass eine Rest-Jagdfläche von ca. 500 ha bleibt, die sich in eine ca. 453 ha große Jagdfläche nördlich der A 20 und in eine ca. 47 ha große Jagdfläche südlich der A 20 aufteilt. Die Beeinträchtigung für die Jagdausübung auf einem 200 m breiten Streifen beidseitig der Autobahn umfasst eine Fläche von ca. 47,49 ha.

Insgesamt ist der Verlust an Fläche im Revier von ca. 5,3 % nicht als so umfangreich und schwerwiegend zu werten. Der Jagdbezirk wird zwar angeschnitten, der wesentliche Teil bleibt aber nördlich der A 20 in vergleichbarer Größe erhalten und bleibt zudem im Verbund mit den angrenzenden Jagdbezirken attraktiv. Der Jagdbezirk ist nach wie vor an das öffentliche Wegenetz angeschlossen. Dem Flächenverlust und der Beeinträchtigung des Jagdausübungsrechts der Jagdgenossenschaft steht das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Bauvorhabens gegenüber. Das Bauvorhaben dient dem Interesse des Allgemeinwohls. Dabei muss als Ergebnis der Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse an dem hier planfestzustellenden Vorhaben und der Betroffenheit des Einwenders diese zurückgestellt werden. Ergänzend wird auf die Begründung zur Notwendigkeit der Baumaßnahme in Ziffer 5.0.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Entschädigungsansprüche wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11, Punkt 3, dieses Beschlusses verwiesen.

- Lage des RRB 5 (BWV-Nr. 148),
- Biotopmaßnahmen im Jagdrevier-Ost,
- Forderung einer durchgehenden Bepflanzung nördlich der A 20 zwischen den Ortsteilen „Bullenkloster“ und „Im Vieh“ für Nachtigall,
- Forderung von Kleintierdurchlässen bei den BWV-Nr. 115, 147 und 154 und
- Verrohrung der Durchlässe BWV-Nr. 146 und 154 zwecks Rehwildtauglichkeit

Wegen weiterer inhaltlicher Übereinstimmung wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.113 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.160: (..... (27.10.2009))

- *ansteigendem Zubringerverkehr in Struvenhütten durch die AS L79/A20 Forderung von Sicherheitsmaßnahmen auf den umliegenden Strecken, wie Bedarfsampeln, Zebrastreifen etc.*

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.21 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Sperrung der Gemeindestraße „Auf der Schanze“ für den Baustellenverkehr und Beschränkung für den öffentlichen Verkehr*

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.26 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Forderung von Ausgleichsmaßnahmen in Struvenhütten wegen Zerstörung von Rückzugsgebieten durch die A 20*

Der Einwender bemängelt, dass trotz der durch die Planung betroffenen Rückzugsgebiete von verschiedenen Brutvögeln und der damit einhergehenden Verminderung der Artenvielfalt sowie der Einschränkung des Erholungswertes in Struvenhütten keine Ausgleichsmaßnahmen dort durchgeführt würden. Der Vorhabenträger verweist darauf, dass die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen entsprechend der aktuellen Vorgaben berücksichtigt und entsprechend kompensiert würden.

Sofern der Einwender sich auf das Gemeindegebiet Struvenhütten bezieht, das im nordwestlichen Teil durch die A 20 berührt wird, ist entgegen zu halten, dass mit den Maßnahmen 6.7 A und 6.8 A/CEF der Anlage 12 Ausgleichsmaßnahmen auf dem Gemeindegebiet durchgeführt werden. Die Regelungen des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) § 15 sehen aber grundsätzlich nicht vor, dass Beeinträchtigungen im direkt vom Eingriff betroffenen Raum kompensiert werden müssen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.161: (..... (25.10.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.162: (..... (26.10.2009, 10.01.2013))

- *Betroffenheit/ Tauschland und*

- *Erschließung der Flurstücke 57/2, 57/4 und 57/5, Flur 1, Gemarkung Todesfelde*

Die ursprüngliche Betroffenheit des Einwenders begründete sich in der Inanspruchnahme der Flurstücke 57/1 und 86/2 der Flur 11 in der Gemarkung Todesfelde für den Bau der geplanten Autobahntrasse, der baubedingten Umfahrung und der späteren Verlegung der L 167 sowie für die Anlage von Kompensationsmaßnahmen (Maßnahmennummer 13.5 A und 14.4 A/G). Dafür sind das Flurstück 57/1 in Gänze und vom Flurstück 86/2 ca. 5,7 ha zum Erwerb ausgewiesen. Beim Flurstück 86/2 verbleibt eine Restfläche von ca. 7,6 ha.

Durch die 2. Planänderung wurde die Betroffenheit dadurch erweitert, dass die Flurstücke 19/1, 19/2, 19/3, 57/2, 57/4, 57/5, 73/2, 73/3, 86/3, 86/4, 86/5, 87 und 86/2 der Flur 11 in der Gemarkung Todesfelde in Teilen bzw. in Gänze als dauernd zu beschränkende Flächen für landschaftspflegerische Maßnahmen im Bereich der Grünbrücke Todesfelde ausgewiesen wurden. Darüber hinaus soll vom Flurstück 86/2 der Flur 11 eine Teilfläche von ca. 5,73 ha erworben werden, es verbleibt eine Restfläche von ca. 7,6 ha.

Das in der Einwendung genannte Flurstück 87, Flur 11, Gemarkung Todesfelde, ist durch die geplante Baumaßnahme nicht betroffen.

Der Einwender wendet sich gegen die Inanspruchnahme der Flächen und fordert im Erörterungstermin aber entsprechendes Tauschland. Hierzu ist auszuführen, dass der Vorhabenträger mit der Schleswig-Holsteinischen Landgesellschaft zusammenarbeitet, um den Landwirten im Haupterwerb – wenn möglich – entsprechendes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Auf die weitere Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Weiterhin hat der Einwender im Erörterungstermin vorgetragen, die ca. 1,8 ha große Teilfläche des Flurstückes 57/1, Flur 11, Gemarkung Todesfelde, die für landschaftspflegerische Maßnahmen vorgesehen ist, in seinem Eigentum behalten zu wollen, wenn diese für den Vorhabenträger entbehrlich sei. Die Prüfung des Vorhabenträgers ergab, dass diese Teilfläche zur Gehölzsukzession (Maßnahmennummer 14.4 A/G) nicht zwingend benötigt würde und daher nicht unbedingt erworben werden müsste. Nachdem der Einwender vom Vorhabenträger mit Schreiben vom 15. September 2011 über den neuen Sachverhalt informiert und um Zustimmung der Änderung gebeten wurde, erfolgte jedoch keine Rückmeldung, so dass der Vorhabenträger weiter an seiner ursprünglichen Planung festhält. Darüber hinaus hat der Vorhabenträger den in der Erörterung zur 1. Planauslegung gemachten Hinweis, wonach die Flächen mit den Flurstücksnummern 57/2, 57/4 und 57/5, die nördlich der zum vollständigen Erwerb ausgewiesenen Fläche 57/1 liegen, seitens des Vorhabenträgers neu erschlossen oder zusätzlich erworben werden müssen, aufgegriffen und diese Flächen ebenfalls in Gänze zum Erwerb ausgewiesen (Anlage 14.2 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A). Sollte der Einwender im Zuge der außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durchzuführenden Grunder-

werbsverhandlungen das Angebot für den Erwerb der Flurstücke 57/2, 57/4 und 57/5 ablehnen, sagt der Vorhabenträger mit E-Mail vom 02. Februar 2017, die der Planfeststellungsbehörde vorliegt, dem Einwender ein Überwegungsrecht über das Flurstück 57/1 zu den vorgenannten Flurstücken zu, um die Erschließung dieser Flurstücke sicherzustellen.

- Rücknahme der Ausgleichsflächeninanspruchnahme auf dem Flurstück 57/1

Die Maßnahme 14.4 A/G dient der biotopentsprechenden Kompensation sowie der Einbindung der Trasse in die umgebende Knicklandschaft. Entsprechend der 1. Planänderung übernimmt sie darüber hinaus die Funktion eines Trittsteinbiotopes im Umfeld der Grünbrücke Todesfelde. Die zu entwickelnden Gehölzstrukturen sollen als Deckungs- und Leitstrukturen die Funktionsfähigkeit der Grünbrücke unterstützen. Damit erfüllt die Ausgleichsfläche wichtige Funktionen im Kompensationskonzept des Vorhabenträgers und ist unter Berücksichtigung des oben festgestellten fehlenden Mitwirkens des Einwenders an der Sachverhaltsaufklärung in ihrer Ausweisung gerechtfertigt.

- Zufahrten zum Flurstück 57/1 sowie Restknickrodung auf Flurstück 57/1 und Übernahme dieses Restflurstückes

Da das Flurstück vollständig zum Erwerb ausgewiesen und als Kompensationsfläche überplant ist, besteht kein Anlass für die Herrichtung von Zufahrten zugunsten des Einwenders oder für zusätzliche Knickrodungen und eine Übernahme der Restfläche des Flurstückes 59.

- Rücknahme der Ausgleichsflächeninanspruchnahme auf dem Flurstück 86/2

Das Flurstück 86/2 der Flur 11 der Gemarkung Todesfelde wird durch die Maßnahme 13.5 der Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen in Anspruch genommen. Auf der Fläche ist die Entwicklung von Wald vorgesehen, der als Deckungs- und Leitstruktur für das Wild erforderlich ist. Sie ist Teil eines gutachterlich für die Grünbrücke abgeleiteten Konzeptes an Begleitmaßnahmen, das für die Funktionsfähigkeit des Querungsbauwerkes erforderlich ist. Das angesprochene Flurstück liegt im direkten Umfeld der Grünbrücke und grenzt nördlich an die L 167 an. Die Gestaltung des Querungsbereiches der L 167 als störungsarme Deckungsfläche und als Leitstruktur über die L 167 ist für die Funktionsfähigkeit der Grünbrücke zwingend erforderlich. Hinsichtlich des Konzeptes der Deckungs- und Leitstrukturen sowie des Standortes und der Ausgestaltung der Grünbrücke wird auf die Begründung zu Ziffer Zu 2.3.1: verwiesen.

- bauzeitliche Umfahrung auf dem Flurstück 86/2

Der Einwand richtet sich dahingehend, dass die auf dem Flurstück 86/2 vorgesehene bauzeitliche Umfahrung nur unter der Maßgabe zulässig sei, dass auch der dort abgenommene Boden zwischengelagert und entsprechend wieder aufgebracht werde.

Das Flurstück 86/2 ist vollständig zum Erwerb und als Kompensationsmaßnahme ausgewiesen. Dies betrifft auch den Bereich der bauzeitlichen Umfahrung. Die Flächen werden nach der Bauzeit entsprechend wiederhergestellt und als Ausgleichsmaßnahme hergerichtet.

- Nutzungsart des Flurstückes 57/1, Flur 11

Das Flurstück 57/1, Flur 11, Gemarkung Todesfelde, ist im Liegenschaftskataster als „Grünland“ als Nutzungsart ausgewiesen. Im Grunderwerbsverzeichnis der Anlage 14.2 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A, bleibt die Nutzungsart daher bestehen und wird nicht in „Ackerland“ ausgewiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu Ziffer 5.1.11 zu der von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für die Gemeinde Todesfelde eingereichten Stellungnahme und zu der Einwendung des Ortsbauernverbandes Todesfelde zu Ziffer 5.3.155 dieses Beschlusses, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.57 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.163: (..... (26.10.2009))

- Anschlussstelle L 79/ A 20

Bezüglich der Einwendungen zur Anschlussstelle L 79/ A 20 wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.19 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.164: (..... (23.10.2009))

Der Einwender ist bisher Eigentümer der Flurstücke 53/1 und 53/2, Flur 6 in der Gemarkung Blunk gewesen, die für artenschutzrechtliche Maßnahmen im Bereich der Brandsau vorgesehen sind, aber zwischenzeitlich käuflich vom Vorhabenträger erworben wurden. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Auf die Begründungen zu den von den im Trassenbereich betroffenen Gemeinden eingereichten Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.165: (..... (28.10.2009))

- *Betroffenheit und*

- *Existenzgefährdung*

Der Einwender ist in der Gemeinde Groß Rönnau Pächter der Flurstücke 83/1 und 88/1, Flur 2, Gemarkung Groß Rönnau. Die Flächen sind nicht zum Erwerb ausgewiesen, weil hier keine Maßnahmen geplant sind.

Weiterhin ist er Pächter des Flurstückes 36/1, Flur 4, Gemarkung Alterfrade. Eigentümer dieses Flurstückes, das mit einer Größe von 56.161 m² komplett zum Erwerb ausgewiesen und Teil eines Kompensationsflächenkomplexes (Maßnahmennummer 21.3 E/FCS) ist, ist der Einwender der laufenden Ziffer 5.3.193 dieses Beschlusses. Insofern wird darauf verwiesen.

Eigentumsflächen des Einwenders sind durch die Planung der A 20 nicht betroffen und deshalb auch nicht zum Erwerb ausgewiesen. Dem Einwand der Existenzgefährdung, der nicht weiter substantiiert dargestellt wurde, kann nicht gefolgt werden.

Hinsichtlich der entstehenden Pachtaufwandsdefizite für den Einwender als Pächter, die mit einer Pachtaufwandsentschädigung abgegolten werden, und der Einwände zur Wertminderung wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Biotopverbundsystem in der Niederung der Brandsau und des Blunkerbaches,*

- *Rücknahme der Ausgleichsflächenausweisung und*

- *nach Überflutung kein Ackerbau möglich*

Der Einwender erhebt Einspruch gegen die geplanten Maßnahmen zur Schaffung von Ausgleichsflächen für den Bau der A 20 mit den Maßnahmennummern 19.13 Ar, 21.1 Ar, 21.2 Ar, 21.3 E/FCS und 221.3 E/FCS. Außerdem macht er geltend, dass sekundär auch seine Eigentumsflächen von ca. 50 ha von den geplanten Maßnahmen betroffen seien, die nach Überflutung keinen Ackerbau mehr zuließen.

Hinsichtlich der Gefahr einer Überflutung ist auszuführen, dass vom Vorhabenträger sicherzustellen ist, dass durch die geplanten Maßnahmen keine Fremdflächen betroffen sind. Insofern ist eine Einschränkung der bisherigen Nutzung der Flächen nach dem Bau der A 20 ist nicht erkennbar. Einzelheiten hierzu werden in der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung geregelt. Im Übrigen wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.9 dieses Beschlusses verwiesen. Hinsichtlich des Auftretens von nicht voraussehbaren Wirkungen des Vorhabens, die erst nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses auftreten, wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Notwendigkeit der Ausgleichsflächenausweisung sowie der Sicherung der Entwässerung angrenzender/Benachbarter Flächen in der Blunker-Bach-Niederung/Brandsau-Niederung wird auf Ziffer Nr. 5.0.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Überkompensierung wird auf Ziffer 2.3.1 dieses Beschlusses verwiesen

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.166: (..... (14.10.2009))

(..... (14.10.2009))

- Ausgleichsflächenplanung auf dem Flurstück 4/4, Flur 1, Gemarkung Todesfelde nicht schlüssig dargelegt und

- Rücknahme der Ausgleichsflächenplanung

Die nördlich der Trasse der A 20 verbleibenden Restflächen des Flurstücks 4/4 der Flur 1 der Gemarkung Todesfelde werden durch die Maßnahme 16.1 der Anlage 12, Teil A der Planfeststellungsunterlagen, in Anspruch genommen. Der Einwender ist Eigentümer der Fläche wendet sich gegen die Inanspruchnahme, da sie nicht schlüssig dargelegt sei und eine naturschutzfachliche Begründung nicht gegeben werde.

Die Ausgleichsmaßnahme dient dem biotopentsprechenden Ausgleich in das Knicknetz im Bereich Todesfelde und Bark sowie der Wiederherstellung des Landschaftsbildes im Bereich des Wohnumfeldes südlich Bark. Sie schließt die Entwicklung eines Redders in Verbindung mit dem bestehenden Knick sowie angrenzende Stauenfluren und Gehölzsukzession ein. Zusätzlich weisen die Planunterlagen die Maßnahme 16.1 der Anlage 12, Teil A als CEF-Maßnahme für die Haselmaus aus. Die Knickneuanlagen und Feldgehölzpflanzungen werden als Ersatzlebensräume für die Haselmaus entwickelt. In diese Lebensräume erfolgen Vergrämungen und Umsiedlungen von Haselmäusen aus den für die Trasse zu beseitigenden Knicks. Für die Wirksamkeit der CEF-Maßnahme ist der enge räumliche Zusammenhang mit den im Raum Todesfelde und Bark verloren gehenden Haselmauslebensstätten von entscheidender Bedeutung. Die Maßnahmengröße von insgesamt 2,7 ha ist erforderlich, um langfristig stabile, ausreichend große Haselmauslebensräume zu entwickeln. Auf die nähere Begründung des Maßnahmenkonzeptes in Ziffer 2.3.4 wird verwiesen.

Die nördlich der A 20 verbleibenden Restfläche der Flurstücks 4/4 ist von Knicks umschlossen aufgrund seiner Flächengröße von 4.100 m² nur noch eingeschränkt landwirtschaftlich nutzbar. Die Erschließung der Fläche mittels eines Wirtschaftsweges würde hinsichtlich der dadurch entstehenden Kosten zudem in einem Missverhältnis zu einer weitergeführten landwirtschaftlichen Nutzung stehen. Die Durchführung der beschriebenen Maßnahmen ist an dieser Stelle und in der Ausgestaltung der Maßnahme 16.1 zum Ausgleich der Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes sowie zum Erhalt der ökologischen Funktion der Lebensstätten der Haselmaus im räumlichen Zusammenhang aus artenschutzrechtlichen Gründen geboten.

Der Hinweis, dass auf dem Flurstück 29, Flur 12, Gemarkung Todesfelde, keine Drainagen vorhanden sind, wird zur Kenntnis genommen.

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Forderung nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht.

Die betroffenen Gebäude sowohl „Am Dorfplatz“ in Todesfelde als auch in Poggensahl gilt, dass sie weit außerhalb des Bereiches liegen, in dem es zu einer Grenzwertüberschreitung der Lärmimmissionen kommen kann. Auf die Isophonenkarte in Anlage 11.5 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen. Dort ist dargestellt, in welchen Abständen die Linien gleichen Schallpegels für die jeweiligen gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte entlang der Trasse verlaufen bzw. wo die Grenzwerte überschritten werden. Ansprüche auf passiven Lärmschutz bzw. Entschädigungsansprüche für verbleibende Beeinträchtigungen des bestehen für die betroffenen Gebäude nicht. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

Hinsichtlich des Auftretens von nicht voraussehbaren Wirkungen des Vorhabens, die erst nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses auftreten, wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.2 dieses Beschlusses verwiesen.

- Nichtbeachtung Verkehrsprognose L 167 durch Mautflüchtlinge

Es wird bemängelt, dass die Verkehrssituation (Prognose) hinsichtlich des LKW-Anteils (nachts) zu niedrig angesetzt sei. Schließlich seien die Verlagerungen auf die L 167 (auch wegen der Mautgebühr) nicht hinreichend eingerechnet.

Grundsätzlich können alle Straßen im Rahmen ihrer Widmung genutzt werden. Der Einwand der Verkehrsverlagerung auf die L 167 ist ausweislich der Verkehrsuntersuchung zum Neubau der BAB A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg von der A 7 bis zur B 206 westlich Wittenborn der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert vom April 2009 und der Fortschreibung zurückzuweisen. Die Verkehrsbelastung auf der Landesstraße wird sich nach Fertigstellung der A 20 reduzieren, von einer Verlagerung des Verkehrs kann daher keine Rede sein. Im Übrigen ist die Einführung einer Mautpflicht sowohl für Pkw als auch für Lkw nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Vielmehr bleiben die Notwendigkeit und der Zeitpunkt dem Bundesverkehrsministerium in einem mit dem Bund und der EU abgestimmten und abgestuften Verfahren vorbehalten. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

Auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.0.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Feststellung von Entschädigungsansprüchen dem Grunde nach

Der Einwander fordert, Entschädigungsansprüche für Maßnahmen zum Schutz vor Beeinträchtigungen im Beschluss dem Grunde nach festzustellen (Gesundheitsschutz/ Fürsorgepflicht).

Die Forderung nach Feststellung von Entschädigungsansprüchen für Maßnahmen zum Schutz vor Beeinträchtigungen im Beschluss dem Grunde nach ist mit dem Hinweis auf die fehlende gesetzliche Grundlage zurückzuweisen

- Wirtschaftswegeanbindung der Achse 730 an die L 167, Dimensionierung nicht ausreichend, Verschiebung der Anbindung nach Westen

Der Einwander macht geltend, wie wichtig für ihn als Eigentümer der Flurstücke 52/1 und 54/1, Flur 11, Gemarkung Todesfelde, die Wegeanbindung über die Achse 730 (BWV-Nr. 196) bei der Querung der A 20 durch die L 167 sei. Die dort vorgesehenen Radien, Breiten und Anrampungen seien nicht zumutbar und führten zwangsläufig zu Unfallereignissen. Hier müsse die Anbindung weiter in Richtung Westen verschoben werden und zusätzlich seien die Anknüpfungspunkte geräumig mit Abbiegespur anzulegen.

Hierzu wird auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.3.71 dieses Beschlusses verwiesen.

- Verwallung im Bereich Bark

Der Einwender fordert im Erörterungstermin, dass die auf der Nordseite der A 20 geplante Verwallung dort aufgrund des großen Abstandes zur Ortslage Bark zurückgenommen wird und anstelle dessen die Verwallung auf der Südseite der A 20 erhöht wird.

Hierzu wird auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.0.6 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründung zu der Stellungnahme der Gemeinde Todesfelde, denen sich der Einwender anschließt, wird verwiesen.

Zu 5.3.167: (..... (15.01.2013) und (17.11.2016))

- *Wegebeziehung im Bereich von Schmalfeld und Hasenmoor,*
- *Wiederherstellung der kurzen Wegeverbindung von Hasenmoor nach Schmalfeld bei Bau-km 18+290 und*
- *Fahrbahnbreite der verlegten L 234*

Es wird diesbezüglich auf die Begründung zu Ziffer 5.3.38 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Forderung nach Bau eines Radweges an der K 81 bzw. baulicher Berücksichtigung eines Radweges bei den Bauwerken*

Es wird diesbezüglich auf die Begründung zu Ziffer 5.3.169 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Detaillierte Kartendarstellung der verlegten K 81 samt Brücke und Tunnel fehlen, genaue Beschreibung des Bauwerkes fehlt,*
- *Detaillkarten zum östlichen Teil des Gemeindegebietes der Gemeinde Schmalfeld fehlen und*
- *naturschutzfachlicher Beitrag fehlerhaft*

Es wird diesbezüglich auf die Begründung zu Ziffer 5.3.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.168: (..... (16.10.2009))

- *Ausgleichsflächenplanung nicht schlüssig dargelegt,*
- *Rücknahme der Ausgleichsflächenausweisung und*
- *Rücknahme der Ausgleichsflächenplanung „Blunker-Bach-Niederung“*

Hinsichtlich der Notwendigkeit der Ausgleichsflächenausweisung im Bereich der Blunker-Bach-Niederung/Brandsau-Niederung wird auf Ziffer Nr. 5.0.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der vorgetragenen Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den Stellungnahmen der Gemeinden, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.58 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.169: (..... (29.10.2009))

- *Radweg an der K 81*

Es wird gefordert, dass die Brücken im Zuge der Lentföhrdener Straße (K 81) einen sicheren Radweg erhalten müssen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass innerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens keine neuen Radwege geplant werden. Es werden lediglich an zu verlegenden Straßen, denen ein Radweg anhängig ist, in der neuen Lage ebenfalls Radwege vorgesehen und/ oder an den Bestand angepasst. Neu zu errichtende Radwege, die von der Gemeinde oder vom Kreis geplant werden und in deren Zuständigkeit liegen, sind nicht Bestandteil dieses Verfahrens. Für den Bau eines Radweges an der K 81 liegt keine verfestigte Planung des hierfür zuständigen Kreises vor, die bei der Dimensionierung der Brü-

ckenbauwerke im Zuge der Kreisstraße (Bauwerke 7.15 und 7.17) hätte berücksichtigt werden können bzw. müssen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass alle mit der Planung zerschnittenen Wegebeziehungen, zu denen auch die Fuß- und Radwege zählen, wieder hergestellt, gebündelt und über die A 20 geführt werden, so dass die Wegeverbindung zwischen den Ortschaften erhalten bleibt. Weitere Maßnahmen sind dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen.

- Fuß- und Radwegüberführung im Bereich Schmalfeld

Im Bereich der „Müll-Umschlag-Station“ wird eine Fahrrad- und Fußgängerbrücke im Schmalfelder Bereich gefordert. Nicht zur B 206 hin!

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.38 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.60 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.170: (..... (27.10.2009))
(..... (27.10.2009))
(..... (27.10.2007))

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Forderung nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Ausweislich der Lärmtechnischen Untersuchung der Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte für die Wohngebäude „Dammbeck 1“ und „Dammbeck 43a“ weit unterschritten. Daraus ist abzuleiten, dass auch die Immissionsgrenzwerte für das von der Trasse der geplanten A 20 weiter entfernte Gebäude „Dammbeck 43“ eingehalten werden. Ein Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht nicht. Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen sind ausreichend, weitere Forderungen sind zurückzuweisen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.64 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.171: (..... (16.10.2009))

- Zuwegung/ Zufahrt zum Grundstück

Auf dem Flurstück des Einwenders befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft zur A 7 ein Angelteich. Die vorhandene Zufahrt zum Flurstück 24/2, Flur 15, Gemarkung Schmalfeld, wird durch die verlegte K 81 überbaut. Sie wird in Lage und Höhe der K 81 angepasst (vgl. BWV-Nr. 97, Anlage 10.2 der Planfeststellungsunterlagen, Teil B). Die dauerhafte Zuwegung zu dem Angelteich wird sichergestellt, wobei kurzfristige Unterbrechungen nach vorheriger Bekanntgabe und Information des Pächters möglich sind. Die ursprünglich dauerhafte Inanspruchnahme der Fläche im Bereich der Zufahrt zum Angelteich (BWV-Nr. 97) ist nunmehr in eine vorübergehende Inanspruchnahme umgewandelt worden. Auf die Deckblätter zu Anlage 14.1.1, Blatt 5, und Anlage 14.2 der Planfeststellungsunterlagen, Teil B, wird verwiesen.

Hinsichtlich der im Erörterungstermin angesprochenen Möglichkeit einer rückwärtigen Anbindung an den Angelteich ist auszuführen, dass sowohl diese Ersatzzufahrt als auch eine bauzeitliche Umfahrung der K 81 am Bauende wegen der im Rahmen der 1. Planänderung vorgenommenen Anpassung der Gradienten der Kreisstraße entfallen.

Die Gefahr einer möglichen Absenkung des Wasserspiegels des Angelteichs ist nicht zu erwarten, weil ein Eingriff in das Grundwasser nicht erfolgt. Für die geplanten Brückenbauwerke im Zuge der Überführungen der A 20 bzw. der K 81 über die A 7 steht tragfähiger Baugrund an. Sollten dennoch lokale Grundwasserabsenkungen für die Brückenbauwerke erforderlich sein, so werden sich diese nicht auf den Angelbetrieb auswirken.

Weitere Maßnahmen sind dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.65 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.172: (..... (25.10.2009, 15.01.2013, 15.12.2015, 17.11.2016))

- Kauf der Gebäude einschließlich des Flurstückes 7

Der Einwender betreibt auf dem Grundstück eine Pferdehaltung und stellt ein Übernahmeverlangen für das Flurstück 7. Zudem wird gefordert, dass der Vorhabenträger den Einwender bei der Suche nach einem neuen Wohnhaus oder Bauplatz mit der Möglichkeit der Pferdehaltung unterstützt.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Belange des Einwenders im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Die Belange des Einwenders müssen jedoch gegenüber den für die verfahrensgegenständliche Planung sprechenden öffentlichen Belangen zurückstehen. Der Planfeststellungsbehörde ist bewusst, dass der Umfang der für den Bau der geplanten A 20 insgesamt in Anspruch genommenen Teilfläche von dem 23.131 m² großen Flurstück 7, Flur 3, Gemarkung Schmalfeld, und eine vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche nicht unbedeutend sind. Vor diesem Hintergrund und dem Umstand, dass das Wohnhaus und das Nebengebäude vollständig überbaut und gänzlich abgebrochen werden, hat der Vorhabenträger im Erörterungstermin zur 1. Planauslegung erklärt, dass dem Übernahmeverlangen für das Flurstück 7 entsprochen werden soll. Einzelheiten bleiben den außerhalb dieses Planfeststellungsbeschlusses durchzuführenden Grunderwerbsverhandlungen vorbehalten. Im Übrigen wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses verwiesen.

- Wiederherstellung der kurzen Wegeverbindung von Hasenmoor nach Schmalfeld bei Bau-km 18+290 und

- Fahrbahnbreite der verlegten L 234

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.38 dieses Beschlusses verwiesen.

- Forderung nach Bau eines Radweges an der K 81 bzw. baulicher Berücksichtigung eines Radweges bei den Bauwerken

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.169 dieses Beschlusses verwiesen.

- Detaillierte Kartendarstellung der verlegten K 81 samt Brücke und Tunnel fehlen, genaue Beschreibung des Bauwerkes fehlt,

- Detailkarten zum östlichen Teil des Gemeindegebietes der Gemeinde Schmalfeld fehlen und

- naturschutzfachlicher Beitrag fehlerhaft

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.173: (..... (26.10.2009, 10.01.2013))

- *Ausgleichsflächenplanung nicht schlüssig dargelegt,*
- *Rücknahme der Ausgleichsflächenausweisung und*
- *Rücknahme der Ausgleichsflächenplanung „Blunker-Bach-Niederung“*

Die Flurstücke 49/19, 50/19, 51/19 und 52/19, Flur 4, Gemarkung Alterfrade, sind vollständig zum Erwerb als Kompensationsfläche (Maßnahmennummer 21.3) ausgewiesen.

Nach Aussage des Einwenders im Erörterungstermin sind die Flächen drainiert.

Hinsichtlich der Notwendigkeit sowie der Entwässerung der Ausgleichsflächenausweisung im Bereich der Flurstücke 49/19, 50/19, 51/19 und 52/19 in der Blunker-Bach-Niederung wird auf Ziffer Nr. 5.0.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Gestellung von Tausch-/ Ersatzland wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den Stellungnahmen der Gemeinden, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

**Zu 5.3.174: (..... (23.10.2009))
(..... (19.10.2009, 14.01.2013, 15.01.2015, 17.12.2015))
(..... (22.10.2009))**

- Betroffenheit

Der Einwender ist Haupterwerbslandwirt und Eigentümer der Flurstücke 42/3 und 36/1 der Flur 6, Gemarkung Blunk, sowie der Flurstücke 10 und 11 der Flur 1 und des Flurstückes 1/1 der Flur 13, allesamt Gemarkung Schmalfeld. Die Flurstücke 42/3 und 36/1 liegen im Nahbereich der Flurstücke, die für artenschutzrechtliche Maßnahmen im Bereich des Blunker Baches und der Brandsau vorgesehen sind, sie sind aber selber durch das beabsichtigte Bauvorhaben nicht betroffen. Von den Flurstücken 10, 11 und 1/1 sind Flächen für die geplante Autobahntrasse, die Verlegung der L 234 und für die Anlage von Kompensationsflächen im Bereich Schmalfeld zum Erwerb als vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche ausgewiesen.

Durch die 2. Planänderung wurde die Betroffenheit dadurch erweitert, dass die Flurstücke 63/1, 131 und 132 der Flur 6 in der Gemarkung Blunk in Gänze und dauerhaft zu beschränkende Flächen auf den Flurstücken 22 und 27 der Flur 17 in der Gemarkung Schmalfeld für die Errichtung von landschaftspflegerischen Maßnahmen ausgewiesen wurden.

Darüber hinaus ist der Einwender Pächter u. a. der Flurstücke 19/2, 37 und 41 der Flur 16 sowie des Flurstückes 12 der Flur 1, alle in der Gemarkung Schmalfeld. Die Flurstücke 19/2 und 41 stehen im Eigentum des Einwenders der Ziffer 5.3.41 dieses Beschlusses, das Flurstück 37 steht im Eigentum der Landgesellschaft. Sie sind im Bereich der Schmalfelder Au für Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Eigentümer des Flurstückes 12 ist der Einwender der Ziffer 5.3.64 dieses Beschlusses, das Flurstück wird im Zuge der Verlegung der L 234 beansprucht.

Der Einwender spricht sich gegen die Flächeninanspruchnahmen aus.

Im Erörterungstermin zur 2. Planänderung begrüßt der Einwender, dass der Vorhabenträger seinem Einwand aus der 1. Planänderung Rechnung getragen habe und seine Grabenplanung verändert habe. Er hält aber seinen Einwand bezüglich der Flächeninanspruchnahmen aufrecht und lehnt grundsätzlich eine Flächeninanspruchnahme ab. Mit der veränderten Erwerbsfläche und mit der veränderten Fläche, die vorübergehend in Anspruch genommen ist, ist er nicht einverstanden, da die Flächen für die aktive Bewirtschaftung seines Betriebes nicht abgegeben werden können. Zudem erklärt er, dass er für einen Flächentausch gerne zur Verfügung steht.

Die Veränderungen der Erwerbsfläche und der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Fläche resultieren daraus, dass die Weiterführung des Grabens über den neu angelegten Wirtschaftsweg (Achse 197) hinaus (ca. 50 m) aus der Planung heraus genommen wurde. Dieses war eine Forderung im Rahmen des Erörterungstermins zur 1. Planänderung, die der Vorhabenträger nunmehr in der 2. Planänderung umgesetzt hat. Hierzu wird auf die Ausführung unter Ziffer 4.3.61 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Inanspruchnahme der Flächen ist im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt und berücksichtigt nicht nur die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsgrundsätze, sondern entspricht auch den Anforderungen des Abwägungsgebotes. Es überwiegt das öffentliche Interesse an der Umsetzung der geplanten Baumaßnahme gegenüber den erforderlichen Eingriffen in die Rechte Dritter. Die Begründungen zur Notwendigkeit der Maßnahme finden sich in der Ziffer 5.0 dieses Beschlusses, auf die verwiesen wird. Hinsichtlich der Notwendigkeit der Ausgleichsflächenkonzeption in diesem Bereich wird auf die nachfolgenden Ausführungen verwiesen.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass der Vorhabenträger mit der Schleswig-Holsteinischen Landgesellschaft zusammenarbeitet, um den Landwirten im Haupterwerb – wenn möglich – entsprechendes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Sachverhalte zum Tausch- und Ersatzland bleiben aber den außerhalb dieses Planfeststellungsbeschlusses durchzuführenden Grunderwerbsverhandlungen vorbehalten. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Rücknahme der Ausgleichsflächenplanung

Der Einwender bekundet, dass die Pachtflächen im Bereich der Schmalfelder Au, die für Ausgleichsflächen vorgesehen sind, für seinen Betrieb existentiell seien. Er fordert, die Flächen weiterhin als Ackerflächen nutzen zu können. Der Einwender sieht die naturschutzfachlichen Gründe für die Ausweisung nicht gegeben. Ein Schutzstreifen entlang der Schmalfelder Au sei aus seiner Sicht vorstellbar. Nach Aussage des Vorhabenträgers sollen diese Flächen später wieder verpachtet und als extensives Grünland genutzt werden. An dieser Möglichkeit bekundet der Einwender als zukünftiger Pächter sein Interesse.

Die Pachtflächen des Einwenders im Bereich der Schmalfelder Au (Flurstücke 19/2, 37 und 41 der Flur 16 der Gemarkung Schmalfeld) werden durch die Maßnahme 1.2 A/M/Ar überplant. Zur Notwendigkeit der Ausweisung dieser Ausgleichsmaßnahme in der Niederung der Schmalfelder Au Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.41 dieses Beschlusses verwiesen.

- Ausgleichsflächenplanung nicht schlüssig dargelegt und

- Rücknahme der Ausgleichsflächenplanung „Blunker-Bach-Niederung“

Hinsichtlich der Notwendigkeit der Ausgleichsflächenausweisung im Bereich der Blunker-Bach-Niederung/Brandsau-Niederung wird auf Ziffer Nr. 5.0.16 dieses Beschlusses verwiesen.

- Überfahrten zwischen den Flurstücken

Zwischen den Flurstücken 10 und 11 sowie den Flurstücken 10 und 12 sind Überfahrten vorhanden. Weitere Vorkehrungen sind diesbezüglich nicht zu treffen.

- Eigentumsverbleib

Der Einwender bekundet im Erörterungstermin sein Interesse, die südlich der A 20 und östlich der L 234 gelegene Restfläche des Flurstückes 10 sowie die nördlich der A 20 gelegene Restfläche des gleichen Flurstückes in seinem Eigentum zu behalten.

Die südlich gelegene Restfläche des Flurstückes 10 ist laut dem Grunderwerbsverzeichnis der Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen nicht zum Erwerb ausgewiesen und verbleibt danach im Eigentum des Einwenders.

Auf der nördlich der A 20 verbleibenden, ca. 0,8 ha großen Restfläche des Flurstückes 10 sind Sukzessionsflächen (Maßnahmennummer 3.1 A/G) geplant. Nach Prüfung durch den Vorhabenträger hat dieser dem Einwender mit Schreiben vom 7. Oktober 2011, welches der Planfeststellungsbehörde vorliegt, mitgeteilt, dass eine Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahme auf diesem Teilstück nicht zwingend notwendig sei und um schriftliche fristgerechte Rückäußerung gebeten, dass dieser die Restfläche tatsächlich im Eigentum behalten wolle. Die Rückmeldung ist bis zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses nicht erfolgt. Die fehlende Mitwirkungsbereitschaft des Einwenders an der Sachverhaltsaufklärung kann jedoch nicht dem Vorhabenträger angelastet werden. Es besteht daher keine Veranlassung, von der ursprünglichen Planung abzuweichen. Das Bauvorhaben ist wie geplant planfestzustellen.

- Zäunung im Bereich der Unterführung des Brückenbauwerkes BW 6.01

Im Erörterungstermin wurde vom Vorhabenträger zugesagt, im Bereich der Unterführung des Brückenbauwerkes BW 6.01 zu prüfen, inwieweit eine Zäunung beidseitig der Brücke mit Weidetoren für den Viehtrieb möglich sei.

Das Brückenbauwerk über die Schmalfelder (Maßnahme 1.1 M/Ar) dient der Minimierung der mit der Querung der Schmalfelder Au verbundenen Zerschneidungswirkungen und Beeinträchtigungen der Hauptverbundachse des landesweiten Biotopverbundsystems. Das Querungsbauwerk soll entsprechend dem Maßnahmenblatt der Anlage 12.0 die Durchlässigkeit der Schmalfelder Au und ihres Talraumes für alle Gewässerorganismen sowie mittlere und große terrestrische Tierarten bis zum Damhirsch sichern sowie als Auenverbund für Pflanzen wirksam sein (vergl. Kaule 2007, Materialband Teil A).

Eine Zäunung beidseitig der Brücke mit Weidetoren für den Viehtrieb steht diesem Ziel entgegen. Zwar stünde sie bei entsprechender Ausgestaltung einer Funktionsfähigkeit der Querungshilfe für Fledermäuse, Amphibien und dem Fischotter nicht entgegen. Für größeres Wild wie das im Maßnahmenblatt genannte Damwild stellt aber auch eine für kleinere Säugetiere durchlässige Zäunung eine zusätzliche Barriere dar, die der benötigten Durchlässigkeit entgegenwirkt. Weiterhin würde eine durch Weidetore ermöglichte Zugänglichkeit der unter der Brücke gelegenen Flächen das Ziel einer durchgängigen Grünlandentwicklung und Pflanzendecke unter dem Bauwerk und damit auch

einen Auenverbund für Pflanzen und die wirbellose Fauna in Frage stellen. Aufgrund der Verengung der Niederung unter dem Bauwerk, die durch den Verlauf des Wirtschaftsweges ohnehin verstärkt wird, wäre in diesem Fall mit einem besonders starken Vertritt zu rechnen, wenn die Weidetreiber häufig zum Viehtrieb oder ggf. für den Zusammentrieb genutzt würden. Die in der Folge notwendige Kontrolle der Nutzung solcher Einrichtungen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für den Vorhabenträger nicht leistbar. Eine Verpachtung der im Rahmen der Planung zu entwickelnden extensiv genutzten Grünlandflächen ist entsprechend nur ohne eine beidseitige Zäunung denkbar. Der Maßnahmenerfolg ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde anderenfalls nicht gesichert.

Im Ergebnis ist eine weitere Prüfung und Berücksichtigung der Forderung im Landschaftspflegerischen Ausführungsplan abzulehnen. Auf die entsprechende Nebenbestimmung in Ziffer 2.3.6 wird verwiesen.

- Umverlegung des Gewässers 2441 (BWV-Nr. 12), neue Vorflut für Drainagen der angrenzenden Flurstücke und

- Aufrechterhaltung der Gewässerfunktion

Aufgrund der geplanten Umverlegung des Gewässers Nr. 2441 (BWV-Nr. 12) wird eine neue Vorflut für die auslaufenden Drainagen der angrenzenden Flächen (Flurstücke 11 und 1/1 der Flur 13 bzw. der Flur 1, Gemarkung Schmalfeld) gefordert. Es sei sicherzustellen, dass die Vorflutmaßnahmen vor Beginn der eigentlichen Bauarbeiten durchgeführt werden.

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.9 dieses Beschlusses verwiesen.

- Grabenverfüllung zwischen den Flurstücken 10 und 11

Der Einwender fordert, dass der vorhandene Graben 2441 im Bereich zwischen den Flurstücken 10 und 11 nicht für das Entwässerungssystem benutzt werden solle. Dieser Graben führe tatsächlich kein Wasser und solle zukünftig auch kein Wasser aufnehmen müssen. Es sei Aufgabe des Vorhabenträgers, dafür Sorge zu tragen, dass dieser Graben aus seiner Fläche verschwinde, da beispielsweise durch die Autobahnplanung das Flurstück 10, Flur 13, Gemarkung Schmalfeld, als schwer bewirtschaftbares Restflurstück zurückbleibe und dieses eben über diesen Graben besser beackert sei.

Hinsichtlich der Gewässerführung in diesem Bereich wird auf die diesbezüglichen Ausführungen zu Ziffer 4.3.61 dieses Beschlusses verwiesen. Der Graben (BWV-Nr. 28) endet am Ende des Wirtschaftsweges und entwässert nach Süden. Es besteht folglich keine Verbindung zum Gewässer Nr. 2441. Es lassen sich somit auch keine Ansprüche jeglicher Art gegenüber dem Vorhabenträger ableiten. Die Forderung wird zurückgewiesen.

- Querung der L 234/ A 20 östlich der Müllumschlagstation und

- Dimensionierungen bzw. Streckenführungen im Bereich der Überführung L 234 untragbar

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.38 dieses Beschlusses verwiesen.

- Ausbau des öffentlichen Weges („3. Moorweges“) nördlich des Flurstückes 13

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.58 dieses Beschlusses verwiesen.

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Forderung nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Danach sind die geplanten Lärmschutzmaßnahmen ausreichend, weitere Forderungen sind zurückzuweisen.

Im Übrigen ist auf die dem Einwender vom Vorhabenträger mit Schreiben vom 29. 09.2011 zugesandte Stellungnahme des TÜV Nord hinzuweisen. Darin heißt es, dass am Gebäude Bramstedter Landstraße 26 in Schmalfeld Immissionswerte von 54/ 48 dB(A) durch den Bau der geplanten A 20 erreicht werden. Die zulässigen Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete von 64/ 54 dB(A) werden somit weit unterschritten. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht nicht.

- jährliche Räumung der Gewässer

Hinsichtlich der Unterhaltungspflicht der Vorfluter wird auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.0.9 dieses Beschlusses verwiesen. Bezüglich des Abflusses des Straßenwassers wird auf die vorstehenden Erläuterungen verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen. Ebenso wird auf die Begründung zu der Stellungnahme der Gemeinde Schmalfeld, der sich der Einwender anschließt, verwiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.61 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Ebenso wird auf die Begründungen zu Ziffer 5.3.41 und Ziffer 5.3.64 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.3.175: (..... (14.10.2009))

- Wohngebäude „Schwarzbau“ wird nicht akzeptiert und

- Beeinträchtigung der Gebäude durch A 20

Nach Aussage des Einwenders ist er Mieter des Grundstückes Bramstedter Landstraße 28a und Eigentümer aller auf dem Gelände befindlichen Gebäude. Die Gebäude wurden 1989 von ihm vom Einwender der Ziffer 5.3.156 dieses Beschlusses, der auch Eigentümer des Flurstückes 13, Flur 16, Gemarkung Schmalfeld, ist, erworben. Für das Land zahlt er Pacht an den Landeigentümer.

Der Einwender gibt in seiner Einwendung einen geschichtlichen Abriss über die Nutzung der 1989 erworbenen und seitdem sukzessiv sanierten und modernisierten Gebäude. Mittlerweile bewohnt er das Wohnhaus selbst und hat dort seit 2006 sein Gewerbe mit der Hauptniederlassung angemeldet. Er führt aus, dass Einwendungen, es handele sich bei der Bramstedter Landstraße 28a um kein Wohnhaus, schlichtweg falsch seien und er diese Äußerungen als unbegründet ansehe. Aufgrund der fehlenden Daseinsberechtigung hätte er auch keinerlei Ansprüche auf eine entsprechende Entschädigung und/ oder Umsiedlungsförderung. Es wird ergänzt, dass die angemessene Umsiedlung sowohl seines Wohnsitzes als auch seines Gewerbebetriebes im nahen Umfeld von Schmalfeld/ Kaltenkirchen zurzeit und auch in naher Zukunft finanziell nicht ohne finanzielle Hilfen realisierbar sei. Zudem würde, um das Gewerbe gesichert weiter betreiben zu können, eine entsprechend große und bezahlbare Gewerbefläche im näheren Umland benötigt. Der Einwender befürchtet, dass durch die A 20 alles das, was er sich geschaffen hat, kaputt gemacht wird. Er fordert, den Ausbau der A 20 entsprechend anzupassen.

Auf dem Flurstück 13, Flur 16, Gemarkung Schmalfeld, sind die unter der lfd. BWV-Nr. 10 aufgeführten Gebäude des Einwenders der Ziffer 5.3.156 zum Abbruch ausgewiesen. Dagegen sind die Gebäude des unter dieser Ziffer aufgeführten Einwenders durch die Planung der A 20 nicht betroffen. Die Frage, ob es sich bei diesen Gebäuden um bauliche Anlagen handelt, die landläufig als „Schwarzbau“ tituliert werden, die also ohne erforderliche Baugenehmigung gebaut, erweitert, sonst wie geändert oder auch nur die Art der Benutzung geändert wurden, oder durch die zuständige untere Bauaufsichtsbehörde genehmigte und damit legale Baumaßnahmen und Nutzungsänderungen handelt, ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Bei evtl. ungenehmigten und deshalb illegalen Baumaßnahmen und Nutzungsänderungen bleibt es der unteren Bauaufsichtsbehörde vorbehalten, außerhalb dieses Verfahrens zu klären, welche Maßnahmen erforderlich sind, die zur Erreichung des angestrebten Ziels, nämlich die Herstellung rechtmäßiger Zustände, geeignet sind. An dieser Stelle ist aber darauf hinzuweisen, dass es für „Schwarzbauten“, denen die rechtliche Grundlage fehlt, keinen Bestandsschutz gibt und keine Entschädigungsansprüche geltend gemacht werden können.

Wie bereits ausgeführt, sind die Gebäude durch die geplante A 20 nicht betroffen. Auch eine Beeinträchtigung bzw. Nutzungseinschränkung auf die bisher ausgeübten Tätigkeiten des Einwenders ist nicht erkennbar, diese können in unveränderter Weise fortgeführt werden. Insofern sind Planänderungen bzw. Anpassungen nicht erforderlich. Forderungen diesbezüglich werden zurückgewiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründung zu Ziffer 5.3.156 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.176: (..... (13.10.2009))

- Brutvogellebensraum mit hoher bis sehr hoher Bedeutung: Wallbepflanzung mit Gehölzen und Kopfbäumen

Die nördlichen Dammböschungen der A 20 werden ausweislich der Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen in dem genannten Bereich südlich Voßhöhlen mit Gehölzen bepflanzt. Zusätzlich werden in Teilen Knicks und Feldhecken angelegt, um die Trasse in die Landschaft einzubinden und Störungen zu minimieren. Beidseitige Gehölzpflanzungen auf den Straßenböschungen werden in diesem Raum vermieden, um das Überfliegen der Autobahn durch Vögel und Fledermäuse möglichst gering zu halten.

- Störung der nachtaktiven Tiere durch Lichtverschmutzung

Die Beeinträchtigungen von nachtaktiven Tieren durch Licht werden, soweit sie auftreten, in ihren Ausprägungen gemäß dem Stand der Wissenschaft und Technik berücksichtigt und ermittelt. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den in den Planfeststellungsunterlagen zu Grunde gelegten fachgutachterlichen Einschätzungen an.

- Kranichrastplatz im Bereich der PWC-Anlage

Hinsichtlich der rastenden Kraniche im Bereich der PWC-Anlage wird auf Ziffer 2.3.4 verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.177: (..... (29.10.2009, 14.01.2013))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.178: (..... (15.10.2009))

- *Erweiterung des geplanten Durchlasses DN 800 (BWV-Nr. 115) als Kleintierquerung*

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.113 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründung zu Ziffer 5.1.10 dieses Beschlusses zu der von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für die Gemeinde Hartenholm eingereichten Stellungnahme, auf die sich der Einwender bezieht, wird verwiesen.

Zu 5.3.179: (..... (02.10.2009))

- *Lärmschutzmaßnahmen*

Hinsichtlich des Lärmschutzes ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Für die betroffenen Wohngebäude bzw. Flurstücke gilt, dass sie weit außerhalb des Bereiches liegen, in dem es zu einer Grenzwertüberschreitung der Lärmimmissionen kommen kann. Auf die Isophonenkarte in Anlage 11.5 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen. Dort ist dargestellt, in welchen Abständen die Linien gleichen Schallpegels für die jeweiligen gebietspezifischen Immissionsgrenzwerte entlang der Trasse verlaufen bzw. wo die Grenzwerte

überschritten werden. Ansprüche auf passiven Lärmschutz bestehen für das betroffene Gebäude nicht. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

- finanzieller Ausgleich, da zukünftige Nutzung der Flächen als „Heuland“ nicht möglich

Es wird bemängelt, dass die zukünftige Nutzung der landwirtschaftlichen Flächen des Einwenders als „Heuland“ nicht mehr in Frage komme. Deshalb wird ein finanzieller Ausgleich gefordert.

Die Berechnungsergebnisse der Luftschadstoffimmissionen für die Teile A und B zeigen, dass am Fahrbandrand und an den betrachteten Immissionsorten die einschlägigen Grenzwerte für alle betrachteten Luftschadstoffe einschließlich der Anzahl der zulässigen Überschreitungen der NO₂ – und PM₁₀ – Werte der 39. BImSchV eingehalten werden. Die Gefahr, dass die landwirtschaftlichen Flächen nicht mehr wie bisher für die Heuwerbung genutzt werden können, besteht somit nicht. Ebenso fehlt die rechtliche Grundlage einer Entschädigung. Der Einwand wird folglich zurückgewiesen. Im Übrigen wird auf die Begründungen zu Ziffer 5.0.7 und 5.0.11 dieses Beschlusses verwiesen.

- Gewährleistung einer durchgehenden Entwässerung

Die wassertechnischen Berechnungen der Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen sind entsprechend dem aktuellen Stand der Technik erstellt worden. Die Daten sind plausibel und nachvollziehbar und daher nicht zu beanstanden. Die entwässerungstechnischen Einrichtungen sind entsprechend dimensioniert. Einwirkungen auf angrenzende landwirtschaftliche Flächen können daher ausgeschlossen werden.

Auf die Begründungen zu Ziffer 5.0.8 und 5.0.9 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- keine Flächenabgabe

Der Einwender spricht sich generell gegen die Inanspruchnahme seines Eigentums aus.

Fakt ist, dass von dem Flurstück 72, Flur 12, Gemarkung Hasenmoor, ein Erwerb von 34 m² sowie eine vorübergehende Flächeninanspruchnahme von 104 m² für das geplante Bauvorhaben erforderlich sind. Es verbleibt eine Restfläche von 141.978 m².

Die Notwendigkeit der Baumaßnahme begründet sich in Ziffer 5.0.1 dieses Beschlusses. Insofern wird darauf verwiesen. Im Übrigen ist der erforderliche Eingriff in die Rechte des Einwenders nicht von einer solchen Schwere, als dass das öffentliche Interesse an der Realisierung der hier planfestzustellenden Maßnahme zurückgestellt werden müsste. Es überwiegt das öffentliche Interesse an der geplanten Baumaßnahme gegenüber der Betroffenheit und den Eingriffen in die Rechte Einzelner. Der Eingriff ist hinzunehmen.

- Beibehaltung des L 234-Verlaufes, Gefährdung der Verkehrsteilnehmer durch Unterschreitung der Kurvenradien im Zuge des BW 6.02, Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung,

- *Bau eines Radweges an der Gemeindeverbindungsstraße Schmalfeld/ Hartenholm sowie Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h und*

- *Ampelanlage im Bereich der L 234/ Einmündung verlegte Gemeindeverbindungsstraße*

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.38 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.180: (..... (22.10.2009))

- *Umverlegung des Grabens 2441 (BWV-Nr. 12) parallel zur Trasse A 20 und*

- *keine Notwendigkeit des neues Wirtschaftsweges (BWV Nr. 13) bei erfolgreicher Umverlegung*

Nach Auffassung des Einwenders macht es keinen Sinn, den Graben 2441 (BWV-Nr. 12) östlich der Umverlegungsstrecke (nördlich der A 20) im alten Zustand zu belassen. Es wird daher beantragt, den Graben an dieser Stelle komplett parallel zur Autobahntrasse zu legen. Wenn dies geschehe, könne im Weiteren die nördlich gelegene Restfläche des Flurstückes 11 der Flur 1, an der der Einwender sein Interesse bekundet, seinem Flurstück 8 der Flur 1 zugeschlagen werden. Dies hätte wiederum zur Folge, dass der Wirtschaftsweg (BWV-Nr. 13) dann entbehrlich sei.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Es ist richtig, dass an diesen Grabenabschnitt nur das Flurstück 8 des Einwenders angrenzt. Eine Umverlegung des Grabens und der damit verbundenen Eingriffe sind jedoch nicht als Folge des geplanten Bauvorhabens heraus zu begründen. Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund des Verschlechterungsverbotes nach der Wasserrahmenrichtlinie. Zudem ist die verbleibende Restfläche zwischen Graben und der A 20-Trasse vorgesehen und in der Bilanzierung berücksichtigt. Insgesamt besteht daher keine Veranlassung, den Vorhabenträger zu einer Änderung seiner Planung und damit zu einer Umverlegung des Grabens 2441 zu bewegen.

Hinsichtlich des Flächentausches ist auszuführen, dass der Vorhabenträger mit der Schleswig-Holsteinischen Landgesellschaft zusammenarbeitet, um den Landwirten im Haupterwerb – wenn möglich – entsprechendes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Auf die weiteren Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- *Ausbildung des Regenrückhaltebeckens RRB 1*

Der Einwender befürchtet, dass durch die Einleitung aus dem Regenrückhaltebecken in den Vorfluter 2441 seine zurzeit funktionierende Entwässerung der angrenzenden Flächen (Flurstück 8) beein-

trächtig wird. Schon heute hätten die Drainageeinläufe nur wenig Spielraum zum Sommer- und Winterniedrigwasser und es sei nicht auszuschließen, dass die anfallenden Wassermengen den Wasserstand im Gewässer 2441 – zumindest periodisch – anheben werden. Durch einen höheren Wasserspiegel würden seine Zuläufe zum Graben überflutet werden und sein Wasser könne nicht mehr vom Grundstück ablaufen. Zwangsläufig würde die Funktionsfähigkeit seiner Drainagen beschränkt werden. Er beantragt daher, das Regenrückhaltebecken als reines Sickerbecken ggf. mit Notüberlauf anzulegen oder die Ableitung in einem gesonderten Rohrsystem direkt in das Zielgewässer auf dem Flurstück 9, Flur 16 (nördlich des Bauwerkes BW 6.01) oder den Ausbau des Gewässers 2441 ab der Einleitungsstelle.

Als Folge des geplanten Straßenbauvorhabens A 20, Teilstrecke A 7 bis westlich Wittenborn, werden belastete Straßenabwässer in die umliegenden Vorfluter oder in das Grundwasser eingeleitet. Um die Belastung so gering wie möglich zu halten, wird das Straßenwasser über Versicker- bzw. Regenrückhaltebecken (teilweise als Retentionsbecken ausgebildet) mit vorgeschaltetem Absetzbecken abgeleitet. Das Absetzbecken dient dazu, im Falle eines Unfalles Leichtstoffflüssigkeiten und Absenkstoffe zurückzuhalten und nicht über das Regenrückhaltebecken in den Vorfluter oder in das Grundwasser gelangen zu lassen. Zu diesem Zweck kann das Absetzbecken verschlossen und das darin enthaltene Wasser gereinigt werden. Grundsätzlich ist eine Versickerung zu bevorzugen, für die ein entsprechender Abstand zum Grundwasser unerlässlich ist, weil dem dazwischenliegenden Boden eine Reinigungsfunktion des Wassers vor Eintritt in das Grundwasser zukommt. Dies ist jedoch aufgrund der Örtlichkeiten nicht immer möglich. Weitere Einzelheiten sind der Begründung zu Ziffer 5.0.9 dieses Beschlusses zu entnehmen. Die Berechnungen und Planung der Straßenentwässerungsanlagen sind nach den Regeln der Technik aufgestellt worden. Hierzu wird auf die Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen verwiesen.

Die Lage von Entwässerungseinrichtungen und Regenrückhaltebecken ist grundsätzlich abhängig von der Höhenlage der A 20 und den kreuzenden Wegen sowie den topografischen Gegebenheiten und der möglichen Einleitung in vorhandene Vorfluter.

Vor diesem Hintergrund ist für die schadlose Ableitung des Straßenoberflächenwassers der A 20 der Bau eines Regenrückhaltebeckens mit vorgeschaltetem Absetzbecken (RRB 1, BWV-Nr. 11) in Bau-km 16+950 nördlich der A 20 geplant. Der Bau eines Versickerungsbeckens ist hier nicht möglich, weil der anstehende Boden keine Versickerung zulässt. Das gereinigte Oberflächenwasser wird gedrosselt an das Einleitgewässer Nr. 2441 abgegeben, welches dann in die Schmalfelder Au mündet.

Hinsichtlich der Größe und Notwendigkeit des Beckens sowie der Einleitmenge in den Vorfluter wird darauf hingewiesen, dass die wassertechnischen Berechnungen der Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen entsprechend dem aktuellen Stand der Technik erstellt worden sind. Alle erforderli-

chen wassertechnischen Nachweise sind erfüllt worden. Die Daten sind plausibel und nachvollziehbar und daher nicht zu beanstanden. Auch wurde die Einleitmenge mit der Unteren Wasserbehörde des Kreises abgestimmt. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Einleitung gedrosselt dergestalt erfolgt, dass maximal nur die vergleichsweise bei einem landwirtschaftlichen Abfluss derselben Flächen anfallende Menge eingeleitet wird. Zweifel, dass der Vorfluter durch die Einleitmenge aus dem Regenrückhaltebecken überlastet sei, werden daher ebenso wie die Forderung nach einem Ausbau des Gewässers 2441 zurückgewiesen.

Der Einwand, das anfallende Niederschlagswasser über ein gesondertes Rohrleitungssystem direkt in das Zielgewässer der Schmalfelder Au auf dem Flurstück 9 der Flur 16 nördlich des Brückenbauwerkes BW 6.01 einzuleiten, ist zurückzuweisen. Ein Rohrleitungssystem ist entwässerungstechnisch nicht sinnvoll und ein Streckenverlauf über diese Entfernung nicht möglich bzw. nicht wirtschaftlich.

Im Erörterungstermin wurde seitens des Einwenders die Befürchtung ausgesprochen, dass sich auf dem Regenrückhaltebecken Wasservögel ansiedeln, die sich von den angrenzenden Ackerflächen ernähren werden. Aufgrund der fehlenden rechtlichen Grundlage ist die hierfür geforderte Entschädigung zurückzuweisen.

- Restfläche des Flurstückes 10

Der Einwender bekundet im Erörterungstermin sein Interesse an der nördlich der A 20 und westlich der L 234 gelegenen Restfläche des Flurstückes 10.

Es wird auf die Intention des Vorhabenträgers verwiesen, den Landwirten im Haupterwerb – wenn möglich – entsprechendes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Auf die weitere Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu der Stellungnahme der Gemeinde Schmalfeld und der Einwendung des Ortsbauernverbandes Schmalfeld, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.62 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.3.181: (..... (20.10.2009))

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich des Lärmschutzes ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Für die betroffenen Wohngebäude bzw. Flurstücke gilt, dass sie weit außerhalb des Bereiches liegen, in dem es zu einer Grenzwertüberschreitung der Lärmimmissionen kommen kann. Auf die Isophonenkarte in Anlage 11.5 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen. Dort ist dargestellt, in welchen Abständen die Linien gleichen Schallpegels für die jeweiligen gebietspezifischen Immissionsgrenzwerte entlang der Trasse verlaufen bzw. wo die Grenzwerte überschritten werden. Ansprüche auf passiven Lärmschutz bestehen für das betroffene Gebäude nicht. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.182: (..... (12.10.2009, 27.10.2009))

- Verschiebung der A 20 nach Norden im Bereich des Schmalfelder Moores

Bezüglich dieser Einwendungen wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.58 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.63 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.183: (..... (19.10.2009))

- *Anordnung der Rohrdurchlässe unter der A 20 in ausreichender Tiefe zur Gewährleistung der Flächenentwässerung und*

- *Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der Gräben während der Bauzeit*

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.40 dieses Beschlusses unter dem Stichwort „Dimensionierung der Durchlässe/ Durchlässe unter Gewässersohlenhöhe“ verwiesen.

- *Funktionsfähigkeit des Verbindungsgrabens zwischen den Gewässern 2822 und 282 während der Bauphase*

Der Einwender fordert, dass der Verbindungsgraben zwischen den Gewässern 2822 und 282 während der gesamten Bauzeit tief genug sein und offen gehalten werden müsse, auch wenn der Graben innerhalb der Grenze der baubedingten Flächeninanspruchnahme liege.

Zudem weist er im Erörterungstermin darauf hin, dass das Gewässer 282 ein Schaugraben sei. Dieser werde vom Gewässerpflegeverband unterhalten, jedoch nicht die Gräben, die daran angeschlossen seien. Das Gewässer 2205 werde nur bis ca. 100 m südlich der Trasse vom Gewässerpflegeverband unterhalten.

Ferner wird der Hinweis gegeben, dass z. B. das Gewässer 282 teilweise keine tragfähige Sohle habe sowie eine Tiefe von teilweise 2,00 m aufweise.

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.40 dieses Beschlusses unter dem Stichwort „Dimensionierung der Durchlässe/ Durchlässe unter Gewässersohlenhöhe“ verwiesen.

Weiterhin ist einzustellen, dass die Verbandsgewässer vom Gewässerpflegeverband Schmalfelder Au unterhalten werden. Hierzu gehören auch die Gewässer 282 und 2205. Bei den vom Einwender genannten Gräben handelt es sich vermutlich um private Gräben, die nicht in die Unterhaltungslast des Verbandes fallen und folglich auch nicht im Gewässerverzeichnis aufgeführt werden. Nach dieser Prämisse sind die Zuweisungen der Unterhaltungslast des Bauwerksverzeichnisses für die laufende Nr. 71 korrekt erstellt. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

- *Erhaltung der Eichenallee auf Flurstück 34/1 alt (neu 73)*

Die Eichenallee am Privatweg auf dem Flurstück 34/1 alt/ 73 neu, Flur 12, Gemarkung von Hasenmoor, müsse soweit möglich erhalten bleiben. Wenn Bäume der Allee zerstört würden, müssten diese entschädigt werden. Außerdem stellt der Einwender die Frage, ob er die Eichen im Bereich der Baumallee selber abnehmen könne, soweit sie vom Bauvorhaben betroffen seien. Weiterhin bekundet er sein Interesse, die Fläche des Flurstückes 11 westlich seines Flurstückes als Ersatzland zu erhalten.

Gegen die Abholzung durch den Einwender bestehen keine Bedenken. Hierfür erfolgt durch den Vorhabenträger ein Ausgleich im Rahmen dieser Maßnahme. Hinsichtlich der in diesem Zusammenhang gestellten Entschädigungsforderungen ist darauf hinzuweisen, dass diese nicht Gegenstand

des laufenden Planfeststellungsverfahrens sind, sondern im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt werden.

Bezüglich des Interesses an dem Flurstück 11 ist einzustellen, dass auf dieser Fläche eine Eichenbaumallee als Leitstruktur für Fledermäuse geplant ist, so dass dieses Flurstück als Tausch- bzw. Ersatzland zur Verfügung steht. Im Übrigen ist auszuführen, dass der Vorhabenträger mit der Schleswig-Holsteinischen Landesgesellschaft zusammenarbeitet, um den Landwirten im Haupterwerb – wenn möglich – entsprechendes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Glasfaserkabel/ Erdkabel

Der Einwender macht im Erörterungstermin darauf aufmerksam, dass im Verlauf seines Privatweges ein Glasfaserkabel von der Telekom sowie ein Erdkabel von der E.ON liegen. Das Glasfaserkabel sei nicht mehr in Betrieb. Die Planunterlage sehe mit BWV-Nr. 72 eine Umverlegung des Glasfaserkabels vor, eine Regelung zum E.ON-Kabel fehle jedoch.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Vorhabenträger äußert sich dahingehend, dass in den Planunterlagen die Telekommunikationslinie der E.ON Hanse AG dargestellt sei, die ihm von dem Versorgungsunternehmen mitgeteilt worden sei. Die zwischenzeitliche Umbenennung der E.ON Hanse AG in die Schleswig-Holstein Netz AG sei leider nicht in den Deckblattunterlagen übernommen worden. Seitens der Telekom seien dem Vorhabenträger keine Informationen über vorhandene Leitungen in diesem Bereich (auch außer Betrieb genommene Leitungen) genannt mitgeteilt worden. Ferner fänden vor Baubeginn grundsätzlich nochmals Abstimmungen mit den Versorgungsunternehmen statt, in denen die erforderlichen Leitungsarbeiten geklärt würden.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen des Vorhabenträgers an. Die Namensänderung wird in der BWV-Nr. 72 der Anlage 10.2 berücksichtigt. Hierzu wird auf das entsprechende Deckblatt verwiesen. Weitere Änderungen in den Planunterlagen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aus Gründen der Unverhältnismäßigkeit und der geringen Bedeutung bzw. Auswirkung bei der Umsetzung des geplanten Bauvorhabens nicht geboten. Da der Vorhabenträger zusichert, sich rechtzeitig vor Baubeginn mit den Versorgungsunternehmen in Verbindung zu setzen, um ggf. erforderliche Um- bzw. Tieferlegung der Versorgungsleitungen abzustimmen, werden umfassende Maßnahmen ergriffen, um Schaden abzuwenden. Auf Ziffer 2.1.2.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Weitere Maßnahmen oder Regelungen sind dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen.

- Neugestaltung der Jagdbezirke

Der Einwender stellt die Frage, ob die Jagdbezirke, die durch die A 20 zerschnitten werden, im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses eine Neuordnung erhalten.

Jagdbezirke können durch Abtrennung, Angliederung oder Austausch von Grundflächen abgerundet werden, wenn dies aus Erfordernissen der Jagdpflege und Jagdausübung notwendig ist. Einzelheiten hierzu regelt der § 3 des Jagdgesetzes des Landes Schleswig-Holstein, so dass darauf verwiesen wird. Die Neuordnung der Jagdbezirke ist somit nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.184: (..... (23.10.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.59 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.185: (..... (20.10.2009, 22.10.2009))

- Forderung einer Wirtschaftswegeüberführung im Bereich des Bullenklosters

Der Einwender ist Eigentümer des nördlich der A 20 gelegenen Flurstückes 6/1, Flur 10, in der Gemarkung Hartenholm und des südlich der A 20 gelegenen Flurstückes 10/1, Flur 5, in der Gemarkung Struvenhütten. Das Flurstück 10/1 stellt nach Aussage des Einwenders das wichtigste Ackerland für den Betrieb dar, während die nördliche Ackerfläche viel feuchter liege. Die Verbindung von der im Norden liegenden Hofstelle zum Ackerland erfolge über den Wirtschaftsweg „Bullenkloster“ und erstrecke sich derzeit über eine Entfernung von ca. 600 m. Die Wegebeziehung werde durch das geplante Bauvorhaben unterbrochen. Die Einwendung richtet sich dahingehend, dass nach Fertigstellung der Autobahn ein Umweg von ca. 5 bzw. 7 km je Strecke erforderlich sei. Sowohl die Umwege, die mit einem erheblich höheren Zeitaufwand verbunden seien, als auch die entstehenden Mehrkosten seien nicht zumutbar. Zudem würde das betriebswirtschaftliche Ergebnis deutlich negativer ausfallen. Es wird deshalb ein Brückenbauwerk zur Überführung des Wirtschaftsweges im Bereich des Bullenklosters in Bau-km 24+400 gefordert.

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.14, Nr. 2, dieses Beschlusses verwiesen.

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Forderung nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Für das betroffene Wohngebäude gilt, dass es weit außerhalb des Bereiches liegt, in dem es zu einer Grenzwertüberschreitung der Lärmimmissionen kommen kann. Auf die Isophonenkarte in Anlage 11.5 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen. Dort ist dargestellt, in welchen Abständen die Linien gleichen Schallpegels für die jeweiligen gebietspezifischen Immissionsgrenzwerte entlang der Trasse verlaufen bzw. wo die Grenzwerte überschritten werden. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

- Nutzung des Regenrückhaltebeckens RRB 5 auch als Löschteich

Zu der Anregung, das geplante Regenrückhaltebecken RRB 5 südlich der A 20 auch als Löschteich zu nutzen, ist darauf hinzuweisen, dass in Abstimmung mit der Gemeinde und der Feuerwehr die Errichtung eines Bohrbrunnens im Bereich des Regenrückhaltebeckens für Löschzwecke vereinbart wurde.

- Entwässerung

Es wird befürchtet, dass durch den Bau des in diesem Bereich geplanten Dammes für die A 20 die Flächen nördlich der A 20 vernässen. Durch die Bodenverdichtung zur Dammherstellung werde das Abfließen des Wassers, das unterirdisch zum großen Teil in Richtung Süden fließe, gestoppt werden. Aufgrund der Besonderheiten in diesem Gebiet werden Wirkkontrollen nach Abschluss der Baumaßnahme bezüglich der Funktionalität des Wassergefüges der anliegenden Flächen gefordert.

Der Vorhabenträger verweist auf die gutachterliche Aussage bezüglich der Durchlässigkeit des Bodens unter dem Damm und auf die geplanten, die A 20 kreuzenden Durchlässe. Damit ist eine ausreichende Entwässerung gewährleistet.

Die Planfeststellungsbehörde sieht derzeit keine Anhaltspunkte dafür, dass die vom Vorhabenträger beabsichtigten Maßnahmen ihren Zweck nicht erfüllen. Im Übrigen wird hinsichtlich der Dränleitungen und sonstiger Entwässerungsanlagen sowie der Wirkkontrollen auf die Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis der Anlage 10.2 der Planfeststellungsunterlagen und auf die Begründung zu Ziffer 5.0.9 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Der Hinweis, dass die Interessen der Einwender vom Büro der Rechtsanwälte Mohr und Partner vertreten werden, wird zur Kenntnis genommen.

Zu 5.3.186: (..... (17.10.2009))

- Betroffenheit

Der Einwender ist Eigentümer des Flurstückes 52, Flur 7, in der Gemarkung Bark. Für den Bau der geplanten A 20 und für den Bau des Verbindungsweges von Bark nach Wittenborn mit dem Brückenbauwerk BW 6.14 in Bau-km 33+117 ist der Erwerb von 16186 m² dieses Grundstückes erforderlich. Weiterhin wird eine vorübergehende beanspruchte Fläche von insgesamt 2.757 m² benötigt.

- Brückenbauwerk BW 6.14 als Unterführung

Hinsichtlich des Einwandes, alternativ zum Brückenbauwerk BW 6.14 zur Überführung des Verbindungsweges von Bark nach Wittenborn eine Unterführung vorzusehen, wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.97 dieses Beschlusses verwiesen.

- Kiesgruben östlich von Bark sind Rastgebiete für viele, teilweise bedrohte Tierarten

Die Kiesgruben östlich von Bark sind mit ihrem Bestand an bedrohten Tierarten in der Planung berücksichtigt worden. Die auftretenden Beeinträchtigungen wurden ermittelt und entsprechende Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen in die Planung eingestellt. Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Renaturierungsmaßnahmen und -ziele wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.18 verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Günther und Partner, Mohr und Partner sowie Dr. Mecklenburg eingereichten Einwendungen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.187: (..... (22.10.2009))

(..... (22.10.2009))

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Forderung nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Hinsichtlich des an der Nordost-Fassade des Wohnhauses Segeberger Straße 1 im Nachtzeitraum um 1 dB(A) überschrittenen Immissionsgrenzwertes ist auszuführen, dass mit Berücksichtigung der absorbierenden Vogelschlag-schutzwände am nördlichen Ortsrand von Bark Pegelminderungen von 2 - 3 dB(A) erzielt werden, so dass auch hier die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Ein Anspruch auf passiven Lärm-schutz besteht nicht. Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen sind ausreichend, weitere Forderungen sind zurückzuweisen.

Der Hinweis, dass die Drainage auf dem Flurstück 42/7 nach Süden verläuft, wird zur Kenntnis ge-nommen. Die Drainagen werden, sofern erforderlich, funktionsgerecht angeschlossen, d.h. auf dem Grundstück des Einwenders wird gegebenenfalls eine Sammelleitung mit einer Verbindung zur nächsten Vorflut erstellt. Auf die ergänzende Begründung 5.0.9 dieses Beschlusses bezüglich des Wiederanschlusses von Drainagen, Gräben u.a. wird verwiesen.

*- Mindestbreite der Überfahrten 12 m wegen Parallelverlauf von Wirtschaftsweg und Graben und
- Verrohrung im Vorgewendebereich*

Im Bereich der geplanten Feld- und Grundstückszufahrten wird der Graben (Gewässer-Nr. 380, BWV-Nr. 159) mittels Durchlässen DN 300 auf einer Länge von ca. 10 m verrohrt. Der Einwender macht geltend, dass ein 10 m breiter Übergang bei einem derartigen Parallelverlauf von Wirt-schaftsweg und Graben auch schon wegen der heutigen Maschinendimensionierung nicht ausrei-chend sei und fordert eine Überfahrt von mindestens 12 m Breite. Ebenso wird eine Verrohrung im Vorgewendebereich auf 20 m Breite (statt 10 m) gefordert.

Ergänzend zu der Begründung zu Ziffer 5.0.8 dieses Beschlusses, auf die verwiesen wird, ist anzu-merken, dass nach der Planung Grabenverrohrungen im Bereich der Zufahrten zu den Flächen des Einwenders nicht vorgesehen sind. Auch ist ein Vorgewende nicht herzustellen, weil auf den be-troffenen Flächen keine Gräben vorhanden sind.

- Verbreiterung des Wirtschaftsweges auf 5,50 m statt 3,00 m

Es wird gefordert, die Anschneidung des Flurstückes 31 einschließlich der Anbindung an den vor-handenen Wirtschaftsweg nach Kükels östlich des Bauwerkes BW 6.14 hinsichtlich der Verkehrssi-cherheit zu prüfen. Es wird zudem die Verbreiterung in Höhe der Einmündung des neuen Wirt-schaftsweges auf 5,50 m, auch im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit zur Anbindung des Flurstückes 31, beantragt.

Es ist einzustellen, dass sowohl die Bauwerke als auch die Wirtschaftswege entsprechend dem gül-tigen Regelwerk geplant sind und dem aktuellen Stand der Technik genügen.

Der Verbindungsweg von Bark nach Wittenborn (BWV-Nr. 249) erhält in der Dammlage eine Befestigungsbreite von 5,50 m. Dies schließt auch den Bereich ein, in den der Wirtschaftsweg (BWV-Nr. 246) einmündet. Der einmündende Wirtschaftsweg selbst wird im Anschlussbereich an den Verbindungsweg Bark – Wittenborn auf einer Länge von 20,00 m in 5,50 m Breite befestigt. Die Befestigung erfolgt jeweils in Asphalt.

Im Erörterungstermin führt der Einwender aus, dass der Verbindungsweg auch als Unterführung ausgebildet werden könne. Dies sei mit Blick auf den Grundwasserstand problemlos möglich, ebenso sei dieses deutlich wirtschaftlicher. Deutlich sei zu kritisieren, dass durch die vorgesehene Lösung eine sehr hohe Landverschwendung vorgenommen werde.

Dieser Einwand ist mit Hinweis auf die mit einem Unterführungsbauwerk verbundenen hohen Kosten zurückzuweisen. Auch stellt sich die Flächeninanspruchnahme für einen Tunnel gegenüber der für ein Überführungsbauwerk nicht positiver dar. So wie Rampen benötigt werden, um auf eine Brücke zu gelangen, sind Rampen zur Einfahrt in einen Tunnel erforderlich. Die Länge der Rampen und die daraus resultierende Inanspruchnahme von Flächen Dritter unterscheiden sich dabei nur marginal. Insgesamt ist die Planung des Vorhabenträgers wie beantragt planfestzustellen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu Ziffer 5.3.150 zu der Einwendung des Ortsbauernverbandes Bark und zu der Einwendung des Ortsbauernverbandes Todesfelde zu Ziffer 5.3.155 dieses Beschlusses, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.66 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.3.188: (..... (20.10.2009))

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.3.189: (..... (19.10.2009, 10.01.2013))

- *Ausgleichsflächenplanung auf dem Flurstück 35,*
- *Ausgleichsflächenplanung nicht schlüssig dargelegt und*
- *Rücknahme der Ausgleichsflächenausweisung*

Der Einwender fordert eine Rücknahme der Ausgleichsflächenausweisung auf dem Flurstück 35 der Flur 9 der Gemarkung Bark. Das Flurstück 35 wird durch die Maßnahme 13.10 der Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen in Anspruch genommen. Auf der Fläche ist die Entwicklung von Wald vorgesehen, der als Deckungs- und Leitstruktur für das Wild erforderlich ist. Sie ist Teil eines gutachterlich für die Grünbrücke abgeleiteten Konzeptes an Begleitmaßnahmen, das für die Funktionsfähigkeit des Querungsbauwerkes erforderlich ist. Das angesprochene Flurstück liegt im weiteren Umfeld der Grünbrücke und stellt einen wichtigen Trittstein zur Leitung des Wildes zwischen der Grünbrücke und dem Segeberger Forst und der Barker Heide dar, auf den nicht verzichtet werden kann. Hinsichtlich des Konzeptes der Deckungs- und Leitstrukturen sowie des Standortes und der Ausgestaltung der Grünbrücke wird auf die Begründung zu Ziffer 2.3.1 verwiesen. Die Forderung nach einer Rücknahme der Ausgleichsflächenausweisung ist zurück zu weisen.

- *Zufahrt zum Flurstück 17*

Der Einwender fordert, eine zusätzliche Zufahrt zum Flurstück 17 im östlichen Flächenbereich herzustellen, da auch bislang die Fläche über 2 Zufahrten verfüge. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Zufahrtsmöglichkeit über die L 78 schon in der Vergangenheit kaum genutzt werde wegen der erheblichen Verkehrsgefährdungssituation.

Hinsichtlich der geforderten Zufahrtsmöglichkeit zum Flurstück 17 vom bestehenden Wirtschaftsweg aus wird auf die Begründung zu Ziffer 4.3.67 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu den im Rahmen des Erörterungstermines vorgetragenen Bedenken zur Befahrbarkeit der B 206 mit landwirtschaftlichem Gerät ist einzustellen, dass sich der Verkehr auf der B 206 nach der Fertigstellung der geplanten A 20 deutlich reduzieren wird. Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.5 dieses Beschlusses verwiesen. Im Übrigen kann die Straße im Rahmen ihrer Widmung entsprechend von allen Verkehrsteilnehmern genutzt werden. Dies erfordert selbstverständlich eine gegenseitige Rücksichtnahme aller.

Weiterhin ist bezüglich der Gefahr der Beschmutzung der B 206 durch landwirtschaftliche Fahrzeuge anzufügen, dass der Anschluss des Wirtschaftsweges an die B 206 auf einer Länge von ca. 70 m in bituminöser Bauweise erfolgt. Eine Verschmutzung der B 206 ist daher nicht zu erwarten. Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Die vom Einwender im Erörterungstermin gestellte Forderung, die heute vorhandene Zufahrt an der Westseite des Flurstückes 17 von der L 78 her baulich so zu optimieren, dass er über diese Zufahrt die Fläche in Richtung Bark verlassen könne, ist mit Hinweis auf die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der L 78 zurückzuweisen. Eine Aufweitung der Zufahrt würde diesem Aspekt zuwiderlaufen.

- Verlängerung der Vogelschlagschutzwand um je 750 m

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.98 dieses Beschlusses verwiesen.

- Tausch-/ Ersatzland

Der Einwender bekundet im Erörterungstermin sein Interesse an der nördlich zum Flurstück 17 angrenzenden Fläche des Flurstückes 15. Dieses Flurstück sei als Tauschland für die Inanspruchnahme aus dem Flurstück 17 zu sehen.

Hinsichtlich der Forderung nach Tausch-/ Ersatzland ist auszuführen, dass der Vorhabenträger mit der Schleswig-Holsteinischen Landgesellschaft zusammenarbeitet, um den Landwirten im Haupterwerb – wenn möglich – entsprechendes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Auf die weiteren Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründung zu Ziffer 5.3.150 dieses Beschlusses zu der Einwendung des Ortsbauernverbandes Bark, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.67 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.3.190: (..... (06.11.2009))

- Ausgleichsflächenplanung auf dem Flurstück 8/2,

- *Ausgleichsflächenplanung nicht schlüssig dargelegt und*

- *Rücknahme der Ausgleichsflächenausweisung*

Der Einwender fordert eine Rücknahme der Ausgleichsflächenausweisung auf dem Flurstück 8/2 der Flur 11 in der Gemarkung Todesfelde.

Das Flurstück 8/2 wird von der Ausgleichsmaßnahme 13.8 A der Anlage 12, Teil A überplant. Auf dem Flurstück soll eine Waldentwicklung stattfinden. Diese dient als Trittsteinbiotop im Umfeld der Grünbrücke Todesfelde und ist als Leitstruktur und Deckungsfläche für das Rotwild zur Erreichung der Funktionsfähigkeit der Grünbrücke erforderlich. Auf Punkt 2 der Ziffer 5.0.16 wird verwiesen.

- *Tausch-/ Ersatzland*

Hinsichtlich der Forderung nach Tausch-/ Ersatzland ist auszuführen, dass der Vorhabenträger mit der Schleswig-Holsteinischen Landgesellschaft zusammenarbeitet, um den Landwirten im Haupterwerb – wenn möglich – entsprechendes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Auf die weiteren Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.191: (..... (07.10.2009))

- *Biotopverbundsystem in der Niederung der Brandsau*

Der Einwender ist Eigentümer zahlreicher Flurstücke in den Gemarkungen Groß Rönnau und Blunk. Diese liegen im Nahbereich der Flurstücke, die für artenschutzrechtliche Maßnahmen im Bereich des Blunker Baches und der Brandsau vorgesehen sind. Die Flächen sind nicht von der Planung betroffen.

Hinsichtlich der Notwendigkeit der Ausgleichsflächenausweisung sowie der Sicherung der Entwässerung angrenzender/Benachbarter Flächen in der Blunker-Bach-Niederung/Brandsau-Niederung wird auf Ziffer Nr. 5.0.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Überkompensierung wird auf Ziffer 2.3.1 dieses Beschlusses verwiesen

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.192: (..... (27.10.2009))

- dauerhafte Nutzung der Bramstedter Landstraße als Zufahrt zum Forstbetrieb

Der Einwender führt an, dass die Bramstedter Landstraße als Zufahrt für Lkws und Forstmaschinen zu dem eigenen Forstbetrieb diene. Deshalb sei er darauf angewiesen, dass dieser Weg dauerhaft nutzbar für Fahrzeuge bis zu einer Höhe von 4,60 m und 40 Tonnen zul. Gesamtgewicht sei.

Die zukünftige A 20 kreuzt die Schmalfelder Au sowie die Wirtschaftswege „Marskamp“ und „Bramstedter Landstraße“. Beide Wirtschaftswege erfüllen neben einer Erschließungsfunktion für die Landwirtschaftsflächen auch eine Rad- und Wanderwegfunktion. Sie werden mit Hilfe des Brückenbauwerkes BW 6.01 unter der A 20 hindurchgeführt und verlaufen parallel am Böschungsfuß der A 20, bevor sie an die vorhandenen Wirtschaftswege wieder angebunden werden.

Das Brückenbauwerk BW 6.01 erhält eine lichte Höhe von 4,50 m, der Wirtschaftsweg „Bramstedter Landstraße“ wird als Spurplattenweg wieder hergestellt. Weitere Einzelheiten sind den Deckblättern zu Anlage 10.2 der Planfeststellungsunterlagen, BWV-Nr. 3 und 4, zu entnehmen. Insofern wird darauf verwiesen. Die Planung gewährleistet, dass der Weg im Rahmen der Widmung von der Allgemeinheit genutzt werden kann. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.193: (..... (16.10.2009, 10.01.2013))

Hinsichtlich der vorgetragenen Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.69 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.194: (..... (27.10.2009))

- Linienführung von der A 7 bis zur B 4

Bezüglich der Anregungen und Bedenken zu der Linienführung von der A 7 bis zur B 4 ist festzuhalten, dass dieser Abschnitt außerhalb des Planfeststellungsbereiches des hier anhängigen Verfahrens liegt. Insofern wird auf das westlich anschließende Planfeststellungsverfahren der A 20 für den Streckenabschnitt von der L 114 bis zur A 7 verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.195: (..... (04.10.2009))

- Existenzgefährdung wegen Flächenentzug

Der Einwender führt an, dass er durch die Inanspruchnahme von Teilflächen der Flurstücke 26/8, 26/9, 28/7, 28/8 und 28/9 der Flur 10, Gemarkung Hartenholm, betroffen sei. Ca. 5 ha landwirtschaftliche Nutzfläche sollen maßnahmenbedingt vom Bund übernommen werden. Damit sei er nicht einverstanden. Er führe seinen landwirtschaftlichen Betrieb als Haupterwerbsbetrieb. Es würden knapp 15 % seiner Eigentumsfläche überplant. Damit liege Existenzgefährdung vor. Der Einwender stellt anheim, ein entsprechendes Antragsverfahren einzuleiten.

Im Erörterungstermin ergänzt der Einwender, dass sein Hof durch den Bau der A 20 und den dadurch entstehenden Verlustflächen seinerseits nicht wirtschaftsfähig sei, da diese diagonal durchschnitten würden und nördlich und südlich der geplanten A 20 Restflächen entstünden.

Weiterhin erläutert er, dass dieser Bereich seiner Flächen bereits Ersatzflächen für benötigte Flächen in Nützen für eine Flughafenplanung seien. Ferner reiche der zurzeit geplante Abstand von ca. 5 bis 10 m zwischen der südlich des Regenrückhaltebeckens RRB 5 bestehenden Halle, die als Geräteunterstand genutzt werde, und der zukünftigen Grenze nicht für das Rangieren der größeren Fahrzeuge aus. Der Rangierbereich solle mindestens 30 m breit gestaltet werden.

Außerdem fordert der Einwender für seine benötigte Fläche Tauschland. Es sei bereit, seine gesamte Fläche (40 ha) als Tauschland abzugeben. Die Tauschfläche müsse nicht ortsgebunden sein. Falls dies nicht möglich sei, fordert er Tauschflächen für die sämtlich benötigten Flächen. Alternativ be-

stätigt der Einwender die Möglichkeit, dass für die nördliche Restfläche Tauschland südlich der A 20 bestehe.

Die Inanspruchnahme von Eigentumsflächen des Einwenders von rd. 5 ha ist erforderlich für den Bau der geplanten Trasse der A 20 und des Regenrückhaltebeckens RRB 5 südlich der A 20 sowie für die Anlage von Kompensationsflächen mit der Maßnahmennummer 9.1 M/CEF/A nördlich und der Maßnahmennummer 9.2 M/A südlich der A 20. Darüber hinaus werden etwa 2.300 m² als vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche benötigt.

Nach allgemeiner Rechtsauffassung wird ein Flächenentzug von weniger als 5 % der Gesamtfläche nicht als existenzbedrohend bewertet. Flächeneinbußen bis etwa 5 % der gesamten Nutzfläche wirken sich regelmäßig nicht aus, denn geringere Flächenverluste könnten nach allgemeiner Erfahrung durch betriebliche Umstrukturierungs- und Anpassungsmaßnahmen ausgeglichen werden. In diesem Fall aber macht die in Anspruch zu nehmende Flächengröße von rd. 5 ha einen Anteil von ca. 11,5 % an der Gesamtfläche des Betriebes in Größe von 44 ha Eigentum aus. Damit ist unstrittig, dass die Grundstücksinanspruchnahme das nach richterlicher Auffassung gesetzte Maß der Unbedenklichkeit einer Flächeninanspruchnahme überschreitet. Aber Anhaltspunkte, die über die Flächeninanspruchnahme hinaus eine besondere Situation schaffen und eine Existenzgefährdung befürchten lassen, die durch das beantragte Bauvorhaben verursacht wird, sind nicht ersichtlich und lassen sich dem Vortrag des Einwenders nicht erkennen. Vielmehr kommt das vom Vorhabenträger vorgelegte Gutachten zur Ermittlung einer möglichen Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes vom März 2017 zu dem Ergebnis, dass sowohl im Hinblick auf die Fortführung des Betriebes als auch auf Basis des Vergleichsdaten und geschätzten Werte Betriebe mit vergleichbarer Ausstattung wie der zu beurteilende Betrieb des Einwenders bereits in der Ausgangssituation als nicht existenzfähig zu beurteilen sind.

Die Inanspruchnahme der Flächen ist im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt und berücksichtigt nicht nur die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, sondern entspricht auch den Anforderungen des Abwägungsgebotes. Es überwiegt das öffentliche Interesse an der Umsetzung der geplanten Baumaßnahme gegenüber den erforderlichen Eingriffen in die Rechte Dritter. Im Übrigen bleiben Einzelheiten zu bestehenden Anlagen auf den Flächen, Details über Wertminderung und die Klärung der Frage einer Existenzbeeinträchtigung letztendlich dem außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens durchzuführenden Grunderwerbsverhandlungen und dem Enteignungsverfahren vorbehalten. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses hierzu wird verwiesen. Die Begründungen zur Notwendigkeit der Maßnahme finden sich in der Ziffer 5.0 dieses Beschlusses, auf die verwiesen wird.

Hinsichtlich des geforderten Rangierbereiches von mindestens 30 m hat der Vorhabenträger im Erörterungstermin zur 1. Planauslegung eine Prüfung zugesagt, ob und wie weit die Grenze nach Nor-

den hin verschoben werden kann. Hierzu teilt der Vorhabenträger mit, dass die ca. 5 m Distanz zwischen Halle bzw. Unterstand und Ausgleichsfläche zum Rangieren ausreichend sei. Zudem sei aufgrund der notwendigen Ausgleichsmaßnahmen wie Gehölzpflanzungen, Entwicklung von Hochstaudenfluren, artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen für Brutvögel, sonstiger Gehölzstrukturen und der Notwendigkeit von Knickneuanlagen nicht möglich.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Ausführungen an und macht sie sich zu eigen. Zwar sind die privaten Belange im Rahmen der planerischen Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen. Es bleibt aber der Planfeststellungsbehörde unbenommen, solche Belange nach den zum Abwägungsgebot entwickelten Grundsätzen im Rahmen der fachplanerischen Abwägung hinter gegenläufigen öffentlichen Interessen zurücktreten zu lassen. Dies ist hier der Fall. Die Planung ist darauf ausgerichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen in Natur und Umwelt und deren Schutzgüter bei der Realisierung des gegenständlichen Bauvorhabens zu unterlassen und nicht vermeidbare Beeinträchtigungen auf ein Minimum zu reduzieren. Weitere Maßnahmen können dem Vorhabenträger daher nicht auferlegt werden.

Hinsichtlich der Forderung nach Tausch-/ Ersatzland ist auszuführen, dass der Vorhabenträger mit der Schleswig-Holsteinischen Landgesellschaft zusammenarbeitet, um den Landwirten im Haupterwerb – wenn möglich – entsprechendes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Auf die weiteren Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Forderung nach einer Wirtschaftswegeüberführung im Bereich des Bullenklosters

Es wird ein Brückenbauwerk im Bereich des Bullenklosters in Bau-km 23+912,500 wegen erschwerter Umwege und entsprechender Mehrkosten gefordert.

Hinsichtlich der Forderung nach einer Wirtschaftswegeüberführung im Bereich des Bullenklosters wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.14, Nr. 2, dieses Beschlusses verwiesen.

- Standort des Regenrückhaltebeckens RRB 5 nicht hinnehmbar

Nach Auffassung des Einwenders ist die geplante Maßnahme auf seinem Flurstück, nämlich der Bau eines Regenrückhaltebeckens mit vorgeschaltetem Absetzbecken (RRB 5), so nicht nachvollziehbar und wird abgelehnt. Auch solle zur Ableitung ein neuer Graben angelegt werden, statt eine Verrohrung durchzuführen. Die Maßnahme sei nicht hinnehmbar, da der Standort des Beckens die geplante Hofffläche betrifft bzw. Teile der vorhandenen Hofstelle überplane.

Im Erörterungstermin wird ergänzt, dass durch die Verrohrung des geplanten Grabens beim Regenrückhaltebecken der Eingriff auf den Flächen des Einwenders minimiert werden könne. Alternativ wird die Verlegung eines Teilstückes des Grabens zwischen der Zuwegung zum Regenrückhaltebecken und der A 20 vorgeschlagen. Der geplante Knick könne dann bis an die Zuwegung heranrücken und der Flächenbedarf reduziert werden.

Außerdem wird eine Einzäunung um die gesamte geplante Fläche im Bereich des Regenrückhaltebeckens gefordert, da das Regenrückhaltebecken eine Gefahrenstelle für Bewohner naheliegender Bebauung bedeute und bei einer späteren Viehhaltung auf der Fläche diese auf die Flächen des Regenrückhaltebeckens gelangen könnten.

Als Folge des geplanten Straßenbauvorhabens A 20, Teilstrecke A 7 bis westlich Wittenborn, werden belastete Straßenabwässer in die umliegenden Vorfluter oder in das Grundwasser eingeleitet. Um die Belastung so gering wie möglich zu halten, wird das Straßenwasser über Versicker- bzw. Regenrückhaltebecken (teilweise als Retentionsbecken ausgebildet) mit vorgeschaltetem Absetzbecken abgeleitet. Das Absetzbecken dient dazu, im Falle eines Unfalles Leichtstoffflüssigkeiten und Absenkstoffe zurückzuhalten und nicht über das Regenrückhaltebecken in den Vorfluter oder in das Grundwasser gelangen zu lassen. Zu diesem Zweck kann das Absetzbecken verschlossen und das darin enthaltene Wasser gereinigt werden. Grundsätzlich ist eine Versickerung zu bevorzugen, für die ein entsprechender Abstand zum Grundwasser unerlässlich ist, weil dem dazwischenliegenden Boden eine Reinigungsfunktion des Wassers vor Eintritt in das Grundwasser zukommt. Dies ist jedoch aufgrund der Örtlichkeiten nicht immer möglich. Weitere Einzelheiten sind der Begründung zu Ziffer 5.0.9 dieses Beschlusses zu entnehmen. Die Berechnungen und Planung der Straßenentwässerungsanlagen sind nach den Regeln der Technik aufgestellt worden. Hierzu wird auf die Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen verwiesen.

Die Lage von Entwässerungseinrichtungen und Regenrückhaltebecken ist grundsätzlich abhängig von der Höhenlage der A 20 und den kreuzenden Wegen sowie den topografischen Gegebenheiten und der möglichen Einleitung in vorhandene Vorfluter.

Vor diesem Hintergrund ist für die schadloose Ableitung des Straßenoberflächenwassers der A 20 der Bau eines Regenrückhaltebeckens mit vorgeschaltetem Absetzbecken (RRB 5, BWV-Nr. 148) in Bau-km 24+300 südlich der A 20 auf dem Flurstück 26/8 des Einwenders geplant. Das gereinigte Oberflächenwasser wird gedrosselt über einen neu anzulegenden Graben in das Einleitgewässer Nr. 3451 abgegeben.

Das Regenrückhaltebecken liegt in der nord-östlichen Ecke des Flurstückes 26/8 und ist eingebettet zwischen der A 20, dem Wirtschaftsweg „Bullenkloster“ und der vom Einwender als Geräteunterstand genutzten Halle. Die Lage des Beckens ist somit optimal und flächenschonend in die Landschaft eingebunden. Zudem wird berücksichtigt, dass die nach dem Bau der A 20 verbleibenden Restflurstücke eine Größe haben, die einer sinnvollen und praktikablen Bewirtschaftung nicht entgegensteht. Unter diesen Gesichtspunkten führt auch die Ausgestaltung der Maßnahme 9.2 M/A im unmittelbaren Anschluss an das Regenrückhaltebecken zu einem sinnvollen und gleichzeitig flächenschonenden Zuschnitt der verbleibenden Flächen. Sie dient dem biotopentsprechenden Ausgleich mit Feldgehölzpflanzungen, Knickneuanlagen und Hochstaudenfluren sowie der Einbindung

des technischen Bauwerke der Trasse und des Regenrückhaltebeckens in die Landschaft und stellt eine artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme für Brutvögel der Gehölzstrukturen dar.

Neben den Kriterien „Höhenlage der A 20“ und „topografische Gegebenheiten“ stehen folgende Gründe der Anlage des Regenrückhaltebeckens auf die nördliche Seite der A 20 entgegen:

Nördlich der A 20 liegen eine Regenwasserleitung und das klassifizierte Gewässer Nr. 3451. Es müsste nicht nur eine Verlegung der vom Gewässer Nr. 3451 zur Autobahntrasse diagonal über das Restflurstück 26/8 verlaufenden Regenwasserleitung erfolgen. Viel schwerwiegender ist, dass der Abschnitt des Gewässers Nr. 3451 nördlich der A 20 zwischen dem Weg „Bullenkloster“ und der geplanten Autobahntrasse vollständig verlegt werden müsste, um so ausreichend Platz zu schaffen für die Anlage des Regenrückhaltebeckens mit vorgeschaltetem Absetzbecken einschließlich einer Umfahrung und einer Zu- und Abfahrt von der Autobahn. Denn die nördlich der A 20 zwischen dem Gewässer Nr. 3451, dem Weg „Bullenkloster“ und der Autobahntrasse gelegene Restfläche des Flurstückes 26/8 ist hierfür nicht ausreichend. Diese Maßnahme ist jedoch im Hinblick auf das Vermeidungs- und Minimierungsgebot nicht geboten. Die vom Vorhabenträger gewählte Fläche des Flurstückes 26/8 südlich der A 20 weist derlei Einschränkungen nicht auf. Es ist deshalb plausibel, das Regenrückhaltebecken auf dieser Fläche zu realisieren. Das Bauvorhaben wird daher wie geplant planfestgestellt.

Der im Erörterungstermin zur 1. Planauslegung gemachte Vorschlag des Einwenders, zur Minimierung des Eingriffs auf dem Flurstück 26/8 südlich der A 20 im Bereich des Regenrückhaltebeckens RRB 5 eine Verrohrung bzw. Verlegung des Grabens zu berücksichtigen, ist zurückzuweisen. Eine Verrohrung bzw. Verlegung des neu angelegten Entwässerungsgrabens ist aus topografischen Gegebenheiten nicht möglich, weil der Ablaufpunkt ungünstiger liegen und ein zusätzlicher Durchlass notwendig werden würde. Außerdem werden seitens der Wasserbehörde des Kreises grundsätzlich offene Gewässer gefordert und keine Rohrleitungen.

Bezüglich der Einzäunung ist einzustellen, dass für alle Regenbecken unabhängig von Art und Bauweise die Verkehrssicherungspflicht besteht. Sie trägt Sorge dafür, dass derjenige, der eine Gefahrenquelle schafft oder unterhält, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen trifft, um Dritte vor Gefahren, die von dieser Quelle ausgehen können, zu schützen und Schäden zu verhindern. Dabei ist zu beachten, dass nicht für jede abstrakte Gefahr vorbeugende Maßnahmen getroffen werden müssen. Die zu treffenden Sicherungsmaßnahmen müssen so gestaltet sein, dass sie ein verständiger, umsichtiger und in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für ausreichend hält, um andere Personen vor Schaden zu bewahren. Das effektivste Mittel der Gefahrenabwehr ist die Umzäunung eines Regenbeckens.

Im gegenständlichen Streckenabschnitt der A 20 befinden sich die geplanten Regenrückhaltebecken nicht in unmittelbarer Nähe von Wohnbebauungen. Sie sind in der Regel schlecht erreichbar, so dass das Risiko, von Unbefugten, insbesondere von Kindern, betreten zu werden, relativ gering ist.

Aus diesem Grunde werden die Regenrückhaltebecken nicht eingezäunt. Lediglich das Regenrückhaltebecken RRB 5 liegt im Bereich von zwei Wohngebäuden und erhält deshalb einen Zaun zum vorhandenen Weg „Bullenkloster“. Außerdem ist zur südlichen Restfläche des Flurstücks 26/8 eine Knickneuanlage in der landschaftspflegerischen Planung vorgesehen, die das Flurstück 26/8 zum RRB 5 abtrennt. Mit den vorgesehenen Maßnahmen wird der Verkehrssicherungspflicht Genüge getan. Weitere Maßnahmen können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden.

- Anbindung der nördlichen Restfläche an die angrenzende Fläche, Verlegung bzw. Verrohrung des Grabens 3451

Es wird eingewendet, dass nördlich der A 20 eine abgetrennte Ackereinheit verbleibe, die als Hofstellenfläche verlustig sei. Diese Fläche müsse angebunden werden an die weiter nördlich angrenzende landwirtschaftliche Fläche. Hierzu müsse der dort verlaufende offene Graben 3451 maßnahmenbedingt verlegt oder verrohrt werden.

Im Erörterungstermin wird der Einwand konkretisiert. Der Einwander weist ausdrücklich darauf hin, dass er die nördlich gelegene Fläche des Flurstückes 26/8 einschließlich der Fläche für den geplanten Knickstreifen auf dem Flurstück 28/7 nicht verkaufen möchte. Auch stelle sich die Frage, ob der Knick dringend notwendig sei, da die nördlich liegende Ackerfläche durch den Knick zusätzlich beeinträchtigt werde. Er fordert, den vorhandenen und geplanten Graben 3451 an die A 20 zu verlegen, um damit eine Gesamtfläche zu erhalten.

Die nördlich der A 20 gelegene Restfläche des Flurstückes 26/8 ist als Kompensationsfläche mit der Maßnahmennummer 9.1 M/CEF/A für den Erwerb ausgewiesen. Eine zusätzliche Verrohrung oder Verlegung des Grabens 3451, um eine Verbindung zwischen den Flurstücken 26/8 und 28/7 zu ermöglichen, ist daher nicht erforderlich und wird zurückgewiesen. Die Maßnahme 9.1 dient mit den geplanten Baumpflanzungen und der Anlage einer Feldhecke sowie der Entwicklung von Hochstaudenfluren der Einbindung der Trasse in die umgebende Landschaft und dem Sichtschutz der nördlich der Trasse liegenden Einzelhöfe und dem Altenheim Bullenkloster sowie der biotopbezogenen Kompensation. Gleichzeitig stellt sie eine artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme für ungefährdete Brutvogelarten dar. Wegen der Notwendigkeit der geplanten Kompensationsmaßnahme entfällt somit auch die geforderte Verlegung des Grabens parallel zur A 20.

Hinsichtlich des Knickstreifens auf dem Flurstück 28/7, der zur Kompensationsmaßnahme mit der Maßnahmennummer 9.1 M/CEF/A gehört, ist auszuführen, dass dieser Streifen inzwischen als Feldhecke ausgewiesen ist. Hierzu wird auf das Deckblatt zu Anlage 12.2, Blatt 9, der Planfeststellungsunterlagen verwiesen. Der bepflanzte Streifen dient als Sichtschutz für die nördlich der A 20 gelegene Bebauung, denn die A 20 befindet sich in diesem Bereich in einer Dammlage von 2 bis 4 m Höhe. Gleichzeitig werden mit der Bepflanzung die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes minimiert und die Trasse in die weitgehend offene Agrarlandschaft eingebunden.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ist festzuhalten, dass die Baumaßnahme wie geplant planfestgestellt wird. Die Einwände werden zurückgewiesen.

- Nichtberücksichtigung vorhandener Drainagen in der Planung

Der Einwender weist darauf hin, dass alle Flächen drainiert sind. Die Drainagen und die vorherrschenden Vorgaben seien aber in der Planung nicht berücksichtigt bzw. aufgenommen worden. Zudem wird befürchtet, dass durch den Straßendamm gestautes Wasser auf den Grundstücken des Einwenders entsteht.

Der Einfluss der Geländeaufhöhung auf die Grundwasserströmung ist im Auftrage des Vorhabenträgers gutachterlich untersucht worden. Das Gutachten der Grundbauingenieure Steinfeld und Partner GBR vom 26. März 2012 liegt der Planfeststellungsbehörde vor. Danach sind aus der wegen der Dammlage der geplanten A 20 im Bereich zwischen dem Anschluss der L 79 (Bau-km 23+200) und der PWC-Anlage (Bau-km 25+400) erforderlichen Geländeaufhöhung aus Sand keine nennenswerten Setzungen zu erwarten, so dass sich nur eine geringe Erhöhung der Lagerungsdichte der anstehenden Sande ergibt. Weiter heißt es, dass sich durch eine höhere Lagerungsdichte die Wasserdurchlässigkeit nichtbindiger Böden jedoch nur in einem sehr geringen Maße ändert, so dass infolge der Dammschüttung nicht mit einer Veränderung der Grundwasserströmung bzw. einem Aufstau von Grundwasser zu rechnen ist.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Ausführungen an. Es bestehen keine Zweifel an der gutachterlichen Aussage. Die Bedenken werden daher zurückgewiesen.

Weiterhin wird auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.0.9 dieses Beschlusses verwiesen.

- Funde von archäologisch wertvollem Material

Der Hinweis, dass auf den o. g. Flächen archäologisch wertvolles Material gefunden wurde, wird zur Kenntnis genommen. Es ist einzustellen, dass das archäologische Landesamt Schleswig-Holstein in diesem Planfeststellungsverfahren beteiligt wurde. Insofern wird auf die Ausführung unter Ziffer 4.1.6 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.196: (..... (22.10.2009))

- fehlende Wegeanbindung des Flurstückes 25

Es wird eine Wegeanbindung für das Flurstück 25 gefordert.

Ausweislich des Grunderwerbsverzeichnisses der Anlage 14.2 der Planfeststellungsunterlagen ist das Flurstück 25 komplett zum Erwerb ausgewiesen und soll mit anderen Flurstücken der Errichtung eines Kompensationsflächenkomplexes dienen, der an das öffentliche Wegenetz angebunden wird. Eine Anbindung jedes einzelnen Flurstückes ist daher nicht mehr erforderlich, die Forderung ist zurückzuweisen.

- dingliche Sicherung

Zu der dinglichen Sicherung für die Regenwasserleitung auf den Flurstücken 35 und 38 zugunsten des Gewässer- und Pflegeverbandes Schmalfelder Au ist auszuführen, dass diese im Grunderwerbsverzeichnis der Anlage 14.2 der Planfeststellungsunterlagen, Teil A, ausgewiesen ist. Insofern wird auf das Deckblatt hierzu verwiesen. Im Zuge der Regenwasserleitung sind 4 Schächte erforderlich, deren Lage aus der Anlage 7, Blatt 14 und 15, der Planfeststellungsunterlagen, Teil A, zu entnehmen ist.

Hinsichtlich der in diesem Zusammenhang gestellten Entschädigungsforderungen ist darauf hinzuweisen, dass diese nicht Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens sind, sondern im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt werden. Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu Ziffer 5.1.11 zu der von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für die Gemeinde Todesfelde eingereichten Stellungnahme und zu der Einwendung des Ortsbauernverbandes Todesfelde zu Ziffer 5.3.155 dieses Beschlusses, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Ferner wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.70 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.3.197: (..... (12.10.2009))

- Existenzgefährdung durch Flächenumwandlung in extensive Bewirtschaftung

Der Einwender legt Einspruch gegen die Ausgleichsmaßnahmen an der Brandsau in Groß Rönnau ein. Er betreibt nach eigener Aussage einen reinen Ackerbaubetrieb mit ca. 75 ha. Weiterhin wird angeführt, dass seine Koppel an der Brandsau auf dem Flurstück 41/13, Flur 6, mit einer Größe von 7,6813 ha Ackerland sei und 1979 systemdrainiert wurde. Eine Extensivierung dieser Fläche würde

seinen Betrieb an den Rand seiner Existenz führen, da der Grasaufwuchs nicht genutzt werden könne. Zudem wird vorgetragen, dass weitere, namentlich genannten Ackerflächen geschädigt werden würden, falls die Brandsau aufgestaut würde, da die Vorflut der Drainagen die Brandsau sei.

Zum Zeitpunkt der Einwendung war das Flurstück 41/13, Flur 6, durch die geplante Baumaßnahme nicht betroffen. Erst im Rahmen der 2. Planänderung ist diese Fläche in Gänze zum Erwerb ausgewiesen, weil sie als Kompensationsmaßnahme 21.1 A der Entwicklung von extensiven Feucht-Grünland und Ackerbrachen sowie dem artenschutzrechtlichen Ausgleich für die Feldlerche und Neuntöter sowie ungefährdeten Brutvogelarten des Offenlandes dienen soll.

Es ist unstrittig, dass die Grundstücksinanspruchnahme ein gewisses Maß erreicht. Anhaltspunkte, die über die Flächeninanspruchnahme hinaus eine besondere Situation schaffen und eine Existenzgefährdung befürchten lassen, sind nicht ersichtlich und lassen sich dem Vortrag des Einwenders nicht entnehmen. Von der Erstellung eines Existenzgefährdungsgutachtens wurde folglich abgesehen. Im Übrigen bleiben Einzelheiten zu bestehenden Anlagen auf den Flächen, Details über Wertminderung und die Klärung der Frage einer Existenzbeeinträchtigung letztendlich dem außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens durchzuführenden Grunderwerbsverhandlungen und dem Enteignungsverfahren vorbehalten.

Hinsichtlich der Notwendigkeit der Ausgleichsflächenausweisung im Bereich des Flurstückes 41/13 in der Brandsau-Niederung wird auf Ziffer Nr. 5.0.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Durch die Maßnahmen werden keine Fremdflächen betroffen. Auf die Ausführungen zu Ziffer 5.0.9 dieses Beschlusses verwiesen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass das öffentliche Interesse an der Umsetzung der geplanten Baumaßnahme gegenüber den erforderlichen Eingriffen in die Rechte Dritter überwiegt.

Zudem ist darauf hinzuweisen, dass der Vorhabenträger mit der Schleswig-Holsteinischen Landgesellschaft zusammenarbeitet, um den Landwirten im Haupterwerb – wenn möglich – entsprechendes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Sachverhalte zum Tausch- und Ersatzland bleiben aber den außerhalb dieses Planfeststellungsbeschlusses durchzuführenden Grunderwerbsverhandlungen vorbehalten.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.198: (..... (26.10.2009))

Hinsichtlich der vorgetragenen Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.71 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.199: (..... (20.10.2009))

(..... (20.10.2009))

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Forderung nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Für das betroffene Wohngebäude gilt, dass es weit außerhalb des Bereiches liegt, in dem es zu einer Grenzwertüberschreitung der Lärmimmissionen kommen kann. Auf die Isophonenkarte in Anlage 11.5 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen. Dort ist dargestellt, in welchen Abständen die Linien gleichen Schallpegels für die jeweiligen gebietspezifischen Immissionsgrenzwerte entlang der Trasse verlaufen bzw. wo die Grenzwerte überschritten werden. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

Auf die Begründung zu Ziffer 5.0.6 dieses Beschlusses wird verwiesen. Ebenso wird auf die Ziffer 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zu 5.3.200: (..... (14.12.2015, 17.11.2016))

- Forderung nach sofortigem Baubeginn für Alternativstrecken zur Entlastung der vorhandenen Elbquerungen

Die Forderung, sofort mit dem Bau verschiedener Maßnahmen zur Entlastung der vorhandenen Elbquerungen zu beginnen, ist zurückzuweisen. Die Entscheidungen über die Notwendigkeit und Realisierung dieser Maßnahmen sind nicht Gegenstand des hier anhängigen Planfeststellungsverfahrens.

- Unmut über Verfahrensablauf

Der Einwender rügt, dass die Einwendungen der Bürger zwar überwiegend wohlwollend besprochen würden, die Planer jedoch meistens nicht gewillt seien, aufgrund von berechtigten Einwendungen etwas zu ändern. Der Grund hierfür wird darin gesehen, dass die Planer und die Bearbeiter der Einwendungen aus dem gleichen Haus kämen, was geändert werden müsste. So müssten die Einwendungen von einem unparteiischen Gremium bearbeitet und entschieden werden. Mit dem jetzigen Anhörungsverfahren werde ein sehr großer Aufwand betrieben, die Einwendungen würden aber kaum etwas bewirken. Erst wenn vor Gericht geklagt würde, würden Änderungen erzwungen.

Einzustellen ist, dass die im Rahmen des Anhörungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen an den Vorhabenträger weitergeleitet wurden, der sich mit den Anregungen und Bedenken auseinandergesetzt und positioniert sowie hierzu eine Erwiderung erstellt hat. Nach der Erörterung ist es nunmehr Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, nach einer nachvollziehbaren Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange unter Würdigung der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens und unter Berücksichtigung aller gültigen Fassungen von Gesetzen und Vorschriften sowie der aktuellen Rechtsprechung eine unparteiische und unabhängige Entscheidung zu treffen, die in einem Planfeststellungsbeschluss mündet. Hiergegen besteht die Möglichkeit, bei anderer Auffassung von Entscheidungen den Klageweg zu beschreiten. Im Übrigen wird auf die Ziffer 5.0.2, Nr. 5, dieses Beschlusses verwiesen.

- Bearbeitung der Einwendungen durch ein unparteiisches Gremium

Die Einwender kritisieren, dass die Planer und Bearbeiter der Einwendungen aus den gleichen Hause kommen und fordern eine Bearbeitung der Einwendungen durch ein unparteiisches Gremium.

Darauf ist zu erwidern, dass die Planfeststellungs- und Anhörungsbehörde zwar die Stellungnahmen des Vorhabenträgers zu den Einwendungen einholt. Anschließend prüft und entscheidet sie aber selbstständig über die Einwendungen und die Stellungnahmen des Vorhabenträgers. Im Übrigen wird auf die Ausführungen in Ziffer 5.0.2 "Verfahrensrechtliche Fragen", Nr. 5 "Planfeststellungsbehörde und Antragsteller in einer Behörde" verwiesen. Hinsichtlich der Forderung einer Verlegung der Trassenführung im Schmalfelder Moor auf den nördlich gelegenen Sandrücken wird auf die Ausführungen zur Trassenführung im Schmalfelder Moor in der Begründung zu Ziffer 5.0.4 "Linieneinführung und Variantenwahl", Nr. 3, verwiesen. Zu dem geforderten Verzicht auf die Nutzen-Beule mit der Folge einer Vergrößerung des Abstands zu Bissenmoor wird auf die Ausführungen zur fehlerhaften Trassierung im Bereich des Autobahnkreuzes mit Zwangspunktbildung für die Gemeinden Nutzen und Lentförden (so genannte "Nutzen-Beule") in der Begründung zu Ziffer 5.0.4, Nr. 3 verwiesen.“

- Einwendungen vom 03. Januar 2011, 04. August 2014 und 04. Dezember 2015

Dem Einwand, dass die Einwendungen vom 03. Januar 2011, 04. August 2014 und 04. Dezember 2015 vollumfänglich aufrechterhalten werden, ist entgegen zu halten, dass zumindest in diesem

Planfeststellungsverfahren diese Einwendungen nicht vorliegen. Nicht auszuschließen ist aber, dass die Einwendungen im Zuge der Planfeststellungsverfahren für die Streckenabschnitte der A 20 westlich der A 7 vorgebracht wurden. Insofern wird darauf verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.201: (..... (15.01.2013))
(..... (19.10.2009, 15.01.2013))

Hinsichtlich der vorgetragenen Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.202: (..... (26.10.2009))

- *Anschluss der Drainagen für alle angrenzenden Flächen und*
- *jährliche Räumung der Ohlau*

Es wird auf die Begründungen zu Ziffer 5.3.127 dieses Beschlusses unter der gleichnamigen Überschrift verwiesen.

- *zu verlegende Rohrdurchlässe ausreichend unterhalb der vorhandenen Gewässersohle verlegen*

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.40 dieses Beschlusses unter der gleichnamigen Überschrift verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.72 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Auf die Begründung zu Ziffer 5.1.10 zu der von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für die Gemeinde Nützen eingereichten Stellungnahme dieses Beschlusses, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird ebenso verwiesen.

Zu 5.3.203: (..... (16.01.2013))

- *Überführung im Verlauf der Straße „Dammborg“ bzw. des Wirtschaftsweges „Moorweg“*
Es wird diesbezüglich auf die Begründungen zu Ziffer 5.3.38 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.204: (..... (21.10.2009, 15.01.2013, 15.1.2015))

- *Überführung im Verlauf der Straße „Dammborg“ bzw. des Wirtschaftsweges „Moorweg“,*
- *Wiederherstellung der kurzen Wegeverbindung von Hasenmoor nach Schmalfeld bei Bau-km 18+290,*
- *Fahrbahnbreite der verlegten L 234 und*
- *Radweges an der Gemeindeverbindungsstraße von Hartenholm nach Schmalfeld (BWV-Nr. 15)*
Es wird diesbezüglich auf die Begründungen zu Ziffer 5.3.38 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Forderung nach Bau eines Radweges an der K 81 bzw. baulicher Berücksichtigung eines Radweges bei den Bauwerken*
Es wird diesbezüglich auf die Begründung zu Ziffer 5.3.169 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Detaillierte Kartendarstellung der verlegten K 81 samt Brücke und Tunnel fehlen, genaue Beschreibung des Bauwerkes fehlt,*
- *Detaillkarten zum östlichen Teil des Gemeindegebietes der Gemeinde Schmalfeld fehlen und*
- *naturschutzfachlicher Beitrag fehlerhaft*

Es wird diesbezüglich auf die Begründung zu Ziffer 5.3.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.205: (..... (15.12.2015))

- *individuelle Betroffenheiten und Kritikpunkte*

Hinsichtlich der mit der Einwendung vom 15.12.2016 vorgetragenen individuellen Betroffenheiten und Kritikpunkte wird Folgendes ausgeführt:

Hinsichtlich des Einwandes, dass wichtige Gehwege verloren gehen, um zu wandern, mit den Hunden zu gehen, ist einzustellen, dass mit den geplanten und ausgewiesenen Wegebeziehungen die erforderlichen Anbindungen des Wegenetzes wiederhergestellt bzw. aufrechterhalten werden und die Erschließung der abgeschnittenen Landwirtschaftsflächen nördlich und südlich der A 20 an das öffentliche Wegenetz sichergestellt ist. Die damit verbundenen Mehrwege bzw. Umwege sind auch aus zeitlichen Gründen zumutbar und hinzunehmen. Auf die diesbezügliche Begründung zu Ziffer 5.0.12 dieses Beschlusses wird verwiesen. Weitere Maßnahmen können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden.

Dem Einwand, dass ein großer Lärmpegel auf Schmalfeld einfalle, ist entgegenzuhalten, dass die Lärmtechnische Berechnung für dieses Bauvorhaben den gesetzlichen Regelungen entspricht, die geplanten Lärmschutzmaßnahmen sind ausreichend. Weitere Maßnahmen können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden.

Hinsichtlich des Einwandes, dass Flora und Fauna-Tierarten bedroht seien, ist einzustellen, dass die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe allesamt in ihren Ausprägungen gemäß der aktuellen Vorgaben berücksichtigt und bewertet wurden. Entsprechende Maßnahmen zur Kompensation der Eingriffe in den Naturhaushalt und in das Landschaftsbild sind in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt.

Hinsichtlich des verkehrlichen Bedarfs des gegenständlichen Streckenabschnitt ist auszuführen, dass es sich hierbei um einen eigenständigen verkehrswirksamen Abschnitt handelt, dessen Realisierung auch vor dem Hintergrund der Entlastung der Ortslagen entlang der bestehenden B 206 zwischen der A 7 und Wittenborn geboten ist.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.206: (..... (26.10.2009))

- Aufrechterhaltung der Gewässerfunktion

Der Einwand richtet sich dahingehend, dass die Entwässerung der vom Einwender bewirtschafteten Flächen durch den Bau der Autobahn auf keinen Fall beeinträchtigt werden darf.

Hinsichtlich der Gefahr einer negativen Beeinträchtigung der umliegenden Flächen ist auszuführen, dass der Vorhabenträger sicherzustellen hat, dass durch die geplanten Maßnahmen keine Fremdflächen betroffen sind. Eine Einschränkung der bisherigen Nutzung der Flächen ist nicht erkennbar.

Im Gegenteil: Die wassertechnischen Berechnungen der Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen sind entsprechend dem aktuellen Stand der Technik erstellt worden. Die Daten sind plausibel und nachvollziehbar und daher nicht zu beanstanden. Die entwässerungstechnischen Einrichtungen sind entsprechend dimensioniert. Die Entwässerung von Flurstücken ist sichergestellt. Die Drainagen werden wieder funktionsgerecht angeschlossen. Einwirkungen auf angrenzende landwirtschaftliche Flächen können daher ausgeschlossen werden. Weitere Maßnahmen können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden. Im Übrigen wird hinsichtlich der Dränleitungen und sonstiger Entwässerungsanlagen auf die Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis der Anlage 10.2 der Planfeststellungsunterlagen sowie auf die Begründungen zu Ziffer 5.0.8 und 5.0.9 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.207: (..... (23.10.2009))

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Forderung nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Für das betroffene Wohngebäude gilt, dass es weit außerhalb des Bereiches liegt, in dem es zu einer Grenzwertüberschreitung der Lärmimmissionen kommen kann. Auf die Isophonenkarte in Anlage 11.5 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen. Dort ist dargestellt, in welchen Abständen die Linien gleichen Schallpegels für die jeweiligen gebietspezifischen Immissionsgrenzwerte entlang der Trasse verlaufen bzw. wo die Grenzwerte überschritten werden. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

- Verbreiterung des BW 6.11 über die L 167 wegen Radweg

Die Forderung, dass Brückenbauwerk 6.11 zur Überführung der L 167 über die A 20 mit einer Breite von 12,50 m zu bauen, weil ein Radweg nach Voßhöhlen geplant sei, ist aus verschiedenen Gründen zurückzuweisen:

Grundsätzlich liegt die Anlage eines Radweges an einer Landesstraße, hier der L 167, in der Zuständigkeit des Landes Schleswig-Holstein. Die Entscheidung über die Notwendigkeit eines Radweges ist dabei an bestimmte Kriterien gebunden, die in den einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen niedergeschrieben und die bei allen Entscheidungen über Radwege zugrunde zu legen sind. So ist beispielsweise eine ausreichende Kraftfahrzeug- und Radwegverkehrsstärke Voraussetzung für die Errichtung eines Radweges. Vor diesem Hintergrund sieht die Prioritätenliste des Landes Schleswig-Holstein für Bauvorhaben an Landesstraßen derzeit keine Um- und Ausbauabschnitte an der L 167 vor, d.h. es ist nicht geplant, die L 167 mit einem Rad- und Gehweg auszustatten.

Auch seitens des Baulastträgers Bund besteht als Folge des Neubaus der A 20 keine Veranlassung, einen Rad- und Gehweg an der Landesstraße bei der Breite des Überführungsbauwerkes über die A 20 zu berücksichtigen und im Bereich des Bauwerkes zu errichten, denn laut Verkehrsgutachten wird sich der Verkehr auf der L 167 nach Fertigstellung der Autobahn verringern. Die Planung ist daher, wie vom Vorhabenträger vorgelegt, umzusetzen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.208: (..... (16.10.2009, 10.01.2013))

Hinsichtlich der vorgetragenen Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Ausführung zu Ziffer 4.3.73 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.209: (..... (10.10.2009))

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Forderung nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Für das betroffene Wohngebäude gilt, dass es weit außerhalb des Bereiches liegt, in dem es zu einer Grenzwertüberschreitung der Lärmimmissionen kommen kann. Auf die Isophonenkarte in Anlage 11.5 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen. Dort ist dargestellt, in welchen Abständen die Linien gleichen Schallpegels für die jeweiligen gebietspezifischen Immissionsgrenzwerte entlang der Trasse verlaufen bzw. wo die Grenzwerte überschritten werden. Ansprüche auf passiven Lärmschutz bestehen für das betroffene Gebäude nicht. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründung zu der Stellungnahme der Gemeinde Todesfelde, denen sich der Einwender anschließt, wird verwiesen.

Zu 5.3.210: (..... (26.10.2009))

- Lärmschutzmaßnahmen; lärmindernder Straßenoberfläche auf 500 m ab BW 6.14 in Richtung Westen

Die Forderung, dem Vorhabenträger aufzuerlegen, mit Austritt der A 20 in Richtung Westen aus dem Bereich der lärmabsorbierenden Vogelschlagschutzeinrichtungen bei Bau-km 33+117,000 (BW 6.14) auf 500 m einen lärmindernden Straßenbelag aufzubringen, ist zurückzuweisen. Die lärm- und die luftschadstofftechnischen Berechnungen entsprechen den gesetzlichen Vorgaben. Danach sind die geplanten Maßnahmen ausreichend, weitere Forderungen sind zurückzuweisen. Auf die Ziffer 2.4 nebst Begründung wird verwiesen.

- Lückenschluss im Bereich des geplanten Wirtschaftsweges BWV – Nr. 204

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.150 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.211: (..... (17.09.2009))

Hinsichtlich der vorgetragenen Anregungen und Bedenken wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.74 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.212: (..... (14.10.2009))

Der Einwender ist Haupterwerbslandwirt und Eigentümer des Flurstückes 1/1 der Flur 1 der Gemarkung Todesfelde, der Flurstücke 61/2 und 77/1 der Flur 11 der Gemarkung Todesfelde sowie

der Flurstücke 1/1, 3/1 und 5/1 der Flur 12 der Gemarkung Todesfelde, die durch den Bau der Trasse der A 20 und durch die Ausweisung der Ausgleichsmaßnahme 16.1 in Teilen überplant werden.

- Forderung nach Restknickrodung zwischen den Flurstücken 1/1 und 3/1, Flur 12

Der Einwender fordert die Rodung des verbleibenden Knicks zwischen den Flurstücken 1/1 und 3/1 der Flur 12 der Gemarkung Todesfelde, da der Knick ohnehin für den Bau der Trasse der A 20 teilweise gerodet werden müsse. Die Wirtschaftseinheit der beiden Flurstücke werde durch den Bau der A 20 unzumutbar beeinträchtigt, wenn der restliche Knick weiterhin Bestand habe. Zudem stelle er keinen besonderen ökologischen Wert dar.

Von dem in Rede stehenden Knick verbleiben südlich der Trasse nach der Darstellung in Anlage 12.2 der Planfeststellungsunterlagen ca. 70 m, nach Aussage des Einwenders im Erörterungstermin am 14.10.2009 ca. 20 m. Der Vorhabenträger argumentiert, dass die zusätzlich geforderte Knickbeseitigung nicht als Folgemaßnahme der Autobahnplanung zu sehen und daher vermeidbar und als unzulässiger Eingriff zu werten sei. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich hierin der Auffassung des Vorhabenträgers an und weist die Forderung nach einer zusätzlichen Knickbeseitigung zurück. Dies gilt unter Bezugnahme auf § 30 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 21 Abs. 1 Nr. 4 LNatSchG unabhängig von der Länge des Knickabschnittes und seiner ökologischen Wertigkeit. Eine unzumutbare Beeinträchtigung der Wirtschaftseinheit der südlich der A 20 verbleibenden Teile der Flurstücke 1/1 und 3/1 entsteht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit dem Bau der A 20 nicht.

- Ausgleichsflächenplanung nicht schlüssig dargelegt und

- Rücknahme der Ausgleichsflächenausweisung

Der Einwender wendet sich gegen die Ausweisung der Ausgleichsflächen, sofern die von ihm geforderte zusätzliche Knickrodung nicht ebenfalls maßnahmenbedingt erfolgen kann. Da ihm dieses aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zugestanden werden kann, ist die Notwendigkeit der Inanspruchnahme der Flurstücke des Einwenders für Ausgleichszwecke zu überprüfen.

Die nördlich der Trasse der A 20 verbleibenden Restflächen der Flurstücke 1/1 der Flur 1 sowie 3/1 und 5/1 der Flur 12 der Gemarkung Todesfelde werden durch die Maßnahme 16.1 der Anlage 12 in Anspruch genommen. Die Ausgleichsmaßnahme dient dem biotopentsprechenden Ausgleich in das Knicknetz im Bereich Todesfelde und Bark sowie der Wiederherstellung des Landschaftsbildes im Bereich des Wohnumfeldes südlich Bark. Sie schließt die Entwicklung eines Redders in Verbindung mit dem bestehenden Knick sowie Gehölzsukzession, Einzelgehölzpflanzungen und die Entwicklung von Staudenfluren ein. Zusätzlich weisen die Planunterlagen die Maßnahme 16.1 der Anlage 12, Teil A als CEF-Maßnahme für die Haselmaus aus. Die Knickneuanlagen und Feldgehölzpflanzungen werden als Ersatzlebensräume für die Haselmaus entwickelt. In diese Lebensräume erfolgen Vergrämungen und Umsiedlungen von Haselmäusen aus den für die Trasse zu beseitigenden

Knicks. Für die Wirksamkeit der CEF-Maßnahme ist der enge räumliche Zusammenhang mit den im Raum Todesfelde und Bark verloren gehenden Haselmauslebensstätten von entscheidender Bedeutung. Die Maßnahmengröße von insgesamt 2,7 ha ist erforderlich, um langfristig stabile, ausreichend große Haselmauslebensräume zu entwickeln. Auf die nähere Begründung des Maßnahmenkonzeptes in Ziffer 2.3.4 wird verwiesen.

Die nördlich der A 20 verbleibenden Restflächen der Flurstücke sind von Knicks eng gekammert und aufgrund ihrer Flächengröße nur noch eingeschränkt landwirtschaftlich nutzbar. Eine Erschließung der Flächen mittels eines Wirtschaftsweges würde hinsichtlich der dadurch entstehenden Kosten zudem in einem Missverhältnis zu einer weitergeführten landwirtschaftlichen Nutzung stehen. Die Durchführung der beschriebenen Maßnahmen ist an dieser Stelle und in der Ausgestaltung der Maßnahme 16.1 zum Ausgleich der Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes sowie zum Erhalt der ökologischen Funktion der Lebensstätten der Haselmaus im räumlichen Zusammenhang aus artenschutzrechtlichen Gründen geboten.

- Verlegung der Zufahrt zum Flurstück 77/1 mit der Anrampung des Wirtschaftsweges an die L 167 in Richtung Westen, Anbindung an die L 167 durch Abbiegespur

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.71 dieses Beschlusses unter der Überschrift „Verschiebung des Brückenbauwerkes BW 6.11 in Richtung Nordost“ verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründung zu Ziffer 5.1.11 dieses Beschlusses zu der von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für die Gemeinde Todesfelde eingereichten Stellungnahme, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.75 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.213: (..... (09.10.2009))

- Ausgleichsflächenplanung nicht schlüssig dargelegt und*
- Rücknahme der Ausgleichsflächenausweisung*

Der Einwender ist in seinem Eigentum nicht von der Ausweisung von Ausgleichsflächen betroffen. Hinsichtlich der kritisierten Ausgleichsflächenplanung und der Forderung nach Rücknahme der Ausgleichsflächenausweisung wird insofern auf Ziffer 2.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Dimensionierung des Brückenbauwerkes Bauwerk 6.12*

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.71 dieses Beschlusses verwiesen.

- *Erhaltung des Logenweges (BWV -Nr. 183) als Durchstich durch die Grünbrücke anstatt Bau des Wirtschaftsweges Achse 720 (BWV-Nr. 184) und*

- *Wirtschaftsweg Achse 550 (BWV-Nr. 168) - Lückenschluss zwischen dem geplanten Wirtschaftsweg (Achse 550) und dem Wirtschaftsweg (Achse 610) südlich der A 20*

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.22 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Begründung zu Ziffer 5.1.11 dieses Beschlusses zu der von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für die Gemeinde Todesfelde eingereichten Stellungnahme, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.76 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.214: (..... (25.10.2009)):

- *Missachtung der Planungshoheit der Gemeinde Blunk*

Es wird darauf hingewiesen, dass die in der Planung ausgewiesenen Flächen für die Ausgleichsflächenplanung im aktuellen Landschaftsplan und F-Plan der Gemeinde Blunk als Wirtschaftsgrünland ausgewiesen sei. Die Maßnahme zur Entwicklung von „feuchtem Grünland“ stehe im Widerspruch zu diesen beiden Plänen. Die Gemeinde habe in diesem Fall immer noch die Planungshoheit und sei in jedem Fall zu beteiligen.

Hierzu ist einzustellen, dass Straßenbauvorhaben regelmäßig als raumbeanspruchende Maßnahmen in ein bestehendes Netz von Rechtsbeziehungen eingreifen. Aufgabe der Planfeststellung ist es, berührte und gestörte Rechtsbeziehungen für die Zukunft umfassend neu zu regeln.

In § 142 LVwG ist die Rechtswirkung der Planfeststellung umfassend beschrieben:

In der Planfeststellung bzw. in einem Planfeststellungsbeschluss als Endprodukt eines straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens werden alle im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben stehenden öffentlich-rechtlichen Entscheidungen getroffen. Durch den Planfeststellungsbeschluss wird bescheinigt, dass das Straßenbauvorhaben nach Prüfung der Auswirkungen auf die Umwelt, auf das Eigentum und auf die übrigen öffentlichen und privaten Belange dem Gebot einer gerechten Abwägung entspricht und dass die unterschiedlichen Belange entsprechend ihrem Gewicht in der Entscheidung berücksichtigt sind. Er dient somit der Konfliktbewältigung unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit.

Außerdem entfaltet die Planfeststellung eine umfassende formelle Konzentrationswirkung. Die Feststellung eines Plans ersetzt andere behördliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen oder Planfeststellungen. Unberührt bleibt jedoch die Pflicht der Planfeststellungsbehörde, die Übereinstimmung aller öffentlich - rechtlicher Vorschriften, die in den verdrängten anderen behördlichen Gestattungsverfahren zu prüfen wären, mit dem Vorhaben zu ermitteln und zu beachten. Der Planfeststellungsbeschluss ist auch für ein etwa nachfolgendes Enteignungsverfahren bindend.

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss erfüllt die vorstehenden Anforderungen. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass in dem Planfeststellungsverfahren vorgeschalteten Anhörungsverfahren der Plan (Zeichnungen und Erläuterungen) für die A 20, Teilstrecke von der A 7 bis zur B 206 westlich Wittenborn, nach vorheriger öffentlicher Bekanntgabe in den in der Begründung zu Ziffer 1 dieses Beschlusses genannten Auslegungsstellen für jedermann zur Einsicht ausgelegt hat. So bestand die Möglichkeit, Einwendungen, Anregungen oder Bedenken gegen den Plan zu erheben. Inwieweit der Einzelne, ob Träger öffentlicher Belange, anerkannte Naturschutzvereine oder Private, hiervon Gebrauch gemacht hat, stand in seinem Ermessen.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen werden die Bedenken zurückgewiesen. Das Anhörungs- und Planfeststellungsverfahren ist gesetzeskonform verlaufen und nicht zu beanstanden.

- *Biotopverbundsystem in der Niederung der Brandsau und des Blunkerbaches,*
 - *Rücknahme der Ausgleichsflächenausweisung,*
 - *negativer Beeinträchtigung der umliegenden Flächen durch geplante Vernässung im Bereich der Blunkerbach-Niederung und*
 - *Gewährleistung der Entwässerung in die Vorflut zum Blunkerbach, keine Nutzungseinschränkung*
- Der Einwender spricht sich gegen die geplante Ausweisung von Ausgleichsflächen im Bereich der Gemeinde Blunk aus. Zudem sieht er eine negative Beeinträchtigung der angrenzenden Flächen durch die geplante Vernässung im Bereich der Blunkerbach-Niederung. Außerdem weist er darauf

hin, dass alle dort liegenden Flächen durch Drainagerohre in die Vorflut zum Blunkerbach entwässert werden. Es wird befürchtet, dass durch die vorgesehenen Vernässungsmaßnahmen der Wasserstand der Vorflut im Blunkerbach auch ansteigen könnte und die ordnungsgemäße und notwendige Entwässerung wie bisher nicht mehr möglich sei. Die Weiden würden vernässen. Er fordert die Sicherstellung der Entwässerung und der bisherigen Weidennutzung.

Hinsichtlich der Gefahr einer negativen Beeinträchtigung der umliegenden Flächen ist auszuführen, dass vom Vorhabenträger sicherzustellen ist, dass durch die geplanten Maßnahmen keine Fremdflächen betroffen sind. Eine Einschränkung der bisherigen Nutzung der Flächen ist nicht erkennbar. Einzelheiten hierzu werden in der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung geregelt. Im Übrigen wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0.9 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Notwendigkeit der Ausgleichsflächenausweisung sowie der Sicherung der Entwässerung angrenzender/Benachbarter Flächen in der Blunker-Bach-Niederung/Brandsau-Niederung wird auf Ziffer Nr. 5.0.16 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Überkompensierung wird auf Ziffer 2.3.1 dieses Beschlusses verwiesen

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.215: (..... (19.10.2009))

- Lärmschutzmaßnahmen

Hinsichtlich der Forderung nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen ist auszuführen, dass die lärmtechnische Berechnung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Danach sind die geplanten Lärmschutzmaßnahmen ausreichend, weitere Forderungen sind zurückzuweisen.

Ausweislich der lärmtechnischen Berechnung der Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen gilt für den Bereich Todesfelde, dass auch ohne die geplante Verwallung südlich der A 20 von Bau-km 31+080 bis Bau-km 32+730 die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts an allen Wohngebäuden in der Ortslage Todesfelde eingehalten bzw. unterschritten werden.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu Ziffer 5.1.11 zu der von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für die Gemeinde Todesfelde eingereichten Stellungnahme und zu der Einwendung des Ortsbauernverbandes Todesfelde zu Ziffer 5.3.155 dieses Beschlusses, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Zu 5.3.216: (..... (26.10.2009))

- Weiterbau der A 20 – Trasse über Weddelbrooker Gemeindegebiet

Bezüglich der Anregungen und Bedenken zum Weiterbau der A 20 – Trasse über Weddelbrooker Gemeindegebiet ist darauf hinzuweisen, dass dieser Abschnitt außerhalb des Planfeststellungsbereiches des hier anhängigen Verfahrens liegt. Insofern wird auf das westlich anschließende Planfeststellungsverfahren der A 20 für den Streckenabschnitt von der L 114 bis zur A 7 verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Anregungen und Bedenken und ergänzender Ausführungen zu den o.a. Sachverhalten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Ziffern 2.3 und 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich der Einwender zu eigen gemacht hat, wird verwiesen.

Hinweise:

1. Weitere Einwendungen:

Im Rahmen der 1. Planauslegung zur ursprünglichen Planung sind fünf weitere Einwendungen vorgelegt worden, teilweise ohne Adresse und Unterschrift, teilweise nur mit unleserlicher Unterschrift. Diese Einwendungen finden folglich keine explizite Erwähnung im Beschluss. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass es sich hierbei um Anregung und Bedenken handelt, die im Beschluss unter den Ziffern 5.0, 2.3 und 2.4 nebst Begründungen bearbeitet wurden. Insofern wird darauf verwiesen.

Die Einwendungen werden insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Mohr und Partner für weitere Betroffene und Gemeinden eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen, die sich die Einwender zu eigen gemacht haben, wird verwiesen. Ebenso wird auf die Begründungen zu den von den Rechtsanwälten Günther und Partner, Mohr und Partner sowie Dr. Mecklenburg eingereichten Einwendungen wird verwiesen.

2. Sonstige Einwendungen:

Auf die Begründungen zu den Ziffern „Zu 5.0.1“ bis „Zu 5.0.18:“ im allgemeinen Teil des Beschlusses wird ausdrücklich verwiesen. Hinsichtlich der weiteren im Planfeststellungsverfahren erhobenen Einwendungen und Forderungen sind Rechtsgrundlagen weder ersichtlich noch durch die Einwendungen 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 zudem 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) 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/ Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung) ist beim Bundesverwaltungsgericht, Simonplatz 1, 04107 Leipzig, schriftlich zu erheben. 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) 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 -**

405-553.32-A20-01/11

Kiel, den 27.04.2017

Bearbeiter: Angelika Paraknewitz

gez. Quirnbach

Die Übereinstimmung dieser Beschlussaus-
fertigung mit der Urschrift beglaubigt:

Kiel, den 27.04.2017

Rodenberger