

Verschlüsselt

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

für den
Neubau der Ortsumgehung Schwarzenbek
Streckenabschnitt II zwischen „Zubringer Nord“ und K 17
von Bau-km 1+025 bis Bau-km 4+105

auf dem Gebiet der Stadt Schwarzenbek und dem Gebiet der
Gemeinden Behlendorf, Brunstorf,
Grabau, Grove, Lehmrade und Panten
im Kreis Herzogtum Lauenburg

auf dem Gebiet der Gemeinde Wangels
Kreis Ostholstein

Gliederung

A	Verfügender Teil	10
I	Festgestellte Straßenbaumaßnahme.....	10
II	Inhalts- und Nebenbestimmungen	20
III	Wesentliche Zusagen des Vorhabenträgers	36
IV	Entscheidung über Stellungnahmen, Einwendungen und Anträge	39
V	Hinweise zu den Besonderheiten des Planfeststellungsverfahrens	39
B	Begründung	42
I	Sachverhalt	42
II	Verfahrensrechtliche Würdigung.....	48
III	Materiell-rechtliche Würdigung.....	63
C	Rechtsbehelfsbelehrung.....	243
	Anhang / Abkürzungsverzeichnis	245

Inhaltsverzeichnis

A	Verfügender Teil	10
I	Festgestellte Straßenbaumaßnahme.....	10
1	Durchzuführende Straßenbaumaßnahme	10
2	Planunterlagen	10
2.1	festgestellte Unterlagen.....	10
2.2	nachrichtliche Unterlagen	13
3	Besondere eingeschlossene Entscheidungen.....	16
3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Genehmigungen	16
3.1.1	Wasserrechtliche Erlaubnis	16
3.1.2	Wasserrechtliche Genehmigung	17
3.2	Widmung, Einziehung, Umstufung	17
3.2.1	Widmung.....	17
3.2.2	Einziehung	18
3.2.3	Hinweise	18
II	Inhalts- und Nebenbestimmungen	19
1	Übergreifende Nebenbestimmungen	19
1.1	Befristungen	19
1.2	Eintragungen in den Planunterlagen durch die Planfeststellungsbehörde	19
1.3	Allgemeiner Auflagenvorbehalt.....	20
1.4	Baubedingte Auflagen	20
2	Wasserrechtliche Auflagen	20
3	Naturschutzrechtliche Auflagen	20
4	Immissionsschutzrechtliche Nebenbestimmungen.....	31
4.1	Erstattungsanspruch für Lärmschutz am Wohngebäude (passiver Lärmschutz).31	
4.2	Entschädigungsansprüche für verbleibende Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches	32
4.3	Fahrbahnoberfläche	32

4.4	Erschütterungen.....	33
4.5	Baulärm.....	33
5	Waldumwandlungsgenehmigung – Nebenbestimmungen.....	34
6	Bodenschutzrechtliche Auflagen.....	34
III	Wesentliche Zusagen des Vorhabenträgers	35
1	Wasser/Gewässer	36
2	Naturschutz	36
3	Allgemeine Zusagen	37
IV	Entscheidung über Stellungnahmen, Einwendungen und Anträge	38
V	Hinweise zu den Besonderheiten des Planfeststellungsverfahrens	38
1	Wirkungen der Planfeststellung	38
2	Entschädigungsforderungen	39
3	Verschlüsselung der Einwendung.....	40
B	Begründung.....	41
I	Sachverhalt	41
II	Verfahrensrechtliche Würdigung	47
1	Zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde	48
2	Antrag und Auslegung	48
3	Einwendungsfrist	50
4	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	50
5	Beteiligung der Betroffenen und anerkannten Naturschutzvereinigungen und Umweltvereinigungen	51
6	Erörterungen.....	51
7	Änderungen und Ergänzungen im laufenden Anhörungsverfahren	52
7.1	1. Planänderung.....	52
7.2	2. Planänderung.....	54
7.3	3. Planänderung.....	57
7.4	4. Planänderung.....	59
7.5	Verzicht Erörterung für die 3. und 4. Planänderung	61

III	Materiell-rechtliche Würdigung	62
1	Planrechtfertigung.....	62
1.1	Gesetzliche Bedarfsfeststellung der Ortsumgehung	63
1.2	Weitere sachliche Gründe für die Notwendigkeit der Maßnahme	65
1.2.1	Ziele des FStrG	66
1.2.2	Bundesverkehrswegeplan 2030	67
1.2.3	Raumordnung	68
1.2.4	Investitionsrahmenplan (IPR)	69
1.2.5	Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein (LEP 2010).....	70
1.2.6	Regionalplan	72
1.3	Abschnittsbildung	73
1.3.1	Inhaltliche Rechtfertigung der getroffenen Abschnittsbildung	74
1.3.2	Eigene Planrechtfertigung des Streckenabschnittes (selbstständige Verkehrsfunktion).....	75
1.3.3	Unüberwindbare Hindernisse	77
1.4	Verkehrsprognose	78
1.5	Planungsziele.....	86
1.6	Wander- und Radweg	88
2	Alternativenprüfung.....	89
2.1	Linienbestimmung	91
2.2	Alternativenprüfung im engeren Sinne	94
2.2.1	Beschreibung der untersuchten Varianten	94
2.2.2	Vorvariantenvergleich	99
2.2.3	Hauptvariantenvergleich/ Gesamtabwägung	103
3	Immissionsschutz	120
3.1	Trassierung	120
3.2	Lärmschutz	121
3.2.1	(Erstattungsanspruch für Lärmschutz an Wohngebäuden - passiver Lärmschutz)	125

3.2.2	(Entschädigungsansprüche für verbleibende Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches)	127
3.2.3	Baulärm	128
3.3	Luftschadstoffe.....	128
3.4	Erschütterungen.....	129
4	Naturschutzrecht.....	130
4.1	NATURA 2000	130
4.2	Artenschutz	133
4.2.1	Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Absatz 7 BNatSchG vom Verbot des § 44 Absatz 1 Nr. 3 BNatSchG für die Haselmaus	158
4.3	Eingriffsregelung	173
4.4	Biotopschutz	178
4.5	Weiterer Gebietsschutz	180
5	Gewässerschutz	180
5.1	Wasserrechtliche Erlaubnis	180
5.2	Wasserrechtliche Genehmigung	182
5.3	Zulässigkeit des Vorhabens nach §§ 27 und 47 WHG.....	183
5.3.1	Zulässigkeit des Vorhabens nach § 27 WHG	184
5.3.2	Zulässigkeit des Vorhabens nach § 47 WHG	184
5.4	Vereinbarkeit mit dem allgemeinen Wasserrecht.....	191
6	Inanspruchnahme von Waldflächen	192
7	Widmung, Umstufung, Einziehung	194
8	Betroffene private Belange	194
8.1	Eigentum.....	194
8.1.1	Unmittelbare Flächeninanspruchnahme	194
8.1.2	Mittelbare Beeinträchtigung.....	195
8.1.3	Entschädigungen	196

8.2	Jagdrechtliche Belange	199
9	Begründung der weiteren Inhalts- und Nebenbestimmungen.....	200
9.1	Zu All 1: Übergreifende Nebenbestimmungen.....	201
9.2	Zu All 3: Naturschutzrechtliche Auflagen.....	201
10	Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen	202
10.1	Einwendungen thematisch	203
10.1.1	Planung einer Lichtsignalanlage anstelle eines Kreisverkehrs – Zubringer Nord/ Ortsumgehung.....	203
10.2	Träger öffentlicher Belange	204
10.2.1	Sonstige.....	204
10.2.2	Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein - MELUND (24.06.2009, 15.06.2012, 14.07.2016, 28.09.2018, 13.12.2019)	205
10.2.3	Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein (03.07.2009, 19.04.2010)	209
10.2.4	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (19.06.2009, 25.06.2009)	209
10.2.5	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein – Untere Forstbehörde (09.06.2009, 11.05.2012, 13.06.2016, 16.06.2016, 07.09.2018).....	210
10.2.6	Kreis Herzogtum Lauenburg (10.08.2009, 30.11.2011, 18.07.2012, 05.08.2016, 23.08.2016, 01.09.2016, 25.09.2018, 19.02.2019, 19.12.2019)	210
10.2.7	Kreis Ostholstein (12.10.2018)	215
10.2.8	Stadt Schwarzenbek (21.06.2016)	216
10.2.9	Amt Schwarzenbek-Land für die Gemeinden Grabau und Grove (11.08.2009, 27.06.2012, 10.10.2018, 20.12.2019).....	216
10.2.10	Gewässer- und Landschaftsverband Herzogtum Lauenburg (08.07.2009, 13.07.2009, 09.08.2012, 08.07.2016, 18.09.2018, 09.12.2019)	219
10.2.11	Schleswig-Holstein Netz AG, Netzcenter Alt Mölln (14.07.2009)	220

10.2.12 Stadtwerke Schwarzenbek GmbH (08.05.2012, 15.06.2016, 11.12.2019)	220
10.3 anerkannte Naturschutzvereinigungen	221
10.3.1 AG-29	221
10.3.2 BUND	221
10.4 private Einwendungen	223
10.4.1 (27.04.2010, 28.06.2012, 17.05.2013, 02.07.2016)	223
10.4.2 (22.04.2010, 15.05.2013)	225
10.4.3 Rechtsanwälte Schleifenbaum & Adler für (10.08.2009, 19.07.2012, 03.08.2016)	226
10.4.4 (12.08.2009)	227
10.4.5 (11.08.2009)	228
10.4.6 (23.07.2009)	228
10.4.7 (23.07.2009)	229
10.4.8 (12.08.2009, 08.07.2012)	230
10.4.9 (12.08.2009, 13.06.2016)	230
10.4.10 (12.09.2009)	231
10.4.11 (12.08.2009, 05.05.2016)	231
10.4.12 (12.08.2009)	232
10.4.13 (05.08.2009)	233
10.4.14 (im Schreiben vom 13.08.2009 vertreten durch Rechtsanwälte Peters, Friedrich & Partner; weitere durch den Einwender verfasste Schreiben vom 19.06.2012, 05.07.2016)	233
10.4.15 (10.08.2009, 11.06.2012)	235
10.4.16 (15.07.2009)	236
10.4.17 (10.08.2009)	237
10.4.18 (12.08.2009)	238
11 Gesamtabwägung	239

C	Rechtsbehelfsbelehrung.....	242
	Anhang / Abkürzungsverzeichnis	244

A Verfügender Teil

I Festgestellte Straßenbaumaßnahme

Die vom Vorhabenträger, Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein - Standort Lübeck, **vorgelegten Pläne** für den Neubau der Ortsumgehung Schwarzenbek, Streckenabschnitt II zwischen „Zubringer Nord“ und K 17 von Bau-km 1+025 bis Bau-km 4+105 **werden** gemäß § 17 FStrG i.V.m. §§ 139 ff LVwG und des § 40 Abs. 5 StrWG

auf dem Gebiet der Stadt Schwarzenbek
und dem Gebiet der Gemeinden Behlendorf, Brunstorf,
Grabau, Grove, Lehmrade und Panten
- Kreis Herzogtum Lauenburg –

nach Maßgabe der Vorbehalte, Änderungen, Inhalts- und Nebenbestimmungen **festgestellt**. Die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Genehmigungen werden in dem unter AI 3.1 dargestellten Umfang erteilt.

Das Vorhaben umfasst im Wesentlichen, die unter AI1 dargestellten durchzuführenden Straßenbaumaßnahmen.

Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses sind die unter AI2.1 aufgeführten und in den Planunterlagen mit einem entsprechenden Stempel als solche gekennzeichneten festgestellten Unterlagen.

1 Durchzuführende Straßenbaumaßnahme

- 1.1** Neubau des Streckenabschnittes II der Ortsumgehung von Bau-km 1+165 bis 4+105
- 1.2** Ergänzung eines Tropfens und einer Dreiecksinsel an der vorh. Einmündung des Zubringers Nord in die Ortsumgehung
- 1.3** Neubau von Kreisverkehrsplätzen an den Knotenpunkten mit der B 207 und K 17
- 1.4** Erweiterung des vorh. Rückhaltebeckens bei Bau-km 1+090 nordwestlich der Ortsumgehung

- 1.5** Unterbrechung der Wegebeziehung „Im Strange“ und Bau eines Wanderweges vom Weg „Im Strange“ bis Veilchenweg
- 1.6** Bau einer Rad- / Wanderwegüberführung in Bau-km 1+975
- 1.7** Unterbrechung des Grover Weges
- 1.8** Anlegung von Rad- und Wanderwegen im Bereich von Bau-km 2+970 bis 4+070, dabei insbesondere der Wander- und Radweg als kombinierter Rad- und Gehweg von der B 207 (Möllner Straße) bis zur K 17 (Grabauer Straße) zwischen der Trasse der Ortsumgehung und der angrenzenden Bebauung
- 1.9** Neubau eines Absetz- / Rückhaltebeckens südlich der Ortsumgehung bei Bau-km 2+850 an der B 207, einschließlich Unterhaltungsweg
- 1.10** Neubau eines Absetz- / Rückhaltebeckens südlich der Ortsumgehung bei Bau-km 3+600, einschließlich Unterhaltungsweg
- 1.11** Anordnung von Ausgleichsflächen im Nahbereich der Trasse sowie externe Flächen an der B 209, in der Gemarkung Brunstorf und in Lehmrade sowie Knickanlagen in Behlendorf und Panten

2 Planunterlagen

2.1 festgestellte Unterlagen

Der Planfeststellungsbeschluss setzt sich zusammen aus diesem verfügenden und begründenden Teil und dem Plan, der sich aus nachstehend aufgeführten und durch die Planfeststellungsbehörde festgestellten Unterlagen zusammensetzt. Die festgestellten Unterlagen sind mit einem entsprechenden Stempel („Grundlage der Entscheidung“) als solche gekennzeichnet, während lediglich herangezogene, aber nicht festgestellte Unterlagen als „nachrichtlich“ gekennzeichnet sind. Änderungen und Ergänzungen gegenüber den ausgelegten Planunterlagen sind als Deckblätter bzw. durch Blaueträgungen in Texten und Plänen kenntlich gemacht. Die in den Planunterlagen aus Gründen der Nachvollziehbarkeit weiterhin mitgeführten überholten Fassungen sind in dem Feststellungsexemplar und seinen Ausfertigungen als „ungültig“ gestempelt und durch Stanzung entwertet.

Anlage	Inhalt	Maßstab	Anzahl Seiten/Blätter	Stand
1	Erläuterungsbericht		1 – 31	(S.14) 14.05.2020 20.01.2016 16.09.2010 23.03.2009
1	Anlage 1 zum Erläuterungsbericht Verzeichnis der Brücken und der anderen Ingenieurbauwerke		1	04/2016 23.03.2009
3	Übersichtslageplan	1:5.000	1	20.07.2015 14.07.2010 23.03.2009
5	Übersichtslageplan für die wassertechnische Untersuchung	1:5.000	1	20.07.2015 07.09.2010 23.03.2009
6	Straßenquerschnitte	1:50	1 - 4	23.03.2009
7	Lagepläne	1:1.000	1 - 3	(Bl.2,3) 13.03.2020 (Bl.1) 18.10.2019 12.01.2017 28.07.2015 20.07.2015 13.09.2010 23.03.2009
8	Höhenpläne	1:1.000/100	1 - 4	(Bl.1, 1.1) 20.07.2015 16.07.2010 23.03.2009
10.2	Bauwerksverzeichnis		1 - 52	(Bl.42) 12.03.2020 (Bl.41) 18.10.2019 (Bl.4,11,12,18 ,19,30,31,40) 20.07.2015 (Bl.5-7,39) 05.08.2010 23.03.2009
11	Ergebnis schalltechnischer Untersuchung			
11.0	Erläuterungsbericht zur lärmtechnischen Untersuchung		1 – 30	15.10.2019 07/2015 25.01.2012 23.03.2009
11.1	Schalltechnische Berechnung		1 - 8	25.01.2012 23.03.2009
11.1.1	Lageplan Abschnitte Straßen unterschiedlicher Emissionen und Geschwindigkeiten	1:10.000	1	25.01.2012
11.2	Schalltechnischer Lageplan	1:2.000	1 - 2	25.01.2012

Anlage	Inhalt	Maßstab	Anzahl Seiten/Blätter	Stand
12	Ergebnis der Landschafts- pflegerischen Begleitplanung			
12.0	Erläuterungsbericht zur Landschafts- pflegerischen Begleitplanung		1 - 389	18.10.2019 17.04.2018 01.03.2016 08.02.2011 23.03.2009
Anhang 1	Artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung		1 - 11	13.03.2018 30.10.2017
12.2	Lageplan der landschaftspflege- rischen Maßnahmen	1:1.000	1 - 3	18.10.2019 17.04.2018 05.06.2015 02/2011 23.03.2009
12.2	Lageplan der landschaftspflege- rischen Maßnahmen: Entsiegelungsflächen an der B 209 - trassenfern	1:1.000	Anlage entfällt	23.03.2009
12.2	Lageplan der landschaftspflege- rischen Maßnahmen in Brunstorf - trassenfern	1:1.000	1 - 2	30.10.2017 05.06.2015 23.03.2009
12.2	Lageplan der landschaftspflege- rischen Maßnahmen in Lehmrade - trassenfern	1:2.000	1	30.10.2017 05.06.2015 23.03.2009
12.2	Lageplan der landschaftspflege- rischen Maßnahmen in Behlendorf „Ankerfeld“ - trassenfern	1:2.000	1	17.04.2018 05.06.2015 29.09.2010
12.2	Lageplan der landschaftspflege- rischen Maßnahmen in Behlendorf „Trenthorn“ - trassenfern	1:2.000	1	30.10.2017 05.06.2015 29.09.2010
12.2	Lageplan der landschaftspflege- rischen Maßnahmen in Panten - trassenfern	1:2.000	1	30.10.2017 05.06.2015
12.2	Lageplan der landschaftspflege- rischen Maßnahmen in Barendorf - trassenfern	1:2.000	1	09.05.2018
12.3	Übersichtsplan der landschafts- pflegerischen Maßnahmen	1:5.000 / 1:10.000	1 - 6 (Bl.2) Anlage entfällt	(Bl.1) 18.10.2019 (Bl.3-7) 17.04.2018 05.06.2015 02/2011 29.09.2010 23.03.2009
12.3	Übersichtsplan der landschafts- pflegerischen Maßnahmen: Entsiegelungsflächen an der B 209 - trassenfern	1:5.000	1	23.03.2009
12.3	Übersichtsplan der landschafts- pflegerischen Maßnahmen in Brunsdorf - trassenfern	1:1.000	1	23.03.2009

Anlage	Inhalt	Maßstab	Anzahl Seiten/Blätter	Stand
12.3	Übersichtsplan der landschafts- pflegerischen Maßnahmen in Lehmrade - trassenfern	1:1.000	1	23.03.2009
13	Ergebnis wassertechnischer Untersuchungen			
13.1	Erläuterungsbericht zur wassertechnischen Untersuchung		1 - 13	11.02.15 09/2011 23.03.2009
14	Grunderwerbspläne			
14.1	Grunderwerbspläne	1:1.000	1 - 6	(Bl.7,8) 05.08.2015 (Bl.3) 14.07.2010 (Bl.1) 15.07.2010 23.03.2009
14.2	Grunderwerbsverzeichnis		1 - 23	(Bl.19) 22.08.2018 (Bl.1,3-7,10, 14-16,20) 07.04.2016 (Bl.7,17) 04.04.2012 23.03.2009

2.2 nachrichtliche Unterlagen

Die folgenden Unterlagen wurden von der Planfeststellungsbehörde bei ihrer Abwägung ebenfalls berücksichtigt, sie werden nachrichtlich gestempelt:

Anlage	Inhalt	Maßstab	Anzahl Seiten/Blätter	Stand
1	Anlage 2 zum Erläuterungsbericht Lageplan Variantenplan	1:5.000	1	23.03.2009
	Anlage 3 zum Erläuterungsbericht Aktualisierung der Verkehrsuntersu- chung zum Planfeststellungs- verfahren		1 - 5	13.07.2015
	Ergänzende Verkehrsuntersuchung		1 – 13 Anlage 1-14	23.03.2009
	Anlage 4 zum Erläuterungsbericht Übersichtslageplan der externen Ausgleichsflächen		1	23.03.2009
2	Übersichtskarte	1:25.000	1	04.05.2015 14.07.2010 23.03.2009

Anlage	Inhalt	Maßstab	Anzahl Seiten/Blätter	Stand
9	Besondere Querprofile	1:100	1 - 6	23.03.2009
12	Ergebnis der Landschafts- pflegerischen Begleitplanung			
12.1	Bestands- und Konfliktplan	1:5.000	1	18.10.2019 17.04.2018 04/2015 08/2010 23.03.2009
12.1.1	Bestandsplan Pflanzen und Tiere	1:5.000	1	18.10.2019 30.10.2017 05.06.2015 08/2010 23.03.2009
12.1.1	Landschaftspflegerischer Bestandsplan der Maßnahmen- flächen in Brunstorf - trassenfern	1:1.000	1 - 2	23.03.2009
12.1.1	Landschaftspflegerischer Bestandsplan der Maßnahmen- flächen in Lehmrade - trassenfern	1:2.000	1	23.03.2009
12.1.1	Landschaftspflegerischer Bestandsplan der Maßnahmen- flächen in Behlendorf „Ankerfeld“ - trassenfern	1:2.000	1	29.09.2010
12.1.1	Landschaftspflegerischer Bestandsplan der Maßnahmen- flächen in Behlendorf „Trenthorn“ - trassenfern	1:2.000	1	29.09.2010
12.1.1	Landschaftspflegerischer Bestandsplan der Maßnahmen- flächen in Panten - trassenfern	1:2.000	1	30.10.2017
12.1.1	Landschaftspflegerischer Bestandsplan der Maßnahmen- flächen in Barensdorf - trassenfern	1:2.000	1	09.05.2018
13	Ergebnis wassertechnischer Untersuchungen			
13.2	Wassertechnische Berechnungen		1 - 27	04.11.2011 23.03.2009
13.5	Beckenschnitte	1:50	1 - 3	(Bl.1) 04.05.2015 (Bl.2) 22.09.2011 (Bl.3) 02.09.2010 20.08.2010 23.03.2009
14.1	Grunderwerbspläne (Ökokonto)	1:1.000	1	(Bl.8) 09.05.2018
14.2	Grunderwerbsverzeichnis		1	22.08.2018

Anlage	Inhalt	Maßstab	Anzahl Seiten/Blätter	Stand
Materialband				
1	Vegetationskundliche Untersuchungen zum Bau der Ortsumgehung Schwarzenbek		Anlage entfällt	06/2007
2	Faunistischer Beitrag zum LBP zur Ortsumgehung Schwarzenbek, Streckenabschnitt II (Zubringer Nord bis K 17)		1 - 125	18.10.2019 13.03.2018 19.05.2015 29.06.2007
3	Artenschutzfachbeitrag zur Ortsumgehung Schwarzenbek, Streckenabschnitt II (Zubringer Nord bis K 17)		1 – 47 + Anhänge	18.10.2019 28.05.2018 20.05.2015 10/2010 02/2009
4	Ortsumgehung Schwarzenbek, Streckenabschnitt II: FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet DE 2428-393 „Wälder im Sachsenwald und Schwarze Au“	1:25.000	1 – 46 1	27.02.2009
5	Ortsumgehung Schwarzenbek, Streckenabschnitt II: FFH-Vorprüfung für das EU-Vogelschutzgebiet DE 2428 „Sachsenwald-Gebiet“	1:25.000	1 – 74 1	27.02.2009
6	Ergänzende Stellungnahme zur FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet DE 2428-393 „Wälder im Sachsenwald und Schwarze Au“		1 - 2	01.08.2019 06.05.2015
7	Ermittlung der Luftschadstoffimmissionen gemäß RLuS 2012 für das Straßenbauprojekt B 209/B 404, Ortsumgehung Schwarzenbek, Streckenabschnitt II, BA Zubringer Nord bis K 17		1 – 12 + Anhang	11.11.2013
8	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie		1 - 14	18.10.2019 08.12.2017 02/2016
9	Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß UVPg, hier: Prüfung der Aktualität		1 - 9	18.10.2019 26.09.2017

3 Besondere eingeschlossene Entscheidungen

3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Genehmigungen

3.1.1 Wasserrechtliche Erlaubnis

Dem Straßenbaulastträger wird hiermit im Einvernehmen mit dem Landrat des Kreises Herzogtum Lauenburg als Untere Wasserbehörde die gehobene wasserrechtliche Erlaubnis gemäß §§ 8, 10 und 15 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) zur Benutzung von Gewässern gemäß § 9 WHG erteilt.

Die Einleitungsstellen liegen bei:

Gewässer, Ziffer	Gemarkung	Flur	Flur- stück	Einlei- tungs- menge	Bau-km von bis	Koordinaten ETRS 89 / UTM 32N	Bemerkungen
Grund- wasser	Grabau	1	47/17	5,0 l/s	2+400 3+250	(Ostwert) = 599267 (Nordwert) = 5930953	Einleitstelle 2 breitflächige Versickerung (Einzugsgebiet der Steinau – Gewässer Nr. 1.17)
Kanalnetz (Schacht Nr. 85.102)	Schwarzen- bek	5	1/8	5,0 l/s	3+250 4+105	(Ostwert) = 599650 (Nordwert) = 5930317	Einleitstelle 3 Kanalisation Stadt Schwarzenbek

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

Die Planfeststellungsbehörde sendet der wasserbuchführenden Behörde (Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein) den Planfeststellungsbeschluss inklusive der Anlage 5 (Übersichtslageplan für die wassertechnische Untersuchung) für die Eintragung in das Wasserbuch zu.

Auf die in diesem Zusammenhang ergangenen Inhalts- und Nebenbestimmungen unter All2 wird verwiesen.

3.1.2 Wasserrechtliche Genehmigung

Dem Straßenbaulastträger wird hiermit gemäß §§ 51, 52 des Wassergesetzes des Landes Schleswig-Holstein (Landeswassergesetz - LWG) in Verbindung mit § 60 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) die wasserrechtliche Genehmigung zum Bau bzw. Erweiterung und Betrieb der nachstehend aufgeführten Oberflächenwasserbehandlungsanlagen erteilt.

Bezeichnung	Station	Nr. *)	Speichervolumen
Regenrückhaltebecken Nr.1	1+090 links	2	1.400 m ² (Erweiterungsfläche)
Absetz-/ Regenrückhalte- becken Nr.2	2+850 rechts	12a	189 m ³
Absetz-/ Regenrückhalte- becken Nr.3	3+600 rechts	19a	175 m ³

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

3.2 Widmung, Einziehung, Umstufung

3.2.1 Widmung

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

1. die neue Teilstrecke der B 404n von Bau-km 1+165 (Zubringer Nord) bis Bau-km 2+955 (B 207) auf einer Länge von ca. 1.790 m inklusive des Kreisverkehrsplatzes (Ifd.Nr.12c des BWV der Anlage 10.2) als Bundesstraße in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland (Bund); sie wird Bestandteil der B 404 (Ifd.Nr. 1, 1a des BWV der Anlage 10.2)
2. die neue Teilstrecke der B 209n von Bau-km 2+955 (B 207) bis Bau-km 4+105 (K 17) auf einer Länge von ca. 1.150 m inklusive des Kreisverkehrsplatzes (Ifd.Nr. 21 des BWV der Anlage 10.2) als Bundesstraße in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland (Bund); sie wird Bestandteil der B 209 (Ifd.Nr. 1a des BWV der Anlage 10.2)

3. der Neubau des Wanderweges (zwischen dem Weg „Im Strange“ und Veilchenweg) bei Bau-km 1+605 auf einer Länge von ca. 192 m als sonstige öffentliche Straße in der Baulast der Stadt Schwarzenbek (lfd.Nr. 6a des BWV der Anlage 10.2)
4. Der Neubau der Wander- und Radwegüberführung (Achse 160) bei Bau-km 1+975 auf einer Länge von 147,644 m als sonstige öffentliche Straße in der Baulast der Stadt Schwarzenbek (lfd.Nr. 7 des BWV der Anlage 10.2)
5. Der Neubau des Wander- und Radweges (Achse 165) von Bau-km 2+970 bis Bau-km 4+070 auf einer Länge von ca. 1.110 m als sonstige öffentliche Straße in der Baulast der Stadt Schwarzenbek (lfd.Nr. 17 des BWV der Anlage 10.2)
6. Der Neubau des Wanderweges von ca. Bau-km 2+984 bis Bau-km 3+175 auf einer Länge von ca. 191 m als sonstige öffentliche Straße in der Baulast der Stadt Schwarzenbek (lfd.Nr. 18a des BWV der Anlage 10.2)

3.2.2 Einziehung

Folgende Teile öffentlicher Straßen gelten mit ihrer Sperrung gemäß § 6 FStrG und § 8 Abs. 7 StrWG i.V.m. § 8 a StrWG als eingezogen:

1. die Teilstrecke des Weges „Im Strange“ auf einer Länge von 70 m bei Bau-km 1+605; bislang in der Baulast der Stadt Schwarzenbek (lfd.Nr. 5 des BWV der Anlage 10.2)
2. die Teilstrecke des Wirtschaftsweges „Grover Weg“ auf einer Länge von ca. 20 m bei Bau-km 2+253, bislang in der Baulast der Stadt Schwarzenbek (lfd.Nr. 9 des BWV der Anlage 10.2)
3. die Teilstrecke des Wanderweges auf einer Länge von ca. 80 m bei Bau-km 3+175, bislang in der Baulast der Gemeinde Grabau (lfd.Nr. 18 des BWV der Anlage 10.2)
4. die Teilstrecke des Wirtschaftsweges auf einer Länge von ca. 20 m bei Bau-km 3+627; bislang in der Baulast der Gemeinde Grabau (lfd.Nr. 20 des BWV der Anlage 10.2)
5. die Teilstrecke des Radweges an der K 17 (Grabauer Straße) auf einer Länge von ca.130 m; bislang in der Baulast des Kreises Herzogtum Lauenburg (lfd.Nr. 25 des BWV der Anlage 10.2)

3.2.3 Hinweise

1. Wird eine Bundesfernstraße, Landesstraße, Kreisstraße, Gemeindestraße oder sonstige öffentliche Straße verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt, so gilt der neue Straßenteil gem. § 2 Abs. 6a FStrG und § 6 Abs. 5 StrWG von dem Tag der Verkehrsübergabe als gewidmet bzw. bei öffentlichen Straßen, die verbreitert, begradigt, durch Verkehrsanlagen

ergänzt oder unwesentlich verlegt werden, gelten die neu hinzukommenden Straßenteile mit der Überlassung für den öffentlichen Verkehr gem. § 6 Abs. 5 StrWG als gewidmet.

2. Wird eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder Kreisstraße, Gemeindestraße oder sonstige öffentliche Straße in Zusammenhang mit der Begradigung, unerheblichen Verlegung oder Ergänzung dem Verkehr auf Dauer entzogen, so gilt der Straßenteil gem. § 2 Abs. 6a FStrG und § 8 Abs. 7 StrWG durch die Sperrung als eingezogen.
3. Die überbauten, renaturierten und rekultivierten Teilstrecken gelten ebenfalls als eingezogen.
4. Die Straßenverzeichnisse sind gemäß den gesetzlichen Bestimmungen nach § 1 Abs. 5 FStrG bzw. § 3 Abs. 2 StrWG zu ändern.
5. Umstufungen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

II Inhalts- und Nebenbestimmungen

Dieser Beschluss ergeht mit folgenden Maßgaben:

1 Übergreifende Nebenbestimmungen

1.1 Befristungen

Die Genehmigung zur Umwandlung von Wald ist gemäß Ziffer A II 5 Nr. 6 auf fünf Jahre befristet. Der Lauf der Frist beginnt mit dem Tag, der auf die Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses folgt.

1.2 Eintragungen in den Planunterlagen durch die Planfeststellungsbehörde

Durch die Planfeststellungsbehörde wurde in folgenden Unterlagen Blaeintragungen vorgenommen:

1. Änderung der Flurstücksbezeichnung der Einleitungsstelle 3 (Kanalisation) in 1/8 in der Anlage 1, Kap.4.5.

Diese Änderungen / Korrekturen durch die Planfeststellungsbehörde sind als Auflage zwingend durch den Vorhabenträger zu beachten.

1.3 Allgemeiner Auflagenvorbehalt

Änderungen und Ergänzungen dieses Beschlusses, die aus rechtlichen, verkehrlichen oder bautechnischen Gründen oder zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung erforderlich sind, bleiben vorbehalten; die Regel des § 143 LVwG bleibt hiervon unberührt.

1.4 Baubedingte Auflagen

1. Der Vorhabenträger hat der Planfeststellungsbehörde den Baubeginn, die Verkehrsfreigabe und die Baufertigstellung zu melden.

2 Wasserrechtliche Auflagen

1. Die Dichtheit der gesamten nordwestlichen Böschung des RRB Nr.1 (Erweiterungsfläche) ist nach Auffüllung und Erhöhung zu gewährleisten.
2. Die Einleitung des Niederschlagswassers bei der Einleitungsstelle 1 darf 50 l/s nicht überschreiten.
3. Die Einleitung des Niederschlagswassers bei der Einleitungsstelle 2 darf 5 l/s nicht überschreiten.
4. Die Einleitung des Niederschlagswassers bei der Einleitungsstelle 3 darf 5 l/s nicht überschreiten.

3 Naturschutzrechtliche Auflagen

1. Mit der Umsetzung der mit dem Landschaftspflegerischen Begleitplan verbindlich festgestellten **Kompensationsmaßnahmen** ist mit Baubeginn zu beginnen und sie sind entsprechend ihrer landschaftsökologischen Zielsetzung (siehe Anlagen 12.0 bis 12.3 des festgestellten Plans) spätestens in der auf die Verkehrsfreigabe folgenden Vegetationsperiode fertig zu stellen und ihrer Zielfunktion zuzuführen. Die CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen) sowie artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen unterliegen den jeweils in den planfestgestellten Maßnahmenblättern eigens definierten Anforderungen an den Zeitpunkt der Durchführung und Wirksamkeit.

2. Die vom Vorhabenträger durchgeführten **Maßnahmen zur Kompensation von Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes** sind **dauerhaft** zu erhalten und in ihrer Funktion zu sichern.
3. Die Kompensationsmaßnahmen sind in das **Kompensationsflächen-Informationssystem Schleswig-Holstein (KIS-SH)** einzupflegen. Zusätzlich sind die Daten entsprechend § 7 Abs. 2 ÖkokontoVO nach Bestandskraft des Beschlusses – spätestens ein Jahr nach Bestandskraft – in einer **Tabelle (sog. Meldehilfe) digital aufzubereiten und der Planfeststellungsbehörde zu übermitteln**. Auf Antrag bei der Planfeststellungsbehörde kann die Frist für die Vorlage verlängert werden. Erforderliche Informationen, die innerhalb der Frist noch nicht vorliegen, sind unverzüglich bei ihrer Vorlage in Form einer sichtbaren Ergänzung der Tabelle vorzulegen. Die sogenannte Meldehilfe wurde vom Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein (MELUND) erstellt und mit Schreiben vom 22.06.2018 eingeführt. Sie wird von der Planfeststellungsbehörde zur Verfügung gestellt. Die Kompensationsmaßnahmen sind – soweit sie eine räumlich bestimmbare Ausprägung besitzen – als digitale Geodaten im Format ‚shapefile‘ bei der Planfeststellungsbehörde abzuliefern. Soweit erforderlich sind Konkretisierungen mit der Planfeststellungsbehörde abzustimmen.
4. Der Vorhabenträger hat auf Grundlage des Landschaftspflegerischen Begleitplanes zur konkreten Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen einen **Landschaftspflegerischen Ausführungsplan (LAP)** vor Maßnahmenumsetzung in Abstimmung mit dem MELUND und der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde (Kreis Herzogtum Lauenburg) aufzustellen und im Anschluss der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.
5. Um die fachgerechte Ausführung entsprechend der planerischen Vorgaben sicherzustellen, hat der Vorhabenträger für alle planfestgestellten Vermeidungs- sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen **Umsetzungskontrollen (Herstellungskontrollen)** durchzuführen. Zur Überprüfung der Wirksamkeit der durchgeführten Vermeidungs- sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hat der Vorhabenträger **Funktionskontrollen** durchzuführen. Zur konkreten Abstimmung der fachlichen Anforderungen an die Funktionskontrolle sind im Rahmen der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung bis dato noch nicht eindeutig geregelte Sachverhalte mit dem MELUND im Sinne eines Benehmens abzustimmen. Die im Planfeststellungsbeschluss geregelten Sachverhalte sind für den Vorhabenträger bindend. Auf Grundlage der vom Vorhabenträger durchgeführten Herstellungs- und Funktionskontrollen ist für die in den Maßnahmenblättern der Anlage 12.0 und in den Maßnahmenplänen der Anlage 12.2 und 12.3 dargestellten Ziele eine Kontrolle der Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG

dahingehend durchzuführen, dass **fünf Jahre nach Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen der Planfeststellungsbehörde und der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Herzogtum Lauenburg ein mit der obersten Naturschutzbehörde (MELUND) abgestimmter Bericht** vorzulegen ist.

6. Im Rahmen der Funktionskontrollen ist zu prüfen und in dem Bericht nach Nebenbestimmung Nr. 5 darzustellen, ob das jeweils angestrebte Maßnahmenziel erreicht wurde, ob ggf. Korrekturen erforderlich sind und ob die festgesetzten Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen zur Erreichung des Maßnahmenziels ausreichend sind. Ist abzusehen, dass das Maßnahmenziel nicht erreicht wird, ist eine **Nachsteuerung der Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen** in Abstimmung mit dem MELUND vorzunehmen. Sollte sich herausstellen, dass das Maßnahmenziel auch mit einer Nachsteuerung der Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen nicht erreicht wird, ist die Planfeststellungsbehörde berechtigt, nachträglich Auflagen aufzunehmen, zu ändern oder zu ergänzen (Auflagenvorbehalt). Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die Planfeststellungsbehörde zu unterrichten, wenn das Maßnahmenziel auch mit einer Nachsteuerung der Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen nicht erreicht werden kann. Dies hat spätestens im Rahmen des oben genannten Berichtes zu erfolgen bzw. früher, wenn er von einem solchen Sachverhalt Kenntnis erhält.
7. Die in den Maßnahmenplänen der Anlage 12.2 des festgestellten Plans dargestellten **Bautabuzonen** sind von jeglicher Inanspruchnahme auszuschließen und durch **geeignete Schutzvorrichtungen gemäß RAS-LP 4 und DIN 18920** zu sichern (vgl. Maßnahme S3 in Anlage 12.0 des festgestellten Plans).
8. Zur **Vermeidung des Eintretens artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG** im Hinblick auf Fledermäuse und Brutvögel sind **jegliche Gehölzfällungen/-rückschnitte** im gesamten Bauabschnitt **ausschließlich im Zeitraum 01. Dezember bis 28./29. Februar** zulässig, die im Zuge der Baufeldräumung notwendige **Beseitigung von Vegetation der Gras- und Krautschicht sowie des Oberbodens** ist **ausschließlich im Zeitraum 01. September bis 28./29. Februar** zulässig (diesbezüglich zu beachten sind die **hiervon abweichenden Bestimmungen für Knicks und Wald in den Nebenbestimmungen Nr. 10 und 11**). Sollte im Zuge des Bauablaufs in unvorhergesehenen begründeten Einzelfällen (kleinere Einzelflächen bzw. Vegetationsbestände betreffend) eine Abweichung von den vorgenannten Bauzeitenregelungen zur Verhinderung längerer Unterbrechungen des Bauablaufs erforderlich werden, so ist dies lediglich zulässig, wenn eine durch die Umweltbaubegleitung durchgeführte Besatzkontrolle der betreffenden Flächen/Bestände zu dem Ergebnis kommt, dass das Eintreten von Verbotstatbeständen

nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden kann, und das MELUND, das LLUR und die Planfeststellungsbehörde ihre fachliche Zustimmung zur Durchführung der Maßnahme schriftlich erteilt haben. Die Durchführung der Besatzkontrolle ist bereits im Vorwege fachlich mit dem MELUND und dem LLUR abzustimmen, darüber hinaus ist sie im Rahmen der Umweltbaubegleitungsprotokolle zu protokollieren.

9. Zur **Vermeidung von Brutvogelansiedlung auf bereits hergestellten Arbeitsbereichen** (abgeschlossene Baufeldräumung), sind **während der Brutzeit (Anfang März bis Ende August) Vergrämuungsmaßnahmen durchzuführen, sofern kein kontinuierlicher Baubetrieb** (Bautätigkeit an einem Ort nicht länger als fünf Tage ausgesetzt), der eine Ansiedlung von Brutvögeln verhindert, gewährleistet werden kann. Geeignete Maßnahmen zur Verhinderung von Brutversuchen sind nach derzeitigem Kenntnisstand z. B. das Anbringen von Flatterband oder das Harken oder Schleppen der betreffenden Flächen in höchstens fünftägigem Abstand. Die anzuwendenden Maßnahmen sind vor Beginn der Baustelleneinrichtung zu prüfen und vorher fachlich mit dem LLUR abzustimmen, sodass diese im Bedarfsfall unverzüglich umgesetzt werden können. Sind seit der letzten Bautätigkeit mehr als fünf Tage vergangen, ist das Baufeld durch die Umweltbaubegleitung auf eine zwischenzeitliche Ansiedlung zu überprüfen:
- Wenn dabei keine brütenden Vögel festgestellt werden, können die Bauarbeiten wiederaufgenommen werden. Steht noch keine Wiederaufnahme der Bauarbeiten an, sind unmittelbar nach der Kontrolle Vergrämuungsmaßnahmen umzusetzen.
 - Wenn brütende Vögel festgestellt werden, dürfen die Bautätigkeiten erst nach Abschluss des Brutgeschäftes fortgesetzt werden.

Die Überprüfung des Baufeldes ist durch die Umweltbaubegleitung im Rahmen der Umweltbaubegleitungsprotokolle zu protokollieren.

10. Die im Rahmen des Vorhabens zu beseitigenden **Knickabschnitte** (siehe Anlage 12.1, Blatt 1 in Verbindung mit Anlage 12.0, Tabelle 33) sind vor Baubeginn zur **Vermeidung von Tötungen und zur Vergrämuung der Haselmäuse** aus dem Baufeld **in der Zeit vom 1. Dezember bis 28./29. Februar auf den Stock zu setzen** (Maßnahme V 3 Ar). Die Fällung hat schonend mit Handgeräten zu erfolgen, um die verbleibenden Knickwälle und Stubben unbeeinträchtigt zu lassen. Die Gehölze sind hierbei etwa eine Handbreit über dem Boden abzuschneiden, das Schnittgut ist umgehend abzutransportieren. Das Befahren der Knicks ist bei der Fällung nicht gestattet. Das Auf-den-Stock-Setzen ist durch einen Fachgutachter zu begleiten und durch die Umweltbaubegleitung zu überwachen. Oberirdisch sichtbare Haselmausnester sind während des Zeitraumes von Anfang Mai bis 30.11. während der

Fortpflanzungszeit vor einer Beschädigung zu schützen. **Ab Beginn der Vegetationsperiode** ist auf den auf den Stock gesetzten Knicks **im Abstand von zwei Wochen mit Freischneidern möglicher Krautaufwuchs und Stockausschlag zu entfernen** (ebenfalls eine Handbreit über dem Boden), um die Knickwälle deckungsarm zu halten und somit eine Ansiedlung von Brutvögeln zu verhindern. Diese Vermeidungsmaßnahme ist bis zur vollständigen Entfernung der Knickabschnitte regelmäßig zu wiederholen. Nach der Abwanderung der aus dem Winterschlaf erwachten Haselmäuse sind **ab Anfang Mai die Wurzelstöcke und Stubben zu roden und der Knickwall zu entfernen**. Vor Beginn der Arbeiten ist durch einen Fachgutachter zu bestätigen, dass alle Haselmäuse aus den betreffenden Knickabschnitten abgewandert sind. Dies ist durch die Umweltbaubegleitung zu dokumentieren. Der Planfeststellungsbehörde sowie dem LLUR als zuständige Artenschutzbehörde ist über die Umsetzung der Vermeidungsmaßnahme ein Bericht vorzulegen. **Der vorhabenbedingte Baubeginn darf erst erfolgen, soweit sichergestellt ist, dass sich keine Haselmäuse mehr im Baufeld befinden.**

11. Der zur Realisierung des Vorhabens zu beseitigende **Mischwaldbestand westlich der B207** (Bau-km 2+800), der ebenfalls eine Habitatsignung für Haselmäuse aufweist, ist zur **Vermeidung von Tötungen und zur Vergrämung möglicherweise präsenster Haselmäuse** aus dem Baufeld **ebenfalls zeitlich gestaffelt zu fällen und zu roden** (vgl. Vermeidungsmaßnahme V 3 Ar, Anlage 12 der Planfeststellungsunterlage).. Dazu ist der Gehölzbestand **in der Zeit vom 1. Dezember bis 28./29. Februar mit Handgeräten zu fällen**. Um die Einwirkung auf den Boden und die Krautschicht so gering wie möglich zu halten, ist das **Befahren der Waldfläche nicht gestattet und das anfallende Stamm- und Astmaterial ist von außerhalb aus der Waldfläche herauszuheben (Randbereiche) oder mittels einer Seilwinde aus der Waldfläche herauszuziehen (Kernbereich) und umgehend abzutransportieren**. Hierbei ist durch geeignete Schutzvorrichtungen (vgl. Nebenbestimmung Nr. 7) sicherzustellen, dass der zu erhaltende Knickabschnitt an der südwestlichen Grenze des Waldstücks nicht beeinträchtigt wird. Im Zuge der Fällung ist darüber hinaus sicherzustellen, dass neben dem Stammholz auch alle weiteren auf der Fläche vorhandenen **Gebüsche und Gehölze eine Handbreit über dem Boden abgeschnitten werden und das Schnittgut umgehend abtransportiert wird**, um den Standort als Lebensraum für Haselmäuse unattraktiv zu gestalten. Die Fällung ist durch einen Fachgutachter zu begleiten und durch die Umweltbaubegleitung zu überwachen. Oberirdisch sichtbare Haselmausnester sind während des Zeitraumes von Anfang Mai bis bis 30.11. während der Fortpflanzungszeit vor einer Beschädigung zu schützen. Um eine Ansiedlung von Brutvögeln auf der ehemaligen Waldfläche zu verhindern, sind **spätestens mit Beginn der auf die Fällung folgenden Brutzeit (Anfang März) geeignete**

Vergrämungsmaßnahmen auf der Fläche durchzuführen (z. B. das Aufstellen von Pflocks mit Flatterbändern). Die genaue Ausgestaltung ist mit einem Fachgutachter abzustimmen und die Funktionstüchtigkeit ist regelmäßig durch die Umweltbaubegleitung zu kontrollieren. Nach Abwanderung der möglicherweise im Bereich des Waldstücks überwinternden Haselmäuse in umliegende Habitate sind **ab Anfang Mai die Wurzelstöcke und Stubben zu roden**. Vor Beginn der Arbeiten ist durch einen Fachgutachter zu bestätigen, dass keine Haselmäuse mehr auf der vormaligen Waldfläche anzutreffen sind. Dies ist durch die Umweltbaubegleitung zu dokumentieren. Der Planfeststellungsbehörde sowie dem LLUR als zuständige Artenschutzbehörde ist über die Umsetzung der Vermeidungsmaßnahme ein Bericht vorzulegen. **Der vorhabenbedingte Baubeginn darf erst erfolgen, soweit sichergestellt ist, dass sich keine Haselmäuse mehr im Baufeld befinden.**

12. Die zur **Sicherung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus** im räumlichen Zusammenhang vorgesehenen **CEF-Maßnahmen (A 11.1 CEF und A 11.2 CEF)** müssen **zum Zeitpunkt des Baubeginns (Baufeldräumung) des betreffenden Trassenabschnitts (Bau-km 3+150 bis 3+600) funktionsfähig sein**. Diese dienen als vorgezogener Ausgleich für die durch die Zerschneidungs- bzw. Barrierewirkung der neuen Trasse bedingte Abtrennung einer Teilpopulation der Haselmäuse im o. g. Abschnitt, die als Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu werten ist. Die Pflanzenauswahl für die hierbei erfolgende Knickaufwertung und Neuanlage einer zweireihigen Strauchpflanzung hat sich nach dem Ziel zu richten, über die gesamte Aktivitätszeit der Haselmäuse ausreichend Nahrung im jeweiligen Revierstandort zur Verfügung zu stellen sowie eine Strukturvielfalt zu schaffen, die zugleich auch ausreichend Versteck- und Nistmöglichkeiten für Haselmäuse bietet. Für die Arten Haselnuss, Brombeere und Schlehe als maßgebliche Nahrungspflanzen ist dabei eine Deckung von 50 % in der Strauchschicht anzustreben. Die Durchführung der Maßnahmen ist durch einen Fachgutachter zu begleiten und durch die Umweltbaubegleitung zu überwachen. Die **Funktionsfähigkeit der CEF-Maßnahmen** ist im Rahmen einer **Funktionskontrolle vor Baubeginn (Baufeldräumung) des betreffenden Trassenabschnitts (Bau-km 3+150 bis 3+600)** durch Experten festzustellen. Der Planfeststellungsbehörde, dem MELUND und dem LLUR ist vor Baubeginn im o. g. Trassenabschnitt ein **Bericht über die Funktionsfähigkeit der Maßnahmen** vorzulegen, in dem der Nachweis erbracht wird, dass die durchgeführten Maßnahmen die betroffenen Funktionen der beeinträchtigten Fortpflanzungs- und Ruhestätten bzw. der Lebensräume der gestörten (Teil-)Populationen im räumlichen Zusammenhang vollumfänglich bereitstellen. Weitere Anforderungen sind dem Maßnahmenblatt zur Maßnahme A 11 CEF in der Anlage 12.0 zu entnehmen. Die im Rahmen der Maßnahme **aufgewerteten Knicks und neu angelegten Gehölzstrukturen sind für die**

Dauer einer Knickumtriebszeit (15 Jahre) aus der Knick-/Gehölzpflge zu nehmen, um eine adäquate initial ungestörte Entwicklungszeit der neuen Bestandsstrukturen und eine ausreichende Habitatkontinuität für die Haselmäuse zu gewährleisten. Im Rahmen der weiteren Funktionskontrollen gemäß Maßnahmenblatt zur Maßnahme A 11 CEF ist zu überprüfen, ob sich die angestrebte Artenausstattung (Nahrungspflanzen) und Strukturvielfalt in dem Maße konsolidiert hat, dass auch langfristig eine hinreichende Habitateignung der betreffenden Gehölzstrukturen für Haselmäuse gegeben ist. Die Nebenbestimmungen Nr. 5 und Nr. 6 finden entsprechend Anwendung.

Die vor Baubeginn hergestellten **CEF-Maßnahmen für Haselmäuse** sind in geeigneter Weise **vor Beeinträchtigungen im Zuge der Straßenbaumaßnahmen und der Realisierung der weiteren trassenbegleitenden landschaftspflegerischen Maßnahmen zu schützen**. Grundsätzlich sind sie durch Vegetationsschutzzäune vom Baufeld abzugrenzen. Nebenbestimmung Nr. 7 findet entsprechend Anwendung. Sind weitere Schutzmaßnahmen notwendig, sind diese mit der Umweltbaubegleitung abzustimmen.

13. Für die Herstellung der **Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen** ist **standortgerechtes heimisches Saat- und Pflanzmaterial** zu verwenden, das gemäß § 40 Abs. 1 BNatSchG **nicht gebietsfremd** ist. Entsprechende **Nachweise** über die Erfüllung dieser Anforderung (**Liefernachweise und Zertifikate**) sind der Planfeststellungsbehörde und der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Herzogtum Lauenburg bzw. im Falle der Ersatzmaßnahme E 8 Ar der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Ostholstein unverzüglich nach Umsetzung aller im Rahmen der Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen erforderlichen Ansaaten und Anpflanzungen gebündelt vorzulegen.

Der „**Leitfaden zur Verwendung gebietseigener Gehölze**“ (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit) und die „**Empfehlungen für Begrünungen mit gebietseigenem Saatgut**“ (Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau) sind in der jeweils aktuellen Fassung zu berücksichtigen.

14. Die **Auswahl und Zusammensetzung des Saatguts zur Ansaat von Gras-/Kraut-/Ruderalfluren** (Maßnahmen V/A 5 Ar + FCS, V/A 7 Ar + FCS, V/A 8 Ar + FCS, V/A 10 Ar + FCS, V/A 13 Ar + FCS, G 2, G 4, A/E 2 Ar + FCS, A 3 Ar + FCS, A 4 Ar, A 6 Ar + FCS, A/E 7 Ar + FCS, A 8 Ar + FCS, A/E 9 Ar + FCS, E 1 Ar und E 3 Ar) ist im Rahmen der Ausführungsplanung fachlich mit der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Herzogtum Lauenburg abzustimmen und einvernehmlich festzulegen. Hierbei ist besonders zu berücksichtigen, dass die ausgewählten Saadmischungen jeweils ein möglichst vielfältiges und sich über die gesamte Vegetationsperiode erstreckendes Blütenangebot für die heimische Insektenfauna bieten.

15. Die zur **Vermeidung von betriebsbedingten Tötungen von Fledermäusen** vor Inbetriebnahme der Straße zu errichtenden **temporären Kollisionsschutzzäune** (Maßnahmen V/A 5 Ar + FCS und V 12 Ar) müssen eine **Höhe von mindestens 4 m über Fahrbahnoberkante und einen Maximalabstand von 4,50 m zur äußeren befestigten Fahrbahnkante** aufweisen. Nach erfolgter **Herstellungskontrolle** ist die fortwährende Funktionsfähigkeit der Kollisionsschutzzäune mindestens einmal jährlich im Rahmen der **Funktionskontrollen** durch die Umweltbaubegleitung zu überprüfen und zu dokumentieren. Die Kollisionsschutzzäune dürfen erst dann zurückgebaut werden, wenn die dahinter liegenden Anpflanzungen eine ausreichende Höhe von ebenfalls 4 m über Fahrbahnoberkante sowie eine ausreichende Dichte (ausreichende Sperrwirkung auch in unbelaubtem Zustand) aufweisen und die **volle Funktionsfähigkeit der Anpflanzungen als Kollisionsschutzmaßnahme** für die betreffenden Arten durch einen Fachgutachter bestätigt wurde. Das Ergebnis dieser Funktionskontrolle ist schriftlich festzuhalten und der Planfeststellungsbehörde, dem MELUND und dem LLUR vor Beginn des Rückbaus der Kollisionsschutzzäune unaufgefordert vorzulegen.

16. Für diejenigen **Gehölzstrukturen**, die

- nach dem Rückbau der temporären Fledermaus-Kollisionsschutzzäune in den entsprechenden Trassenabschnitten dauerhaft die **Kollisionsschutzfunktion** übernehmen (Maßnahmen V 4 Ar, V/A 5 Ar + FCS, tlw. V/A 7 Ar + FCS und V/A 13 Ar + FCS),
- als **Leitstrukturen oder Querungshilfe für Fledermäuse** fungieren (Maßnahmen V 4a Ar, V/A 7 Ar + FCS, V/A 8 Ar + FCS, V/A 10 Ar + FCS und V/A 11 Ar + FCS),
- (zugleich) als **CEF-/FCS-Maßnahme für Haselmäuse** fungieren (Maßnahmen M/A 1 Ar + FCS, V/A 5 Ar + FCS, V/A 7 Ar + FCS, V/A 8 Ar + FCS, V/A 10 Ar + FCS, V/A 11 Ar + FCS, V/A 13 Ar + FCS, A/E 2 Ar + FCS, A 3 Ar + FCS, A/E 7 Ar + FCS, A 8 Ar + FCS, A/E 9 Ar + FCS, A 10 Ar + FCS und A 11 CEF)

gelten **besondere Unterhaltungs- bzw. Pflegevorgaben**, um eine kontinuierliche Erfüllung der jeweils zugeschriebenen Funktionen sicherzustellen. Dementsprechend ist ein **Auf-den-Stock-Setzen der betreffenden Gehölzstrukturen lediglich abschnittsweise bzw. selektiv** zulässig.

Im Falle einer zugewiesenen **Funktion als Kollisionsschutzmaßnahme** muss dabei insbesondere beachtet werden, dass die Gehölzstruktur **zeitlich durchgängig auf ganzer Länge eine Höhe von mindestens 4 m über Fahrbahnoberkante** sowie eine **ausreichende Dichte auf ganzer Höhe** (ganzjährig ausreichende Sperrwirkung gegen Durchflüge von Fledermäusen) aufweisen muss. Dementsprechend darf das **Auf-den-**

Stock-Setzen nicht über die gesamte Breite der Kollisionsschutzpflanzung erfolgen, sodass Lücken entstehen, sondern darf sich jeweils nur über einen Teil der Gesamtbreite der Anpflanzung erstrecken bzw. muss selektiv erfolgen.

Im Falle einer zugewiesenen **Funktion als Leitstruktur oder Querungshilfe** muss dabei insbesondere beachtet werden, dass die Gehölzstruktur **zeitlich durchgängig auf ganzer Länge eine Höhe von mindestens 3 m über Fahrbahnoberkante (Leitstrukturen) bzw. 2 m über Brückenbelag (Querungshilfe)** aufweist. Dementsprechend darf das **Auf-den-Stock-Setzen nicht über die gesamte Breite der Anpflanzung** erfolgen, sodass Lücken entstehen, sondern darf sich jeweils nur über einen Teil der Gesamtbreite der Anpflanzung erstrecken bzw. muss selektiv erfolgen.

Im Falle einer zugewiesenen **Funktion als CEF-/FCS-Maßnahme für Haselmäuse** muss dabei insbesondere beachtet werden, dass das **Auf-den-Stock-Setzen der Gehölzstrukturen lediglich abschnittsweise erfolgen darf (maximal 20 laufende Meter oder 20 m² am Stück)**, um die Haselmauspopulation nicht zu beeinträchtigen.

Die **darüber hinaus im Kontext der jeweiligen Maßnahmen zu beachtenden Unterhaltungs- bzw. Pflegevorgaben** (z. B. zu Pflegeintervallen und -zeiträumen) sind dem **Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 12.0)** zu entnehmen.

17. Für das Bauvorhaben ist eine **Umweltbaubegleitung durch entsprechend ausgebildetes Fachpersonal** durchzuführen, die die zulassungskonforme Umsetzung des Vorhabens vorbereitet, überwacht und dokumentiert und eine Baudurchführung entsprechend den einschlägigen gesetzlichen Regelungen und Vorschriften des Umwelt- und Naturschutzes im Hinblick auf alle Schutzgüter sicherstellt. Der Planfeststellungsbehörde, dem MELUND und der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Herzogtum Lauenburg ist rechtzeitig vor Baubeginn ein Ansprechpartner für die Umweltbaubegleitung zu benennen.

Die Umweltbaubegleitung umfasst insbesondere:

- die Mitwirkung bei der Integration von umwelt-/natur-/artenschutzrechtlichen Vorgaben aus dem Planfeststellungsbeschluss in die Ausschreibungs- und Ausführungsunterlagen,
- die Beteiligung bei der Erstellung eines integrierten Bauablaufplanes unter Berücksichtigung der umwelt-/natur-/artenschutzrechtlichen Vorgaben,
- die Beteiligung an der Einweisung der am Bau beteiligten Unternehmen und die Unterrichtung über die Aufgaben der Umweltbaubegleitung und die zu berücksichtigenden Maßnahmen des Planfeststellungsbeschlusses,
- die regelmäßige Teilnahme an den Baubesprechungen,

- die abschließende Festlegung der Bautabuflächen vor Baubeginn und ihre Kontrolle während des Bauablaufes,
- die Überwachung der Einhaltung der festgelegten Bauzeitenregelungen sowie der weiteren Auflagen in Bezug auf die vorbereitende Baufeldräumung (siehe Nebenbestimmungen Nr. 8, 10 und 11),
- die Durchführung der notwendigen Abstimmungen mit dem LLUR bezüglich Vergrämung, sofern kein kontinuierlicher Baubetrieb sichergestellt werden kann (vgl. Nebenbestimmung Nr. 9),
- die Kontrolle der (rechtzeitigen) Durchführung und der Funktionsfähigkeit der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen und der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) unter Beteiligung von Experten für die jeweilige Art oder Artengruppe sowie die Kontrolle der bauzeitlichen Schutzeinrichtungen,
- die Kontrolle der Durchführung und der Funktionsfähigkeit der festgelegten Schutz- und Minimierungsmaßnahmen,
- die Mitwirkung beim Bodenmanagement (Kontrolle von bodenschutzrelevanten Auflagen sowie Beratung der Bauleitung zur Behandlung und Verwendung von Böden),
- die Vermeidung unvorhergesehener Verstöße gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG,
- die Vermeidung von Umweltschäden nach § 19 BNatSchG und sonstigen unvorhergesehenen Beeinträchtigungen, z.B. Auswirkungen durch Erschütterungen
- die Mitwirkung bei der Klärung, Beweissicherung, Beseitigung und ggf. Sanierung unvorhergesehener Umweltschäden und Beeinträchtigungen in enger Abstimmung mit der/den zuständigen Behörde/n (Melde- und Mitwirkungspflicht),
- die Mitwirkung bei der Durchführung der Räumungs- und Rekultivierungsmaßnahmen der baubedingt in Anspruch genommenen Flächen und der Baustelleneinrichtungsflächen,
- die Mitwirkung bei der Abnahme der Bauleistungen mit umweltrelevanten Wirkungen und ggf. der Mängelbeseitigung,
- die regelmäßige Dokumentation der umweltrelevanten Bauabläufe und das Verfassen von **Berichten über die Umweltbaubegleitung**, welche der Planfeststellungsbehörde, dem MELUND und dem LLUR monatlich und darüber hinaus in besonderen Fällen (z. B. besondere naturschutzfachliche Betroffenheiten) anlassbezogen vorzulegen sind, mit mindestens folgenden Inhalten:
 - Beginn und Ende der durchzuführenden Maßnahmen,

- Ergebnisse der Umsetzungskontrollen,
- Zuordnung zu Text und Plänen der Anlage 12 (Landschaftspflegerischer Begleitplan),
- Eventuelle Unterbrechungen, deren Anlass und Beendigung,
- besondere Vorkommnisse,
- Fotodokumentation der Maßnahmen.

18. Nach Durchführung des Eingriffs ist innerhalb eines Jahres eine **Nachbilanzierung** durchzuführen, bei der gegenüber dem planfestgestellten Vorhaben ggf. zusätzlich aufgetretene Eingriffe ermittelt und die notwendigen Kompensationsmaßnahmen abgeleitet, bilanziert und dargestellt werden. Die Nachbilanzierung ist mit dem MELUND als oberster Naturschutzbehörde abzustimmen und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Sofern sich hieraus relevante Abweichungen hinsichtlich der erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ergeben, ist im Rahmen der diesbezüglich durchzuführenden Planänderung das Einvernehmen und Benehmen gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 11 Abs. 1 LNatSchG erneut herzustellen. Sollten sich aus der Nachbilanzierung Änderungen der planfestfestgestellten und bereits durchgeführten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ergeben, ist gemäß § 9 Abs. 2 LNatSchG i. V. m. § 1 Nr. 3 der Landesverordnung über die Zuständigkeit der Naturschutzbehörden (NatSchZVO) die Genehmigung der obersten Naturschutzbehörde einzuholen.

19. **Die Baumreihe (Eichen)**, die sich auf dem Flurstück 157/55 (Flur 5, Gemarkung Grove) zwischen dem Regenrückhaltebecken 1 der nördlich angrenzenden Schwarzen Au befindet, **ist zu erhalten.**

4 Immissionsschutzrechtliche Nebenbestimmungen

4.1 Erstattungsanspruch für Lärmschutz am Wohngebäude (passiver Lärmschutz)

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

Stadt Schwarzenbek:

Straße, Haus-Nr.	Flur	Flurstück	Gebäudeseite	Geschoss
HK028.01 Hans-Koch-Ring 28	4	110	NO	EG 1. OG
HK030.01 Hans-Koch-Ring 30	4	108	NO	EG 1. OG
HK032.01 Hans-Koch-Ring 32	4	106	NO	EG 1. OG
HK034.01 Hans-Koch-Ring 34	4	104	NO	EG 1. OG
HK036.01 Hans-Koch-Ring 36	4	102	NO	EG 1. OG
HK038.01 Hans-Koch-Ring 38	4	87	NO	EG 1. OG 2. OG

EG = Erdgeschoss, OG = Obergeschoss, DG = Dachgeschoss

Die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen erstrecken sich auf die jeweils angegebenen Geschosse.

Hinweise:

Art und Umfang der Lärmschutzmaßnahmen sowie der Umfang der Erstattung richten sich nach der hierfür maßgebenden 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (24. BImSchV).

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

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

4.2 Entschädigungsansprüche für verbleibende Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches

Für das nachfolgend aufgeführte Wohngrundstück besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung wegen verkehrslärmbedingter Nutzungsbeeinträchtigungen des Außenwohnbereiches:

Stadt Schwarzenbek:

Straße, Haus-Nr.	Flur	Flurstück	Gebäudeseite	Anspruch für
HK036.AW Hans-Koch-Ring 36	4	102	NO	Terrasse

Hinweise:

Die Einzelheiten sind in einer Vereinbarung zwischen dem Eigentümer und dem Straßenbaulastträger (vertreten durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Standort Lübeck) zu regeln.

Der Straßenbaulastträger hat die zum Abschluss der Vereinbarung notwendigen örtlichen Feststellungen zu treffen.

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

4.3 Fahrbahnoberfläche

Für die Fahrbahndecke ist ein Belag zu verwenden, der den Ansatz eines Korrekturwertes von - 2,0 dB(A) für dauerhaft lärm mindernde Straßenoberflächen (D_{Stro}) bei der Berechnung nach der Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV (Tabelle 4 der RLS-90) rechtfertigt. Der Vorhabenträger hat eine lärm mindernde Wirkung auf Dauer durch einen Fahrbahnbelag von $D_{Stro} \leq - 2,0 \text{ dB(A)}$ zu gewährleisten.

4.4 Erschütterungen

Zum Schutz der Anlieger vor Erschütterungen sind während der Bauzeit Vorgaben der DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen) einzuhalten. Der Vorhabenträger hat an Gebäuden jeglicher Nutzung, in Absprache mit dem Sachverständigen und in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten insbesondere in einem Abstand von 60 m zur Achse der Ortsumgehung, Beweissicherungsverfahren durchzuführen. In Absprache mit dem Sachverständigen kann von dem genannten Abstand abgewichen werden. Dies ist zu begründen und zu dokumentieren.

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

Sollten während der Bauausführung die Anhaltswerte der DIN 4150 überschritten werden, sind die Arbeiten zu unterbrechen, die Ursache der Überschreitung zu ermitteln und das Bauverfahren ggf. entsprechend zu modifizieren. Sollten dennoch (d. h. trotz optimiertem Bauverfahren) und von daher unvermeidbar die Anhaltswerte überschritten werden, hat der Vorhabenträger die Arbeiten erneut zu unterbrechen und für gefährdete Gebäude, die noch nicht in ein Beweissicherungsverfahren integriert sind, ein solches vor der Wiederaufnahme der Bauarbeiten einzuleiten.

Soweit Schäden an Gebäuden nachweislich durch Bauarbeiten im Zusammenhang mit der Realisierung des planfestzustellenden Bauvorhabens entstehen, bilden die Ergebnisse des Beweissicherungsverfahrens die Grundlage für gesonderte Entschädigungsregelungen. Die Entschädigung umfasst auch die Kosten für das Beweissicherungsverfahren. Entschädigungspflichtig ist der Vorhabenträger.

4.5 Baulärm

Während der Bauarbeiten an der Straßenbaumaßnahme ist die AVV Baulärm zu beachten.

5 Waldumwandlungsgenehmigung – Nebenbestimmungen

1. Die betreffende Waldfläche darf gemäß § 9 Abs. 8 LWaldG erst unmittelbar vor der Verwirklichung des Straßenbauvorhabens abgeholzt oder gerodet werden. Hierbei sind die unter Nebenbestimmung Nr. 11 in Abschnitt A II 3 (Naturschutzrechtliche Auflagen) ausgeführten zeitlichen und technischen Vorgaben zwingend einzuhalten.
2. Mit der Ersatzaufforstung ist zum frühestmöglichen Zeitpunkt nach erfolgtem Eingriff in die Waldfläche zu beginnen. Die Ersatzaufforstung ist auf den planfestgestellten Flächen durchzuführen.
3. Die entsprechende Ausführungsplanung für die Ersatzaufforstung (Maßnahme A 6 Ar + FCS) ist – neben der erforderlichen Abstimmung mit dem MELUND und der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde gemäß Nebenbestimmung Nr. 4 in Abschnitt A II 3 – mit der zuständigen Unteren Forstbehörde (Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Untere Forstbehörde, Außenstelle Mölln) fachlich abzustimmen.
4. Für die Herstellung der Ersatzaufforstung sind nur standortgerechte heimische Gehölze in naturraumtypischer Artenzusammensetzung zu verwenden. Nebenbestimmung Nr. 13 in Abschnitt A II 3 findet entsprechend Anwendung.
5. Der Vorhabenträger hat der Unteren Forstbehörde die Fertigstellung der Ersatzaufforstung anzuzeigen und ihr die geographische Lage sowie weitere grundlegende Informationen zu den Ersatzwaldflächen in geeigneter Form zur Aufnahme in das Waldkataster zu übergeben.
6. Die Genehmigung zur Umwandlung von Wald ist auf fünf Jahre befristet. Der Lauf der Frist beginnt mit dem Tag, der auf die Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses folgt.

6 Bodenschutzrechtliche Auflagen

1. Zum Schutz des Bodens vor Bodenschadverdichtungen sind in Bereichen mit gegenüber Bodenschadverdichtungen hoch empfindlichen Böden (wie z. B. Moorböden oder Gleye) geeignete Maßnahmen durchzuführen. Dazu zählen die Verwendung von Stahlplatten, Baggermatten oder Rollwegen für temporäre Baustraßen. Entsprechende Maßnahmen sind im Rahmen der Umweltbaubegleitung durch geeignete Experten in Abstimmung mit der zuständigen Unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Herzogtum Lauenburg festzulegen. Die fachgerechte Durchführung dieser Maßnahmen ist von der Umweltbaubegleitung zu überwachen und zu dokumentieren.

2. Werden während der Baudurchführung Boden- oder Gewässerverunreinigungen festgestellt, ist dies umgehend der Unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Herzogtum Lauenburg, Der Landrat, Fachbereich Regionalentwicklung, Umwelt und Bauen, Fachdienst Abfall und Bodenschutz, Barlachstraße 2 in 23909 Ratzeburg, mitzuteilen (vgl. § 2 LBodSchG).
3. Eine fachgerechte Sicherung und sinnvolle Verwendung des abgeschobenen Oberbodens unter Beachtung der bodenschutzrechtlichen Vorgaben (insbesondere § 6 BBodSchG i. V. mit § 12 BBodSchV) hat der Vorhabenträger zugesagt. Die DIN 19731 und 18915 finden Anwendung.
4. Ergebnisse notwendiger Baugrunduntersuchungen sind dem LLUR als Geologischer Dienst Schleswig-Holstein zur Verfügung zu stellen. Neben Schichtenverzeichnissen, Korngrößenanalysen, Pumpversuchen, Messkurven usw. einschließlich eines Lageplans in 1:5.000 sind auch vorhabenbegleitende geowissenschaftliche Gutachten weiterzureichen.
5. Der Vorhabenträger hat zugesagt, rechtzeitig vor Beginn des Bodenaushubs ein Verwertungs- /Entsorgungskonzept zu erstellen und der Unteren Bodenschutzbehörde vorzulegen.
6. Die Mitteilung der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) 20 sowie der Leitfaden Bodenschutz wird vom Vorhabenträger im Rahmen der Baudurchführung beachtet.

III Wesentliche Zusagen des Vorhabenträgers

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die im Planfeststellungsverfahren abgegebenen sowie die in dieser Entscheidung wiedergegebenen Zusagen und Vereinbarungen einzuhalten und bei der Ausführungsplanung und Baudurchführung zu beachten, soweit dieser Planfeststellungsbeschluss keine abweichenden Regelungen trifft. Dies gilt auch für Zusagen soweit diese in den Erwiderungen des Vorhabenträgers zu Stellungnahmen und Einwendungen oder in den Erörterungsprotokollen enthalten sind.

Spätere, insbesondere im Planfeststellungsverfahren abgegebene Zusagen gehen im Zweifel früheren Zusagen vor.

Wesentliche Zusagen des Vorhabenträgers sind:

1 Wasser/Gewässer

- 1.1** Der Vorhabenträger sagt dem Gewässer- und Landschaftsverband Herzogtum Lauenburg zu, sich mit diesem im Rahmen der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung (LAP) hinsichtlich des Pflanzplans zu den geplanten Pflanzungen von Ufergehölzen an der Schwarzen Au (Maßnahme A/E 5 Ar) abzustimmen.
- 1.2** Der Vorhabenträger hat zugesagt, die geplante Ausrundung der Grabeneinmündung in Fließrichtung der Schwarzen Au (BWV-Nr. 3) in Zusammenhang mit den Erdarbeiten der Erweiterung des RRB durchzuführen. Die Arbeiten haben in Abstimmung mit dem Gewässer- und Landschaftsverband Herzogtum Lauenburg zu erfolgen.
- 1.3** Wie vom Vorhabenträger zugesagt, hat hinsichtlich der Freihaltung der Rohrleitungen von Knickanlagen im Zuge der Maßnahmen E 5 Ar und E 6 Ar, vor Baudurchführung zusammen mit dem Gewässer- und Landschaftsverband Herzogtum Lauenburg eine Ortseinweisung zu erfolgen.
- 1.4** Um eine lagestabile und erosionsmindernde Einleitung in das Verbandsgewässer Nr.1 / Schwarze Au zu gewährleisten, hat der Vorhabenträger zugesagt, statt Pflasterung eine Kies-Geröll-Schüttung zu verwenden. Gebrochene Wassersteine sind hingegen zu vermeiden.
- 1.5** Der Vorhabenträger hat zugesagt, der Unteren Wasserbehörde des Kreises Herzogtum Lauenburg nach Abnahme die Bestandspläne, insbesondere der Regenrückhaltebecken und der Einleitungsstellen, zur Verfügung zu stellen.

2 Naturschutz

- 2.1** Die Unterhaltung des geplanten Knicks, Maßnahme A 8.2 Ar, wird künftig von der Gemeinde Grove durchgeführt. Der Vorhabenträger hat zugesagt, dem Vorschlag der Gemeinde, als Aufwandsentschädigung, der Gemeinde das Eigentum der Fläche zu übertragen, nachzukommen. Die Regelung ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen zu regeln.
- 2.2** Aufgrund des durch einen Pilz verursachten Eschensterbens sagt der Vorhabenträger zu bei der Durchführung der Maßnahmen G6, A/E 5 und A6 Ar auf die Anpflanzung von Eschen zu verzichten.

3 Allgemeine Zusagen

- 3.1.** Aufgrund der Wegeunterbrechungen im Bereich der Ortsumgehung, zwischen dem Streckenabschnitt I und der B 207, führt es zur Mehrbelastung des Grover Weges. Der Vorhabenträger hat dem Amt Schwarzenbek-Land ermittelten Ablösungsbetrag zugestimmt und eine Übernahme der Kosten zugesagt. Der Planfeststellungsbeschluss hat alle notwendigen öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und durch den Plan betroffenen rechtsgestaltend zu regeln. Solche Vereinbarungen sind folglich außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln. Eine Aufnahme in den festgestellten Plan erübrigt sich daher.
- 3.2.** Der Vorhabenträger sagt zu, der Deutschen Telekom AG (vormals Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH) mindestens 4 Monate vor Baubeginn den Beginn und den Ablauf der Baumaßnahmen schriftlich anzuzeigen, rechtzeitig vor Baubeginn die aktuellen Bestandspläne der Telekom abzufordern sowie die Lagepläne der Ausführungsplanung zur Verfügung zu stellen.
- 3.3.** Der Vorhabenträger hat sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der Schleswig-Holstein Netz AG, Netzcenter Alt Mölln, bezüglich möglicher Einweisungen vor Ort, in Bezug auf die Anpassungen der betroffenen Leitungen, in Verbindung zu setzen.
- 3.4.** Der Leitungsschutzbereich der beiden 110 kV Freileitungen der Schleswig-Holstein Netz AG (vormals E.ON Netz GmbH) ist durch die geplante Baumaßnahme einzuhalten. Innerhalb des Leitungsschutzbereiches sind Straßenverkehrsanlagen, Zubehör sowie Anpflanzungen nur in einer maximalen Höhe von 12 m über Gradierte zulässig. Der Vorhabenträger wird dies insbesondere bei der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung (LAP) im Zusammenhang mit der Auswahl der Baumarten berücksichtigen. Maßgeblich ist dabei der Bezug auf die in Anlage 8 angegebene Gradientenhöhe.
- 3.5.** Der Vorhabenträger hat die von der Berufsgenossenschaft herausgegeben Richtlinien „Sicherheit bei der Durchführung von Arbeiten in der Nähe von elektrischen Freileitungen und die Unfallverhütungsvorschrift „Bauarbeiten (VGB 37)“ einzuhalten.
- 3.6.** Der Vorhabenträger hat das von der E.ON Netz GmbH zur Verfügung gestellte Merkheft für Baufachleute „Wichtige Hinweise zum Schutz der Leitungen vor Schäden durch Bauarbeiten und Verhütung von Unfällen“ an bauausführenden Unternehmen mit der Bitte um Beachtung weiterzuleiten.
- 3.7.** Hinsichtlich der Trinkwasserleitungen PVC DN 150 der Gemeinde Grabau und PE da 225 der Stadtwerke Schwarzenbek GmbH hat der Vorhabenträger seine Planung ergänzt. Auf die Deckblätter zur Anlage 7, Bl.2 und 3, wird entsprechend verwiesen. Die Leitungen werden demzufolge bei der Ausführungsplanung berücksichtigt.

- 3.8.** Der Vorhabenträger sagt zu, die Überquerungsmöglichkeit der Zuleitung aus dem Regenrückhaltebecken 1 zu erhalten. Auf die Einwendung unter Ziffer BIII10.4.14 dieses Beschlusses wird verwiesen.

IV Entscheidung über Stellungnahmen, Einwendungen und Anträge

Alle Einwendungen der Betroffenen und alle Stellungnahmen der Behörden, Träger öffentlicher Belange und Naturschutzvereinigungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch diesen Planfeststellungsbeschluss – insbesondere durch die Nebenbestimmungen unter Ziffer A II und Zusagen unter Ziffer A III dieses Beschlusses – insgesamt oder teilweise stattgegeben wird oder sie sich nicht durch Rücknahme, Berücksichtigung seitens der Vorhabenträger oder auf andere Weise insgesamt oder teilweise erledigt haben.

Im Rahmen der Einwendungen sowie der Erörterungstermine sind Anträge gestellt worden. Soweit diese nicht bereits im Erörterungstermin oder danach gesondert beschieden wurden, ist dies in diesem Planfeststellungsbeschluss im Rahmen der Entscheidungen über die Einwendungen geschehen. Soweit Anträgen in diesem Zusammenhang nicht ausdrücklich stattgegeben wird, werden sie zurückgewiesen.

V Hinweise zu den Besonderheiten des Planfeststellungsverfahrens

1 Wirkungen der Planfeststellung

Mit der Planfeststellung wird über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange entschieden (Konzentrationswirkung, § 142 Absatz 1 Satz 1 Halbsatz 1 LVwG). Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 142 Absatz 1 Satz 1 Halbsatz 2 LVwG). Eine Ausnahme gilt für Erlaubnisse und Bewilligungen wasserrechtlicher Benutzungen nach § 9 WHG. Über ihre

Erteilung entscheidet die Planfeststellungsbehörde gemäß § 19 Abs. 1 WHG gesondert, die unter AI3.1 erteilt wird.

Durch diesen Planfeststellungsbeschluss werden keine straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen getroffen. Sowohl Straßenbeschilderungen als auch Fahrbahnmarkierungen sind von der Straßenverkehrsbehörde anzuordnen.

Gemäß § 142 Abs. 1 S. 2 LVwG erfolgt durch den Planfeststellungsbeschluss eine rechtsgestaltende Regelung sämtlicher öffentlich-rechtlicher Rechtsbeziehungen zwischen dem Vorhabenträger und der durch dieses Vorhaben Betroffenen.

Ist der Planfeststellungsbeschluss unanfechtbar geworden, so sind private oder öffentlich-rechtliche Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens, auf Beseitigung oder Änderung der Anlagen oder auf Unterlassung ihrer Benutzung ausgeschlossen (§ 142 Absatz 2 Satz 1 LVwG).

Dieser Planfeststellungsbeschluss tritt gemäß § 17c Nr. 1 FStrG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist, es sei denn, er wird vorher von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert. Als Beginn der Durchführung des Plans gilt jede erstmals nach außen erkennbare Tätigkeit von mehr als nur geringfügiger Bedeutung zur plangemäßen Verwirklichung des Vorhabens.

Offensichtliche Unrichtigkeiten dieses Beschlusses (z.B. Schreibfehler) können durch die Planfeststellungsbehörde jederzeit berichtigt werden; bei berechtigtem Interesse eines an dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren Beteiligten hat die genannte Behörde solche zu berichtigen, ohne dass es hierzu jeweils der Erhebung einer Klage bedarf (§ 111 LVwG).

2 Entschädigungsforderungen

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

Über Entschädigungsforderungen, die zugleich als Einwendungen gegen die Planung zu werten sind, wird im Planfeststellungsverfahren daher nur dem Grunde nach entschieden, soweit sie im

Erörterungstermin nicht abschließend geregelt werden konnten (siehe Ziffer BIII10 (Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen)). Im Hinblick auf Regelungen, die einwenderseits an den Vorhabenträger herangetragen und im Rahmen von Planänderungen berücksichtigt wurden, sei zusätzlich auf AIII (Wesentliche Zusagen des Vorhabenträgers) verwiesen.

Grundsätzlich bestehen Entschädigungsansprüche, die durch die Baumaßnahme ausgelöst werden, auch für eine vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen Dritter und die dadurch entstehenden Pachtaufwandsdefizite für die jeweiligen Pächter, die mit einer Pachtaufwandsentschädigung abgegolten werden. Wird durch die Baumaßnahme vorhandener Bewuchs beseitigt, besteht dem Grunde nach eine Aufwuchsentschädigung.

Eigentümern von Gebäuden auf privateigenen Grundstücken steht für Schäden an den ihnen gehörenden Gebäuden und/ oder Anlagen, die infolge des Baues des Streckenabschnitts II eintreten, dem Grunde nach eine Entschädigung zu, die einer privatrechtlichen Entschädigung bedarf. Diesbezüglich wird auf die Nebenbestimmungen unter 0 (Immissionsschutzrechtliche Nebenbestimmungen) und die Begründungen unter Ziffer BIII3 (Immissionsschutz) verwiesen.

3 Verschlüsselung der Einwendung

Aus Datenschutzgründen werden die Einwender in diesem Beschluss mit Nummern angegeben. Den auslegenden Gemeinden wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Nennung des Namens werden den Einwendern die zugehörigen Nummern durch Bedienstete der jeweiligen Gemeinde mitgeteilt. Den Einwendern bzw. ihren Vertretern, denen der Planfeststellungsbeschluss schriftlich zugestellt oder auf Anforderung gemäß § 141 Abs. 5 LVwG zugesandt wird, werden die Nummern direkt mitgeteilt.

B Begründung

Das Straßenbauvorhaben wird im Wege der Planfeststellung zugelassen, da die Planungen den verfahrensrechtlichen Vorgaben entsprechen (vgl. hierzu unter BII) und darüber hinaus die materiellrechtlichen Voraussetzungen vorliegen (vgl. hierzu unter O).

Dieser Entscheidung liegt der unter Punkt BI skizzierte Sachverhalt zugrunde.

I Sachverhalt

Beschreibung des Vorhabens

Bei der geplanten Baumaßnahme handelt es sich um den Neubau des Streckenabschnittes II der Ortsumgehung Schwarzenbek, zwischen der B 404 bis kurz hinter der Einmündung des Zubringers Nord und der K 17 (Grabauer Straße), als zweiter von insgesamt drei Bauabschnitten. Der Streckenabschnitt II bindet im Einmündungsbereich des Zubringers Nord an den bereits im Jahr 1997 in Betrieb genommenen Streckenabschnitt I der Ortsumgehung an.

Der hier gegenständliche Streckenabschnitt verläuft am nördlichen und östlichen Siedlungsrand der Stadt Schwarzenbek. Er dient somit im Norden als Zubringer zur B 207, bzw. als Verbindung von der B 207 zur B 404, und im Osten als Zubringer zur K 17, an der dieser Streckenabschnitt endet. Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Straßennetzgestaltung, RAS – N, Ausgabe 1988, ist der Streckenabschnitt II der Ortsumgehung der Straßenkategorie A II zugeordnet. Die Ortsumgehung verbindet somit die Mittelzentren Mölln und Geesthacht miteinander.

Der Streckenabschnitt ist mit einem 2-streifigen Querschnitt RQ 10,5 und einer befestigten Fahrbahnbreite von 7,50 m im Abschnitt zwischen Zubringer Nord und B 207 sowie 8,00 m im Abschnitt zwischen der B 207 und K 17 vorgesehen. Die Randstreifenverbreiterung von 0,25 m auf 0,50 m ist entsprechend der RAS-Q notwendig, wenn der Schwerverkehrsanteil, wie im Abschnitt B 207 – K 17 vorliegend, 900 Fz/ 24h übersteigt. Darüber hinaus verläuft dieser Streckenabschnitt anbaufrei außerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender Verbindungsfunktion.

Die Länge der Neubaustrecke des Streckenabschnittes II beträgt 2,940 km. Es handelt sich vorliegend um einen Vollausbau.

Zu den wesentlichen Maßnahmen gehören neben dem Neubau des Streckenabschnittes II der Ortsumgehung, von Bau-km 1+165 bis 4+105, ebenfalls die Ergänzung eines Tropfens und einer Dreiecksinsel an der vorhandenen Einmündung des Zubringers Nord in die Ortsumgehung sowie der Neubau von Kreisverkehrsplätzen an den Knotenpunkten mit der B 207 und der K 17. Die weiteren mit dem Vorhaben verbundenen Maßnahmen, Bauwerke sowie Anlagen sind der näheren Beschreibung des Vorhabens unter AI1 dieses Beschlusses sowie den Planunterlagen,

insbesondere dem Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren, Anlage 1, unter Punkt 1.1 zu entnehmen.

Die Planung und der Bau der Ortsumgehung Schwarzenbek erfolgen jeweils in drei Abschnitten. Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist der nordöstlich der Stadt Schwarzenbek mit dem Anschluss an die B 404 kurz nach der Abzweigung Zubringer Nord beginnende und bis zum Anschluss an die K 17 verlaufende Streckenabschnitt II, der den fertiggestellten Streckenabschnitt I fortführt.

Dieser zweite Streckenabschnitt stellt die Anbindung der B 404 an die B 207 und durch die Verbindung der B 207 mit der K 17 über eine entsprechende Anschlussstelle auch die Anbindung an das nachgeordnete Straßennetz sicher. Dieser Streckenabschnitt führt den Verkehr an der Stadt Schwarzenbek vorbei, quert den Zubringer Nord, den Weg Im Strange, den Grover Weg sowie die B 207. Die vorherige Einmündung der B 404 auf den Zubringer Nord wird um einen Tropfen und eine Dreiecksinsel ergänzt, um die Anbindung vorrangig an den Streckenabschnitt II der Ortsumgehung sicherzustellen. Die B 207 wird an den ersten Teil des Streckenabschnittes II mittels eines höhengleichen Kreisverkehrsplatzes angebunden. Dieser Kreisverkehrsplatz gewährleistet sodann die Anbindung der B 207 an den zweiten Teil des Streckenabschnittes II sowie die K 17, welche ebenfalls mit einem höhengleichen Kreisverkehrsplatz angebunden und auf diese Weise mit der B 207 verbunden wird.

Der Streckenabschnitt I der Ortsumgehung wurde seinerzeit als Neubaustrecke B 404 n gebaut. Die Neubaustrecke beginnt an der vorhandenen B 404 und verläuft dann in nordöstlicher Richtung bis hinter die Einmündung des Zubringers Nord. Bei dem Zubringer Nord handelt es sich um eine Verbindungsstraße zwischen dem Streckenabschnitt I der Ortsumgehung und dem innerörtlichen Straßennetz. Der Zubringer Nord ist unabhängig vom Streckenabschnitt I der Ortsumgehung. Der Streckenabschnitt I und der Zubringer Nord sind lediglich in einem gemeinsamen Planfeststellungsverfahren genehmigt worden.

Beide Baumaßnahmen dienen der Entlastung der Bismarckstraße.

Die Stadt Schwarzenbek liegt in etwa 35 bzw. 50 km Luftlinienentfernung von den Großstädten Hamburg und Lübeck, östlich des Sachsenwaldes im Kreis Herzogtum Lauenburg. Durch ihre zentrale Lage im südlichen Teil des Kreises stellt die Stadt einen natürlichen Mittelpunkt dar und übt für den Nahbereich Zentralitätsfunktion aus. Neben der starken Verflechtung mit dem wirtschaftlichen Schwerpunkt Hamburg hat sich Schwarzenbek als eigenständiges Zentrum entwickelt.

Die Stadt liegt im Kreuzungspunkt zahlreicher Verkehrswege. Dazu gehören eine DB-Eisenbahnstrecke Hamburg - Berlin, die Bundesstraßen B 207, B 209 und B 404 sowie zwei Landes- und eine Kreisstraße. Die weiteren Einzelheiten hierzu sind dem Punkt 1.3 der Anlage 1 des festgestellten Plans zu entnehmen.

Die Anbindung an die A 24, zur Metropolregion Hamburg, ist über die Anschlussstellen B 207 und B 404 in jeweils ca. 8 km Entfernung von Schwarzenbek gegeben.

Der aufgrund kreuzender überörtlicher Straßen verkehrlich stark frequentierte Raum in Schwarzenbeks Stadtgebiet wird durch den an die B 404 anschließenden Streckenabschnitt II mit dem Ziel entlastet, die innerörtlichen Nutzungskonflikte und Umweltbelastungen zu verringern sowie gleichzeitig die Verkehrssicherheit im Stadtgebiet zu erhöhen.

Im geplanten Endausbauzustand gemäß des derzeit in Planung befindlichen Streckenabschnittes III wird die Ortsumgehung von der K 17 bis zur B 209 im Osten weitergeführt. Die Planungen zu diesem finalen Streckenabschnitt der Ortsumgehung sind bereits aufgenommen worden. Derzeit führt das Amt für Planfeststellung Verkehr für diesen Abschnitt eine Vorprüfung im Sinne des UVPG durch.

Planfeststellung Wanderweg

Bei der weiteren geplanten Baumaßnahme handelt es sich um einen Wander- und Radweg als kombinierter Rad- und Gehweg, zwischen der B 207 (Möllner Straße) und der K 17 (Grabauer Straße). Er verläuft zwischen der Trasse der geplanten Ortsumgehung und der Bebauung B-Plan 55 / Gewerbegebiet Hans-Koch-Ring / Industriegebiet Industriestraße. Der Weg beginnt bei Bau-km 2+970 am südwestlichen Knotenpunktsarm des Kreisverkehrsplatzes B 207/ Ortsumgehung, verläuft westlich, parallel zur Trasse der Ortsumgehung und endet bei Bau-km 4+070, am südwestlichen Knotenpunktsarm des Kreisverkehrsplatzes Ortsumgehung / K 17.

Der Weg ist 2,00 m breit und mit einer Kiestragdeckschicht befestigt. Die Länge beträgt ca. 1.100 m.

Der Wander- und Radweg hat die Funktion, der Aufrechterhaltung bzw. Ergänzung des Wanderwege- und Radwegenetzes im Bereich der Gemarkung Grabau. Dies betrifft insbesondere die Anbindung des unterbrochenen Wanderweges bei Bau-km 3+175 von der Gemeinde Grabau zum Lupus Park sowie von der Grabauer Straße (K 17) zum Lupus Park.

Ablauf des Verfahrens/ Planungs-genese/ Linienbestimmung

In dem Bedarfsplan des zweiten Fernstraßenausbauänderungsgesetzes vom 25.08.1980 war zur Entlastung der Stadt Schwarzenbek und der sich dort kreuzenden Bundesstraßen B 404, B 207 und B 209 ein Bundesstraßenneubau unter nördlicher (B 404 bis B 207) und östlicher (B 207 bis B 209) Umgehung der Stadt von der B 404 über die B 207 bis zur B 209 in Dringlichkeitsstufe I als höchste Dringlichkeitsstufe vorgesehen.

Nach der Verabschiedung des zweiten Fernstraßenausbauänderungsgesetzes und einer vorherigen Bürgerbeteiligung wurde am 15.10.1980 von der Stadt Schwarzenbek ein Verkehrskonzept beschlossen, welches gemäß der Ausweisung im Bedarfsplan unter anderem den Neubau der Ortsumgehung von der B 404 bis zur B 209 zum Gegenstand hatte. Der damalige Bundesverkehrsminister hat dem Verkehrskonzept der Stadt im Februar 1981 zugestimmt, verbunden mit dem Auftrag an das Land Schleswig-Holstein ein Linienbestimmungsverfahren für die gesamte Ortsumgehung Schwarzenbek, von der B 404 bis zur B 209, durchzuführen und diese entsprechend zu planen. Im Zuge dessen wurde 1981 ebenfalls eine Verkehrsuntersuchung für die Gesamtortsumgehung in Auftrag gegeben.

Für den Bereich zwischen der Bundesbahnstrecke und der B 209 wurde, anders als für den nördlichen Bereich der Stadt, der Bedarf für eine landschaftsplanerische Voruntersuchung festgestellt, die daraufhin in Auftrag gegeben wurde und im Oktober 1982 vorgelegen hat.

In der weiteren Vorplanungsphase wurde, unter vorheriger Beteiligung betroffener Bürger, betroffener Gemeinden sowie den Trägern öffentlicher Belange von der Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein, als Auftragsverwaltung für Bundesstraßen, eine Voruntersuchung für die Ortsumgehung durchgeführt, in der, unter Berücksichtigung sämtlicher planungsrelevanter Belange, verschiedene Trassenvarianten für die Ortsumgehung Schwarzenbek abgewogen wurden. Im Rahmen dieser Voruntersuchung wurden der nördliche (B 404 bis B 207) und der östliche (B 207 bis B 209) Abschnitt der Ortsumgehung hinsichtlich der die Linienführung beeinflussenden Faktoren und Zwangspunkte getrennt betrachtet.

Für die Nordumgehung Schwarzenbeks wurden acht konkret definierte Linienvarianten untersucht. Es handelte sich dabei um die Varianten A bis E sowie die Varianten F 3, G 3 und G 4. Dieser Planungsabschnitt entspricht dem ersten Teil des hier gegenständlichen Streckenabschnittes II.

Für die Ostumgehung der Stadt wurden zwischen der B 207 im Bereich der Bundesbahnstrecke Hamburg – Berlin und der B 209 sechs konkret definierte Linienvarianten untersucht. Auf Grundlage der besagten landschaftsplanerischen Voruntersuchung wurden anhand einer generellen Bewertung des gesamten Untersuchungsraumes, hinsichtlich seiner Verträglichkeit mit den durch den Straßenbau verursachten Folgen eines Eingriffes in den Landschaftshaushalt, zunächst vier mögliche Linienführungen erarbeitet. Unter Berücksichtigung unterschiedlicher Bewertungsfaktoren entstanden somit die Varianten A bis C sowie die Variante B 1. Ergänzend zu diesen Varianten hat

die Straßenbauverwaltung mit den Varianten F 3 und G 3, aufgrund kommunaler Forderungen, zwei weitere Varianten entwickelt und untersucht. Der Abschnitt zwischen der B 207 und der K 17 stellt den zweiten Teil des hier gegenständlichen Streckenabschnittes II dar.

Folglich handelt es sich bei dem Streckenabschnitt II der Ortsumgehung Schwarzenbek um eine Nordostumfahrung der Stadt.

Die Eignung der jeweiligen Varianten wurde nach straßenbaulichen, verkehrlichen, agrarstrukturellen, landschaftlichen, städtebaulichen, umweltrelevanten sowie wirtschaftlichen Kriterien bewertet und den übrigen Varianten gegenübergestellt.

Als Ergebnis des Variantenvergleichs in der Voruntersuchung zur Nordumgehung wurde festgestellt, dass es sich bei der Variante G 4 in der Gesamtschau aller Bewertungskriterien um die geeignetste Variante handelt und mit dieser Variante die der Untersuchung zugrunde gelegten Planungsziele erreicht werden.

Nach dem Ergebnis des Variantenvergleiches zur Ostumgehung vereint die Variante G 3, die in diesem Bereich mit der für die Nordumgehung entwickelten Variante G 4 identisch ist, die meisten Vorteile in sich.

Im September 1985 hat das Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein sein Votum für die von ihm präferierte Linie, im Einvernehmen mit den Trägern öffentlicher Belange und mit den betroffenen Gemeinden, abgegeben. Dabei handelt es sich um eine Kombination der Linien G 4 im Norden und G 3 im Osten, die dem Bundesverkehrsministerium als Wahllinie G 4 vorgelegt wurde. Im selben Jahr hat das Bundesverkehrsministerium zugestimmt, für die weiteren Entwurfsplanungen, die Linie der Variante G 4 zugrunde zu legen. Daraufhin wurde im November 1985 beim Bundesverkehrsministerium unter Vorlage eines gemeinsamen Erläuterungsberichtes zur Wahllinie G 4 der formelle Antrag auf Bestimmung der Linie für die Nord-Ost-Umfahrung Schwarzenbek von der B 404 bis zur B 209 nach § 16 Abs. 1 FStrG gestellt.

Die Linie der Nord-Ost-Umfahrung Schwarzenbeks wurde dann entsprechend der vorgelegten Voruntersuchung von der B 404 bis zur B 209 gemäß § 16 Abs. 1 FStrG (in der bis 30.06.1990 gültigen Fassung) mit Schreiben vom 20.06.1986 vom Bundesverkehrsminister im Benehmen mit der obersten Landesplanungsbehörde des Landes Schleswig-Holstein bestimmt.

In den Folgejahren wurden jedoch die Planungen zum Bau des Zubringers Nord vorrangig vorangetrieben, der ebenfalls Teilstück des gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes war und bereits vorab eine Entlastung der Bismarckstraße herbeiführen sollte. Aufbauend auf den Ergebnissen der Voruntersuchung zur Ortsumgehung aus dem Jahre 1985 wurde im Jahr 1989 eine Umweltverträglichkeitsstudie, zwecks des geplanten Neubaus eines Zubringers Nord von der

geplanten Nordumgehung ins Zentrum der Stadt zur Entlastung der Bismarckstraße (damals B 404), durchgeführt. Mit den konkretisierten Planungen zum Bau des Zubringers Nord wurde zwangsläufig, wegen der Notwendigkeit einer Anbindung desselbigen, auch die Realisierung eines Teilstückes der Gesamtortsumgehung von der B 404 bis zum Abzweig des Zubringers erforderlich. Infolgedessen wurden die Planungen zum ersten Teilstück der Ortsumgehung vorgezogen und die Ortsumgehung schließlich in drei Teilstücken geplant. Daraufhin erfolgte im März 1990 eine erneute Variantenuntersuchung hinsichtlich des ersten Teilabschnittes der Ortsumgehung, der Teil der sogenannten Nordumgehung ist. Aufgrund einer Änderung des UVPG wurde eine Optimierung der 1986 linienbestimmten Trassen G 3 bzw. G 4 aus landschaftsplanerischer Sicht erforderlich.

Im Juni 1994 wurde, als Grundlage für bevorstehende Planfeststellungsverfahren für die gesamte Ortsumgehung sowie den Zubringer Nord, eine neue Verkehrsuntersuchung Nord erstellt. Im Juli 1995 wurde der Planfeststellungsbeschluss zum Streckenabschnitt I sowie dem Zubringer Nord erlassen. Seit 1997 stehen der Streckenabschnitt I sowie der Zubringer Nord unter Verkehr.

Für den zweiten Streckenabschnitt von der B 404/ Zubringer Nord über die B 207 bis zur K 17 wurde 2002 eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles durchgeführt, die im darauffolgenden Jahr überarbeitet wurde. 2003 wurde festgestellt, dass für dieses Vorhaben keine UVP-Pflicht besteht. Diese Entscheidung wurde im Januar 2007, gemäß den Vorschriften des UVPG, bekannt gemacht. Eine gesonderte, das Linienbestimmungsverfahren aus den 1980er Jahren konkretisierende Variantenuntersuchung wurde für den Streckenabschnitt II nicht durchgeführt, da seit der Änderung des Fernstraßengesetzes im Jahr 1993 für den Neubau von Ortsumgehungen keine Linienbestimmungsverfahren mehr vorgesehen sind (vgl. § 16 Abs. 1 S. 2 FStrG).

Am 23.03.2009 wurde der Antrag auf Feststellung des Plans für den Neubau des Streckenabschnittes II der Ortsumgehung Schwarzenbek bei der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr des Landes Schleswigs - Holstein gestellt und das Planfeststellungsverfahren wurde eingeleitet.

II Verfahrensrechtliche Würdigung

Der Planfeststellungsbeschluss beruht auf einem ordnungsgemäßen Verfahren. Die verfahrensrechtlichen Vorgaben des Allgemeinen Verwaltungsgesetzes für das Land Schleswig-Holstein (LVwG SH) und des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG) wurden gewahrt.

§ 74 Abs. 1 UVPG enthält in der ab dem 29.07.2017 geltenden Fassung (Art. 1 des Gesetzes zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 20.07.2017, BGBl. I S. 2808, im Folgenden: n. F.) folgende Übergangsvorschrift: Für Vorhaben, für die das Verfahren zur Feststellung der UVP-Pflicht im Einzelfall nach § 3c oder nach § 3e Absatz 1 Nummer 2 in der Fassung dieses Gesetzes, die vor dem 16. Mai 2017 galt, vor dem 16. Mai 2017 eingeleitet wurde, sind die Vorschriften des Teils 2 Abschnitt 1 über die Vorprüfung des Einzelfalls in der bis dahin geltenden Fassung weiter anzuwenden. Da die Vorprüfung im vorliegenden Fall vor dem 16. Mai 2017 eingeleitet worden ist, gelten gemäß § 74 Abs. 1 UVPG n.F. in der bis dahin geltenden Fassung weiter, so dass für das vorliegende Verfahren das UVPG in der bis zum 28.07.2017 geltenden Fassung und mithin die §§ 3a bis c UVPG a.F. maßgeblich sind. Die Prüfung der Aktualität der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls ist nicht als eigenständiges Verfahren anzusehen, sondern als Ergänzung des eingeleiteten Vorprüfungsverfahrens (vgl. Hamburgisches Obergerverwaltungsgericht, Beschluss vom 07. Juni 2018 - 1 Bs 248/17 -, juris Rn. 30 = ZUR 2018, 546 (547)). Nachfolgende Gesetzesbezüge auf das UVPG in der Fassung vor dem 16. Mai 2017 werden im Weiteren mit dem Zusatz UVPG a.F. kenntlich gemacht.

Für das Vorhaben besteht keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Die zuständige Behörde stellte gemäß § 3a S. 1 UVPG a.F. auf Antrag des Vorhabenträger fest, dass für das Vorhaben nach den §§ 3b bis 3f UVPG a.F. keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Nach § 3c S. 1 und Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG a.F. ist für den Bau einer sonstigen Bundesstraße eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vorgesehen. § 3c S. 1 UVPG a.F. regelt, sofern in der Anlage 1 für ein Vorhaben eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vorgesehen ist, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 zu berücksichtigen wären. Die Prüfung erfolgte auf Grundlage geeigneter Angaben aus den vorgelegten Unterlagen der Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vom 20.12.2002 gem. § 3c UVPG sowie dem Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht für Straßenbauvorhaben und ergab, dass erhebliche nachteilige Umwelteinwirkungen durch das Vorhaben nicht zu erwarten sind.

Diese Feststellung ist gem. § 3a S. 2 UVPG a.F., sofern eine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c vorgenommen worden ist, der Öffentlichkeit nach den Bestimmungen des Bundes und der Länder über den Zugang zu Umweltinformationen zugänglich zu machen; soll eine Umweltverträglichkeitsprüfung unterbleiben, ist dies bekannt zu geben. Das Ergebnis wurde durch Veröffentlichung im Amtsblatt für Schleswig-Holstein vom 15.01.2007 auf Seite 70 bekannt gegeben.

In Anbetracht der im Anschluss erfolgten Planänderungen wurde eine Prüfung der Aktualität der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls gemäß UVPG vorgenommen (Unterlage 9 des Materialbandes zum LBP vom 30.10.2017). Diese Überprüfung kommt zu dem Schluss, dass das im Jahr 2007 veröffentlichte Ergebnis der Vorprüfung weiterhin Gültigkeit hat und demnach erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen im Sinne des UVPG a. F. auch unter Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Anforderungen nicht zu erwarten sind. Demzufolge wurde konkludierend erneut die Feststellung getroffen, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

1 Zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde

Das Amt für Planfeststellung Verkehr ist die zuständige Behörde für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses.

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (im Folgenden MWVATT) – Amt für Planfeststellung Verkehr - SH (im Folgenden: APV) ist gemäß § 55 Abs. 1 StrWG i.V.m. § 1 Nr. 1 und 2 StrvZustVO die zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für die Planfeststellung von Bundesfernstraßen.

Mit dem Erlass des MWVATT SH vom 07.12.2017 (Amtsbl. SH 2017, S. 1631) ist das zum Zeitpunkt der Antragstellung zuständige Dezernat 40 des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (im Folgenden: LBV-SH) in das MWVATT SH – APV– überführt worden. Das APV ist aufgrund dieses Errichtungserlasses für die Anhörung und Planfeststellung von Bundesfernstraßen zuständig, soweit die Zuständigkeit des MWVATT betroffen ist. Daraus folgt, dass sämtliche vom Dezernat 40 des LBV-SH als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde in diesem Verfahren durchgeführten Verfahrenshandlungen unmittelbar für das APV fortgelten.

2 Antrag und Auslegung

Die Planfeststellung für die Ortsumgehung erfolgte gemäß § 17 a FStrG i.V.m. § 140 LVwG auf Antrag der Vorhabenträger vom 23.03.2009. Der Vorhabenträger ist der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Standort Lübeck. Auf Grundlage des Organisationserlasses des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-

Holstein für den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein vom 07.12.2017 erfolgte eine Änderung der Bezeichnung von Niederlassung in Standort zum 01.05.2019.

Die Stadt Schwarzenbek beantragte mit Schreiben vom 23.03.2009 die gemeinsame Einleitung der Planfeststellung für den Wander- und Radweg nach § 41 StrWG i.V.m. § 17 Abs. 2 FStrG.

Die beantragte Einleitung nach § 41 des Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (StrWG) wurde mit Wirkung vom 25.9.2015 (GVObI. Schl.-H. S. 322) aufgehoben. Die Vorschrift ist durch das Gesetz zur Änderung des Landesverwaltungsgesetzes und des Straßen- und Wegegesetzes vom 1.9.2015 (GVObI. Schl.-H. S. 322) zum 25.9.2015 in Anlehnung an die Neufassung der §§ 17 ff. FStrG durch das Planvereinheitlichungsgesetz (BGBl. I 2013 S. 1388, 2014 S. 538) neugefasst worden, zugleich wurde § 41 StrWG gestrichen. Das Erfordernis der Planfeststellung ergibt sich aus § 40 Abs. 2 StrWG.

§ 40 Abs. 5 StrWG ermöglicht es, weitere Straßen in den Gegenstand des Planungsverfahrens nach § 17 FStrG einzubeziehen. Wird eine Planfeststellung oder ein Plangenehmigungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz durchgeführt, so kann gem. § 40 Abs. 5 S. 1 StrWG im Rahmen der Gesamtplanung gleichzeitig auch eine Planfeststellung oder eine Plangenehmigung für den Bau, die Veränderung oder die Aufhebung anderer öffentlicher Straßen stattfinden.

Ein Planfeststellungsverfahren kann zwei verbundene Maßnahmen beinhalten und gemäß § 40 Abs. 5 S. 1 StrWG wird im Rahmen einer Gesamtplanung eine solche objektive "Vorhabenhäufung" im Planfeststellungsverfahren ausdrücklich zugelassen (OVG Schleswig, Urt. vom 19.1.2012 – 1 KS 4/11 –, NordÖR 2012 S. 546). Nach § 40 Abs. 5 S. 2 StrWG finden auf diese die Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes über die Planfeststellung entsprechende Anwendung.

Die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde prüfte die eingereichten Planunterlagen auf ihre Auslegungsfähigkeit, also darauf, ob die Zeichnungen und Erläuterungen in ausreichender Weise das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen sowie mit dem Vorhaben verbundenen Umweltauswirkungen erkennen lassen, so dass eine ausreichende Anstoßfunktion für die Betroffenen bestand.

Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 15.06.2009 bis zum 15.07.2009 bei der Stadt Schwarzenbek, in der Amtsverwaltung des Amtes Schwarzenbek-Land und in der Amtsverwaltung des Amtes Breitenfelde zur Einsicht ausgelegt. Auf die Auslegung war in der Bekanntmachung vom 27.05.2009 hingewiesen worden. Bekanntmachung und Auslegung der Planunterlagen haben nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde den gesetzlichen Vorgaben der § 17 a FStrG und § 140 LVwG entsprochen.

3 Einwendungsfrist

Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, konnte bis vier Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei den genannten Auslegungsstellen Einwendungen gegen den Plan erheben. Die Einwendungsfrist endete am 12.08.2009. Mit ihrem Ablauf sind grundsätzlich alle Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ausgeschlossen, § 140 Abs. 4 S. 3 LVwG. Für Vereinigungen gilt dies entsprechend. vgl. hierzu auch § 140 Abs. 4 S. 6 und 7 LVwG.

Die Einwendungen, die weder innerhalb der Einwendungsfrist bzw. in der gesetzlichen Form erhoben wurden, sind in die Entscheidung einbezogen und nicht als präkludiert gewertet.

4 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Die Anhörungsbehörde hat mit den nachfolgend aufgeführten Schreiben unter Beifügung der Planunterlagen die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, und andere Träger öffentlicher Belange, unter Fristsetzung zur Stellungnahme aufgefordert.

Träger öffentlicher Belange	Schreiben vom	Stellungnahmefrist
Stadt Schwarzenbek	27.05.2009	20.08.2009
Amt Schwarzenbek-Land	27.05.2009	20.08.2009
Amt Breitenfelde	27.05.2009	20.08.2009
Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Kiel	27.05.2009	26.06.2009
Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein, Flintbek	27.05.2009	26.06.2009
Kreis Herzogtum Lauenburg	27.05.2009	20.08.2009
Polizeidirektion Ratzeburg	28.05.2009	29.06.2009
Landespolizei Kiel	28.05.2009	29.06.2009
Landesamt für Denkmalpflege Kiel	28.05.2009	29.06.2009
Untere Forstbehörde Süd	28.05.2009	29.06.2009
Wehrbereichsverwaltung Nord	28.05.2009	29.06.2009
Archäologisches Landesamt SH	04.06.2009	03.07.2009
Innenministerium des Landes SH	05.06.2009	03.07.2009
Gebäudemanagement SH AöR	12.06.2009	12.07.2009
Bundesanstalt für Immobilienaufgaben	12.06.2009	12.07.2009
Gewässer- und Landschaftsverband Ratzeburg	15.06.2009	15.07.2009
L42 Verkehrsaufsicht LBV	19.06.2009	20.07.2009

Träger öffentlicher Belange	Schreiben vom	Stellungnahmefrist
Autokraft GmbH	19.06.2009	20.07.2009
Hamburger Verkehrsbetriebe	25.06.2009	26.07.2009
Deutsche Telekom	25.06.2009	26.07.2009
Kabel Deutschland	29.06.2009	29.07.2009
E.ON Netz GmbH, Lehrte	29.06.2009	29.07.2009
E.ON Netz AG, Mölln	30.06.2009	30.07.2009

5 Beteiligung der Betroffenen und anerkannten Naturschutzvereinigungen und Umweltvereinigungen

Die nicht ortsansässigen Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt war oder sich innerhalb angemessener Zeit ermitteln ließen, sind von der Auslegung der Planunterlagen gem. § 140 Abs. 5 S. 3 LVwG mit Schreiben vom 28.05.2009 benachrichtigt worden.

Die folgenden vom Land Schleswig-Holstein anerkannten Naturschutzverbände sind gem. § 42 Abs. 1 LNatschG SH i.V.m. § 63 Abs. 2 Nr. 6 BNatschG mit Schreiben vom 27.05.2009 von der Planauslegung und der dadurch ausgelösten Stellungnahmefrist gem. § 140 Abs. 4 S. 6 LVwG benachrichtigt worden und haben eine Planunterlage zur Verfügung gestellt bekommen:

Naturschutzvereinigung
AG 29
BUND SH
Verein Jordsand
NABU SH, Büchen

6 Erörterungen

Die im Rahmen des Anhörungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen wurden dem Vorhabenträger zur Erwidernug zugeleitet. Der Erörterungstermin gem. § 140 Abs. 6 LVwG teilte sich wie folgt auf:

Datum	Termin	Ort
15.07.2009	Einzelerörterung mit Privatbetroffenen	Amtsverwaltung des Amtes Schwarzenbek-Land

Datum	Termin	Ort
27.01.2010	Einzelerörterung mit Privatbetroffenen	Amtsverwaltung des Amtes Schwarzenbek-Land
27.01.2010	Träger öffentlicher Belange	Amtsverwaltung des Amtes Schwarzenbek-Land
10.02.2010	Bekanntgemachter Termin	Amtsverwaltung des Amtes Schwarzenbek-Land
10.02.2010	Einzelerörterung mit Privatbetroffenen	Amtsverwaltung des Amtes Schwarzenbek-Land
12.02.2010	Einzelerörterung mit Privatbetroffenen	LBV-SH, Betriebssitz Kiel

Es wurden entsprechende Niederschriften erstellt.

Auf den bekanntgemachten Termin wurde durch Bekanntmachung vom 18.10.2010 entsprechenden den Vorgaben des § 140 Abs. 6 LVwG hingewiesen.

7 Änderungen und Ergänzungen im laufenden Anhörungsverfahren

Der ursprünglich zur Planfeststellung beantragte Plan ist in der Folge mehrfach verändert worden.

7.1 1. Planänderung

Aufgrund der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen sowie der Erkenntnisse aus den Erörterungsterminen hat der Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein als Vorhabenträger die Planunterlagen überarbeitet und beantragte mit Schreiben vom 04.04.2012 die Durchführung eines Planänderungsverfahrens.

Gegenstand der Änderungen ist im Wesentlichen:

- Überarbeitung der wassertechnischen Untersuchungen
- Überarbeitung der lärmtechnischen Unterlagen und teilweise Änderung der Gebietseinstufung
- Überarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes einschließlich des Materialbandes zum landschaftspflegerischen Begleitplan sowie Aktualisierung der naturschutzrechtlichen Gesetzesbezüge

Die Planunterlagen des 1. Planänderungsverfahrens, die anhand des Erstellungsdatums 07.10.2010 zu erkennen sind, haben in der Zeit vom 21.05.2012 bis zum 21.06.2012 bei der Stadt Schwarzenbek, in der Amtsverwaltung des Amtes Schwarzenbek-Land und in der Amtsverwaltung des Amtes Breitenfelde zur Einsicht ausgelegen.

Auf die Auslegung war in der Bekanntmachung vom 03.05.2012 hingewiesen worden. Die Einwendungsfrist für das Planänderungsverfahren endete am 19.07.2012.

Die von der Planänderung betroffenen Träger öffentlicher Belange forderte die Anhörungsbehörde gem. § 17 FStrG i.V.m. § 1 Abs. 3 VwVfG und § 140 Abs. 2 LVwG zur Stellungnahme auf.

Träger öffentlicher Belange	Anschreiben vom	Stellungnahmefrist
Stadt Schwarzenbek	04.05.2012	27.07.2012
Amt Schwarzenbek-Land	04.05.2012	27.07.2012
Stadtwerke Schwarzenbek GmbH	03.05.2012	01.06.2012
Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein, Untere Forstbehörde Trittau	03.05.2012	01.06.2012
Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes, Kiel	14.05.2012	11.06.2012
Kreis Herzogtum Lauenburg	16.05.2012	26.07.2012
Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Flintbek	19.06.2012	20.06.2012
Gewässer- und Landschaftsverband Herzogtum Lauenburg	16.07.2012	10.08.2012

Mit Schreiben vom 03.05.2012 unter Übersendung der Planunterlagen wurden die Naturschutzvereinigungen über die Planänderung in Kenntnis gesetzt und erhielten die Bekanntmachung mit dem Hinweis auf die in der Bekanntmachung unter II Nr. 1 aufgeführten Frist zur Stellungnahme gem. § 140 Abs. 4 S. 6 LVwG. Die nicht ortsansässigen Betroffenen sind von der Auslegung der Planunterlagen gem. § 140 Abs. 5 S. 3 LVwG mit Schreiben vom 14.05.2012 benachrichtigt worden.

Die im Rahmen des Planänderungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen sind an den Vorhabenträger weitergeleitet auf Grundlage der Erwidern erfolgt die Erörterung nach § 140 Abs. 6 LVwG wie folgt am:

Datum	Termin	Ort
16.04.2013	Einzelerörterung mit Privatbetroffenen	Amtsverwaltung des Amtes Schwarzenbek-Land
16.04.2013	Träger öffentlicher Belange	Amtsverwaltung des Amtes Schwarzenbek-Land
17.04.2013	Bekanntgemachter Termin	Amtsverwaltung des Amtes Schwarzenbek-Land

Es wurden entsprechende Niederschriften erstellt.

Auf den bekanntgemachten Termin wurde durch Bekanntmachung vom 05.03.2013 entsprechend den Vorgaben des § 140 Abs. 6 LVwG hingewiesen.

7.2 2. Planänderung

Der Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein als Vorhabenträger hat die Planunterlagen aufgrund von Stellungnahmen und Einwendungen und der Ergebnisse der Erörterungstermine geändert. Daher beantragte der Vorhabenträger mit Schreiben vom 07.04.2016 die Durchführung eines weiteren Planänderungsverfahrens.

Gegenstand der Änderungen ist im Wesentlichen:

- Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung
- Überarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans einschließlich des Materialbandes zum landschaftspflegerischen Begleitplan sowie Aktualisierung der naturschutzrechtlichen Gesetzesbezüge, z.B. Aktualisierung der Biotoptypen, der faunistischen Daten (Fledermäuse, Haselmäuse, Brutvögel, Amphibien) und der Artenschutzbelange, Überarbeitung der Konfliktanalyse und der artenschutzbezogenen Maßnahmen, Ergänzung der Ergebnisse des Beitrages zu Stickstoffbelastung des FFF-Gebietes und des Beitrags zur RLUS und WRRL,
- Landschaftspflegerische Maßnahmen in Panten - trassenfern, zusätzliche Maßnahmenfläche für Knickersatz
- Landschaftspflegerische Maßnahmen in Behlendorf – trassenfern
- Überarbeitung der technischen Planung aufgrund neuerer landschaftspflegerischer Belange (Hop-over, Leitzäune für die Fledermäuse, Umplanung des Bauwerkes 1 (Radweg- sowie Fledermausüberflughilfe)),

- Aktualisierung der Grunderwerbsunterlagen, Aktualisierung der Eigentumsverhältnisse, neuer Grunderwerb

Die Planunterlagen des 2. Planänderungsverfahrens haben in der Zeit vom 08.06.2016 bis zum 08.07.2016 bei der Stadt Schwarzenbek, in der Amtsverwaltung des Amtes Schwarzenbek-Land, in der Amtsverwaltung des Amtes Breitenfelde, in der Amtsverwaltung des Amtes Sandesneben-Nusse und in der Amtsverwaltung des Amtes Berkenthin zur Einsicht ausgelegt.

Auf die Auslegung war in der Bekanntmachung vom 25.05.2016 hingewiesen worden. Die Einwendungsfrist für das Planänderungsverfahren endete am 05.08.2016.

Zudem erfolgte gemäß § 86a LVwG die Veröffentlichung der Bekanntmachung und der Planänderungsunterlage im Internet auf www.lbv-sh.de. § 86a LVwG wurde mit Wirkung vom 25.09.2015 neu eingeführt (durch G1.9.2015 GVObI. Schl.-H. S. 322). Nach § 86a Abs. 1 LVwG soll die Behörde deren Inhalt zusätzlich im Internet veröffentlichen, wenn durch Rechtsvorschrift eine öffentliche oder örtliche Bekanntmachung angeordnet ist. Dies wird dadurch bewirkt, dass der Inhalt der Bekanntmachung auf einer Internetseite der Behörde oder ihres Verwaltungsträgers zugänglich gemacht wird. Bezieht sich die Bekanntmachung auf zur Einsicht auszulegende Unterlagen, sollen auch diese über das Internet zugänglich gemacht werden. In der Bekanntmachung wurde die Internetseite gem. § 86 a Abs. 2 LVwG angegeben.

Die nicht ortsansässigen Betroffenen sind von der Auslegung der Planunterlagen gem. § 140 Abs. 5 S. 3 LVwG mit Schreiben vom 31.05.2016 benachrichtigt worden.

Die von der 2. Planänderung betroffenen Träger öffentlicher Belange forderte die Anhörungsbehörde gem. § 17 FStrG i.V.m. § 1 Abs. 3 VwVfG und § 140 Abs. 2 LVwG zur Stellungnahme auf.

Träger öffentlicher Belange	Anschreiben vom	Stellungnahmefrist
Stadt Schwarzenbek	25.05.2016	12.08.2016
Amt Schwarzenbek-Land	25.05.2016	12.08.2016
Amt Breitenfelde	25.05.2016	12.08.2016
Amt Sandesneben-Nusse	25.05.2016	12.08.2016
Amt Berkenthin	25.05.2016	12.08.2016
Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein, Außenstelle Mölln	31.05.2016	30.06.2016
Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein, Flintbek	30.05.2016	30.06.2016

Träger öffentlicher Belange	Anschreiben vom	Stellungnahmefrist
Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes, Kiel	30.05.2016	30.06.2016

Die mit vorgenannten Schreiben digital übersandten Unterlagen wurden überarbeitet und eine korrigierte digitale Planausfertigung wurde mit Schreiben vom 09.06.2016 an die Naturschutzvereinigungen und an die Träger öffentlicher Belange wie nachfolgend dargestellt übersandt:

Träger öffentlicher Belange	Anschreiben vom	Stellungnahmefrist
Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein, Flintbek	09.06.2016	30.06.2016
Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes, Kiel	09.06.2016	30.06.2016
Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein, Außenstelle Mölln	10.06.2016	30.06.2016
Kreis Herzogtum Lauenburg	10.06.2016	05.08.2016
Stadtwerke Schwarzenbek GmbH	10.06.2016	08.07.2016
Gewässer- und Landschaftsverband Herzogtum Lauenburg	13.06.2016	13.07.2016

Mit Schreiben vom 30.05.2016 unter Übersendung der digitalen Planunterlagen wurden die Naturschutzvereinigungen über die erneute Planänderung in Kenntnis gesetzt und erhielten die Bekanntmachung mit dem Hinweis auf die in der Bekanntmachung unter II Nr. 1 aufgeführten Frist zur Stellungnahme gem. § 140 Abs. 4 S. 6 LVwG.

Die im Rahmen des Planänderungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen sind an den Vorhabenträger weitergeleitet und auf Grundlage der Erwiderung erfolgt die Erörterung gem. § 140 Abs. 6 LVwG folgendermaßen am:

Datum	Termin	Ort
05.12.2016	Einzelerörterung mit Privatbetroffenen	Rathaus der Stadt Schwarzenbek
05.12.2016	Träger öffentlicher Belange	Rathaus der Stadt Schwarzenbek
06.12.2016	Bekanntgemachter Termin	Rathaus der Stadt Schwarzenbek

Über die einzelnen Teile der Erörterung wurden entsprechende Niederschriften angefertigt.

Auf den bekanntgemachten Termin wurde durch Bekanntmachung vom 16.11.2016 entsprechenden den Vorgaben des § 140 Abs. 6 LVwG hingewiesen. Zudem erfolgte gemäß § 86a LVwG die Veröffentlichung der Bekanntmachung im Internet.

7.3 3. Planänderung

Der Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein als Vorhabenträger hat aufgrund des Ergebnisses des Erörterungstermins, aufgrund fortlaufender Aktualisierung die ausgelegten Planunterlagen teilweise erneut überarbeitet und mit Schreiben vom 22.08.2018 die Durchführung eines Planänderungsverfahrens beantragt.

Hauptsächlicher Gegenstand der Änderung sind:

- Überarbeitung des Erläuterungsberichts des Landschaftspflegerischen Begleitplans, insbesondere der Konfliktanalyse und der artenschutzbezogenen Maßnahmen zur Haselmaus, Korrektur von zwei Vermeidungsmaßnahmen für Fledermäuse, redaktionelle Anpassungen, Anhang 1 artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung
- Überarbeitung der artenschutzbezogenen Konfliktpunkte bzgl. der Haselmaus im Bestands- und Konfliktplan
- Erweiterung der Maßnahmenfläche für Knickersatz im Landschaftspflegerischer Bestandspläne, Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen und der Übersichtspläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen für Panten und Barendorf - trassenfern
- Anpassung der artenschutzbezogenen Maßnahmen bzgl. der Haselmaus (FCS, CEF) im Lageplan sowie des Übersichtsplans der landschaftspflegerischen Maßnahmen
- Redaktionelle Anpassung der Bewertung der Fledermauserfassung im Faunistischem Beitrag
- Anpassung der Maßnahmen bzgl. der Haselmaus (FCS, CEF) im Artenschutzfachbeitrag
- Aktualisierung des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie
- Prüfung der Aktualität der Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls gemäß UVPg

Nach Prüfung der eingereichten Unterlagen wurde eine Beteiligungsverfahren nach § 140 Abs. 8 LVwG veranlasst. § 140 Abs. 8 S. 1 LVwG bestimmt, dass dann, wenn ein ausgelegter Plan geändert werden soll und dadurch der Aufgabenbereich einer Behörde oder einer Vereinigung nach Abs. 4 S. 6 oder Belange Dritter erstmals oder stärker als bisher berührt werden, ist diesen die Änderung

mitzuteilen und ihnen Gelegenheit zu Stellungnahmen und Einwendungen innerhalb von vier Wochen zu geben; Abs. 4 S. 3 bis 7 gilt entsprechend.

Nach Einschätzung der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde führte die Planänderung nicht zur Änderung des Gesamtkonzepts, die von der Änderung Betroffenen waren bekannt, so dass die Planänderung keine erneute Auslegung erforderlich machte, sondern eine Anwendung des vereinfachten Verfahrens nach § 140 Abs. 8 S. 1 LVwG ermöglichte.

Dafür wurden die nachstehend aufgeführten Beteiligten mit Schreiben vom 22.08.2018 unter Übersendung der geänderten Planunterlagen zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 24.09.2018 gem. § 140 Abs. 8 S. 1 LVwG aufgefordert.

Beteiligte	Anschreiben vom	Stellungnahmefrist
Kreis Herzogtum Lauenburg	22.08.18	24.09.18
Stadt Schwarzenbek	22.08.18	24.09.18
LLUR	22.08.18	24.09.18
LLUR Mölln	22.08.18	24.09.18
MELUND	22.08.18	24.09.18
Gewässer- und Landschaftsverband Herzogtum Lauenburg	22.08.18	24.09.18
Amt Oldenburg-Land, Gemeinde Wangels	22.08.18	24.09.18
Amt Sandesneben-Nusse	22.08.18	24.09.18
Amt Schwarzenbek-Land	22.08.18	24.09.18
Amt Breitenfelde, Gemeinde Lehmrade	22.08.18	24.09.18
Amt Berkenthin, Gemeinde Behlendorf	22.08.18	24.09.18
Kreis Ostholstein UNB	22.08.18	24.09.18
SH Landesforsten	22.08.18	24.09.18
AG 29	22.08.18	24.09.18
BUND SH	22.08.18	24.09.18
NABU SH	22.08.18	24.09.18

Die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens nach § 140 Abs. 8 S. 1 LVwG abgegebenen Stellungnahmen wurden an den Vorhabenträger weitergeleitet. Auf Grundlage der Erwiderung war ersichtlich, dass eine erneute Änderung der Planunterlagen erfolgt und daher wurde gem. § 17a Nr. 2 FStrG i.V.m. § 140 Abs. 8 LVwG von der Erörterung abgesehen.

7.4 4. Planänderung

Der Vorhabenträger hat aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens nach § 140 Abs. 8 S. 1 LVwG, fortlaufender Aktualisierung der Unterlagen sowie Nachfragen der Planfeststellungsbehörde die Planunterlagen erneut geändert und mit Schreiben vom 15.11.2019 die Durchführung eines Planänderungsverfahrens beantragt.

Gegenstand der Änderungen sind im Wesentlichen:

- Erläuterungsbericht (Anlage 12.0) enthält die Überarbeitung einzelner Konfliktpunkte und der entsprechenden artenschutzbezogenen Maßnahmen sowie redaktionelle Anpassungen
- Bestands- und Konfliktplan (Anlage 12.1, Blatt 1) enthält die Überarbeitung des Konfliktpunkts K 2a Ar und K 7 Ar bzgl. Transferflügen von Fledermäusen und K 12 Ar in Höhlungen
- Landschaftspflegerischer Bestandsplan Pflanzen und Tiere (Anlage 12.1.1, Blatt 1) stellt die Korrektur der Zeichenerklärung bzgl. Flugrouten dar und enthält Aussagen zu Quartierbäumen für Fledermäuse
- Übersichtsplan (Anlage 12.3, Blatt 1) und der Lageplan (Anlage 12.2, Blatt 1-3) der landschaftspflegerischen Maßnahmen ergänzt den temporären Schutzzaun (Südseite) bei V/A 5Ar+FCS und die Korrektur betroffener Fledermausarten bei diversen Maßnahmen sowie der artenschutzbezogenen Maßnahmen V 4b Ar
- Ergänzung Leitzaun rechts Bau-km 1+160 bis 1+270 im Lage- und Bauwerksplan (Blatt 1) sowie Bauwerksverzeichnis (Blatt 41)
- Faunistischer Beitrag enthält redaktionelle Anpassung, Klarstellung der FLM-Methodik, Ergänzung tabellarische Darstellung der Batcorder-Aufnahmen und die Klarstellung der Aussagen zu Höhlenbäumen sowie die ergänzende Bewertung der Amphibienvorkommen
- Artenschutzfachbeitrag enthält eine Aktualisierung der Datenrecherche und Ergänzungen bzgl. Maßnahmen Höhlenbäume, Aussagen zu Transferflügen FLM sowie des beidseitigen Kollisionsschutzzaunes
- Aktualisierung der ergänzenden Stellungnahme zur FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet DE 2428-393 „Wälder im Sachsenwald und Schwarze Au“ hinsichtlich der aktuellen Ausgabe 2019 „Hinweis zur Prüfung von Stickstoffeinträgen in der FFH-Verträglichkeitsprüfung für Straßen“- H PSE

- Aktualisierung Datenrecherche im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie sowie Überarbeitung der Beurteilung vorhabenbedingter Auswirkungen auf OWK und GWK
- Aktualisierung der Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls gemäß UVPG bzgl. der Aussagen zum Schutzgut Wasser infolge der Aktualisierung des Fachbeitrages Wasserrahmenrichtlinie

Nach Prüfung der eingereichten Deckblattunterlagen wurde eine Beteiligungsverfahren nach § 140 Abs. 8 LVwG veranlasst. Die Einschätzung der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde ergab, dass durch die Planänderung die Identität des Vorhabens nicht berührt wurde und die durch die Änderung Betroffenen, insbesondere Behörden, Träger öffentlicher Belange und Vereinigungen bekannt waren. Da die Voraussetzungen für ein vereinfachtes Verfahren nach § 140 Abs. 8 S. 1 LVwG vorlagen, war keine erneute Auslegung erforderlich.

Den nachstehend aufgeführten Beteiligten wurde mit Schreiben vom 19.11.2019 unter Übersendung der geänderten Planunterlagen die Änderung mitgeteilt und ihnen wurde gem. § 140 Abs. 8 S. 1 LVwG Gelegenheit zu Stellungnahmen und Einwendungen innerhalb von vier Wochen, bis zum 20.12.2019 gegeben.

Beteiligte	Schreiben vom	Stellungnahmefrist
Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein	19.11.19	20.12.2019
Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein, Flintbek	19.11.19	20.12.2019
Kreis Herzogtum Lauenburg	19.11.19	20.12.2019
Stadt Schwarzenbek	19.11.19	20.12.2019
Amt Schwarzenbek-Land	19.11.19	20.12.2019
Gewässer- und Landschaftsverband Herzogtum Lauenburg	19.11.19	20.12.2019
Stadtwerke Schwarzenbek GmbH	19.11.19	20.12.2019
NABU, Landesverband Schleswig-Holstein, Neumünster	19.11.19	20.12.2019
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband S-H, Kiel	19.11.19	20.12.2019
AG29, Arbeitsgemeinschaft der anerkannten Naturschutzverbände, Landesnaturschutzverband SH, Kiel	19.11.19	20.12.2019

Mit E-Mail vom 02.12.2019 beantragte der Kreis Herzogtum Lauenburg die Gewährung einer Fristverlängerung bis Ende Januar 2020. Mit Schreiben vom 02.12.2019 lehnte die Anhörungsbehörde eine Fristverlängerung ab und führte zur Begründung aus, dass die Frist gem. § 140 Abs. 8 S. 1 LVwG zur Stellungnahme innerhalb von vier Wochen zwingend und nicht verlängerbar ist.

Die ausstehende Beteiligung des Landeskriminalamtes Schleswig-Holstein, Abteilung Kampfmittelräumdienst erfolgte gem. § 17 FStrG i.V.m. § 1 Abs. 3 VwVfG und § 140 Abs. 2 LVwG unter Übersendung eine Übersichtskarte, Übersichtspläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen sowie den Erläuterungsbericht. Die Frist zur Stellungnahme endete am 30.01.2020.

Die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens nach § 140 Abs. 8 S. 1 LVwG abgegebenen Stellungnahmen wurden an den Vorhabenträger weitergeleitet.

7.5 Verzicht Erörterung für die 3. und 4. Planänderung

Es wird von der Durchführung eines Erörterungstermins für das 3. und 4. Planänderungsverfahren gem. § 17 a Nr. 2 FStrG abgesehen.

Soll, wie im vorliegenden Fall, ein ausgelegter Plan geändert werden, so kann im Regelfall nach § 17a Nr. 2 FStrG von der Erörterung abgesehen werden.

Die 3. und 4. Planänderungen betreffen nur einen Teil des Vorhabens und es bestehen weder in rechtlicher noch in tatsächlicher Hinsicht Unklarheiten über den Inhalt der Einwendungen oder Stellungnahmen. Der Vorhabenträger hat sich zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Naturschutzvereinigung detailliert geäußert. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde war der Sachverhalt ausreichend geklärt. In Auswertung der eingegangenen Hinweise und Bedenken würde ein Erörterungstermin weder neue Erkenntnisse in tatsächlicher noch rechtlicher Hinsicht hervorbringen.

Die Träger öffentlicher Belange und der Naturschutzvereinigungen, die eine Stellungnahme abgegeben haben, wurden mit Schreiben vom 24.04.2020 von der Anhörungsbehörde hiervon in Kenntnis gesetzt.

III Materiell-rechtliche Würdigung

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben, in dem in den Planunterlagen beschriebenen Umfang, mit dem materiellen Recht im Einklang steht und stellt diese Planunterlagen nach Abwägung aller berührten öffentlichen und privaten Belange fest.

Der Umfang der materiell-rechtlichen Prüfung wird durch das Fachplanungsrecht und die Wirkungen der Planfeststellung bestimmt. Dieser erstreckt sich neben dem FStrG auf das gesamte berührte öffentliche Recht, das bei der Zulassung des Vorhabens entweder zwingend zu beachten oder in der Abwägung zu berücksichtigen ist (sog. Gestaltungswirkung, § 142 Abs. 1 S. 1 LVwG). Gemäß § 142 Abs. 1 S. 2 LVwG werden durch die Planfeststellung sämtliche öffentlich-rechtliche Rechtsbeziehungen zwischen dem Vorhabenträger und der durch dieses Vorhaben Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

Einschlägige öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungendes berührten öffentlichen Rechts sind deshalb grundsätzlich im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens geprüft worden. Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt sämtliche dieser ansonsten erforderlichen Gestaltungsakte (sog. Konzentrationswirkung, § 142 Abs. 1 S. 1 LVwG)

Das Vorhaben hält sich in den vom materiellen Recht gesteckten Grenzen. In den nachfolgenden Ausführungen wird das zwingende und in der Abwägung unüberwindbare Recht eingehalten, so dass die Planfeststellungsbehörde in die Abwägung eintreten konnte.

Die nach § 17 Satz 2 FStrG von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind bei der Planfeststellung im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

Ausführungen zur Abwägung von Einzelbelangen sind auch unter der Ziffer B 0 10 dieses Beschlusses zu finden.

1 Planrechtfertigung

Das Vorhaben ist in der planfestgestellten Form gerechtfertigt.

Jede Fachplanung bedarf für seine Zulassung einer Planrechtfertigung, da sie unter anderem die Voraussetzung für Eigentumseingriffe schaffen soll. Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Verhältnismäßigkeitsprinzips staatlichen Handelns.

Das Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben, gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme somit erforderlich ist (BVerwG, Urteil vom 26.04.2007, 4 C 12/05, Rn. 45). Dies ist dann der Fall, wenn das Vorhaben „vernünftigerweise geboten“ ist (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04, Rn. 182). Voraussetzung für die Planfeststellung eines Vorhabens ist somit, dass das jeweilige Vorhaben durch vernünftige Gründe des Gemeinwohls gerechtfertigt ist.

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

1.1 Gesetzliche Bedarfsfeststellung der Ortsumgehung

Der Bedarf des Vorhabens ist vom Gesetzgeber gemäß dem aktuellen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen, der dem Fernstraßenausbaugesetz (im Folgenden: FStrAbG) als Anlage zu § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAbG beigelegt ist, gesetzlich festgeschrieben worden.

Nach § 1 Abs. 2 FStrAbG entsprechen die in dem in den Bedarfsplan aufgenommenen Neubau- und Ausbauvorhaben den Zielen des § 1 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG). Daraus wird abgeleitet, dass die in den Bedarfsplan aufgenommenen Neubau- und Ausbauvorhaben, gemessen an den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, vernünftigerweise geboten sind (BVerwG, Beschluss vom 16. Januar 2007, 9 B14/06, NVwZ 2007, 462, Rn. 6). Gemäß § 1 Abs. 2 S. 2 FStrAbG ist die Festlegung des Bedarfs für die straßenrechtliche Planfeststellung nach § 17 FStrG demnach verbindlich.

In dem aktuellen Bedarfsplan nach § 1 Abs. 2 FStrAbG ist der Streckenabschnitt II der Ortsumgehung Schwarzenbek unter der laufenden Nummer 1278 mit der Dringlichkeitsstufe „vordringlicher Bedarf“ ausgewiesen. Dort ist im Übrigen ebenfalls der Streckenabschnitt III der Ortsumgehung als „vordringlicher Bedarf“ ausgewiesen.

Mit der Einstufung in den vordringlichen Bedarf ist ein vorrangiger Planungsauftrag verbunden. Bei der Bedarfsfestlegung handelt es sich um eine infrastrukturpolitische Leitentscheidung auf gesamtstaatlicher Ebene.

Der Bedarfsplan enthält diejenigen Bauvorhaben, für die sich nach einer gemäß § 4 FStrAbG durchgeführten Überprüfung, nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand, ein Bedarf ergeben hat. Mit den Festsetzungen des Bedarfsplans wird der verkehrliche Bedarf unter Berücksichtigung der Zielsetzungen des § 1 FStrG sowie der durch die Raumordnung, den Umweltschutz sowie des Städtebaus berührten Belange für die bezeichneten Verkehrsverbindungen festgestellt. Die letztmalige Bedarfsfeststellung ist vor dem Verkehrsprognosehorizont 2030 vorgenommen worden.

Eine Überprüfung des Bedarfsplanes erfolgt alle 5 Jahre, um zwischenzeitlich veraltete Festlegungen auf diese Weise auszuschließen. Dies ist zuletzt im Rahmen der Aufstellung des zuvor erwähnten Bundesverkehrswegeplanes 2030 geschehen. Grundlage der Überprüfung des Bedarfsplanes war unter anderem die Verkehrsprognose 2030 aus dem Jahre 2014, nach der eine weitere Zunahme des Straßenverkehrs prognostiziert worden ist. Im Ergebnis ist der Bedarfsplan mit Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes im Jahr 2016 entsprechend an die prognostizierte Verkehrsentwicklung angepasst worden. In dem angepassten Bedarfsplan wird die Einordnung in den vordringlichen Bedarf für den Streckenabschnitt II der Ortsumgehung Schwarzenbek bestätigt.

Für in den Bedarfsplan aufgenommene Vorhaben, wie für den Streckenabschnitt II der Ortsumgehung, enthält der Bedarfsplan die gesetzliche Feststellung der Planrechtfertigung. Das jeweilige Vorhaben ist gemessen an den Zielen des Bundesfernstraßengesetzes (Netzbildung, Verkehrsverbesserung, Strukturhilfe) vernünftigerweise geboten. Es dient damit dem Wohl der Allgemeinheit und ist generell geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden. Einer zusätzlichen Einzelfallprüfung bedürfen in den Bedarfsplan aufgenommene Vorhaben daher nicht. Der Bedarfsplan bindet die Verwaltung im Rahmen der Planung und gilt bis hin zum etwaigen gerichtlichen Überprüfungsverfahren. So wird eine einheitliche Beurteilung durch den Gesetzgeber, die Planfeststellungsbehörde und dem Gericht, ob ein Verkehrsbedarf für ein Vorhaben besteht, gewährleistet. Die Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung schließt ferner aus, für ein in den Bedarfsplan nach dem Fernstraßenausbaugesetz aufgenommenes Straßenbauvorhaben im Planfeststellungsverfahren oder im gerichtlichen Verfahren die zugrundeliegende Nutzen-/Kostenanalyse unbeachtet zu lassen und eine erneute Prüfung des Nutzen-/Kosten-Verhältnisses zu fordern. Angesichts der konstitutiven Wirkung des Bedarfsplans für die Planrechtfertigung der in ihm verzeichneten Vorhaben ist die gerichtliche Prüfung beschränkt auf die Frage, ob der Gesetzgeber mit der Bedarfsfeststellung die Grenzen seines gesetzgeberischen Ermessens überschritten hat. Davon wäre nur auszugehen, wenn die Feststellung des Bedarfs evident unsachlich ist, wenn es also für das Vorhaben offenkundig keinerlei Bedarf gibt, der die Annahme des Gesetzgebers rechtfertigen könnte. Bei dem Bedarf muss es sich, wie die Bezugnahme des § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG auf § 1 Abs. 1 FStrG zeigt, um einen solchen handeln, der auf die den weiträumigen Verkehr betreffenden Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG ausgerichtet ist. Verfehlt und vom gesetzgeberischen Ermessen nicht mehr gedeckt sei eine Bedarfsfeststellung erst dann, wenn es für sie im Hinblick auf den weiträumigen Verkehr keinerlei nachvollziehbaren Bedarf gebe (BVerwG, Beschluss vom 16. Januar 2007, 9 B14/06, NVwZ 2007, 462, Rn. 7).

Vor diesem Hintergrund ist die gesetzliche Bedarfsfestlegung auch aus verfassungsrechtlicher Sicht nicht zu beanstanden. Es sind vorliegend keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass der Gesetzgeber mit der Bedarfsfeststellung für den Streckenabschnitt II der Ortsumgehung die Grenzen

seines gesetzgeberischen Ermessens überschritten hat. Das wäre nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts 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 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.).

Davon ist bei der geplanten Fortführung der Ortsumgehung Schwarzenbek durch den Streckenabschnitt II jedoch nicht auszugehen. Hiergegen spricht schon das Ergebnis der mit der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 einhergehenden gemäß § 4 Abs. 1 FStrAbG vorgeschriebenen Überprüfung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen im Jahre 2015, die zwar zur Feststellung eines Anpassungsbedarfes führte, im Ergebnis jedoch die Einordnung des Streckenabschnittes II als vordringlichen Bedarf bestätigte, wie bereits zuvor ausgeführt wurde.

Im Übrigen wird in der Gesetzesbegründung die Notwendigkeit des Baus von Ortsumgehungen ausdrücklich mit der starken Belastung von Ortsdurchfahrten, meist Bundesstraßen, durch die hohen Durchgangsverkehre und die daraus folgenden schwerwiegenden Beeinträchtigungen für Anwohner und Passanten durch Lärm, Immissionen sowie eine erhöhte Unfallgefahr und eine dadurch verursachte Verminderung der Lebensqualität begründet. Mit dem Bau von Ortsumgehungen soll diesbezüglich Abhilfe geschaffen werden. Insbesondere soll die Verkehrssicherheit sowohl inner- als auch außerorts verbessert werden. Gesetzgeberisches Ziel ist es durch den Bau von Ortsumgehungen, durchgängige und leistungsfähige Bundesstraßenzüge zur Ergänzung des Autobahnnetzes zu schaffen, welche die Verbindungsqualität im Straßennetz verbessern und kürzere Reisezeiten für die Verkehrsteilnehmer ermöglichen (BT-Drs. 18/ 9523, S. 56, Pkt. 1.6).

Mit dem Bau des Streckenabschnittes II der Ortsumgehung Schwarzenbek wird eben dieser vom Gesetzgeber angestrebte Zweck verfolgt. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die unter B 0 Ziffer 1.5 dargestellten Planungsziele sowie auf den Erläuterungsbericht, Anlage 1 des festgestellten Plans, verwiesen.

1.2 Weitere sachliche Gründe für die Notwendigkeit der Maßnahme

Die Notwendigkeit des Vorhabens folgt ebenfalls aus den im Folgenden dargelegten weiteren sachlichen Gründen, die für das Vorhaben streiten.

1.2.1 Ziele des FStrG

Das Vorhaben entspricht ebenfalls den fachplanerischen Zielsetzungen des FStrG.

Die fachplanerischen Zielsetzungen des FStrG ergeben sich insbesondere aus § 1 Abs. 1, § 3 sowie § 4 FStrG.

Nach § 1 Abs. 1 FStrG muss sich der Streckenabschnitt II der Ortsumgehung als Bundesfernstraße in ein zusammenhängendes Verkehrsnetz einfügen und dem weiträumigen Verkehr dienen. Hierzu hat der Straßenbaulastträger nach seiner Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, § 3 Abs. 1 FStrG. Dabei muss der Bau allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen, § 4 S. 1 FStrG.

Der hier planfestzustellende Streckenabschnitt der Ortsumgehung ist nach den benannten Zielen ausgerichtet.

Der Streckenabschnitt II der OU Schwarzenbek fügt sich als Bundesfernstraße in das zusammenhängende Verkehrsnetz ein und dient dem weiträumigen Verkehr. Mit dem Bau der Ortsumgehung Schwarzenbek wird durch die Herstellung einer Verbindung zwischen den die Ortslage kreuzenden Bundesstraßen B 404 und B 207 sowie der Anbindung dieser Bundesstraßen an das regionale Verkehrsnetz (B 209, L 159, L 219 und K 17) der Ausbau des Bundesfernstraßennetzes im Kreis Herzogtum Lauenburg vorangetrieben.

Durch den Bau des zweiten Streckenabschnittes der Ortsumgehung wird der Ausbau des überregionalen Bundesfernstraßennetzes im Flächenland Schleswig-Holstein verbessert.

Mit dem planfestzustellenden Streckenabschnitt II der Ortsumgehung Schwarzenbek wird, durch die Verlagerung der regionalen und überregionalen Verkehre aus der Ortslage heraus, eine weitere Etappe zur Schaffung durchgängiger und leistungsfähiger Bundesstraßenzüge, zur Ergänzung des Autobahnnetzes, erreicht, die zur Verbesserung der Verkehrsqualität beiträgt und dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügendem Zustand gebaut wird. Der trotz des bereits gebauten ersten Streckenabschnittes verkehrlich weiterhin stark belastete Ortskern der Stadt wird von dem hohen Durchgangsverkehr entlastet, der Verkehr aus dem Gewerbegebiet wird unter Umgehung des Ortskernes abgewickelt und schwerwiegende Beeinträchtigungen für Anwohner und Passanten durch Lärm, Luftschadstoffe sowie eine erhöhte Unfallgefahr werden gemindert.

Der planfestzustellende Streckenabschnitt II der OU Schwarzenbek erfüllt somit die gesetzlichen Ziele des Bundesfernstraßengesetzes und ist gemessen an diesen Zielen geeignet sowie erforderlich.

Neben den gesetzlichen Vorgaben werden durch den Bau des Streckenabschnittes II der Ortsumgehung ebenfalls die programmatischen und konzeptionellen Ziele im Rahmen der Infrastrukturplanung erfüllt.

1.2.2 Bundesverkehrswegeplan 2030

Der vorliegende Streckenabschnitt II ist bereits in dem seit Anfang August 2016 vom Bundeskabinett beschlossenen Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) als im vordringlichen Bedarf stehend ausgewiesen.

Insofern bildet der BVWP 2030 auch die Grundlage für das Fernstraßenausbaugesetz mit dem als Anlage beigefügten Bedarfsplan. Er stellt das zentrale Planungsinstrument für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes dar. Es handelt sich dabei um eine infrastrukturpolitische Leitentscheidung auf gesamtstaatlicher Ebene, die sowohl für die Planfeststellungsbehörde als auch die Gerichte verbindlich ist.

Gegenüber dem zum Zeitpunkt der Antragsstellung geltenden BVWP aus dem Jahre 2003, in dem die OU Schwarzenbek bereits mit allen drei Streckenabschnitten als vordringlicher Bedarf ausgewiesen war, ist der derzeit geltende BVWP 2030 im Hinblick auf internationale Standards, wissenschaftlichen Erkenntnisgewinn sowie Effizienz der Anwendung auf Grundlage eines methodisch umfassend weiterentwickelten Bewertungsverfahrens aufgestellt worden. Zentrales Element dieses weiterentwickelten Bewertungsverfahrens war eine Kosten-Nutzen-Analyse. Daneben erfolgte eine umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung. Die Umweltauswirkungen des BVWP 2030 wurden dabei erstmalig im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung ermittelt, beschrieben und bewertet. Weitere Elemente waren eine raumordnerische sowie eine städtebauliche Beurteilung. Zentraler Ansatz zur Beurteilung raumentwicklungsrelevanter Belange der Bundesverkehrswegeplanung war eine Defizitanalyse hinsichtlich der Verbindungsqualitäten bezogen auf Zentren des Zentrale-Orte-Systems sowie Erreichbarkeiten im Netz auf Grundlage raumordnerischer Mindeststandards, die vor den einzelnen Projektbewertungen stattfand.

Die Einstufung im Rahmen des aktuellen BVWP 2030 erfolgte gemäß den vorherigen Ausführungen nachweislich auf Grundlage eines weitaus strengeren, auf neuesten Erkenntnissen und Daten beruhenden Bewertungsverfahrens. Gleichwohl sind die verbliebenden Streckenabschnitte II und III dort weiterhin mit der Dringlichkeitskategorie „vordringlicher Bedarf“ und einem Kosten-Nutzen-Verhältnis von > 10 ausgewiesen.

Im Übrigen ist auch der dritte Streckenabschnitt der Ortsumgehung im BVWP 2030 weiterhin als vordringlicher Bedarf eingestuft. Entgegen der einwenderseits vorgetragenen Behauptung ist

aufgrund des festgestellten vordringlichen Bedarfes gerade davon auszugehen, dass sich die Planungen zum Bau des dritten Streckenabschnittes an die Planfeststellung und den Bau des hier gegenständlichen Abschnittes unmittelbar anschließen werden. Ein Antrag auf Durchführung der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls für den Streckenabschnitt III ist bereits bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen und wird derzeit bearbeitet.

Darüber hinaus erfolgt die Einstufung in den vordringlichen Bedarf für einen Realisierungszeitraum von 15 Jahren (gemäß aktuellen Bundesverkehrswegeplans 2030 (2016 bis 2030)).

1.2.3 Raumordnung

Für den zweiten Streckenabschnitt der Ortsumgehung Schwarzenbek sind in Schleswig-Holstein keine raumordnerischen Feststellungen getroffen worden. Dies war von Gesetzes wegen auch nicht erforderlich.

Aus dem Bundesrecht lässt sich gerade nicht herleiten, dass Planfeststellungsverfahren ohne die Durchführung eines vorherigen Raumordnungsverfahrens unzulässig seien. Gemäß § 16 Abs. 2 S. 1 ROG kann bei Planungen und Maßnahmen, für die sichergestellt ist, dass ihre Raumverträglichkeit anderweitig geprüft wird, von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens abgesehen werden. In § 16 Abs. 2 S. 2 ROG werden die Landesregierungen dazu ermächtigt das Nähere durch eine Rechtsverordnung zu regeln. In Schleswig-Holstein ist von dieser Ermächtigung durch den Erlass des Gesetzes über die Landesplanung (LaplaG) von 1996 eine Regelung zum Raumordnungsverfahren getroffen worden. In § 14 Abs. 1 LaplaG wird hinsichtlich der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens auf die §§ 15, 16 ROG verwiesen. Gemäß § 14 Abs. 5 LaplaG entscheidet die Landesplanungsbehörde über die Einleitung eines Raumordnungsverfahrens. Die Landesplanungsbehörde ist demgemäß in diesem Verfahren beteiligt worden, hat sich in ihren Stellungnahmen jedoch zur Frage der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens nicht geäußert. Da die Landesplanungsbehörde eine Vereinbarkeit des Vorhabens mit den raumordnerischen Zielen in ihrer Stellungnahme nicht in Frage gestellt bzw. hierzu keine Stellungnahme abgegeben hat, ist die Planfeststellungsbehörde seinerzeit von einem Verzicht der Behörde auf die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens ausgegangen. Dies hat die zuständige Landesplanungsbehörde nunmehr zur Klarstellung mit einem aktuellen Schreiben vom 05. September 2019 bestätigt, da das Vorhaben den Zielen der Raumordnung entspricht und die Berücksichtigung der weiteren landesplanerischen Erfordernisse im Genehmigungsverfahren sichergestellt ist.

Der Bau des zweiten Streckenabschnittes der Ortsumgehung Schwarzenbek entspricht den Zielen der Raumordnung, der Landesplanung und insbesondere den Zielen des Regionalplanes. Auf die nachstehenden Ausführungen zur materiell-rechtlichen Würdigung wird verwiesen. Zudem war eine

ausreichende Berücksichtigung der landesplanerischen Erfordernisse durch das Planfeststellungsverfahren für das gegenständliche Vorhaben gewährleistet. Demgemäß war der Verzicht auf ein Raumordnungsverfahren für dieses Vorhaben gemäß § 16 Abs. 2 ROG aus den benannten Gründen geboten.

Ferner hat das Bundesverwaltungsgericht mit Beschluss vom 15.05.1996 (11 VR 3/96) bestätigt, dass weder Bundes- noch Landesrecht eine Rechtsnorm enthalten, die die Rechtmäßigkeit der Planfeststellung von der Rechtmäßigkeit der Entscheidung der Landesplanungsbehörde abhängig macht. An dieser Rechtslage hat sich nichts geändert.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass kein Rechtsanspruch auf die Einleitung eines Raumordnungsverfahrens besteht.

1.2.4 Investitionsrahmenplan (IPR)

IPR 2011-2015

Zu Beginn des Anhörungsverfahrens ist das geplante Vorhaben ebenfalls Gegenstand des Investitionsrahmenplanes 2011 – 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes vom 15.03.2012. Der IRP legt die Investitionsschwerpunkte zum Erhalt sowie für den Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur fest und schafft die notwendigen Rahmenbedingungen für Planungs- und Investitionssicherheit. In der Anlage 2 zum IPR (Projektliste und Erläuterungen, ab S. 39) ist die B 209 mit der Ortsumgehung Schwarzenbek, 2. Bauabschnitt, unter dem Punkt C und der laufenden Nummer 14 in der Aufstellung für Schleswig-Holstein als prioritäres Vorhaben im IPR-Zeitraum genannt.

IPR 2019-2023

Auch zum Zeitpunkt des Erlasses des hier gegenständlichen Beschlusses ist die B 209 – Ortsumgehung Schwarzenbek, 2.BA (B 404 bis K 17) - unter Punkt B als lfd. Nr. 4 der neu zu beginnenden Vorhaben auf Bundesstraßen in Schleswig-Holstein aufgeführt.

Mit dem IRP werden die vom Deutschen Bundestag in den Ausbaugesetzen beschlossenen Infrastrukturvorhaben aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 weiter konkretisiert.

Er enthält für die Jahre 2019-2023 ausschließlich die Projekte mit einem fortgeschrittenen Planungsstand.

1.2.5 Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein (LEP 2010)

Der aktuelle Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP 2010) weist die Ortsumgehung Schwarzenbek insgesamt und damit auch den Streckenabschnitt II als eines der Ziele und Grundsätzen der Raumordnung entsprechendes Vorhaben aus und dokumentiert damit dessen Raumbedeutsamkeit.

Zu den raumordnerischen Zielen und Grundsätzen des LEP 2010 gehören vorrangig die Schaffung von Voraussetzungen für ein wirtschaftliches Wachstum in den Teilräumen Schleswig-Holsteins durch den Ausbau der Infrastruktur, in dem insbesondere die verkehrliche Anbindung der verschiedenen Teilräume untereinander sowie die Lebensqualität der Menschen verbessert werden sollen. Es wird angestrebt möglichst ausgeglichene infrastrukturelle und wirtschaftliche Verhältnisse im Land zu schaffen.

Diese im LEP 2010 als übergeordnet dargestellten Ziele und Grundsätze gründen auf den im Raumordnungsgesetz verankerten Grundsätzen (§ 2 Abs. 2 ROG). Darunter fällt neben den genannten Grundsätzen und Zielen insbesondere auch das Hinwirken auf eine verkehrssichere Erreichbarkeit der Teilräume durch schnellen und reibungslosen Personen- und Güterverkehr, § 2 Abs. 2 Nr. 3, S. 6.

Nach den im LEP 2010 insbesondere für den Straßenverkehr festgeschriebenen Grundsätzen werden solche infrastrukturellen Aus- und Neubaumaßnahmen vorgesehen, durch die leistungsfähige Anschlüsse für das Flächenland Schleswig-Holstein als nördlichstem Bundesland in Richtung Süden geschaffen werden, um die hoch belasteten überregionalen Verkehrswege insbesondere in der Metropolregion Hamburg zu optimieren (LEP 2010, Teil B, 3.4). Dabei soll sich der Neubau auf solche Maßnahmen konzentrieren, die für die Entwicklung Schleswig-Holsteins besondere Bedeutung haben. Wegen der hohen Bedeutung des Individualverkehrs im Flächenland Schleswig-Holstein und erheblicher Verkehrszuwächse, die im Planungszeitraum noch zu erwarten sind, soll das bestehende Straßennetz nach Ziffer 3.4.1 Abs.1 LEP gesichert werden. Damit einhergehend wird der Ausbau der regionalen Verkehrsinfrastruktur erstrebt, um die einzelnen Teilräume und Siedlungsachsen des Landes durch die Schaffung von Querverbindungen in den Ordnungsräumen zur Entlastung der Verdichtungsräume adäquat zu verbinden, so dass gewährleistet ist, dass das überregionale Straßenverkehrsnetz seiner Funktion gerecht werden kann (LEP 2010, Teil B, 3.4.1).

Unter raumordnerischen Gesichtspunkten dient der die Ortsumgehung Schwarzenbek fortsetzende Streckenabschnitt II den im aktuellen Landesentwicklungsplan für den Straßenverkehr festgeschriebenen Zielen und Grundsätzen. Folgerichtig ist die Ortsumgehung Schwarzenbek insgesamt und damit auch der Streckenabschnitt II im LEP 2010 als vordringliches

Infrastrukturprojekt ausgewiesen (LEP 2010, Teil B, 3.4.1, 6Z). Damit wird dem geplanten Vorhaben durch den LEP 2010 eine besondere Bedeutung für die Entwicklung Schleswig-Holsteins beigemessen.

Der Streckenabschnitt II entspricht den vorbenannten Zielen und Grundsätzen, indem er als Nord-Ortsumgehung der Stadt Schwarzenbek eine direkte Verkehrsverbindung zwischen der B 404/ Abzweig Zubringer Nord und der B 207 herstellt, die sich bis zur K 17 fortsetzt und dort an das regionale Verkehrsnetz anschließt. Auf diese Weise werden die regionalen und überregionalen Durchgangsverkehre am Stadtkern vorbeigeführt, so dass am nordöstlichen Siedlungsrand Schwarzenbeks durch die Querverbindung zwischen der B 404 und der B 207 eine leistungsfähige Anbindung an das bestehende überregionale Straßenverkehrsnetz entsteht, welche durch die Querverbindung der B 207 und der K 17 funktionsgerecht an das regionale Straßenverkehrsnetz angeschlossen wird. Durch die Verknüpfung der Verkehrsnetze wird zum einen die verkehrliche Anbindung Schwarzenbeks innerhalb der Metropolregion Hamburg verbessert und zum anderen die Anbindung an benachbarte Gemeinden sowie die Erschließung umliegender Erholungsgebiete, wie dem durch die Stadt Schwarzenbek zerschnittenen nordwestlich und südlich gelegenen Sachsenwald, gewährleistet.

Die Fortsetzung der Ortsumgehung durch den Bau des Streckenabschnittes II bewirkt zudem eine Verkehrsentlastung des Stadtzentrums von Schwarzenbek. Der Stadtverkehr Schwarzenbeks ist aufgrund der Verkehrsführung im Stadtzentrum durch ein hohes Verkehrsaufkommen geprägt. Derzeit verlaufen durch das Stadtzentrum mit der B 404, der B 207 und der B 209 drei Bundesstraßen, die als Hauptverkehrsstraßen und im Falle der B 404 sowie der B 207 als Autobahnzubringer durch ihre radiale Verdichtung im Zentrum eine erhebliche Belastung für die Stadt darstellen.

Der die Ortsumgehung fortsetzende Streckenabschnitt II hingegen wird durch die geplante Verbindung der Bundesstraßen B 404 und B 207 sowie der Verbindung der B 207 und der K 17 am nordöstlichen Siedlungsrand der Stadt eine Entlastung darstellen. Durch diese Querverbindungen werden der Fernverkehr sowie die Quell- und Zielverkehre um den Siedlungsraum Schwarzenbek herumgeleitet.

Durch die verbesserte Anbindung der Gewerbegebiete über den Anschluss der K 17 an die B 207 sowie die B 404 wird eine Nutzung der innerstädtischen Straßen für den Verkehr aus den Gewerbegebieten obsolet, da dieser mit dem Bau des Streckenabschnittes II über das regionale Verkehrsnetz in das überregionale Verkehrsnetz und damit bis zur Autobahn A 24 geführt wird. Dies führt zu einer erheblichen Standortverbesserung für die ansässigen Gewerbetreibenden, was wiederum die Siedlungsentwicklung Schwarzenbeks stärkt. Dies gilt ebenfalls für den Fernverkehr. Dadurch wird der Durchgangsverkehr im Stadtzentrum erheblich reduziert. Gleichzeitig wird die

Erreichbarkeit der umliegenden Erholungsgebiete verbessert. Durch die verkehrliche Entlastung des Stadtgebietes werden Beeinträchtigungen durch Lärm- und Feinstaubimmissionen vermindert. Daneben erhöht sich die Verkehrssicherheit im innerstädtischen Bereich, was zu einer Steigerung der Lebensqualität der Ortsansässigen beiträgt.

geplante Maßnahme entspricht weiterhin den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung.

Wie die Landesplanungsbehörde des Landes Schleswig-Holstein - Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration – mit Schreiben vom 05. September 2019 bestätigt, ist der Bau der Ortsumgehung weiterhin im LEP Entwurf 2018 in Ziffer 4.3.1 Abs.7 als vordringliches Ziel der Raumordnung ausgewiesen.

1.2.6 Regionalplan

Der Regionalplan für den Planungsraum I in der Fortschreibung 1998 für den Bereich Schleswig-Holstein Süd, der unter anderem den hier betroffenen Kreis Herzogtum Lauenburg umfasst, dokumentiert die Notwendigkeit des die Ortsumgehung Schwarzenbek fortsetzenden Streckenabschnittes II aus regionalplanerischer Sicht.

Nach den im Regionalplan für den Planungsraum I aufgestellten Grundsätzen sollen mit der regionalen Entwicklung notwendig werdende Ausbau- und Ergänzungsmaßnahmen umgesetzt werden, die dazu beitragen sollen, Anbindungen zum überregionalen Straßenverkehrsnetz zu verbessern, lokale Engpässe in der regionalen Verkehrsinfrastruktur abzubauen sowie eine angemessene Verbindung zu Erholungsgebieten zu gewährleisten.

Dem Kreis Herzogtum Lauenburg angehörend liegt die Stadt Schwarzenbek in der Metropolregion Hamburg, die sich als Stadtregion aufgrund ihrer Lage im Schnittpunkt wichtiger Verkehrsachsen in einem stetigen Wachstum befindet.

Die Stadt Schwarzenbek ist im Regionalplan für den Planungsraum I, der die Ziele und Inhalte des Regionalen Entwicklungskonzeptes für die Metropolregion Hamburg (REK) von 1996 konkretisiert, als Unterzentrum und äußerer Achsenswerpunkt im Ordnungsraum Hamburg-Lübeck ausgewiesen. Aufgrund der kontinuierlichen siedlungsmäßigen und wirtschaftlichen Weiterentwicklung Schwarzenbeks in den vergangenen Jahren und der darauf beruhenden Erwartung weiterer Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzuwächse sieht der Regionalplan für Schwarzenbek als vorrangige Ziele die Stärkung der zentralörtlichen Funktion für die benachbarten Gemeinden im umliegenden ländlichen Bereich sowie die Verbesserung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse im Sinne der Beseitigung von Engpässen in der regionalen Verkehrsinfrastruktur zur Gewährleistung angemessener Verkehrsverbindungen auch zu den

westlich und südlich gelegenen Erholungsgebieten, innerhalb und außerhalb des Planungsraumes, vor. Für den Straßenverkehr ist demgemäß zur Entlastung des innerstädtischen Bereiches eine klare Trennung zwischen dem regionalen und dem örtlichen Verkehr vorgesehen. Hierzu wird eine Erschließung der Städte durch an den Siedlungsachsen vorbeiführende Straßenzüge sowie durch zwischen diesen Straßenzügen verlaufende Querverbindungen angestrebt.

Für den äußeren Achsenswerpunkt Schwarzenbek ist daher zur Verkehrsentslastung der Innenstadt der Bau der Nordostumgehung zwischen der B 404, der B 207 und der B 209 geplant und im Regionalplan auch als dringlich eingestuft (Regionalplan, Planungsraum I, 6.2.4, Z (3) d).

Die Entwicklung eines äußeren Achsenswerpunktes ist aus landesplanerischer Sicht besonders zu fördern, denn er ist für die Strukturierung der Achsen von hervorgehobener Bedeutung und beeinflusst die benachbarten ländlichen Räume positiv.

Mit dem Bau des Streckenabschnittes II erfolgt eine Entlastung des innerstädtischen Bereiches, indem der Durchgangsverkehr auf die künftige B 209 n, als leistungsfähige Umgehungsstraße, weitgehend an den Siedlungsrand umgeleitet wird. Das gilt im Übrigen auch für den Verkehr aus den Gewerbegebieten, der über den Anschluss der K 17 an die B 207 sowie über diese an die B 404 und schließlich über beide Bundesstraßen zur A 24 gelangen kann, ohne das Stadtzentrum zu kreuzen. Dadurch werden insbesondere die Durchgangsverkehre auf dem Streckenabschnitt II gebündelt und weitgehend vom örtlichen Verkehr getrennt. Engpässe in der örtlichen Verkehrsinfrastruktur, hauptsächlich für Pendler- und Einkaufsverkehre, werden somit erheblich reduziert. Durch die weitgehende Beseitigung des überregionalen Durchgangsverkehres werden die Entwicklungsfähigkeit der innerstädtischen Nutzung und die Qualität des Stadtzentrums gestärkt, was den Ausbau der Stadtmitte zu einem leistungsfähigen und attraktiven Versorgungs- und Dienstleistungszentrum ermöglicht (Regionalplan, Planungsraum I, 5.6.4, S. 40). Außerdem wird die Anbindung an Erholungsgebiete innerhalb und außerhalb des Planungsraumes verbessert.

1.3 Abschnittsbildung

Die planungsrechtliche Abschnittsbildung als richterrechtliche Ausprägung des fachplanerischen Abwägungsgebotes ermöglicht durch die Beschränkung des Umfanges der Planung und Durchführung die praktische Bewältigung umfangreicher Vorhaben. Dem liegt die Erwägung zugrunde, dass angesichts vielfältiger möglicher Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung einhergehen können, die Planfeststellungsbehörde ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklichen kann.

Es gibt somit grundsätzlich kein subjektives Recht darauf, dass über die Zulassung eines Vorhabens insgesamt, vollständig und abschließend in einem einzigen Bescheid entschieden wird. Jedoch kann

eine Abschnittsbildung Dritte in ihren Rechten verletzen, wenn sie einen effektiven Rechtsschutz faktisch unmöglich macht oder dazu führt, dass die abschnittsweise Planfeststellung dem Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht gerecht werden kann. Eine Verletzung der Rechte Dritter kann ferner dann in Betracht kommen, wenn einem dadurch gebildeten Streckenabschnitt die eigene sachliche Rechtfertigung vor dem Hintergrund der Gesamtplanung fehlt (BVerwG, Beschluss vom 29.11.1995 – 11 VR 15/95, NVwZ 1997, 165, 166).

Dem Grundsatz der umfassenden Problembewältigung wird vorliegend Rechnung getragen, indem durch die Planung im betrachteten Abschnitt keine Vorwegnahme der Planungen in den nachfolgenden Streckenabschnitt III der Ortsumgehung erfolgt. Es werden weder Probleme in den nachfolgenden Streckenabschnitt geschoben noch werden ungelöste Probleme des nachfolgenden Streckenabschnittes durch Vor-Festlegungen im betrachteten Abschnitt von einer sachgerechten Problemlösung abgeschnitten.

1.3.1 Inhaltliche Rechtfertigung der getroffenen Abschnittsbildung

Die für das gegenständliche Vorhaben „Neubau des Streckenabschnittes II der Ortsumgehung Schwarzenbek“ getroffene Abschnittsbildung ist sowohl an der nördlichen Planfeststellungsgrenze als auch an der östlichen Planfeststellungsgrenze fehlerfrei erfolgt.

Es liegt in der Natur der Sache, dass der Plan zum Bau einer Straße, insbesondere wenn es sich wie hier um den Neubau einer Ortsumgehung, mit verschiedenen Anknüpfungspunkten, handelt, nur abschnittsweise durchgeführt werden kann.

Nach regelmäßiger Rechtsprechung muss die Abschnittsbildung dem rechtsstaatlichen Abwägungsgebot genügen; jede Abschnittsbildung muss sich inhaltlich rechtfertigen lassen. Welche Gründe im Einzelfall die Bildung eines Teilabschnitts zu rechtfertigen vermögen, lässt sich abstrakt nicht entscheiden. Vielmehr muss zwischen den Vorteilen, die in der zügigen Verwirklichung eines Teilbereiches liegen, und eventuell damit verbundenen Nachteilen eine sachgerechte, planerische Abwägung getroffen werden. Zudem sind Planungsbindungen, die sich aus dem Teilabschnitt für andere Abschnitte ergeben, bei abschnittsweiser Planfeststellung in die Abwägung einzubeziehen. Weiterhin sind gewichtige Belange, die die Gesamtplanung im weiteren Streckenverlauf zu überwinden hätte, im Rahmen der Abwägung in dem Sinne vorausschauend zu berücksichtigen, dass in den Folgeabschnitten keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen. 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. Darüber hinaus bedarf

jeder Teilabschnitt einer Straße einer eigenen Planrechtfertigung. Diese ist allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten Gesamtplanung zu sehen. Daher muss der jeweilige Teilabschnitt eine insoweit selbstständige Verkehrsfunktion besitzen, um zu vermeiden, dass durch eine nicht sachgerechte Abschnittsbildung ein Planungstorso entsteht.

Eine getroffene Abschnittsbildung ist bereits dann inhaltlich gerechtfertigt, wenn für die Wahl der Planung in Abschnitten sachgerechte Erwägungen maßgebend gewesen sind. Die Planfeststellungsbehörde verfügt diesbezüglich über ein planerisches Ermessen. Es erfolgt eine planerische Abwägung zwischen den Vorteilen, die in der alsbaldigen Verwirklichung einer Teilstrecke liegen, und den damit einhergehenden Nachteilen.

Der Neubaustrecke des Streckenabschnittes II der Ortsumgehung beträgt 2,94 km. Der Planfeststellungsbereich beginnt bei Bau-km 1+025, wo er im Einmündungsbereich des Zubringers Nord an den bereits gebauten und 1997 unter Betrieb genommenen Streckenabschnitt I der Ortsumgehung anbindet, verläuft dann am nördlichen und östlichen Siedlungsrand der Stadt, kreuzt die B 207 und endet an der K 17 bei Bau-km 4+105. Der Vollausbau beginnt bei Bau-km 1+165.

Die Bildung eines gesonderten Streckenabschnittes II ist dadurch begründet, dass in diesem, ebenso wie im Bereich des nachfolgenden Streckenabschnittes III, umfangreichere naturschutzfachliche Probleme zu bewältigen sind. Darüber hinaus besteht für den Streckenabschnitt II zudem ein eigenes Verkehrsbedürfnis (siehe 1.3.2).

Im Streckenabschnitt III ergeben sich seinerseits durch die Querung der Bahnstrecke sowie des Landschaftsraumes Rülau Tal größere planerische Herausforderungen, die nicht ohne weiteres zu regeln sind und daher gesondert geplant werden. Auch dieser Streckenabschnitt bildet mit der Anbindung an die K 17 und die B 209 einen verkehrswirksamen Abschnitt, so dass auch dieser gesondert zu betrachten war.

Eine abschnittsbezogene Planung ist somit effektiver.

1.3.2 Eigene Planrechtfertigung des Streckenabschnittes (selbstständige Verkehrsfunktion)

Ferner benötigt jeder Abschnitt seine eigene Planrechtfertigung eingebettet in die Gesamtplanung. Auf die Ausführungen zur Notwendigkeit des Vorhabens im Rahmen der materiell-rechtlichen Würdigung wird verwiesen.

Zur Planrechtfertigung des Streckenabschnittes II gehört der Nachweis der eigenständigen Verkehrsfunktion. Dies soll verhindern, dass ein sogenannter Planungstorso entsteht. Gemäß § 1

Abs. 1 S. 1 FStrG sind Bundesfernstraßen dazu bestimmt ein zusammenhängendes Verkehrsnetz zu bilden und dem weiträumigen Verkehr zu dienen.

Zur Erfüllung der Voraussetzung einer eigenständigen Verkehrsfunktion ist eine tragfähige Verknüpfung mit dem umliegenden Straßennetz ausreichend. Diese ist hier gewährleistet: der zweite Abschnitt der Ortsumgehung Schwarzenbek knüpft im Westen an die B 404 an, der Abschnittsbeginn wird also bestimmt durch den Anschluss an die bereits fertiggestellte Ortsumgehung, bindet im Norden an die B 207 an und endet im Osten an der K 17. Auf diese Weise setzt der hier gegenständliche Planfeststellungsabschnitt den Teilabschnitt der Ortsumgehung fort. Die Verknüpfung mit dem Bundesfernstraßennetz und dem weiteren klassifizierten Straßennetz wird dadurch sichergestellt.

Mit dem Bau des geplanten Vorhabens wird die Schaffung einer leistungsfähigen Ost-West-Verbindung angestrebt, um den weiträumigen Straßenverkehr zu verbessern und das Bundesfernstraßennetz zu vervollständigen. 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.

Der Streckenabschnitt ist mit ca. 3 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.

Der Teilabschnitt der Ortsumgehung Schwarzenbek, von der B 404 bis zur K 17, stellt in sich bereits eine selbstständige Maßnahme mit einem eigenen Verkehrswert dar. Die eigenständige Verkehrsbedeutung erlangt der gegenständliche Abschnitt – bei der verfolgten Gesamtrealisierung der Ortsumgehung – neben den westlichen und östlichen Anschlüssen, auch über die nördliche Verbindung mit der B 207, weil hiermit die Anbindung an das nachgeordnete Verkehrsnetz, unter Umfahrung und damit größtmögliche Entlastung des örtlichen Netzes und der qualifizierten Straßenzüge der Ortslage Schwarzenbek, sichergestellt werden kann.

Dem Streckenabschnitt II kommt aufgrund seiner entlastenden Wirkung für den Stadtkern, entgegen der einwenderseits vertretenen Auffassung, auch ohne den bisher nicht realisierten Streckenabschnitt III eine eigenständige Verkehrsfunktion zu, weil die Ziel- und Quellverkehre sowie die Durchgangsverkehre erst durch die durch den Streckenabschnitt II entstehende Verbindungsachse zwischen der B 404 und der B 207 sowie der K 17 aus dem Ortskern der Stadt Schwarzenbek herausgeleitet werden. Mit dem Bau des Streckenabschnittes II werden insbesondere die von der B 404 kommenden und zur B 404 führenden Durchgangsverkehre der B 207 an dem Stadtkern der Stadt vorbeigeleitet. Zudem wird durch die Verknüpfung mit der K 17

die Möglichkeit geschaffen, den Lieferverkehr des Industriegebietes, welches im Zuge des Baus der K 17 entstanden ist, um das Ortsinnere herumzuführen. Derzeit weist das Teilstück zwischen der B 207 und der K 17, gemäß der Verkehrsprognose aus dem Jahre 2004 mit 9.800 Kfz/24 h, den höchsten prognostizierten DTV-Wert auf. Durch den Anschluss an die K 17 wird zudem ein Anschluss an das nachgeordnete Straßenverkehrsnetz gewährleistet (siehe Erläuterungsbericht, S. 4).

Die Verkehre können somit insgesamt flüssiger abgewickelt werden, die Lärm- und Schadstoffimmissionen werden weiter zurückgehen und damit die Lebensqualität der Anwohner verbessert werden. Darüber hinaus wird die Verkehrssicherheit im Stadtkern ebenfalls verbessert. Der Streckenabschnitt II bildet somit durch die Verknüpfung der stark frequentierten B 404, B 207 sowie der K 17, eine verkehrswirksame Teilstrecke, für die losgelöst von dem vorherigen sowie dem nachfolgenden Streckenabschnitt, ein eigener Verkehrswert besteht und die auch eigenständig funktionsfähig ist.

Durch die zu den B-Plan-Gebieten Nr. 43, 47b, 47a, 46a, 57, 59, 55 und Nr.52 nahe gelegenen Anschlussmöglichkeiten wird die Bereitschaft, die Ortsumgehung zu nutzen, um Ziele in alle Himmelsrichtungen anzufahren, wegen der zügigen und schnellen Erreichbarkeit über den Zubringer Nord/B 404, den KVP B 404/B 207 und den KVP B 404/K 17, sehr hoch sein. Das zeitaufwändige Befahren der innerstädtischen Straßen wird vermieden, die Innenstadt entlastet.

Der Streckenabschnitt I einschließlich des Zubringers Nord hat seinerzeit zwar zu einer ca. 70 prozentigen Reduzierung der Verkehre auf der bis dato hochfrequentierten Bismarckstraße geführt. Mit der durch den Bau des Zubringers Nord entstandenen Verbindung zur Kerntangente ist jedoch die ohnehin schon vorhandene radiale Verdichtung der Verkehre im Stadtkern weiter intensiviert worden, was zu einer zusätzlichen Belastung desselbigen geführt hat.

Der geplante Streckenabschnitt III, der an dem neu geplanten Knotenpunkt der K 17 anschließen soll, führt zwar insgesamt betrachtet zur stärksten Verkehrsentslastung. Die Entlastung des Ortskerns durch die Herausleitung der Ziel-Quell- und Durchgangsverkehre aus dem Stadtzentrum erfolgt jedoch durch den Streckenabschnitt II, dessen Bau für die größte Entlastung der dortigen Anwohner sorgt.

Somit besitzt der Streckenabschnitt II eine eigene Verkehrsfunktion.

1.3.3 Unüberwindbare Hindernisse

Im Rahmen der Planfeststellung für einen einzelnen Abschnitt ist für die Auswirkungen auf den anschließenden Abschnitt die Prognose ausreichend, dass der Verwirklichung des

Gesamtvorhabens auch im weiteren Verlauf keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64/07 Rn.115).

Da es sich bei der Ortsumgehung Schwarzenbek um eine abschnittsweise Planfeststellung handelt, sind im Rahmen der Abwägung des vorliegenden Streckenabschnitts zusätzlich gewichtige Belange, die die Gesamtplanung im weiteren Streckenverlauf zu überwinden hätte, vorausschauend zu berücksichtigen. Hierzu bedarf es einer sog. positiven Gesamtbeurteilung. Dabei sind in der Planfeststellung für einen einzelnen Abschnitt die Auswirkungen nachfolgender Abschnitte noch nicht in allen Einzelheiten abschließend zu prüfen. Vielmehr reicht für die nachfolgenden Abschnitte die Prognose aus, dass der Verwirklichung der Folgeabschnitte im Rahmen des Gesamtkonzepts keine unüberwindbaren Realisierungshindernisse entgegenstehen (BVerwG, Urt. v. 10.04.1997 - 4 C 5/96, BVerwGE 104, 236).

Das hier gegenständliche Vorhaben stünde nur dann vor einem unüberwindbaren Hindernis, wenn mögliche Auswirkungen des Streckenabschnittes III in dem entsprechenden Planfeststellungsverfahren nicht durch Schutz- oder Ausgleichsmaßnahmen begegnet oder die Zulässigkeit des Vorhabens durch Abweichungsprüfungen und Ausnahmen erreicht werden könnte. Der Streckenabschnitt I steht bereits unter Verkehr, sodass ein unüberwindbares Hindernis ausgeschlossen werden kann.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass in dem Anschlussabschnitt der Ortsumgehung keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen. Westlich schließt der Streckenabschnitt II an den bereits unter Verkehr stehenden Streckenabschnitt I an. Für diesen besteht somit ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss. Für den östlich an den Streckenabschnitt II angrenzenden Streckenabschnitt III liegt bereits eine verfestigte Planung vor. Der Planfeststellungsbehörde liegen bereits Unterlagen für eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach UVPG vor.

Die einzelnen Planfeststellungsabschnitte werden in der Art eines „vorläufigen positiven Gesamturteils“ auch im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit hinreichend verknüpft. Abschnittsübergreifenden Aspekten wurde in ausreichendem Umfang Rechnung getragen.

1.4 Verkehrsprognose

Wie bereits unter Ziffer B III 1.1 und 1.2 beschrieben, ist der Bedarf für den Neubau des Streckenabschnittes II der Ortsumgehung Schwarzenbek gegeben. Als Vorhaben im vordringlichen Bedarf trägt die Fortführung der Ortsumgehung im besonderen Maße zur Entlastung des innerstädtischen Bereiches und damit der dort lebenden Menschen, insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit sowie der Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität, bei. Neben dieser hohen

städtebaulichen Wirkung kommt dem Vorhaben ebenfalls raumordnerische Bedeutung zu, in dem die Erreichbarkeit sowie die Anbindungsqualität verbessert wird.

Die Prognose ist geeignet um als projektbezogene Untersuchung die künftigen Verkehrsmengen auf der geplanten Straße zu erfassen und damit ausreichende Grundlage für darauf aufbauenden Entscheidungen zu bilden.

Der Vorhabenträger hat zur verkehrlichen Beurteilung der Planungsmaßnahmen und der verkehrlichen Wirkungen der Ortsumgehung Verkehrsuntersuchungen durchgeführt:

Der Bericht zur Verkehrsprognose **1994** dokumentiert die Verkehrserhebungen und – modelle aus den Jahren 1990 bis 1993. Der Prognosehorizont der Verkehrsprognose aus dem Jahre 1994 war das Jahr 2010. Die Verkehrsprognose ist seinerzeit vom Straßenneubauamt Ost in Auftrag gegeben worden. Dabei erfolgte die Ermittlung der 11 untersuchten Prognosefälle, inklusive Prognosenullfall, durch die Ingenieurgesellschaft Masuch + Olbrisch in Abstimmung mit dem Straßenbauamt Ost sowie der Stadt Schwarzenbek.

In der Verkehrstechnischen Untersuchung von **2004/ 2005** ist die Verkehrsprognose von 1994 aktualisiert worden. Damit haben die Veränderung des allgemeinen Verkehrsaufkommens zum Prognosehorizont 2015/ 2020 sowie die durch die Strukturentwicklungen der Stadt Schwarzenbek erzeugten Neuverkehre Berücksichtigung gefunden. Der Prognosehorizont entsprach dem Vorhersagezeitraum des damals gültigen BVWP.

Im **März 2009** wurde die aktualisierte Verkehrsprognose von 2004/ 2005 anlässlich der Antragsstellung auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für den zweiten Bauabschnitt der Ortsumgehung ergänzt. So sind unter anderem die Daten der aktuellen Bundesverkehrswegezählung aus dem Jahre 2005 einbezogen worden und den Daten aus den vorangegangenen Verkehrstechnischen Untersuchungen gegenübergestellt worden. Zudem ist die Verkehrsprognose aktualisiert und auf den Prognosehorizont 2025 fortgeschrieben worden. Im Ergebnis behalten die in den bisherigen Untersuchungen für den Prognosehorizont 2015/ 2020 ausgewiesenen Prognoseverkehrsbelastungen jedoch auch für eine Erweiterung des Vorhersagezeitraums bis 2025 ihre Gültigkeit. Die aufgrund der in den letzten Jahren realisierten bzw. aufgrund gesetzlicher Festschreibungen bevorstehenden Nutzungsentwicklungen im Stadtgebiet zusätzlich zu erwartenden Verkehre wurden auf der Basis der Nutzungsflächen und der Nutzungsart abgeschätzt und in das Netzmodell gepflegt. Die Verkehrsprognose 2009 geht bis zum Prognosehorizont 2025 lediglich von einer geringen Steigerung und gegebenenfalls sogar von einer Stagnation der allgemeinen Verkehrsaufkommen aus. Die damals aktuelle Shell-Studie, „Shell Pkw-Szenarien bis 2030, Flexibilität bestimmt Motorisierung“ (26.04.2004), mit dem Prognosehorizont 2030 wies nach 2010 ein etwa gleichbleibendes Verkehrsaufkommen aus. Diese

Aussagen sind jedoch im regionalen Kontext zu verstehen. Für die überregionalen Straßen in der Region um Schwarzenbek herum wird zwar überwiegend ein gleichbleibendes Verkehrsaufkommen prognostiziert. Die innerstädtischen Verkehre steigen laut der Prognose jedoch weiter an. Im Übrigen war es bei der Erstellung der Verkehrsprognose 2009 mangels vorhandener belastbarer Daten zu diesem Zeitpunkt noch nicht möglich die Wirtschaftskrise 2008/ 2009, die sich auch in der Metropolregion Hamburg ausgewirkt hat, in die Prognose einzubeziehen.

Im August 2010 hat der Vorhabenträger in Vorbereitung auf die 1. Planänderung (2012) eine zweite Ergänzung der Verkehrstechnischen Untersuchung in das Verfahren eingebracht. Es handelt sich zum einen um eine Aktualisierung der aus dem Jahre 2007 vorliegenden Prognosedaten vor dem Hintergrund der Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2025/ 2030. Darüber hinaus zielt die zweite Ergänzung auf die Aufbereitung der verkehrlichen Datenbasis für die Aktualisierung der Lärmtechnischen Untersuchung zum Bauvorhaben ab.

In Vorbereitung auf das 2. Planänderungsverfahren ist dann schließlich im Juli **2015** eine weitere Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung von 1994 in der Fassung der Aktualisierungen und Ergänzungen von 2001 bis 2010 von dem Vorhabenträger vorgelegt worden. Dabei ist die Prognose auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben worden. Die Intention für die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung war daneben unter anderem die Frage, ob sich aufgrund der letzten Bundesverkehrswegezählung aus dem Jahre 2015 das Verkehrsaufkommen insoweit verändert hat, dass unter anderem die lärmtechnischen Untersuchungen ebenfalls einer Aktualisierung bedürfen. Hierzu wurden seinerzeit die aus der damaligen Verkehrszählung bereits vorhandenen Daten herangezogen. Ein Vergleich der Basisdaten aus den vorherigen Verkehrsuntersuchungen mit den aktuellen Zahlen aus der Bundesverkehrswegezählung 2015 war jedoch zum damaligen Bearbeitungszeitpunkt nur bedingt möglich, da die Bundesverkehrswegezählung 2015 zu diesem Zeitpunkt nicht vollständig vorlagen. Die Zahlen lagen zum damaligen Bearbeitungszeitpunkt lediglich als vorläufige Tageswerte von April bis Juni 2015 vor. Die Beurteilung aufgrund dieser Werte diente somit lediglich der Plausibilisierung.

Im November 2017 ist ein Datenabgleich mit den vollständigen Daten aus der Verkehrszählung von 2015 durchgeführt worden. Diese Zahlen bestätigen die bereits 2015 getroffenen Annahmen, wonach innerorts (Zählstelle 708) ein stetiger Anstieg des allgemeinen Verkehrsaufkommens seit 1990 zu verzeichnen ist. Insofern bestand kein Anpassungserfordernis an den Ergebnissen der vorliegenden Verkehrsprognosen aus den Jahren 1994 bis 2010.

Als Grundlage für die Entscheidung zur Realisierung einer Ortsumgehung Schwarzenbek ist die Verkehrsuntersuchung 1994 in Auftrag gegeben worden. Im Zuge dessen erfolgte zunächst eine

Verkehrsanalyse im Sinne einer Bestandsaufnahme. Dafür wurde eine Verkehrserhebung durchgeführt, die unter anderem Aufschluss über die Verkehrsmengen sowie die Anteile des Binnen-, Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehres gab. Aufbauend auf den Ergebnissen der Verkehrsanalyse wurden Prognoseverkehrsbelastungen unter Einbeziehung der Einwohner-, Arbeitsplatz-, Motorisierungs- und Mobilitätsentwicklung für den damals relevanten Prognosehorizont 2010 ermittelt. Die Ergebnisse der Verkehrsanalyse sowie der Verkehrsprognose bildeten die Grundlage für die Ermittlung der Prognoseverkehrsbelastung für insgesamt 11 Planungsfälle. In diesem Zusammenhang wurden die Auswirkungen auf Schwarzenbek, insbesondere auch unter dem Aspekt der Lärm- und Abgasbelastung aufgezeigt.

Die Verkehrsprognose vom Juni 1994 basierte auf den Angaben der Stadt Schwarzenbek zur damaligen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung in Schwarzenbek, der damals aktuellen Shell Studie sowie dem damals geltenden Verkehrsreport 1990 (prognos Verkehr). Durch die rechnerische Verknüpfung der Einflussgrößen Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung, Motorisierungsgrad und Mobilität wurden Prognosefaktoren errechnet. Aufgrund der unterschiedlichen Zuwächse bei den Einflussgrößen ergaben sich je nach Verkehrszelle unterschiedliche Hochrechnungsfaktoren.

Um damals die zukünftige Verkehrsbelastung für das Straßennetz der Stadt Schwarzenbek zu ermitteln, wurde eine Analysematrix mit den errechneten Prognosefaktoren auf den Prognosehorizont 2010 hochgerechnet. Das Ergebnis dieser Hochrechnung wurde in einer Prognosematrix dargestellt.

Die Verkehrsbelastungen wurden seinerzeit mit dem Programm VISUM IV von ptv system Karlsruhe mit Hilfe des Gleichgewichtsumlegungsverfahrens ermittelt. Bei diesem Verfahren wird von der Hypothese ausgegangen, dass jeder Verkehrsteilnehmer diejenige Wegealternative im Straßennetz der Stadt auswählt, die ihm zeitgemäß am günstigsten erscheint. Das Programm teilt alle Fahrbeziehungen zwischen einer Quelle und einem Ziel schrittweise so lange über alle möglichen Wege im Netz aus bis die Fahrzeiten minimiert sind und sich für die verschiedenen Routen ein Gleichgewicht im Gesamtnetz einstellt. Demzufolge werden für jede Verkehrsbeziehung im Untersuchungsgebiet mehrere Alternativrouten im Netz gesucht und ausgewählt. Bezüglich der weiteren Einzelheiten zu diesem Modell wird auf die Ausführungen in der Verkehrsuntersuchung von 1994 auf Seite 18 ff. verwiesen.

Im Ergebnis ergab sich für die Stadt Schwarzenbek im Vergleich zu den damals erhobenen DTV-Werten im Analysefall zum Prognosehorizont 2010 eine deutliche Verschlechterung der dortigen Verkehrssituation. Bezüglich der Gesamtverkehrsbelastung in Schwarzenbek wurde damals zum Prognosehorizont ein Anstieg um etwa 26,5 % prognostiziert. Für die Grabauer Straße (K 17)

nördlich der Bahnlinie wurde beispielsweise aufgrund der Ausweisung von Gewerbeflächen ein Zuwachs von knapp 38 % erwartet.

Die ergänzende Verkehrsuntersuchung von 2009 baut auf den Netzfalluntersuchungen von 1994 auf. Dabei wurden die seit 1993 realisierten Strukturentwicklungen sowie die eingetretenen Verkehrsentwicklungen berücksichtigt. Die Verkehrsentwicklung wiederum wurde durch den Vergleich der im Jahr 1993 erhobenen Verkehrsbelastungen mit den Verkehrswerten aus dem Jahre 2001 sowie den Daten der Bundesverkehrswegezählung aus dem Jahre 2005 ermittelt. Bei dem Vergleich mussten die seit 1993 vorgenommenen Veränderungen am Straßennetz der Stadt einbezogen werden. Dabei war insbesondere zu berücksichtigen, dass seinerzeit insbesondere der 1. Bauabschnitt der Ortsumgehung nicht gebaut war und somit der zur Entlastung der Bismarckstraße geplante Zubringer Nord nicht fertig gestellt war.

Die mit der Fertigstellung des Zubringers Nord seit 1997 eingetretene Verkehrsverlagerung auf eben diesen ließ sich anhand der für die Bismarckstraße ermittelten Verkehrszahlen nachweisen, die erheblich sanken. Auf der B 207 hingegen stieg die Verkehrsbelastung im Abschnitt zwischen der B 209 und der Anbindung des Zubringers Nord von rund 14.900 Kfz / 24h im Jahre 1993 durch den Anschluss des Zubringers Nord auf rund 24.500 Kfz / 24h. Insbesondere im Innenstadtbereich Lauenburger Straße und Markt waren durch die vorhandenen Verkehrsbelastungen deutliche Beeinträchtigungen der innerstädtischen Funktionszusammenhänge zu verzeichnen. In den Hauptverkehrszeiten fuhrn seinerzeit rund 750 Kfz / Spitzenstunde durch den Hauptfußgängerbereich der Innenstadt Schwarzenbeks. Die damaligen Daten belegten eine seit 1995 nahezu konstant hohe Verkehrsbelastung im Umfeld der Stadt. Die Verkehrsprognose von 1994 bedurfte 2009 aufgrund der Veränderungen des allgemeinen Verkehrsaufkommens im Vorhersagezeitraum des damals gültigen Bundesverkehrswegeplans mit dem Prognosehorizont 2025 sowie den durch die Strukturentwicklung der Stadt Schwarzenbek erzeugten Neuverkehren einer Aktualisierung. Soweit die Verkehrsprognose für den Prognosehorizont 2025 gemäß der aktuellen Prognosegrundlage von nur geringen Verkehrssteigerungen ausgeht und teilweise eine Stagnation des allgemeinen Verkehrsaufkommens prognostiziert, bezieht sich dies global gesehen auf die großräumigen Verkehre um Schwarzenbek herum. Insofern lehnt sich diese Einschätzung an die Verkehrsprognose zum damals geltenden BVWP an. Dabei bleiben die regionalen Bezüge jedoch unberücksichtigt. Die Verkehrszahlen im innerstädtischen Bereich Schwarzenbeks bestätigen die getroffene Annahme ausdrücklich nicht. Dort zeichnet sich aufgrund der Siedlungsentwicklung vielmehr ein weiterer Anstieg der Verkehre ab.

Im Rahmen der Verkehrsprognose 2009 wurden verschiedenen Szenarien für die Prognosezeiträume bis 2010, bis 2020 und bis 2030 untersucht und gegenübergestellt. Die

prognostizierten Verkehrsbelastungen für den Prognosehorizont 2025 wiesen gegenüber den bisherigen Untersuchungen für den Prognosehorizont 2015/ 2020 aus dem Jahre 2004 keine Veränderungen auf. Die Ortsumgehung wies im Netzfall mit Umsetzung bis zur K 17 Querschnittsbelastungen zwischen rund 5.100 und rund 9.000 KfZ/ Tag auf. Der Schwerlastverkehrsanteil zwischen Zubringer Nord und B 207 betrug ca. 11 % und zwischen B 207 und K 17 ca. 10 %.

Die Leistungsfähigkeitsberechnung für die Knotenpunkte auf Grundlage der ermittelten Knotenstrombelastungen 2025 hat ergeben, dass die beiden geplanten Kreisverkehrsplätze auch in Hauptverkehrszeiten ausreichend leistungsfähig sind. Für beide Knotenpunkte ist eine gute Verkehrsqualität, am Knotenpunkt Ortsumgehung / B 207 die Qualitätsstufe C, stabiler Verkehrszustand, und am Knotenpunkt Ortsumgehung / K 17, Qualitätsstufe A, nahezu störungsfreier Verkehrsfluss, nachgewiesen worden. Die Berechnung der Leistungsfähigkeit der Kreisverkehrsplätze erfolgte mit dem Programm KREISEL.

Die Verkehrsuntersuchung von 2015 stellt eine Aktualisierung der aus dem Jahre 1994 vorliegenden Verkehrsuntersuchung sowie deren Ergänzungen dar. Aufgrund des veränderten Prognosehorizontes anlässlich des aktuellen BVWP 2030 waren die damals verwendeten Basisdaten mit den aktuellen Verkehrsdaten zu vergleichen. Zudem waren die aus möglichen Veränderungen resultierenden Auswirkungen auf die Prognosedaten der Ortsumgehung abzuleiten. Dabei hat sich erneut bestätigt, dass sich die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsbereich unterschiedlich entwickelt haben. Ausweislich der Verkehrszahlen ist außerorts weiterhin ein gleichbleibendes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen, welches jedoch gelegentlich leichten Schwankungen unterworfen ist. Demgegenüber bleibt es innerorts auf der B 207 sowie auf der B 207 Höhe Brunstorf bei einem Anstieg der Verkehrszahlen. Die über Jahre kontinuierliche Verkehrszunahme in diesem Bereich ist auf die intensive Entwicklung der Siedlungsstruktur der Stadt durch die Realisierung diverser Bebauungspläne bzw. aus Änderungen der Straßennetzstruktur zurückzuführen. Diese Entwicklung ist auch weiterhin nicht abgeschlossen. Insgesamt hat das von dem Vorhabenträger mit der Erstellung der Verkehrsprognose beauftragte Fachbüro aus der Entwicklung des allgemeinen Verkehrsaufkommens der letzten Jahrzehnte jedoch keine Anpassungserfordernisse für die aktuelle Verkehrsprognose zu diesem Vorhaben ableiten können. Die in der ursprünglichen Verkehrsuntersuchung von 1994 genannten Nullprognosebelastungen 2010 werden mit den absehbaren Entwicklungen auch bis zum Prognosehorizont 2030 nur annähernd erreicht werden, so dass die Basisdaten der ursprünglichen Verkehrsuntersuchung (1994) für die Betrachtung des zweiten Streckenabschnittes der Ortsumgehung nicht verändert werden müssen.

Die Ergebnisse des Fachbüros decken sich insoweit mit den Zahlen im Projektdossier des BVWP 2030 zur Ortsumgehung Schwarzenbek. Dort wird im Planfall von einer Prognosebelastung 2030 von ca. 10.000 Kfz / 24h (mittlere Kfz-Belastung) sowie einem mittleren Lkw-Anteil von ca. 8 % ausgegangen.

Eine gesetzliche Vorgabe, nach welchen Methoden eine Verkehrsprognose im Einzelnen zu erstellen ist, gibt es nicht. 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 Überprüfungsbefugnis 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 23.04.2017 – 9 A 25/12, Rn. 30 – zitiert nach juris, m.w.N.).

Diesen Vorgaben entspricht die durch den Vorhabenträger vorgelegte Verkehrsprognose. Die Verkehrsuntersuchung und –prognose berücksichtigt die aktuellen Einschätzungen sozioökonomischer Strukturdaten, wie die Entwicklung der Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur, die auf kleinräumiger Basis vorliegen und von unabhängigen Instituten erstellt wurden. Daneben wurden die wirtschaftlichen Entwicklungen (Arbeitsplatzentwicklung) sowie die Mobilitätsentwicklung bezüglich der einzelnen Verkehrsträger betrachtet.

Die Verkehrsprognose beruht auf nachvollziehbaren Annahmen, ist methodisch einwandfrei erarbeitet und schlüssig begründet worden. Dies belegen die in den fortlaufenden Aktualisierungen und Ergänzungen vorgenommenen Überprüfungen der Datenbasis. Dass hinsichtlich einzelner Annahmen der Verkehrsprognose auch anderweitige Ansätze denkbar und begründbar sein könnten, führt nicht dazu, dass die Verkehrsprognose rechtlich angreifbar wird. Soweit die vom Vorhabenträger beauftragten Fachgutachter mit spezifischem Blick auf die von ihnen jeweils konkret zu begutachtenden Fragen für bestimmte Prognoseparameter andere Ansätze wählen, begründet dies nicht per se einen Methodenmangel der vom Vorhabenträger vorgelegten und fortgeschriebenen Verkehrsprognose.

Prognosehorizont

Entgegen der einwenderseits vorgetragenen Behauptung ist der für die Verkehrsprognose gewählte Prognosehorizont zu keinem Zeitpunkt zu beanstanden gewesen.

Es lässt sich somit rechtlich nicht beanstanden, dass der von dem Vorhabenträger beauftragte Fachgutachter bei einem Straßenbauvorhaben, dass im Bedarfsplan als „vordringlicher Bedarf“ ausgewiesen ist, für die Verkehrsprognose aus dem Jahre 2009 auf den Prognosehorizont

2025 abstellt. Das gilt im Übrigen ebenfalls für die Aktualisierung der Verkehrsprognose aus dem Jahre 2015, die gemäß dem aktuellen Bedarfsplan auf den Prognosehorizont 2030 abstellt.

Mit Blick auf die von der Planfeststellung ausgehende Duldungswirkung (§ 75 Abs. 2 VwVfG), mit der die Prognoseentscheidung einen engen Zusammenhang aufweist, ist derjenige überschaubare Zeitraum zu wählen, in dem sich ein voraussichtlich dauerhaftes Verkehrsgeschehen eingestellt haben wird. Denn die Verkehrsprognose soll die Grundlage für einen möglichst lange Bestand behaltende Bewältigung jener Probleme schaffen, die durch den Betrieb der geplanten Strecke aufgeworfen werden (BVerwG, Beschluss vom 25.05.2005 – 9 B 41/04, Rn. 24 – zitiert nach juris).

Diesbezüglich kommt nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine starre Festlegung mangels normativer Vorgaben nicht in Betracht. In diesem Zusammenhang lassen sich jedoch Rückschlüsse aus der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ableiten, die davon ausgeht, dass die Prognosewerte im Allgemeinen erst nach zehn bis zwanzig Jahren erreicht werden. Die hier gewählten Zeiträume von 16 bzw. 15 Jahren ab dem Zeitraum der jeweils aktuellen Planung im Planfeststellungsverfahren bzw. 10 Jahre ab dem Zeitpunkt des Beschlusserlasses bewegen sich im Rahmen des für die Verkehrsprognose Üblichen. Bei der Beurteilung der Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses ist auf die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt seines Erlasses abzustellen (BVerwG, Beschluss vom 25.05.2005 – 9 B 41/04, Rn. 23 – zitiert nach juris, m.w.N.).

Die einwenderseits zitierte Textstelle aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 21.01.2002 – 4 A 24/ 01 - steht dem – entgegen des Einwendenvortrages – nicht entgegen. Diese Textpassage stammt ursprünglich aus einem Urteil vom Bundesverwaltungsgericht aus dem Jahre 1996. Danach wäre es lediglich nicht mit den gesetzlichen Vorgaben in Einklang zu bringen, wenn der Prognose ein Zeitraum von mehr als 30 Jahren zugrunde gelegt worden wäre. Das ist im gegenständlichen Vorhaben jedoch gerade nicht der Fall. Im Übrigen stellt das Gericht in dem besagten Urteil im Weiteren klar, dass dies jedoch nicht bedeute, dass es dem Planungsträger verwehrt sei, den Prognosezeitraum kürzer zu bemessen. Die vom Einwender herausgestellte Textpassage des Urteils ist insofern aus dem tatsächlichen rechtlichen Kontext herausgegriffen worden, so dass die eigentliche Argumentation des Gerichtes in der Einwendung nicht korrekt wiedergegeben worden ist. In dem Urteil heißt es vielmehr, dass Prognosen, die sich über mehrere Jahrzehnte erstrecken, in sich in hohem Maße die Gefahr tragen, fehlerzuschlagen, da die Vorhersagen unsicherer werden, je weiter diese in die Zukunft weisen. Diese Erkenntnis legt es nahe, den zeitlichen Rahmen nicht voll auszuschöpfen. Da jedoch normative Vorgaben fehlen, wäre ein Abstellen auf die Prognosezeiträume 2025 und 2030 nur zu beanstanden, wenn sich diese als Ausdruck unsachlicher Erwägungen werten ließen (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 – 4 A 10/95, Rn. 19 – zitiert nach juris). Dies ist vorliegend jedoch ausdrücklich nicht der Fall. Aus Sicht des

Vorhabenträgers sprachen gewichtige Gründe dafür gerade das Jahr 2025 bzw. das Jahr 2030 als Bezugspunkt zu wählen. Diese zeitliche Anknüpfung fügt sich nahtlos in die Konzeption ein, die dem Fernstraßenausbaugesetz zugrunde liegt. Durch dieses Gesetz erhält der jeweils aktuelle Bedarfsplan seine aktuell geltende Fassung. Der Plan orientiert sich an der Verkehrsentwicklung, die der Bundesgesetzgeber bis zu den Jahren 2025 bzw. 2030 erwartet. Vor diesem Hintergrund ist es naheliegend, wenn nicht gar geboten, bei Vorhaben, die wie die Ortsumgehung Schwarzenbek im Bedarfsplan als vordringlicher Bedarf dargestellt sind, auf denselben Zeitpunkt abzustellen (BVerwG a.a.O., Rn. 19).

Ein Überarbeitungserfordernis der Prognosezeiträume besteht nicht. Diese werden im Rahmen der Erstellung des Bundesverkehrswegeplanes ermittelt und vom Gesetzgeber entsprechend für den Bedarfsplan, der Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz, herangezogen. Anhaltspunkte dafür, dass die Prognosezeiträume nicht korrekt ermittelt wurden, bestehen nicht.

1.5 Planungsziele

Mit dem Neubau des Streckenabschnittes II der Ortsumgehung Schwarzenbek verfolgt der Vorhabenträger im Wesentlichen die folgenden planerischen Ziele:

Vorrangiges Planungsziel ist die Entlastung der Ortsdurchfahrt Schwarzenbek vom Durchgangsverkehr.

In der Ortslage Schwarzenbek herrschen derzeit unzureichende Verkehrsverhältnisse. Der Bau des Streckenabschnittes I einschließlich des Zubringers Nord zur Entlastung der Bismarckstraße sowie der Bau der innerörtlichen Kerntangente, an die der Zubringer Nord anschließt, haben zu einer Verbindungsachse der Bundesstraßen B 404, B 207 und B 209 und damit zu einer radialen Verdichtung in unmittelbarer Zentrumsnähe geführt. Die B 404 mit dem Zubringer Nord und der Kerntangente sowie die B 209 kreuzen darüber hinaus im Stadtkern die B 207. Diese innerörtliche Verknüpfung der drei Bundesstraßen führt aufgrund der Überlagerung von Binnen-, Ziel-, Quell-, und Durchgangsverkehren zu einem erheblichen Verkehrsaufkommen. Die Verkehrsbelastung steigt zusätzlich im Falle von Sperrungen der A 24, da die B 404 sowie die B 207 als Bedarfsumleitungsstrecke U 119 zwischen der AS Schwarzenbek/ Grande (B 404) und AS Talkau (B 207) dienen.

Mit dem Bau des Streckenabschnittes I konnte zwar nachweislich die Bismarckstraße erheblich entlastet werden. Dies hat jedoch zu einer weiteren Verschärfung der verkehrlichen Situation im Ortskern geführt, da der Zubringer Nord nun die B 404 mit der B 207 im Stadtkern verbindet und gleichzeitig ebenfalls an die Kerntangente anschließt, die auf die B 209 führt. Insofern wirkt die

verkehrliche Entlastung durch den Streckenabschnitt I lediglich punktuell, führt aber im Übrigen zu einer weiteren Verkehrsbelastung im Ortskern.

Die Ortsdurchfahrt ist somit derzeit im Abschnitt zwischen der B 209 und der Anbindung des Zubringers Nord mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von rund 24.500 KfZ belastet. Nördlich der Rampe zur Kerntangente fahren rund 15.800 KfZ pro Tag. Insbesondere im Innenstadtbereich Lauenburger Straße und Markt führen die vorhandenen Verkehrsbelastungen zu deutlichen Beeinträchtigungen der innerstädtischen Funktionszusammenhänge. In der Hauptverkehrszeit fahren rund 750 KfZ/ Spitzenstunde durch den Hauptfußgängerbereich der Innenstadt von Schwarzenbek.

Die Situation wird weiter dadurch verschärft, dass das Gewerbegebiet Luruper Park über die B 207 erschlossen wird und somit ein Schwerlastverkehrsanteil von ca. 10 % auf dieser vorherrscht.

Der Bau des Streckenabschnittes II wird durch seine Verbindungsfunktion im Zusammenwirken mit dem bereits gebauten Abschnitt I und dem geplanten Abschnitt II zu einer erheblichen Entlastung des innerstädtischen Bereiches führen. Bereits durch den Bau des Streckenabschnittes II kann die Ortsdurchfahrt vom KfZ-Verkehr und vom Schwerlastverkehr entlastet werden, da das Gewerbegebiet Lupus Park über die Verbindungsfunktion des Streckenabschnittes II deutlich besser an den überregionalen Verkehr angeschlossen ist.

Hierdurch werden zwei weitere Planungsziele verwirklicht, nämlich die Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufes, die Herbeiführung einer Trennung der verschiedenen Verkehrsarten voneinander sowie die Entlastung der Ortslage von Immissionen.

Daraus ergeben sich für die Nutzer nicht nur erhebliche Zeit- und Betriebskostensparnisse, sondern darüber hinaus wird zugleich das allgemeine Unfallrisiko, insbesondere aber für Fußgänger und Radfahrer, gemindert. Auch die Wohnqualität der Anlieger wird durch eine Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung in der Ortsdurchfahrt verbessert.

Insgesamt bewirkt der Bau des Streckenabschnittes II somit eine deutlich verbesserte Erreichbarkeit des Raumes, in dem die Bundesstraßen B 404 und B 209 zu durchgängigen und leistungsfähigen Bundesstraßen als Ergänzung des Autobahnnetzes in dieser Region geschaffen werden.

Damit ist der Neubau des Streckenabschnittes II im öffentlichen Interesse.

Durch die Schaffung von durchgängigen und leistungsfähigen Bundesstraßen mit der B 404 und der B 209 in dieser Region bilden diese eine leistungsstarke Ergänzung zum Autobahnnetz in der Metropolregion Hamburg, in der auch Schwarzenbek liegt. Damit wird auch die Verbindungsqualität im überregionalen Netz verbessert.

Durch die Lage Schwarzenbeks in der Metropolregion Hamburg ist durch überregionale Ströme mit hoher Pendlerbelastung insbesondere in den Morgen- und Abendspitzen eine hohe Grundbelastung gegeben.

Durch den geplanten Ausbau der A 24 würde es ohne eine Fortführung der Ortsumgehung durch den Bau des Streckenabschnittes II zu einer fortdauernden bzw. noch steigenden Belastung der Erholungsregion Sachsenwald mit andauernden Stauereignissen und daraus resultierenden volkswirtschaftlichen- und Umweltfolgen kommen.

Die zuvor beschriebene Erforderlichkeit des Streckenabschnittes II hat zu der vom Bundesgesetzgeber vorgenommenen Einstufung der gesamten, in drei Abschnitten geplanten, Ortsumgehung in den vordringlichen Bedarf geführt. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die planfestgestellten Unterlagen sowie die Verkehrsgutachten und –prognosen verwiesen.

Der Streckenabschnitt II bildet mit dem bereits gebauten und in Betrieb genommenen Streckenabschnitt I eine verkehrswirksame Einheit, hat jedoch ebenfalls einen eigenen Verkehrswert.

1.6 Wander- und Radweg

Für den Bau des Wander- und Radweges zwischen der B 207 und der K 17 liegt ebenfalls die Planrechtfertigung vor. Der Neubau des Wander- und Radweges südwestlich der Trasse der Ortsumgehung und die damit verbundenen in den Planunterlagen dargestellten Folgemaßnahmen sind aus Gründen des Gemeinwohls unter Berücksichtigung der straßenrechtlichen Zielsetzungen erforderlich.

Nach § 10 StrWG hat der Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand anzulegen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Nach § 3 Abs. 1 Nr.4 StrWG gehören dazu auch die sonstigen öffentlichen Straßen wie Wander- und Radwege.

Die Maßnahme ist erforderlich und auch geeignet, die Sicherheit und Leichtigkeit des nicht-motorisierten Verkehrs von den baulichen Anlagen her zu gewährleisten, insbesondere in Bezug auf die Verkehrszahlen der angrenzenden Straßen B 207 und K 17 (s. Ziffer B 0 1.4.) Durch den Bau des Wander- und Radweges wird der nicht-motorisierte Verkehr vom schnellen motorisierten Kraftfahrzeugverkehr getrennt, was der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer dient. Er dient aber

insbesondere dazu eine ausreichende Verkehrssicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer und einen reibungslosen Verkehrsablauf zu gewährleisten.

Ziel des Bundes, der Landes Schleswig-Holstein und der Stadt Schwarzenbek ist es ferner, den Rad- und Wanderverkehr als umweltbewusste, naturnahe und gesundheitsfördernde Fortbewegung als Teil einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung zu fördern. Hierbei spielt die weitere Verdichtung und Vernetzung der Infrastruktur eine wichtige Rolle.

Der Wander- und Radweg beginnt bei Bau-km 2+970 und endet bei Bau-km 4+070. Er ist somit ca. 1.110 m lang. Der Baubeginn liegt direkt westlich des KVP B 207/ Ortsumgehung, das Bauende liegt direkt westlich des KVP K 17 / Ortsumgehung. Der Weg verläuft parallel zur Ortsumgehung, parallel zu dieser sowie den angrenzenden B-Plan-Gebieten B 55 und B 52.

Der Verkehrsbedarf gründet sich auf den angrenzenden Wohngebieten, denen der Weg als Verbindung zwischen der B 207 und der K 17 dient sowie zur Naherholung, der Erreichbarkeit zu bzw. von den Gemeinden Grabau und Grove.

Auf der gesamten Strecke der geplanten Ortsumgehung, Streckenabschnitt II, wird kein paralleler Radweg mitgeführt. Durch die Ortsumgehung unterbrochene Wegeverbindungen werden zwar wieder an das Wegenetz angeschlossen, jedoch, mit Ausnahme des Bauwerks BW1, nicht über- oder unterführt. Der nicht-motorisierte Verkehr ist sensibel gegenüber Umwegen. Daher wurde für die Aufrechterhaltung bzw. Ergänzung des Radwege- und Wanderwegenetzes im Bereich der Gemarkung Grabau, auf der Westseite der Ortsumgehung zwischen der B 207 und der K 17, ein bewusst von der Fahrbahn getrennt angelegter kombinierter Rad- und Gehweg geplant. Diese Strecke wird zukünftig als Schulweg und Wanderweg genutzt werden können.

Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und naturschutzfachlichen Belangen.

Diese selbständigen Vorhabenteile Ortsumgehung und Wander-/ Radweg wurden gleichzeitig beantragt und stehen in einem so engen räumlich-funktionalen Zusammenhang, dass sie teilweise dieselben Flächen beanspruchen (Maßnahmen mit artenschutzrechtlichen Bezug) und größtenteils in enger baulicher Parallelität geführt werden. Es besteht daher ein substantieller Koordinierungsbedarf zwischen den beiden Vorhaben.

2 Alternativenprüfung

Der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Planungsvariante G 3/ G 4 (siehe Anlage 2 zum Erläuterungsbericht (Anlage 1), im Weiteren als Variante G 4 benannt) war nach Abwägung sämtlicher öffentlicher und privater Belange unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit als der in der Gesamtbetrachtung schonendsten Realisierungsvariante der Vorzug zu geben. In die Prüfung ist insbesondere auch die Null-Variante einbezogen worden.

Allgemeines

Nach § 17 S. 3 FStrG sind jeweils die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abzuwägen. Da die Aufgabe der Planfeststellung auch die Prüfung und Bewertung von Varianten zu dem beantragten Vorhaben im Hinblick auf die damit verbundenen Auswirkungen und die Verwirklichung der Planungsziele umfasst, sind neben der beantragten Planung auch etwaige Alternativen zu untersuchen und abzuwägen. Dabei hindert der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit die Planfeststellungsbehörde regelmäßig daran, eine von der Sache her naheliegende Alternativlösung zu verwerfen, wenn dadurch die Ziele der Planung mit geringerer Eingriffsintensität an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklicht werden könnten.

Die Planfeststellungsbehörde ist jedoch nicht gezwungen alle denkbaren Alternativen in derselben Tiefe zu prüfen. Es ist somit nicht zu beanstanden, wenn die Behörde in einem gestuften Planungsverfahren die Anzahl der Varianten unter gleichzeitiger Intensivierung der Untersuchungen bezüglich der verbleibenden Varianten reduziert.

Sie hat zudem nur solche Alternativen zu prüfen, die nach Lage der konkreten Verhältnisse ernsthaft in Betracht kommen bzw. sich anbieten oder sogar aufdrängen. Diese sind als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange einzubeziehen. Die Planfeststellungsbehörde muss den Sachverhalt in Bezug auf diese Planungsalternativen nur insoweit aufklären, wie dies für eine sachgerechte Abwägungsentscheidung aufgrund einer hinreichenden Sachverhaltsgrundlage erforderlich ist. Die Behörde darf jedoch eine Alternative, die ihr bereits auf der Grundlage einer Grobanalyse (BVerwG, Urteil vom 05.03.1997, 11 A 29/95) als weniger geeignet erscheint, im Sinne einer zweckmäßigen Verfahrensgestaltung schon in einem frühen Verfahrensstadium aussortieren.

Das vorherige Ausscheiden verschiedener Alternativen ist daher rechtlich zulässig. Im Rahmen der Alternativenprüfung ist es der Planfeststellungsbehörde somit gestattet, die Untersuchungen und Detailprüfungen auf diejenigen Alternativen zu beschränken, die nach dem aktuellen Planungsstand noch ernsthaft in Betracht kommen.

Gleichwohl kann zur Alternativenprüfung in Abhängigkeit von den Umständen des Einzelfalles auch die Prüfung der sogenannten „Nullvariante“, das heißt des Verzichts auf das Vorhaben, gehören.

Der Planfeststellungsbehörde obliegt es sich in ausreichender Weise mit der Frage der Null-Variante auseinanderzusetzen, auch wenn eine Straße in einem gesetzlichen Bedarfsplan ausgewiesen ist.

Die Abwägung der Alternativen im Einzelnen erfolgt unter den Punkten 2.2.1, 2.2.2 und 2.2.3.

2.1 Linienbestimmung

Für die gesamte Ortsumgehung Schwarzenbek ist gemäß der damals geltenden Rechtslage im November 1985 auf Veranlassung des damaligen Verkehrsministers des Landes Schleswig-Holstein ein Linienbestimmungsverfahren nach § 16 Abs. 1 FStrG a.F. durchgeführt worden.

Dem Linienbestimmungsverfahren ist eine Voruntersuchung vorausgegangen, die aus dem September 1985 stammt. Im Rahmen der Voruntersuchung sind für die Nordumfahrung der Stadt von der B 404 bis zur B 207 acht Alternativen mit unterschiedlichen Zielsetzungen und unter Berücksichtigung verschiedener Zwangspunkte untersucht worden. Für die an die Nordumfahrung anschließende Ostumfahrung, die bis zur B 209 verläuft, sind insgesamt sechs Alternativen entwickelt und untersucht worden. Für den Trassenverlauf im Bereich der Ostumfahrung war die zusätzliche Durchführung einer landschaftsplanerischen Voruntersuchung erforderlich.

Aufgrund der Ergebnisse der Voruntersuchung ist für die Gesamtführung der Ortsumgehung Schwarzenbek nach Abwägung aller planungsrelevanter Gesichtspunkte die Kombination der Linien G 4 (im Norden) und G 3 (im Osten), die im Folgenden als Gesamtvariante G 4 bezeichnet wurden, als Vorzugsvariante für das nachfolgende Linienbestimmungsverfahren vorgeschlagen worden.

Nachdem sich der damalige Bundesverkehrsminister mit Schreiben vom 16.10.1985 mit der sich aus der Voruntersuchung ergebenden Vorzugsvariante G 4 einverstanden erklärt hat, hat dieser mit selbigem Schreiben um Übersendung der für die Einleitung eines Linienbestimmungsverfahrens gemäß § 16 Abs. 1 FStrG a.F. erforderlichen Unterlagen gebeten.

Der Verkehrsminister des Landes Schleswig-Holstein hat seinerseits mit Schreiben vom 23.10.1985 die Absicht bekundet, das Linienbestimmungsverfahren gemäß dem Ergebnis der Voruntersuchung einzuleiten und im Zuge dessen den Vorhabenträger um Übersendung der entsprechenden Unterlagen für das Linienbestimmungsverfahren gebeten.

Im November 1985 ist ein entsprechender Erläuterungsbericht aufgestellt und in der Folge das Linienbestimmungsverfahren eingeleitet worden.

Mit Schreiben vom 20.06.1986 hat der damalige Bundesverkehrsminister die Linie für die Ortsumgehung Schwarzenbek schließlich gemäß § 16 Abs. 1 FStrG a.F. bestimmt.

Nach § 16 Abs. 1 FStrG in der damals geltenden Fassung oblag es dem Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit den an der Raumordnung beteiligten Bundesministerien und im Benehmen mit den Landesplanungsbehörden der beteiligten Länder die Planung sowie die Linienführung der Bundesfernstraßen zu bestimmen. Dies galt nach der damals geltenden Rechtslage ebenfalls für den Neubau von Ortsumgehungen.

Der rechtskräftige Flächennutzungsplan der Stadt Schwarzenbek beinhaltet die Trasse der Ortsumgehung gemäß der linienbestimmten Wahllinie G 4 als durchgehenden Straßenzug von der Einmündung des Zubringers Nord bis zur B 209. Der hier gegenständliche Streckenabschnitt II der Ortsumgehung schließt im Einmündungsbereich des Zubringers an den bereits seit 1997 in Betrieb genommenen Streckenabschnitt I an und verläuft zunächst in östlicher und später in südlicher Richtung von der B 404 über die B 207 bis zur K 17. Im Bereich des an der B 207 vorgesehenen Kreisverkehrsplatzes wurde von der linienbestimmten Wahllinie G 4 abgewichen, um eine Durchschneidung einer Altlastenfläche östlich der B 207 zu vermeiden. Der Abstand zu der im Rahmen der Linienbestimmung festgelegten Trasse ist marginal.

Die Abweichung von der im Linienbestimmungsverfahren festgelegten Trasse ist derart geringfügig, dass nicht von einem Widerspruch zur Linienbestimmung aus dem Jahre 1986 auszugehen ist.

Bei der Linienbestimmung handelt es sich um einen behördeninternen Vorgang, mit dem der Bundesminister für Verkehr planerischen Einfluss auf die Wahrnehmung der den Ländern in Auftragsverwaltung obliegenden Aufgabe der bundesgesetzlichen Ausbauplanung nimmt. Sie ist nicht auf unmittelbare Rechtswirkung nach außen gerichtet, sondern vielmehr eine der Planfeststellung vorgelagerte, die endgültige Planung vorbereitende Grundentscheidung. Sie geht inhaltlich in das ihr zeitlich nachfolgende Planfeststellungsverfahren ein und unterliegt nur im Rahmen der Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses der verwaltungsgerichtlichen Kontrolle. Gleichwohl ist die Linienbestimmung bereits in einem großflächigen Maßstab auf einen Ausgleich der verschiedenen Belange unter Einschluss der Umweltbelange gerichtet. So sind nach dem Gesetz bei der Bestimmung der Linienführung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit und des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind im Rahmen einer Gesamtbilanz in globaler Form die mit dem Projekt verbundenen Vor- und Nachteile gegenüberzustellen. Soweit bereits auf dieser Stufe erkennbar, sind auch private Belange bereits einzubeziehen. Auf der Ebene der Linienbestimmung sind ebenfalls die in Betracht kommenden Planungsalternativen einschließlich der „Null-Variante“ einzubeziehen.

Mit der Linienbestimmung wird die Linienführung der Straße nur im Allgemeinen bestimmt, nämlich lediglich in ihrem grundsätzlichen Verlauf zwischen den vorgesehenen Anfangs- und Endpunkten

und daher auch nur in ihrer ungefähren Lage zu berührten und benachbarten Ortschaften sowie Grundstücken. Der planerischen Gestaltungsfreiheit der Planfeststellungsbehörde bleibt danach für ihre eigene verbindliche Entscheidung ein Spielraum für die konkrete Trassenführung und die Festlegung der Ausbaumerkmale (BVerwG, Urteil vom 06.11.2013, 9 A 14/12). Sie nimmt diesbezüglich somit eine eigene Abwägung vor.

An einer Linienbestimmung ist demnach nicht starr festzuhalten. Insbesondere dann nicht, wenn eine genauere Prüfung im Planfeststellungsverfahren ergibt, dass dies zu Konflikten führen könnte, die zum Zeitpunkt der Linienbestimmung noch nicht vorlagen oder bekannt waren. In einem solchen Fall ist eine Abweichung nicht nur zulässig, sondern geboten. Die Planfeststellungsbehörde hat eine eigene Prüfung vorzunehmen und ist dabei nicht an die bestehende Linienbestimmung in der Weise gebunden, dass sie bei der Prüfung der Varianten- / Alternativen vollständig auf den in der Linienbestimmung vorgegebenen Korridor beschränkt ist (BVerwG, Urteil vom 28.03.2013, 9 A 22/11). Rechtliche Verbindlichkeit gegenüber dem Träger der Straßenbaulast und gegenüber Dritten erlangt sie erst dadurch, dass sie in den Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses ihren Niederschlag findet.

Durch die Trassenoptimierung wird in diesem Bereich ein möglicher Eingriff in Natur und Umwelt vermieden, womit öffentliche Belange berücksichtigt werden.

Derart marginale Abweichungen erfordern keine neue Linienbestimmung (Kommentar zum FStrG, § 16). Selbst größere Abweichungen wären im Übrigen nur im Innenverhältnis zwischen dem Vorhabenträger und dem Bundesverkehrsministerium von Bedeutung, nicht aber im Verhältnis zu Dritten. Die gewählte Trasse und deren Ausbauelemente bewegen sich somit im Rahmen des Ermessensspielraumes.

Die Abweichung von der linienbestimmten Trasse ist nicht zu beanstanden. Auch die seit der Linienbestimmung vergangene Zeit ist nicht von Relevanz. Eine Zeitspanne von mehreren Jahrzehnten zwischen der Bekanntgabe der Linienbestimmung und dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses ist bei umfangreichen fernstraßenrechtlichen Planungsverfahren wie dem vorliegenden nicht außergewöhnlich. Dies gilt vor allem, wenn die Planung und der Planfeststellungsbeschluss komplexe Problemstellungen zu bewältigen haben.

Im Übrigen hätte selbst eine Ungültigkeit der Linienbestimmung keinen Einfluss auf den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Die Linienbestimmung nach § 16 Abs. 1 FStrG ist weder eine formelle noch eine materielle Voraussetzung der Rechtmäßigkeit der Planfeststellung (BVerwG, Urteil vom 06.11.2013, 9 A 14/12).

Die Abwägung der Trassenvarianten erfolgt im Detail unter den Ziffern 2.2.1, 2.2.2 und 2.2.3.

2.2 Alternativenprüfung im engeren Sinne

Unter Beachtung der unter Punkt B 0 2 dargestellten Maßstäbe kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass es keine gegenüber der beantragten Linienführung vorzugswürdigere Alternative gibt.

Dies ergibt sich aus der anschließenden Darstellung der untersuchten Varianten (2.2.1) nebst der zu beachtenden Zwangspunkte sowie der dieser nachfolgenden Abwägung der Planungsalternativen (2.2.2 und 2.2.3).

2.2.1 Beschreibung der untersuchten Varianten

Aufgrund der durch das Stadtgebiet Schwarzenbeks führenden und sich im Stadtzentrum kreuzenden überörtlichen Straßen kommt es im Zentrum der Stadt zu einer radialen Verdichtung insbesondere der Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehre, was zu einer erheblichen Verkehrsbelastung im Stadtgebiet führt.

Daher hat die Stadt Schwarzenbek im Oktober 1980 ein Verkehrskonzept beschlossen, welches sowohl den Neubau einer Nordumgehung der Stadt zwischen der B 404 und der B 207 sowie den Neubau einer Ostumgehung zwischen der B 207 und der B 209 zum Gegenstand hatte.

Im Rahmen der bereits unter Punkt 2.1 angesprochenen Voruntersuchung für die Ortsumgehung Schwarzenbek wurde auf Grundlage der bestehenden und zu erwartenden Verhältnisse, der raumordnerischen Bedeutung, der Berücksichtigung naturschutzrechtlicher Belange sowie der für das Vorhaben notwendigen Verkehrscharakteristika verschiedene Varianten für die Linienführung in Bezug auf ihre planerische Umsetzbarkeit geprüft. Eine derartige Voruntersuchung insbesondere unter Einbeziehung umwelt- und naturschutzrechtlicher Belange war in diesem Fall zweckmäßig, um etwaige Beschränkungen des Untersuchungsraumes bereits im Vorfeld zu ermitteln. Nach Auswertung vorhandener Unterlagen wie topographischer Karten, Flächennutzungs- und Landschaftsplänen, Schutzgebietskarten und Biotopkartierungen konnten Zwangspunkte und Bereiche ermittelt werden, die einer Trassenführung entgegenstehen und somit im Rahmen einer Untersuchung nicht einbezogen werden müssen.

Im vorliegenden Fall wurden somit möglichst konfliktarme Korridore gewählt und sowohl geographische Gegebenheiten als auch vorhandene lokale Zwangspunkte berücksichtigt.

Das im Rahmen der Linienfindung angestrebte Ziel war, die Ortsumgehung so anzulegen, dass sich die überörtlichen Durchgangsverkehre auf die zukünftige Ortsumfahrung verlagern und, dass die ortgebundenen Ziel- und Quellverkehre möglichst umwegfrei sowie wohnumfeld- und

landschaftsschonend in geeigneter Form ihre Ziele im Stadtgebiet erreichen und verlassen können. Auf diese Weise soll die Wohnqualität der Anwohner verbessert und dennoch eine sinnvolle städtebauliche Entwicklung ermöglicht werden.

Der zweite Streckenabschnitt der Ortsumgehung ermöglicht ferner eine Reduzierung der durch den Straßenverkehr verursachten Lärm- und Schadstoffimmissionen durch eine Verbesserung des Verkehrsflusses in der Ortslage infolge der Verkehrsverlagerung der Durchgangsverkehre aus der Ortslage heraus. Aus diesem Grund ist für eine Ortsumfahrung grundsätzlich eine möglichst ortsnahe Linienführung zu wählen, gleichwohl muss die neue Trasse auch der Verkehrsbedeutung und der Zielrichtung als für den überörtlichen und weiträumigen Verkehr sowie Verbindung zur A 24 dienende Bundesstraße gerecht werden. Dabei sind ebenfalls die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen. Ein weiteres Ziel ist, eine Linie zu wählen, die über die nötige Ortsnähe verfügt ohne die Stadtentwicklung hinsichtlich der Neuschaffung etwaiger Wohngebiete zu gefährden.

Zwangspunkte

Im Rahmen der Voruntersuchung zur Linienfindung sind Zwangspunkte ermittelt worden, die es bei der Wahl der geeigneten Trasse zu berücksichtigen gilt.

So ist die Trasse zwingend in einem gebotenen Abstand zum Sachsenwald vorzusehen. Aus forstwirtschaftlichen und landschaftspflegerischen Gründen ist es nach Auffassung des Umweltministeriums als oberster Naturschutzbehörde lediglich vertretbar die Ortsumgehung außerhalb der ostwärtigen Grenze des Sachsenwaldes rund 100 Meter westlich der Brücke B 404 / Schwarze Au zu beginnen. Aus dieser Festlegung ergeben sich zwischen der B 404 und der stillgelegten DB-Bahntrasse nur geringfügig differierende Varianten. Eine weitere Durchschneidung des Sachsenwaldes soll somit vermieden werden, insbesondere da der Sachsenwald bereits durch vier überörtliche Straßen, wie der A 24, der B 404, der L 208 sowie der L 314 belastet ist. Der Sachsenwald liegt nordwestlich und nordöstlich von Schwarzenbek. Die Stadt schmiegt sich geographisch gesehen an den Sachsenwald an. Es handelt sich bei diesem um das größte zusammenhängende Waldgebiet in Schleswig-Holstein und um ein wichtiges Naherholungsgebiet für Hamburg. Der Sachsenwald ist im Übrigen in Privateigentum.

Ein weiterer Zwangspunkt ist das Niederungsgebiet der Schwarzen Au. Sie entspringt in der Gemeinde Grove nordwestlich von Schwarzenbek, fließt in südlicher Richtung zwischen dem Sachsenwald und dem nördlichen Siedlungsrand der Stadt Schwarzenbek an der neuen B 404 entlang, quert dabei die stillgelegte DB-Bahntrasse bevor sie die B 404 unterquert. Sie quert sodann die Bahntrasse Hamburg-Berlin und fließt weiter in Ost-West-Richtung durch den Sachsenwald. Sie

mündet schließlich in der Bille, einem Nebenfluss der Elbe, die als Naturschutzgebiet Billetal und FFH-Gebiet ausgewiesen ist. Die Schwarze Au entwässert im Übrigen weite Teile des Sachsenwaldes. Insofern ist die Verbindung Auetal / Wald zu erhalten.

Des Weiteren gilt es die Splittersiedlung „Im Strange“ westlich zu umgehen, um eine Trennung der Siedlung vom Stadtzentrum zu vermeiden.

Aufgrund stadtplanerischer und landschaftspflegerischer Erwägungen wurde der Verlauf der Trasse möglichst weit im östlichen Stadtgebiet festgelegt. Dadurch sollen Gewerbesiedlungsflächen der Stadt geschont werden und Raum für die weitere Stadtentwicklung geschaffen werden.

Ein weiterer Zwangspunkt ist in diesem Zusammenhang jedoch die Grenze zur Gemeinde Grove, die weitestgehend eingehalten werden soll, da die dortige Landschaftsstruktur erhalten bleiben soll. Ein Flurbereinigungsverfahren ist per Mehrheitsentscheid abgelehnt worden.

Aus naturschutzrechtlichen Gesichtspunkten ist der parallel zur Gemeindegrenze Schwarzenbek / Grove auf Schwarzenbeker Stadtgebiet verlaufende „Redder“ zu erhalten, da dieser einen Bezug zum Knicknetz auf dem Gebiet der Gemeinde Grove hat. Diese Knickstruktur und ihre Funktionsfähigkeit sind zu erhalten.

Der Kreuzungsbereich mit der B 207 ist durch Bestandsgebäude vorgegeben.

Zudem sollen Diagonaldurchschneidungen landwirtschaftlicher Flächen so weit wie möglich vermieden werden.

In der Gesamtbetrachtung ist der Planungsraum für die Ortsumgehung Schwarzenbek somit im Grenzbereich Schwarzenbek-Grove durch den Sachsenwald, die Schwarze Au sowie die vorhandene Siedlungsstruktur begrenzt.

Allgemeines zu den Linienvarianten

Wie bereits unter dem vorherigen Punkt dargestellt, ergibt sich zwischen der B 404 und der stillgelegten DB-Bahntrasse aus den Zwangspunkten Sachsenwald, Schwarze Au sowie der vorhandenen Siedlungsstruktur der Stadt Schwarzenbek lediglich ein begrenzter für die Trassenführung geeigneter Korridor, der nur geringfügig differierende Varianten zulässt.

Für den als Nordumfahrung bezeichneten Trassenkorridor zwischen der stillgelegten DB-Trasse und der B 207, in dem der erste Teil des Streckenabschnittes II der Ortsumgehung liegt, sind im Rahmen der Voruntersuchung insgesamt **acht** Alternativen mit unterschiedlichen Zielsetzungen entwickelt worden. Da der in diesem Bereich geplante Verlauf der Trassenführung auf der Gemeindegrenze Schwarzenbek-Grabau unumstritten war und in dem der Voruntersuchung vorgeschalteten

Beteiligungsverfahren auf Zustimmung stieß, weisen alle acht Varianten in diesem Abschnitt eine im Wesentlichen einheitliche, der Linie im Flächennutzungsplan der Stadt Schwarzenbek entsprechende, Linienführung auf.

Für den als Ostumfahrung bezeichneten Trassenkorridor zwischen der B 207 und der B 209, welcher bis zur K 17 den zweiten Teil des Streckenabschnittes II der Ortsumgehung darstellt und in seiner Fortführung von der K 17 bis zur B 209 dem dritten Streckenabschnitt der Ortumgehung entspricht, war insbesondere für den Bereich zwischen der DB-Bahntrasse Hamburg-Berlin und der B 209 zusätzlich zur allgemeinen Voruntersuchung eine landschaftsplanerische Voruntersuchung erforderlich. In dieser landschaftsplanerischen Voruntersuchung wurden vier Trassen entwickelt, die später um weitere zwei Trassenvarianten ergänzt wurden.

Aufgrund der in der Voruntersuchung vorgenommenen abschnittsweisen Prüfung der Varianten für die Bereiche Nord- und Ostumfahrung Schwarzenbeks, ist es bei der Entwicklung der Trassenvarianten für die beiden Abschnitte zu Doppelungen in der Variantenbezeichnung gekommen. Demgemäß sind die in beiden Abschnitten als Varianten A, B und C nicht identisch mit den so bezeichneten Varianten des jeweils anderen Abschnittes.

Im Einzelnen sind somit neben der Nullvariante und der Ausbauvariante für die Nordumfahrung Schwarzenbeks (B 404 bis B 207) **acht** Varianten und für die Ostumfahrung insgesamt **vier** Varianten einer näheren Untersuchung unterzogen worden.

Ausschluss von Varianten im Vorwege

Im Rahmen der Voruntersuchung sind eine Vielzahl möglicher Trassenführungen untersucht worden. Dabei konnten bereits im Vorfeld einige Varianten von vornherein verworfen werden.

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

Insofern konnten sowohl die Null- als auch die Ausbauvariante von vornherein ausgeschlossen werden.

- Nullvariante

Die Nullvariante ist zwar zum Teil im Rahmen der angestrebten Untersuchungen mit betrachtet worden, jedoch nicht explizit als eigenständige Variante in den Variantenvergleich aufgenommen worden und bereits im Vorwege verworfen worden.

Die Nullvariante beinhaltet die Beibehaltung des jetzigen Zustandes und einen Verzicht auf den Neubau einer Ortsumgehung. Die Nullvariante schließt größere bauliche Veränderungen am Straßennetz aus. Lediglich geringfügige straßenbauliche und verkehrslenkende Maßnahmen werden von dieser Variante umfasst.

Die unzureichenden Verkehrsverhältnisse in Schwarzenbek werden dadurch jedoch nicht verbessert werden. Dies zeigt unter anderem die Verkehrsprognose. Zum anderen lassen sich die planerischen Ziele mit dem Verbleiben des Zustandes nicht verwirklichen. Zu den verkehrswirtschaftlichen Zielen gehört es, die unzureichenden Verkehrsverhältnisse im Ortskern zu verbessern, in dem die Durchgangsverkehre an dem Stadtgebiet vorbeigeführt werden. Die Ortsumfahrung und insbesondere der Streckenabschnitt II dienen der Gewährleistung einer angemessenen Verkehrsqualität, der Verkehrssicherheit sowie der Sicherung ausreichender Infrastrukturkapazitäten. Eine leistungsfähige Umfahrung des innerstädtischen Gebietes ist derzeit nicht möglich. Bei einem Verzicht auf die Ortsumfahrung und insbesondere auf den Streckenabschnitt II würde es somit bei der radialen Verdichtung im Ortskern bleiben, in dem sich drei überörtliche Straßen kreuzen. Somit würde sich auch die Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz nicht verbessern und die Lärm- und Schadstoffimmissionen steigen aufgrund des sich erhöhenden Verkehrsaufkommens weiter an.

Ein mit der Nullvariante verbundener Verzicht auf den Neubau einer Ortsumgehung und im Besonderen auf den Neubau des Streckenabschnittes II kommt aus den vorgenannten Gründen somit nicht in Betracht.

Da die Nullvariante keine realistische Alternative zur Planungsmaßnahme ist und weil mit ihr die Planungsziele nicht erreicht werden können, ist die gewählte Vorgehensweise, die Nullvariante nicht in den Variantenvergleich der Voruntersuchung aufzunehmen, sachgerecht und nicht zu beanstanden.

Dabei wird ausdrücklich nicht verkannt, dass die Nullvariante im Vergleich zu allen Neubauvarianten auch Vorzüge aufweist, insbesondere da auf viele Eingriffe in Natur und Landschaft verzichtet werden könnte.

- Ausbauvariante

Auch die Ausbauvariante wurde untersucht und ist bereits im Vorwege wegen der starken Eingriffsintensität in die nahe gelegene Wohnbebauung, insbesondere für einen verkehrsgerechten Ausbau der Bismarckstraße, verworfen worden. Auch dies ist sachgerecht.

2.2.2 Vorvariantenvergleich

Über einen Vorvergleich wurde eine Vorauswahl getroffen, um die am wenigsten konflikt-trächtigen Linienführungen einer weiteren Detailprüfung zu unterziehen.

Beschreibung der Varianten der Nördlichen Ortsumfahrung B 404 bis B 207

Unter Berücksichtigung der Planungsziele sowie der zuvor dargestellten Zwangspunkte sind für den nördlichen Bereich Schwarzenbeks und damit für den ersten Teil des Streckenabschnittes II von der B 404 / Zubringer Nord bis zur B 207 die folgenden acht konkret definierten Linienvarianten untersucht worden:

Die **Variante A** verläuft als ortsferne Trasse bis zu 600 m nördlich der Gemeindegrenze auf Grover Gebiet.

Die **Varianten B und C** waren Teil einer Studie zum Verkehrskonzept der Stadt Schwarzenbek. Beide Linien verlaufen ortsnah, wobei die Variante C infolge einer südlicheren Umgehung der Siedlung „Im Strange“ insbesondere zur Bebauung in der Bismarckstraße im Bereich der B 404 einen deutlich geringeren Abstand aufweist.

Die **Variante D** entspricht als Trasse mit relativer Ortsnähe einem bereits zum Zeitpunkt der Erstellung der Voruntersuchung überholten Beschluss der Schwarzenbeker Stadtverordnetenversammlung vom 15.10.1980. Bezüglich der Einzelheiten der Trassenführung wird auf den besagten Beschluss verwiesen.

Die **Variante E** verläuft bis zu 350 Meter nördlich der Gemeindegrenze Schwarzenbek / Grove auf Grover Gebiet und entspricht in etwa der Flächennutzungsplantrasse in dem Entwurf von 1977, der durch die 12. Flächennutzungsplanänderung von 1967 nur im östlichen Teil Gültigkeit erhalten hat.

Die **Variante F 3** verläuft unmittelbar nördlich der Gemeindegrenze Schwarzenbek/ Grove auf Grover Gebiet. Die Gemeindegrenze wird von einem beidseitig mit ökologisch wertvollen Knicks bewachsenen Wirtschaftsweg (sogenannter „Redder“) gebildet, der aus naturschutzrechtlichen Gründen zu erhalten ist.

Die **Variante G 3** verläuft unmittelbar südlich der Gemeindegrenze Schwarzenbek / Grove auf Schwarzenbeker Stadtgebiet.

Die **Variante G 4** weist den größtmöglichen Abstand zur Wohnbebauung in der Bismarckstraße auf. Durch eine Trassenverschiebung im Bereich des Tals der Schwarzen Au bis zur äußersten ökologisch vertretbaren westlichen Begrenzung wurde die Linie G 3 zur Variante G 4 modifiziert. In der Fortführung von der stillgelegten DB-Bahntrasse nach Westen sind die Varianten G 3 und G 4 identisch.

Vorvariantenvergleich für die Nordumfahrung

Insbesondere aufgrund des Ergebnisses des Beteiligungsverfahrens im Vorfeld der Voruntersuchung konnte nach dem Ausschluss sowohl der Null- als auch der Ausbauvariante die Anzahl der möglichen Trassenvarianten bereits im Rahmen der Voruntersuchung weiter eingegrenzt werden.

Für die Nordumfahrung Schwarzenbeks, unter anderem den ersten Teil des Streckenabschnittes II betreffend, wurden bereits frühzeitig die Varianten A und E sowie die Varianten B, C und D aufgegeben und wurden somit nicht weiter untersucht.

Die Varianten A und E wurden verworfen, da in dem Beteiligungsverfahren der grundsätzliche Einwand der Gemeinde Grove gegen einen generellen Trassenverlauf auf ihrem Gemeindegebiet aus Gründen der Landschaftserhaltung und zur Vermeidung von agrarstrukturellen Eingriffen erfolgte. Das ist auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Die Varianten A und E wurden daher nicht weiterverfolgt.

Die Varianten B, C und D wurden wegen der Entscheidung der Stadt Schwarzenbek gegen einen sehr stadtnahen Verlauf der Trasse im Hinblick auf die Erhaltung von Entwicklungsmöglichkeiten für eine weitere Wohnbebauung im Norden der Stadt verworfen. Zwar zeichnet sich die verkehrliche Funktion einer Ortsumgehung durch eine relativ dichte Netzverknüpfung aus. Um diese Aufgabe erfüllen zu können, muss die Umgehungsstraße ortsnahe an Schwarzenbek vorbeigeführt werden. Dies ist im vorliegenden Fall jedoch weiterhin gewährleistet, da bereits in den 1980er Jahren eine Erweiterung der Wohnbebauung beschlossen war und die damals geplante Wohnbebauung Stand heute tatsächlich an die Vorzugstrasse herangerückt ist. Dies ist insbesondere der Übersichtskarte in Anlage 2 der Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen. Auch diese Varianten sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht weiter zu verfolgen gewesen.

Gegenstand einer vertieften Untersuchung im Rahmen eines Hauptvariantenvergleichs waren für die Nordumfahrung somit die Varianten **F 3**, **G 3** und **G 4**.

Beschreibung der Varianten der östlichen Ortsumfahrung B 207 bis B 209

Für den Bereich der östlichen Umfahrung Schwarzenbeks sind auf Grundlage einer landschaftsplanerischen Voruntersuchung insgesamt **sechs** konkret definierte Linienvarianten untersucht worden.

Die Varianten wurden hinsichtlich ihrer Verträglichkeit für den Bau einer Straßentrasse auf die zu erwartenden Belastungen für den Naturhaushalt, das Landschaftsbild und die siedlungsräumliche Nutzung untersucht und bewertet.

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Bewertungsfaktoren im Rahmen der landschaftsplanerischen Voruntersuchung entstanden **vier** Linienführungen, die wie im nördlichen Bereich mit A, B und C benannt worden sind, jedoch keinesfalls den dort untersuchten Linien entsprechen. Zusätzlich wurden von Seiten der Fachbehörden **zwei** weitere Varianten, namentlich die Varianten BF 3 und G 3, zur Diskussion gestellt.

Die für die Ostumfahrung untersuchte **Variante A** verläuft unmittelbar an der Wohnbebauung entlang und durchquert die dort befindliche Kleingartensiedlung. Diese Linienführung bildet den günstigsten Verlauf für die Ökologie, die Land- und Forstwirtschaft sowie das Landschaftsbild.

Die **Variante B** bildet den günstigsten Trassenverlauf unter Berücksichtigung aller in der landschaftsplanerischen Voruntersuchung untersuchten Bewertungskriterien. Ausgehend vom Ausgangspunkt an der DB-Strecke im Norden bis zur B 209 im Osten ergibt sich für diese Linie ein annähernd gestreckter Verlauf.

Die **Variante C** hingegen liegt am weitesten östlich auf der vorhandenen Leitungstrasse der Hochspannungsleitung durch den Müssener Wald. Diese Variante bildet den günstigsten Trassenverlauf unter Berücksichtigung der Verlärmung und der wohnumfeldorientierten Freiraumnutzung, wobei von einem Verlärmungsgrenzwert von 45 dB (A) ausgegangen wurde, über dem eine ruheorientierte Erholung in freier Landschaft nicht mehr möglich ist.

Die **Variante B 1** ist eine nach Anhörung betroffener Grundstückeigentümer korrigierte Linie der Variante B. Die besagten Eigentümer der Grundstücke südlich der Bahnlinie gaben ihr Einverständnis zu einer Linienführung, die parallel zum bestehenden Grenzknick verläuft und diesen nicht in einem spitzen Winkel schneidet.

Zu den zuvor dargestellten Varianten wurden behördlicherseits zwei weitere Varianten entwickelt, die nachstehend dargestellt werden:

Die **Variante F 3** vermeidet jede Inanspruchnahme von Gewerbeansiedlungsflächen der Stadt Schwarzenbek nördlich der Bahnlinie und verläuft im größtmöglichen Abstand zur Wohnbebauung am östlichen Stadtrand.

Die **Variante G 3** verläuft ebenfalls auf der Grenze der Gewerbeansiedlungsflächen, wird südlich der Bahnlinie zwischen den Varianten B und B 1 fortgeführt und vereint dort die aus landschaftsplanerischer Sicht positiv bewerteten Merkmale dieser beiden Linien.

Vorvariantenvergleich für die Ostumfahrung

Als Ergebnis der für den Bereich zwischen der B 209 und der DB-Bahntrasse Hamburg-Berlin Ostumfahrung zusätzlich durchgeführten landschaftsplanerischen Voruntersuchung sind die Varianten A und C als ungeeignet verworfen worden.

Bei der **Variante A** findet die Beeinträchtigung durch Verlärmung sowie die Nutzung der unmittelbar an die Bebauung angrenzenden Freiflächen keine Berücksichtigung. Zudem müsste das in diesem Bereich befindliche Gelände des Kleingartenvereins geräumt und verlegt werden, was sich nicht zuletzt nach mehreren durchgeführten Bürgerversammlungen sowie einer Ortsbesichtigung im Oktober 1982 als undurchführbar erwiesen hat. Aufgrund des großen Widerstandes in der Bevölkerung musste diese Variante verworfen werden, obgleich es sich bei dieser um die für die Ökologie, die Land- und Forstwirtschaft sowie das Landschaftsbild günstigste Variante handelt. Auch diese Entscheidung ist nachvollziehbar und nicht zu beanstanden, da auch derartige Erwägungen insbesondere vor dem Hintergrund der Verhältnismäßigkeit des Eingriffes im Rahmen der Variantenwahl zu berücksichtigen sind. Diese Variante ist daher auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht weiter zu verfolgen gewesen.

Die **Variante C**, die seinerzeit ausschließlich unter dem Gesichtspunkt günstiger Verkehrslärmwerte konzipiert wurde, wirkt sich nach den Ergebnissen der landschaftsplanerischen Voruntersuchung als sehr ungünstig für die Ökologie sowie die Land- und Forstwirtschaft aus, so dass auch diese Variante aus Gründen des Naturschutzes, der Agrarstruktur und Walderhaltung frühzeitig verworfen wurde.

Der Hauptvariantenvergleich für die Ostumfahrung beschränkt sich daher auf die Varianten **B**, **B 1**, **F 3** und **G 3**.

2.2.3 Hauptvariantenvergleich/ Gesamtabwägung

Im Hauptvariantenvergleich werden die präferierten Linienführungen sowohl für die Nord- als auch für die Ostumfahrung Schwarzenbeks einander gegenübergestellt und miteinander verglichen.

Im Zuge des Hauptvariantenvergleichs wurden die nach dem Vorvariantenvergleich verbliebenen Varianten sowohl für die Nord- als auch für die Ostumfahrung unter straßenbaulichen, verkehrlichen, agrarstrukturellen, landschaftlichen, städtebaulichen und umweltrelevanten sowie unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten untersucht.

Im ersten Schritt ist somit eine schutzgutbezogene Betrachtung in Kombination mit einem schutzgutübergreifenden Vergleich mit Rangfolgenbildung vorgenommen worden.

Im zweiten Schritt erfolgte eine Gegenüberstellung hinsichtlich der Eignung der Teilvarianten durch die Zuteilung von Platzziffern für die im ersten Schritt untersuchten Belange mit dem Ziel, die Variante mit den geringsten Auswirkungen zu ermitteln und auf diese Weise eine bevorzugte Linie für die Ortsumfahrung Schwarzenbek zu ermitteln.

Nach der angewandten Bewertungsmethodik werden den untersuchten Belangen Platzziffern zugeordnet, wobei die Variante mit der niedrigsten Platzziffer hinsichtlich des jeweiligen Belanges die am besten geeignete darstellt. Sofern zwischen den Varianten keine signifikanten Unterschiede auftreten, erhalten die gleich zu beurteilenden Varianten die gleiche Platzziffer.

Die Ergebnisse dieser Auswirkungsprognose wurden in der Voruntersuchung in einer Tabelle graphisch dargestellt und lassen sich in einer für den Variantenvergleich ausreichenden Weise nachvollziehen.

Mit dem vorgenommenen Hauptvariantenvergleich ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine hinreichend detaillierte, fachgerechte Erfassung der Auswirkungen der verschiedenen Trassenvarianten erfolgt.

Der Variantenvergleich erfolgte in einer vorgelagerten Planungsphase. Für den Variantenvergleich ist ein Detaillierungsgrad hinreichend, der gewährleistet, dass im Ergebnis die Variante mit den geringsten nachteiligen Umweltauswirkungen ermittelt wird und sichergestellt ist, dass bei Anwendung weiterer Kriterien der Variantenvergleich nicht zu einem anderen Ergebnis geführt hätte. Dabei verbleibt die Möglichkeit bereits auf der Ebene des Variantenvergleichs Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung heranzuziehen. Für den Vergleich der Varianten nicht entscheidungsrelevante Kriterien können auf die detailliertere Planungsphase abgeschichtet werden.

Berücksichtigung finden im Rahmen der abschließenden Gesamtabwägung auch die Einschätzungen der beteiligten Fachbehörden.

Die zuvor beschriebene Vorgehensweise wird von der Planfeststellungsbehörde als zielführend erachtet, um die Variante mit den geringsten Auswirkungen zu ermitteln. Auswirkungen vergleichsweise geringerer Schwere sind in der Regel kompensierbar, stellen kein mögliches Zulassungshemmnis dar und sind innerhalb der Abwägung der entscheidungserheblichen Belange untereinander nachrangig zu berücksichtigen.

Dabei ist nicht zu beanstanden, dass die Bewertung der Varianten argumentativ abgeleitet wurde. Die Bewertungsvorgänge erfolgen anhand gesetzlicher und untergesetzlicher Normen, gutachterlicher Einschätzungen sowie Einschätzungen der Fachbehörden und sind nachvollziehbar begründet. Die Bewertung erfolgt im Rahmen des gutachterlichen Bewertungsspielraumes sachgerecht und angemessen.

Die ermittelte Rangfolge stellt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine adäquate Reihung dar.

Die Herleitung der von dem Vorhabenträger ermittelten Vorzugsvariante ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde plausibel. Für die Planfeststellungsbehörde lässt sich auch unter Berücksichtigung der Einwendungen nicht erkennen, dass die Alternativenprüfung zu einem anderen Ergebnis hätte führen müssen.

Zudem ist im Ergebnis anhand der durchgeführten Bewertungen erkennbar, dass keiner der beurteilten Varianten unüberwindbare Zulassungshemmnisse entgegenstehen, so dass keine der geprüften Varianten im Hauptvariantenvergleich aus solchen Gründen hätte ausgeschlossen werden müssen.

Die zuvor dargestellte Einschätzung gilt auch unter Berücksichtigung des Einwandes, dass Planänderungen und Erkenntnisse späterer Planungsschritte in den Hauptvariantenvergleich hätten Eingang finden müssen. Denn beispielsweise Änderungen technischer Planungen wären variantenunabhängig zu berücksichtigen und würden somit bezüglich des Variantenvergleichs gerade nicht zu anderen Ergebnissen führen.

Im Übrigen sind für das gegenständliche Vorhaben im Rahmen des Planungsprozesses sowohl für die Nordumfahrung mit der Variante G 4 als auch für die Ostumfahrung mit den Varianten F 3 und G 3 **drei** weitere Hauptvarianten entwickelt worden, die unter anderem aus landschaftsplanerischer Sicht und aufgrund von Umweltbelangen nachträglich in den von dem Vorhabenträger durchgeführten Hauptvariantenvergleich einbezogen worden sind und auch von der Planfeststellungsbehörde entsprechend gewürdigt worden sind.

Die Erkenntnisse aus der Aktualisierung der Verkehrsprognose wurden hinsichtlich ihrer Relevanz für den Variantenvergleich durch den Vorhabenträger geprüft mit dem plausibel dargelegten

Ergebnis, dass keine Änderungen in der Wahl der Vorzugsvariante ausgelöst werden. Dies gilt insbesondere bezüglich möglicher Wirkungen durch Lärm auf den Menschen. Die mit der Aktualisierung der Verkehrsprognose einhergehende Aktualisierung des Schallgutachtens für das gegenständliche Vorhaben lässt erkennen, dass die zu erwartenden Veränderungen für alle Varianten im Umfang betroffener Flächen äußerst geringfügig und für alle Varianten in gleichem Maße zu erwarten wären. Andere als die bisher in den Variantenvergleich eingeflossenen Betroffenheiten können ausgeschlossen werden, so dass das Ergebnis des Variantenvergleichs bezüglich Lärm Bestand hat.

In der Gesamtabwägung folgt dann die abschließende Bewertung der Hauptvarianten in Bezug auf die entscheidungserheblichen Belange.

Entsprechend der Ergebnisse des Vorvariantenvergleichs werden folgende Varianten mit den jeweiligen Linienführungen betrachtet:

- Nordumfahrung (F 3 - G 3 - G 4)
- Ostumfahrung (B – B 1 – F 3 – G 3)

Trassenbeschreibung/ Darstellung und Bewertung der Belange

Anhand der im Folgenden für die Nord- sowie die Ostumfahrung beschriebenen abwägungsrelevanten Belange ist die Präferenzvariante abzuleiten. Jeder Belang betrachtet verschiedene Kriterien, die jeweils an Ziele gebunden sind. Nach der Gewichtung der Belange entwickelt sich schließlich die Rangfolge der **drei** Hauptvarianten für die Nordumfahrung sowie die **vier** Hauptvarianten für die Ostumfahrung.

Nordumfahrung

Die für die Nordumfahrung Schwarzenbeks verbleibenden drei Varianten wurden unter straßenbaulichen und verkehrlichen, unter agrarstrukturellen, unter landschaftlichen, unter städtebaulichen und umweltrelevanten sowie unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten untersucht.

Straßenbauliche und verkehrliche Gesichtspunkte

In straßenbaulicher und verkehrlicher Hinsicht sind die Varianten F 3, G 3 und G 4 als gleichwertig zu beurteilen. Da die Linienführung lediglich im Tal der Schwarzen Au (G 4 gegenüber F 3/ G 3) bzw. im Bereich des „Redder“ an der Gemeindegrenze Schwarzenbek/ Grove (F 3 gegenüber G 3/ G 4) geringfügig differiert, sind die Untergrundverhältnisse und Geländebedingungen für alle

Varianten nahezu identisch. Im Übrigen werden alle drei Varianten trassierungsmäßig den der Netzfunktion und des Straßentyps entsprechenden Anforderungen gerecht.

Agrarstrukturelle Gesichtspunkte

Im Rahmen des Hauptvariantenvergleichs sind die drei Trassen auch unter agrarstrukturellen Gesichtspunkten zu bewerten.

Alle drei Varianten führen auf ihrer gesamten Länge durch rein landwirtschaftlich genutzte Flächen. Aufgrund der in etwa gleichen Baustreckenlänge ergeben sich hinsichtlich der des Umfangs der in Anspruch zu nehmenden landwirtschaftlichen Flächen keine signifikanten Unterschiede.

Im Tal der Schwarzen Au werden östlich landwirtschaftliche Flächen mit Dauergrünland von drei Privateigentümern in Anspruch genommen. Die Varianten F 3 und G 3 zerschneiden diese Grünlandflächen, so dass zum Teil kaum nutzbare Restflächen entstehen. Die Variante G 4 hingegen schneidet diese Flächen durch weitgehende Anlehnung an die vorhandenen Flurstücksgrenzen jeweils nur einseitig an. Unter diesem Gesichtspunkt wird die Variante G 4 unter den betroffenen Grundstückseigentümer als vorzugswürdig angesehen.

Westlich der stillgelegten DB-Bahntrasse im Bereich des ersten Teils des Streckenabschnittes II sind die Varianten G 3 und G 4 identisch. In diesem Bereich unterscheiden sich die Varianten F 3 und G 3/ 4 im Wesentlichen nur in der Linienführung im Bereich des „Redder“, der der Erschließung der angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzungsflächen dient.

Bei der Variante F 3 ist der Wirtschaftsweg wie bisher sowohl von Schwarzenbek als auch von Grove zu erreichen. Die Zufahrtsmöglichkeiten zu den landwirtschaftlichen Flächen südlich des Wirtschaftsweges bleiben unverändert bestehen. Die Zufahrten zu den Flächen nördlich des Wirtschaftsweges werden durch die geplante Trassenführung der Variante F 3 jedoch abgetrennt. Um hierfür einen Ersatz zu schaffen, wäre die Anlage eines zusätzlichen Wirtschaftsweges nördlich der Trasse F 3 erforderlich.

Durch die Trassen G 3/ 4 wird der Wirtschaftsweg (Redder) nach Schwarzenbek durchschnitten. Die Zufahrten für die nördlich des Wirtschaftsweges angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen bleiben zwar erhalten. Die südlich des Wirtschaftsweges liegenden Flächen werden durch die Trassierung der Wahllinie G 3/ 4 jedoch von dem Wirtschaftsweg abgetrennt. Hierfür ist der Bau eines Ersatzweges südlich der Trasse vorgesehen. Dieser Ersatzweg soll gleichzeitig die Verbindung des vorhandenen Wirtschaftsweges in Richtung Schwarzenbek wiederherstellen.

Der Flächenbedarf stellt sich im differierenden Bereich der Varianten F 3 und G 3/ 4 wie folgt dar: der Flächenbedarf für die Variante F 3 liegt bei 33.200 qm, während der Flächenbedarf der Variante G 3/ 4 in diesem Bereich leicht höher und zwar bei 36.800 qm liegt. Somit spricht der geringere Flächenbedarf grundsätzlich für die Variante F 3. Seinerzeit waren jedoch die künftigen landwirtschaftlichen Strukturentwicklungen in die Bewertung einzubeziehen. Bereits zum Zeitpunkt

der Erstellung der Voruntersuchung stand fest, dass die Stadt Schwarzenbek den Raum nördlich der Bebauungsgrenze bis zum „Redder“ als einzig möglichen Entwicklungsraum für eine Wohnbebauung ausgemacht hatte. Daher betrieb die Stadt Schwarzenbek bereits seinerzeit ein Verfahren zur Flächennutzungsplanänderung mit dem Ziel dieses Gebiet als Wohngebiet auszuweisen. Vor diesem Hintergrund war bereits zum damaligen Zeitpunkt klar, dass es bereits aus städtebaulichen Erwägungen zu einem Verlust dieser Flächen für die Agrarstruktur kommen würde. Dagegen handelt es sich bei den landwirtschaftlichen Betrieben auf Grover Gebiet nördlich des „Redder“ um wirtschaftlich gefestigte Betriebe, deren Eigentümer im Rahmen der Beteiligung ausdrücklich die Erhaltung der bestehenden Strukturen gefordert haben. Zudem wurde mehrheitlich die Einleitung eines Flurbereinigungsverfahrens seitens der Grover Bevölkerung abgelehnt. Der Eingriff durch die Variante F 3 wäre in agrarstruktureller Hinsicht somit als ungleich schwerwiegender als der durch die Varianten G 3/ 4 auf Schwarzenbeker Gebiet zu beurteilen. Zusammenfassend wurde aus agrarstruktureller Sicht festgestellt, dass den Varianten G 3/ 4 trotz des geringen Flächenmehrbedarfs im Vergleich zur Variante F 3 der Vorzug zu geben ist.

Landschaftliche Gesichtspunkte

Aus landschaftlichen Gesichtspunkten ergeben sich für keine der Varianten F 3, G 3 und G 4 im Tal der Schwarzen Au signifikante Vor- bzw. Nachteile.

Alle drei Varianten binden ca. 100 m westlich der Brücke B 404/ Schwarze Au außerhalb des Sachsenwaldes an die B 404 an. Die landschaftliche und ökologische Verbindung Auetal-Wald bleibt somit erhalten. Der Grenznick zwischen Auetal und Stadtgebiet wird von allen Varianten in etwa gleichartiger Art und Weise durchschnitten, bleibt aber im Übrigen unberührt, so dass auch die vorhandenen Eichenreihen erhalten werden können. Durch die Variante G 4 wird etwa bei Kilometer 1+300 ein Tümpel überplant, der in einer Ackerfläche liegt und kein Wasser führt. Er ist als regenerierbares Kleingewässer kartiert und wird von den zuständigen Fachbehörden als ökologisch nicht besonders wertvoll bewertet. Somit hat die bereits im Vorfeld der Voruntersuchung beteiligte Oberste Naturschutzbehörde der Beseitigung des Tümpels unter der Voraussetzung einer geeigneten Ersatzmaßnahme zugestimmt.

Unterschiede zwischen den Varianten F 3 und G 3, die in diesem Bereich identisch mit der Trasse G 4 verläuft, ergeben sich in der Beurteilung landwirtschaftlicher Gesichtspunkte im Bereich des „Redder“.

Der parallel zur Gemeindegrenze Schwarzenbek/ Grove verlaufende „Redder“ hat seinen Bezug zum Knicknetz auf Grover Gebiet. Alle drei Varianten F 3 und G 3/ 4 erfüllen die grundsätzliche Forderung den „Redder“ zu erhalten, sind jedoch ohne Knickdurchschneidungen nicht zu realisieren.

Die Variante F 3 durchschneidet den „Redder“ (Doppelknick) nur an einer Stelle, wobei durch die Trassenführung jedoch drei weitere kleinere Knicks auf den Flurstücksgrenzen zerschnitten werden. Durch den erforderlichen breiten Trassenkorridor für die Ortsumgehung einschließlich der Böschungen und den parallel dazu anzulegenden Ersatzwirtschaftsweg, wird der „Redder“ darüber hinaus nachhaltig von dem relativ engmaschigen und intakten Knicksystem auf Grover Gebiet abgeschnitten.

Die Varianten G 3/ 4 durchschneiden den „Redder“ an zwei Stellen sowie zusätzlich zwei kleinere quer verlaufende Knicks. Der ökologische Wert der durch diese Linienführung in Anspruch genommenen Flächen ist aufgrund der überwiegend intensiven Ackernutzung von untergeordneter Bedeutung. Zudem plant die Stadt Schwarzenbek nach den bereits zuvor angesprochenen laufenden Änderungen des Flächennutzungsplans die Ausweisung des gesamten Gebietes bis zum nördlichen Stadtrand als zukünftiges Wohngebiet.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens hat sich die Untere Naturschutzbehörde für die in diesem Bereich identisch verlaufenden Varianten G 3/ 4 ausgesprochen, da diese das intakte Knicknetz in der Gemeinde Grove weitgehend unbeeinträchtigt lässt. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass das dort vorherrschende Dauergrünland gegenüber den Ackerflächen eine höhere Artenvielfalt aufweist und somit ökologisch höher zu bewerten ist. Die Oberste Naturschutzbehörde hat darüber hinaus darauf hingewiesen, dass eine Verwirklichung der Varianten G 3/ 4 eine aus ihrer Sicht wünschenswerte Beruhigung der Landschaft nördlich der Trasse sicherstellen würde.

Somit wurde der Varianten G 3/ 4 unter landschaftlichen Aspekten im Rahmen der Voruntersuchung Vorrang eingeräumt.

Städtebauliche und umweltrelevante Gesichtspunkte

Unter städtebaulichen Gesichtspunkten wäre gemäß den Ergebnissen der Voruntersuchung die Variante F 3 zu bevorzugen.

Im Tal der Schwarzen Au weichen die Varianten F 3 und G 3 nur geringfügig voneinander ab. Die Variante G 4 ist dagegen bis zu 90 m nach Westen verschoben und weist den aus ökologischer Sicht größtmöglich vertretbaren Abstand zur Wohnbebauung in der Bismarckstraße auf. Die Gemeindegrenze Schwarzenbek/ Grove verläuft mit Ausnahme der Splittersiedlung Im Strange in einem Abstand von rund 800 m zur damaligen Bebauungsgrenze der Stadt Schwarzenbek. Aufgrund des damaligen Planungsstandes war es für die Stadtrandbewohner unerheblich, ob die Trasse unmittelbar nördlich gemäß der Variante F 3 oder südlich gemäß der Varianten G 3/ 4 der Gemeindegrenze geführt wird, da die Ortsumgehung im Bereich des „Redder“ in einem ca. 4 m tiefen Einschnitt liegen sollte.

Wie bereits mehrfach erwähnt, hat die Stadt Schwarzenbek im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eingewendet, dass für eine weitere städtebauliche Entwicklung durch Wohnbebauung lediglich die Fläche zwischen der damaligen Bebauung im Norden und der Gemeindegrenze zu Grove zur Verfügung stünde. Dieser Entwicklungsraum wird durch den für die Trassen G 3/ 4 erforderlichen Flächenbedarf allerdings bedingt eingeschränkt. Vor diesem Hintergrund einer womöglich bis an die Gemeindegrenze herangeführten Wohnbebauung wäre eine Linienführung nördlich des „Redder“, wie dies für die Variante F 3 vorgesehen worden ist, wegen der zumindest optischen Abschirmung, günstiger zu beurteilen.

Allerdings ist dadurch aber nicht sichergestellt, dass Beeinträchtigungen durch die Ortsumgehung für alle denkbaren Entwicklungen ausgeschlossen sind. Weitere künftige Erweiterungen der Wohnbebauung werden unter Berücksichtigung der dann vorhandenen Umgehungsstraße zu planen und ggf., durch geeignete Einrichtungen zu schützen sein. Insofern sind die Vorteile der Variante F 3 gegenüber den Varianten G 3/ 4 als marginal und nicht erheblich einzuordnen.

Ein zum damaligen Zeitpunkt zukünftig in dem Bereich nördlich von Schwarzenbek auszuweisendes Wasserschutzgebiet, in dem für die geplante Ortsumgehung Schutzmaßnahmen vorzusehen waren, wurde bereits zum damaligen Zeitpunkt von allen drei Varianten gleichermaßen berührt. Hieraus haben sich mithin keine signifikanten Unterschiede zwischen den Varianten ergeben.

Wirtschaftliche Gesichtspunkte

Neben den reinen Baukosten sind bei diesem Belang u.a. auch Aufwendungen / Entschädigungen für Grunderwerb, Lärmschutzmaßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen zu verstehen. Da die Varianten bezüglich ihrer Trassenlänge nur geringfügig voneinander abweichen sowie die Gelände- und Untergrundverhältnisse, wie bereits zuvor dargestellt, ebenfalls nahezu identisch sind, ergeben sich unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nur geringe Vorteile, die zu der Reihenfolge G 4 - G 3 - F 3 führen.

Zusammenfassende Bewertung Nordumfahrung

Insgesamt ist der Vorhabenträger im Rahmen der Abwägung zu dem Ergebnis gelangt, dass die Variante G 4 unter Einbeziehung aller angesprochenen Gesichtspunkte die meisten Vorteile in sich vereint. Das Ergebnis ist in tabellarischer Form zusammengefasst worden.

Kriterien	Variante		
	F 3	G 3	G 4
straßenbaulich	1	1	1
verkehrlich	1	1	1
agrарstrukturell	3	2	1
landschaftlich	3	1	1
städtebaulich	1	2	2
umweltrelevant	1	2	2
wirtschaftlich	3	2	1
Platzziffer	13	11	9

Gemäß den Bewertungskriterien weist diese Trasse mit der Gesamtplatzziffer 9 die geringste Platzziffer auf. Lediglich in städtebaulicher und umweltrechtlicher Hinsicht weist die Variante G 4 nicht die niedrigste Platzziffer auf. Dies ist jedoch aufgrund der nur marginalen Unterschiede zu den anderen Wahllinien nicht erheblich. Die Variante G 4 hat somit die meisten Vorteile in sich vereint. Insofern erfüllt die Variante G 4 weitestgehend die zugrunde gelegten Planungsziele.

Demgemäß haben sich alle beteiligten Träger öffentlicher Belange für die Variante G 4, die zum Teil mit der Variante G 3 identisch ist und nur im Tal der Schwarzen Au geringfügig abweicht, für diese Variante ausgesprochen.

Dieses Ergebnis ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und daher nicht zu beanstanden. Der Vorhabenträger ist abwägungsfehlerfrei zu dieser Einschätzung gelangt.

Ostumfahrung

Die für die Ostumfahrung Schwarzenbeks verbleibenden vier Varianten wurden ebenfalls unter straßenbaulichen und verkehrlichen, unter agrарstrukturellen, unter landschaftlichen, unter städtebaulichen und umweltrelevanten sowie unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten untersucht.

Straßenbauliche und verkehrliche Gesichtspunkte

Die Wahllinien B, B 1, F 3 und G 3 sind grundsätzlich als verkehrssichere Straßen im Sinne der entsprechenden Richtlinie für die Anlage von Landstraßen trassiert.

Bei den Varianten F 3 und G 3 erfolgt die Anbindung der Trassen an die B 209 durch einen gestreckten Bogen mit einem Radius von 350 m. Dies entspricht einer Entwurfsgeschwindigkeit von

80 km/h. Dagegen ergibt sich bei den Varianten B und B 1 aus den möglichen Höchststradien von maximal 200 m eine Entwurfsgeschwindigkeit von maximal 60 km/h.

Aus verkehrlicher Sicht sind somit die Varianten F 3 und G 3 günstiger zu beurteilen, wobei die Variante G 3 wegen der geringeren Länge des vorgeschalteten Gegenbogens noch geringfügig zügiger verläuft.

Aufgrund der Vorgaben und Zwangspunkte beschränken sich allerdings alle vier Varianten auf einen verhältnismäßig schmalen Planungsraum, so dass vorbehaltlich eingehenderer Einzeluntersuchungen davon ausgegangen wird, dass für alle Trassen die gleichen Untergrundverhältnisse bestehen. Da weiterhin keine wesentlichen Höhenunterschiede auftreten, sind die vier Trassenvarianten aus straßenbaulicher Sicht als gleichrangig zu bewerten.

Agrarstrukturelle Gesichtspunkte

Aus agrarstruktureller Sicht kommt es durch alle vier Wahllinien zu Durchschneidungen von landwirtschaftlichen Flächen.

Denn das Planungsgebiet östlich von Schwarzenbek wird überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Die landwirtschaftlichen Flächen nördlich der DB-Bahntrasse Hamburg-Berlin sind im damals geltenden Flächennutzungsplan der Stadt Schwarzenbek insgesamt als gewerbliche Bauflächen ausgewiesen worden. Die Flächen südlich der Bahntrasse sind im Wesentlichen einem landwirtschaftlichen Betrieb zuzuordnen und werden überwiegend als Ackerflächen genutzt.

In der durchgeführten landschaftspflegerischen Voruntersuchung sind die durch die Trassenvarianten verursachten Durchschneidungen der landwirtschaftlichen Flächen eingehend bewertet worden.

Danach wiegt ein Eingriff grundsätzlich weniger schwer, wenn die Trasse parallel zu den Flurstücks- und Parzellengrenzen verläuft. Insofern ist die Beurteilung der alternativen Trassen in agrarstruktureller Hinsicht im Wesentlichen vom Ausmaß der diagonalen Flächendurchschneidungen abhängig.

Die Variante B schneidet die landwirtschaftlich genutzten Flächen der Stadt nördlich der Bahntrasse, die als Gewerbeansiedlungsflächen ausgewiesen sind, schräg an und durchschneidet zwei Flurstücke (119/23 und 112/55) ohne Rücksicht auf die Parzellengrenze diagonal. Dadurch entstehen zwischen der Straße und dem bestehenden Grenzknick kaum nutzbare Restflächen.

Die Auswirkungen der Durchschneidung des Flurstückes 56/1 unterscheiden sich bei den verschiedenen Varianten indes nicht wesentlich.

Dagegen hat die Variante B im Flurstück 6/1 den größten Flächenbedarf, obwohl die Anbindung an die B 209 über den kleineren Bogen mit einem Radius von 200 m erfolgt. Durch die für diese Trasse

geplante Linienführung mit vorgeschaltetem Gegenbogen wird darüber hinaus eine größere Restfläche als bei allen anderen Wahllinien abgetrennt.

Die Variante B 1 trennt demgegenüber Teile der städtischen Flächen nördlich der Bahntrasse ab, die der Agrarstruktur langfristig verloren gehen, wobei die besagten Flächen als Gewerbeansiedlungsflächen vorgesehen sind. Durch eine Linienführung parallel zum Grenzknick konnte ein Abschneiden der Restflächen bei den Flurstücken 119/23 und 112/55 vermieden werden. Somit sind der Flächenbedarf und der Umfang an abgetrennter Restfläche im Bereich der Anbindung an die B 209 für diese Wahllinie am geringsten.

Die Variante F 3 verläuft dagegen fast parallel zur Grenze der noch landwirtschaftlich genutzten künftigen Gewerbeansiedlungsflächen und nimmt unmittelbar südlich der Bahntrasse das Eigentum der Stadt Schwarzenbek befindliche Flurstück 120/23 in Anspruch, so dass Beeinträchtigungen des dortigen landwirtschaftlichen Betriebes zumindest in Teilbereichen vermieden werden können. Die Anbindung an die B 209 über den größeren Bogen mit einem Radius von 350 m ist gegenüber der Variante B 1 um rund 100 m länger und nimmt dementsprechend mehr landwirtschaftliche Fläche in Anspruch. Auch die durch die Variante F 3 abgetrennte Restfläche ist gegenüber B 1 um nahezu 70 % größer.

Die Variante G 3 hält hingegen die Gemarkungsgrenze der damals noch in Planung befindlichen aber ausgewiesenen Gewerbeansiedlungsflächen genau ein. Südlich der Bahntrasse wird das Flurstück 119/23 schräg durchschnitten, so dass bis zum Grenzknick lediglich eine sehr kleine Restfläche verbleibt. Da die Stadt Schwarzenbek ihr unmittelbar angrenzendes Flurstück 120/23 für eine Trassenführung entsprechend der Variante F 3 oder als Tauschfläche angeboten hat, könnte dem entsprechenden Privateigentümer des betroffenen landwirtschaftlichen Betriebs diese Fläche als unmittelbar angrenzendes Ersatzland angeboten werden.

Für den Bereich der Anbindung an die B 209 verläuft die Variante G 3 in geringerem Abstand nahezu parallel zu F 3, so dass die Auswirkungen in agrarstruktureller Hinsicht bis auf eine unbedeutende Flächensparnis bei Variante G 3 gleichzusetzen sind.

Insgesamt werden die Wahllinien bezüglich der Agrarstruktur in der Rangfolge B 1, G 3/ F 3 und B mit deutlichen Vorteilen für B 1 beurteilt.

Landschaftspflegerische/ -planerische Gesichtspunkte

In der landschaftspflegerischen Voruntersuchung wurde die Variante B unter Berücksichtigung aller landschaftsplanerischer Gesichtspunkte als günstigste Trasse entwickelt.

Die aus agrarstrukturellen Gründen korrigierte Variante B 1 weist dagegen ökologische Nachteile auf. Während die Durchschneidung einer kleinen Fichtenparzelle am Weg nach Grabau durch die Variante B 1 entsprechend dem Ergebnis der Voruntersuchung keinen wesentlichen Eingriff darstellt, ist die spitzwinklige Durchschneidung des Grenzkicks zwischen den Flurstücken 119/23 und 112/455 als schwerwiegender Eingriff zu werten. Dies gilt zumal der Flächenbedarf für die Straße einschließlich der Böschungen praktisch die restlose Beseitigung des Knicks erfordern würde. Die Varianten F 3 und G 3 berühren diesen Grenzkick nicht, so dass sie in diesem Bereich wesentlich günstiger zu beurteilen sind.

Kernpunkt der landschaftsplanerischen Bewertung aller Varianten sind die unterschiedlichen Auswirkungen, die sich für die südöstlich der Kleingärten auf dem Flurstück 34/20 entstandene Sukzessionsfläche ergeben. Die landschaftsplanerische Voruntersuchung misst dieser Fläche einen hohen ökologischen Wert bei und kommt zu dem Ergebnis, dass eine Durchquerung der Sukzessionsfläche auf kürzestem Weg unbedingt Vorrang haben sollte.

Das Umweltministerium hat hierzu jedoch seinerzeit ausgeführt, dass diese Fläche nach dem seinerzeitigen Zustand zwar einen hohen ökologischen Wert habe, dieser Zustand langfristig aber nicht zu garantieren sei, insbesondere da die besagte Fläche als Forstfläche gekennzeichnet sei. Das Ministerium hat der Ökologie in diesem Raum keine höhere Wertigkeit zugestanden als den landwirtschaftlichen Belangen. Gleichwohl hielt es auch das Ministerium für erstrebenswert eine möglichst kurze Querung der sogenannten Sukzessionsfläche zu wählen.

Die Variante B quert die genannte Fläche mit einer Länge von rund 200 m auf kürzestem Weg. Die Varianten B 1 und G 3 sind mit rund 250 m nicht wesentlich länger. Dagegen ist die Variante F 3 mit etwa 600 m Länge als ungünstig zu bewerten, da diese Linie unter anderem den vorhandenen Wald geringfügig schneiden würde.

In der Summierung der landschaftlich relevanten Gesichtspunkte wie Landschaftsgefüge, Fichtenparzelle, Grenzkick und Wald- bzw. Sukzessionsfläche ergeben sich Vorteile für die Variante G 3 gegenüber B, B 1 und F 3.

Städtebauliche Gesichtspunkte

Für die städtebauliche Entwicklung der Stadt Schwarzenbek ist die Linienführung der Ortumgehung insbesondere nördlich der Bundesbahnstrecke Hamburg – Berlin maßgeblich, da sich dort ausgewiesene Gewerbeansiedlungsflächen der Stadt befinden.

Die im Rahmen der landschaftspflegerischen Voruntersuchung entwickelten Varianten B und B 1 nehmen Teile dieser Ansiedlungsflächen in Anspruch und sind deshalb von der Stadt Schwarzenbek aus städtebaulichen Erwägungen abgelehnt worden.

Die Variante F 3 hingegen verläuft außerhalb dieser Flächen und weicht geringfügig von der Gemarkungsgrenze ab, wohin gehend die Variante G 3 direkt auf der Gemarkungsgrenze verläuft und somit keine Gewerbeansiedlungsflächen in Anspruch nimmt.

Aus städtebaulicher Sicht ist damit die Variante G 3 günstiger zu beurteilen als die Varianten F 3, B und B 1.

Als Beeinträchtigungen aus umweltrelevanter Sicht sind in der landschaftspflegerischen Voruntersuchung insbesondere für die Bewohner der Siedlungsgebiete am östlichen Stadtrand sowie für die Nutzer der Kleingartensiedlung der Grad der Verlärmung sowie die Beeinträchtigung der wohnumfeldorientierten Freiraumnutzung untersucht worden.

Nach den Ergebnissen der Untersuchung, stellt die Variante B wie bereits zuvor angedeutet bei Berücksichtigung aller Kriterien den günstigsten Verlauf der Umgehungsstraße dar. Durch die nachträglich korrigierte Variante B 1 vergrößert sich der Abstand zum Kleingartengelände um ca. 50 m, so dass sich der Lärmpegel weiter verringert.

Die auf dieser Grundlage nachträglich entwickelte Variante G 3 verläuft in gleichem Abstand zu den Kleingärten und ist bis zu 60 m weiter von der Bebauung entfernt.

Den größten Abstand zu den Kleingärten und zur Bebauung weist die aus ökologischer Sicht negativ bewertete Variante F 3 auf, so dass diese im Ergebnis gegenüber den Linien G 3, B 1 und B die geringsten städtebaulichen Beeinträchtigungen verursacht.

Wirtschaftliche Gesichtspunkte

Bei der Betrachtung der wirtschaftlichen Gesichtspunkte sind u.a. die bereits angesprochenen straßenbaulichen Faktoren einzubeziehen, die sich auf die Kosten für die vier Wahllinien auswirken können.

Da alle vier Varianten aus straßenbaulicher Sicht als gleichwertig zu bewerten sind, können Unterschiede bezüglich der Herstellungskosten lediglich anhand der verschiedenen Trassenlängen und damit der Baulängen ermittelt werden. Dasselbe gilt für Aufwendungen / Entschädigungen für Grunderwerb, Lärmschutzmaßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen.

Unter diesem Gesichtspunkt sind die Varianten B und B 1 mit einer 6 bzw. 8 prozentigen Minderlänge in dem differierenden Bereich gegenüber der Variante G 3 als wirtschaftlich vorteilhafter einzuordnen.

Da die Variante F 3 wiederum geringfügig länger ist als die Variante G 3, wird die Variante G 3 vor diesem Hintergrund als die wirtschaftlichere Lösung eingestuft.

Zusammenfassende Bewertung Ostumfahrung

Insgesamt ist der Vorhabenträger im Rahmen der Abwägung zu dem Ergebnis gelangt, dass die Variante G 3 unter Einbeziehung aller angesprochenen Gesichtspunkte die meisten Vorteile, ohne vorherige Wichtung der Belange, in sich vereint. Die Variante G 3 ist in diesem Bereich hinsichtlich der Linienführung identisch mit der Variante G 4 der Nordumfahrung. Das Ergebnis ist in tabellarischer Form durch die Zuordnung von Platzziffern für die einzelnen Bewertungskriterien zusammengefasst worden.

Kriterien	Variante			
	B	B 1	F 3	G 3
straßenbaulich	1	1	1	1
verkehrlich	4	4	2	1
agrарstrukturell	4	1	3	2
landschaftlich	2	3	4	1
städtebaulich	3	4	2	1
umweltrelevant	4	3	1	2
wirtschaftlich	2	1	4	3
Platzziffer	20	17	17	11

Gemäß den Bewertungskriterien weist diese Trasse mit der Gesamtplatzziffer 11 die geringste Platzziffer auf und ist damit am besten geeignet. Ausweislich der Gesamtplatzziffer sind die übrigen drei Varianten weit weniger geeignet als die Variante G 3. Lediglich in wirtschaftlicher Hinsicht nimmt diese Trasse nicht einen der beiden Führungsplätze ein. Im Hinblick auf die bereits zuvor dargelegten marginalen Längenunterschiede der Trassenvarianten mit einer Abweichung von 50 m bis 100 m kommt diesem vermeintlich objektiven Nachteil aber keine gravierende Bedeutung zu.

Aufgrund der mit deutlichem Abstand günstigsten Platzziffer bietet sich die Variante G 3 (G 4 Nordumfahrung) nach Auffassung des Vorhabenträgers zur Verwirklichung an.

Dieser Einschätzung haben sich auch alle im Vorfeld beteiligten Träger öffentlicher Belange einschließlich der Fachbehörden bis zur Obersten Naturschutzbehörde angeschlossen und befürworten diese Variante. Auch eine im Vorfeld der Voruntersuchung durchgeführte

Bürgeranhörung hat ergeben, dass die Variante G 3 (Osten) und die Variante G 4 (Norden) die Forderungen und Einwendungen bestmöglich berücksichtigen. Die Einwendungen der Bürger sind zum Teil als Zwangspunkte in die Untersuchung eingeflossen oder aber es sind Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen getroffen worden.

Gesamtabwägung des Vorhabenträgers (Nord- und Ostumfahrung)

Nach den Ergebnissen der Voruntersuchung und nach Abwägung aller planungsrelevanter Gesichtspunkte ist der Vorhabenträger zu der Erkenntnis gelangt, dass sich für die Gesamtführung der Ortsumgehung Schwarzenbek eine Kombination der Linien G 4 im Norden und der Linie G 3 im Osten der Stadt anbietet. Diese Wahllinie G 4/ G 3 ist in der Folge von dem Vorhabenträger insgesamt als Wahllinie G 4 benannt worden und als solche entsprechend zur Ausführung vorgeschlagen worden.

Gewählte Linie

Da es sich bei der gewählten Linie G 4 um eine Kombination der Linien G 4 im Norden und G 3 im Osten der Stadt handelt, soll die detaillierte Linienführung der Wahllinie im Folgenden näher dargestellt werden.

Die aus der Kombination der Varianten G 4 und G 3 entstandene Wahllinie G 4 beruht im Wesentlichen auf den Erkenntnissen der landschaftspflegerischen Voruntersuchung von 1982, die letztlich auch die endgültige Trassierung für die Streckenabschnitte I und II bestimmt hat. Mit dem Inkrafttreten des „Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ im Februar 1990 ergab sich anschließend zudem die Veranlassung bezüglich der Linienführung städtebauliche und landschaftspflegerische Gesichtspunkte in die Abwägung einzustellen.

Unter Variation der Varianten G 4 und G 3 der Voruntersuchung wurde die Wahllinie G 4/ G 3 schließlich erarbeitet. Hierbei wurde ein Heranrücken der Trasse an die Bebauung unter Umgehung eines Feuchtgebietes gemäß Landesnaturschutzgesetzes der Vorzug gegeben. Durch eine Feintrassierung bei der Entwurfsbearbeitung wurde die Linie G 4/ G 3 weiter optimiert.

Die Trasse beginnt auf der vorhandenen Trasse der B 404 und wird außerhalb des Sachsenwaldes nach Nordosten verschwenkt. Die bisherige Trasse der B 404 bleibt als Erschließungsstraße erhalten, wird jedoch nicht an die künftige Ortsumgehung angeschlossen, um die Wohnbebauung im Westteil der Stadt vom Durchgangsverkehr freizuhalten. Die geplante Anbindungsstraße wird mit einer rechtwinkligen Einmündung an die Ortsumgehung angeschlossen.

Dieser Abschnitt der Gesamtortsumgehung entspricht dem seit 1997 unter Verkehr stehenden Streckenabschnitt I der Ortsumgehung.

Die Wahllinie verläuft dann weiter ausgehend von der B 404 auf Höhe der stillgelegten Bundesbahnlinie nordöstlich an der Siedlung „Im Strange“ vorbei, kreuzt dann den Grover Weg, wobei dieser nicht an die Ortsumgehung angeschlossen wird. Die Trasse verläuft dann weiter nordöstlich Richtung B 207 und kreuzt diese schließlich. Dieser Kreuzungsbereich wird zu einem Knotenpunkt erweitert, um eine Verbindung zwischen dem nördlichen Stadtteil und der Umgehungsstraße zu schaffen. Dieser Abschnitt entspricht dem ersten Teil des hier gegenständlichen Streckenabschnittes II.

Die Trasse wird dann über den Knotenpunkt an den inzwischen errichteten Gewerbegebieten und der Wohnbebauung weiter in Richtung Osten geführt. Dort kreuzt die Trasse die K 17. Auch dieser Kreuzungsbereich ist als Knotenpunkt ausgestaltet. An dieser Stelle endet der zweite Teil des Streckenabschnittes II.

Bezüglich der Einzelheiten zur Trassenführung des Streckenabschnittes II wird auf die vorherigen Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss sowie auf die Ausführungen im Erläuterungsbericht, Anlage 1 der Planfeststellungsunterlage, verwiesen.

Der weitere Streckenverlauf führt östlich über die DB-Strecke Hamburg – Berlin, kreuzt den Gemeindeweg „In der Rühlau“ und schließt dann an die B 209 an.

Dort endet schließlich die Gesamtortsumgehung unmittelbar westlich der Siedlung „Zur Rühlau“ auf der vorhandenen Trasse der B 209. Der westliche Stadtteil Schwarzenbeks erhält seinen Anschluss an die Ortsumgehung über die bisherige B 209, die mit einer rechtwinkligen Einmündung herangeführt wird. Dieser Abschnitt entspricht dem Streckenabschnitt III, der derzeit in Planaufstellung befindlich ist.

Die Trasse verläuft ausschließlich im Gebiet des Kreises Herzogtum Lauenburg und berührt die Stadt Schwarzenbek, die Gemeinde Grove sowie die Gemeinden Grabau und Müssen. Die bereits zu Beginn der Alternativenprüfung dargestellten Zwangspunkte haben durch die Linienführung der Wahltrasse Berücksichtigung gefunden.

Die wesentlichen Merkmale der Wahllinie G 4 sind somit die Anbindung an die B 404 außerhalb des Sachsenwaldes rund 100 m westlich der Brücke B 404/ Schwarze Au. Der Verlauf südlich der Schwarzen Au, die Verbindung Aital/ Wald sowie der Grenzknick bleiben erhalten. Es wird ein größtmöglicher Abstand zur Wohnbebauung in der Bismarckstraße eingehalten. Zudem wird die Trasse parallel zu einem Knick mit erhaltenswerter Eichenreihe geführt. Die Splittersiedlung Im

Strange wird westlich umgangen. Ferner verläuft die Trasse auf der Gemeindegrenze Schwarzenbek/ Grove auf Schwarzenbeker Gebiet. Darüber hinaus wird der „Redder“ erhalten.

Diese Wahllinie erfüllt somit die maßgeblichen umweltrelevanten Belange. Der Sachsenwald ist nicht in Anspruch genommen worden. Zudem ist die Trasse östlich der Schwarzen Au geführt worden, um die ökologische Beziehung zwischen Schwarzer Au und dem Sachsenwald nicht zu zerstören. Die Trassierung der Linie wahrt sowohl einen vertretbaren Abstand zum Tal der Schwarzen Au als auch zur Bebauung. Darüber hinaus wird eine ökologisch wertvolle Eichenreihe erhalten.

Gesamtbewertung der Planfeststellungsbehörde

Alle drei (Nordumfahrung) bzw. vier (Ostumfahrung) Hauptvarianten haben in den einzelnen abwägungsrelevanten Belangen ihre spezifischen Stärken und Schwächen. Die verkehrlichen Planungsziele lassen sich mit allen untersuchten Varianten gleichermaßen erreichen, so dass sich diesbezüglich keine Unterschiede zwischen den Varianten ergeben. Die Planfeststellungsbehörde kommt zudem in ihrer Gesamtbewertung zu dem Ergebnis, dass die planfestgestellte Trasse unter Berücksichtigung und Abwägung straßenbaulicher, verkehrlicher, städtebaulicher, ökologischer, umweltrelevanter, agrarstruktureller und wirtschaftlicher Aspekte und Zwangspunkte die günstigste Variante darstellt.

Bei den straßenbaulichen und verkehrlichen Belangen gibt es keine entscheidungserheblichen Unterschiede zwischen den jeweiligen Hauptvarianten der Nord- bzw. der Ostumfahrung. Diese sind alle in einem engen Planungskorridor verortet, so dass sie nur geringfügig differieren und in dieser Hinsicht als gleich geeignet anzusehen sind.

Aus agrarstruktureller und landschaftlicher Sicht stellt die Variante G 4 für die Nordumfahrung der Stadt die günstigste Lösung dar. Trotz einer geringfügig höheren Flächeninanspruchnahme ist die Eingriffsintensität im Vergleich zur Variante F 3 geringer, da die durch die Variante betroffenen Flächen als Gewerbeansiedlungsflächen ausgewiesen sind. Zudem werden durch diese Variante wichtige Zufahrten zu Nutzflächen abgetrennt. Die Variante F 3 ist darüber hinaus die schlechteste Lösung aus landschaftspflegerischer Sicht, da diese den „Redder“ vom intakten Knicksystem auf Grover Gebiet, zu dem er Bezug hat, abschneidet. Die Variante G 4 hingegen lässt das Knicksystem auf Grover Gebiet trotz einer Durchschneidung des „Redders“ unberührt. Für die Ostumfahrung ist die Wahllinie G 3 in agrarstruktureller Hinsicht die zweitgünstigste Variante, da diese die Gemarkungsgrenzen zu den damals geplanten Gewerbeansiedlungsflächen einhält. Zwar wird durch diese Trassenführung ein in Privateigentum stehendes Grundstück in erheblicher Form durchschnitten, so dass lediglich eine Restfläche verbleibt. Für dieses Grundstück kann dem betroffenen Privateigentümer jedoch unmittelbar an das besagte Grundstück angrenzendes

Ersatzland zum Tausch angeboten werden. Aus landschaftspflegerischer Sicht ergeben sich für die Variante G 3 der Ostumfahrung hinsichtlich des Landschaftsgefüges, der Erhaltung der Fichtenparzelle, des Grenzknicke sowie der Wald- und Sukzessionsfläche eindeutige Vorteile gegenüber den übrigen Varianten. Insbesondere die Variante F 3 ist hier nachteilig.

In städtebaulicher und umweltrelevanter Hinsicht handelt es sich bei der Variante G 4 der Nordumfahrung zwar lediglich um die zweitgeeignetste Variante. Gleichwohl ist diese vorzuziehen. Die Varianten F 3 und G 4 weichen diesbezüglich kaum voneinander ab. Im Übrigen wird ein im Entwurf des Regionalplans I ausgewiesenes, nördlich von Schwarzenbek künftiges Wasserschutzgebiet von allen drei Varianten gleichermaßen berührt. Diesem Eingriff kann jedoch mit entsprechenden Schutzmaßnahmen entsprechend der RiStWag entgegengewirkt werden. Für die Ostumfahrung stellt die Variante G 3 aus städtebaulicher Sicht die geeignetste und aus umweltrelevanter Sicht die zweitgeeignetste Variante dar. Die Variante G 3 verläuft auf der Gemarkungsgrenze und greift somit nicht in die ausgewiesenen Gewerbeansiedlungsflächen ein. Dies ist als günstiger gegenüber den übrigen Varianten zu beurteilen, die Teile dieser Flächen in Anspruch nehmen. Aus umweltrelevanter Sicht verläuft die Trasse G 3 in einem geringeren Abstand zur angrenzenden Wohnbebauung als die Variante F 3, was Auswirkungen auf eine mögliche Lärmbeeinträchtigung der dortigen Anwohner hat. Die Variante F 3 ist jedoch aus ökologischer Sicht als negativ zu beurteilen. Nur vor dem Hintergrund einer möglicherweise geringeren Lärmbeeinträchtigung ist die Variante F 3 als günstiger eingestuft worden.

Hinsichtlich der Kosten ist die Variante G 4 für die Nordumfahrung als die günstigste Variante eingestuft worden. Die Variante G 3 der Ostumfahrung ist demgegenüber diesbezüglich lediglich als drittgünstigste Variante eingestuft worden. Dies ist jedoch lediglich auf die Trassenlänge zurückgeführt worden, so dass die übrigen Varianten im Ergebnis gegenüber Variante G 3 lediglich geringfügige wirtschaftliche Vorteile haben.

Aus den vorgenannten abwägungsrelevanten Gesichtspunkten ist der planfestgestellten Trasse ein höherer Stellenwert einzuräumen als den Interessen einzelner Grundstückseigentümer. Die Trasse wurde insbesondere hinsichtlich umweltrelevanter Auswirkungen optimiert. Etwaige verbleibende, weniger günstige Auswirkungen wurden somit durch entsprechende Feintrassierungsmaßnahmen, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie weitere Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen abgemildert, so dass sich diese Trassierung im Ergebnis letztlich auch als umweltverträglichste Variante darstellt.

Nach eingehender Würdigung aller maßgeblichen Bewertungskriterien erweist sich die Trassenwahl der Vorhabenträger nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde somit als abwägungsfehlerfrei. Der Variante G 4 ist für die Gesamtführung der Ortumgehung und insbesondere auch für den

Streckenabschnitt II unter Abwägung aller im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens zu berücksichtigenden Belange der Vorrang einzuräumen.

Diese Variante stellt damit unter Berücksichtigung aller abwägungserheblicher Belange einschließlich der von dritter Seite im Verfahren vorgetragenen Alternativen und Belange insgesamt die geeignetste, sowohl öffentliche und private Belange betreffend insgesamt schonendste Variante dar.

3 Immissionsschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Immissionsschutzes vereinbar. Mögliche Auswirkungen auf die angrenzenden Flächen werden soweit wie möglich vermieden; die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Schadstoffbelastungen insbesondere für die Luft ohne Ausgleich verbleiben (vgl. §§ 1 Abs. 1, 3 Abs. 1 und 50 BImSchG sowie § 141 Abs. 2 LVwG).

3.1 Trassierung

Bei der Planung der Ortsumgehung wird darauf geachtet, dass für Flächen, die benachbart sind zu den vom Vorhaben beanspruchten Flächen, durch die plangegenständliche Maßnahme schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nummer 13 der Richtlinie 2012/18/EU in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, soweit wie möglich vermieden werden (§ 50 BImSchG).

In den vorhergehenden Untersuchungen zur Trassenfindung sind die Auswirkungen auf die Umwelt betrachtet worden. Es wird verwiesen auf die Kapitel BII (Verfahrensrechtliche Würdigung), BIII1 (Planrechtfertigung) sowie Kapitel BIII2 (Alternativenprüfung), BIII3.2 (Lärmschutz), BIII3.3 (Luftschadstoffe) und BIII4 (Naturschutzrecht).

Die plangegenständliche Maßnahme befindet sich nicht im Sicherheitsbereich eines sogenannten Störfallbetriebes. Dieses wurde vom Vorhabenträger überprüft (vgl. Anlage 1 (Erläuterungsbericht, Ziffer 2.1, S. 7f). Von Seiten der Fachbehörden werden hierzu keine Bedenken geäußert. Auch die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Aussage an.

Die entsprechenden Belange sind in die Abwägung eingestellt (vgl. Kapitel BIII11 (Gesamtabwägung)).

3.2 Lärmschutz

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sind nach §§ 41 - 43 Bundes-Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) dem Träger der Straßenbaulast die Errichtung und Unterhaltung der Lärmschutzanlagen aufzuerlegen, die zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendig sind.

Für die Festlegung der Zumutbarkeitsschwelle ist gem. § 43 Abs. 1 BImSchG die 16. BImSchV maßgebend. Danach dürfen die Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten:

Gebiet	Tag [dB(A)]	Tag [dB(A)]
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57	47
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59	49
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64	54
4. in Gewerbegebieten	69	59

Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Nr. 1 - 4, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Nr. 1, 3 und 4 entsprechend ihrer 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.

Die Beurteilungspegel sind nach Anlage 1 der 16. BImSchV zu berechnen, die bezüglich der Einzelheiten der Berechnung auf die RLS-90 verweist.

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

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

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

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

Die vorgenannten Kriterien stellen die gesetzliche Grundlage der nachfolgenden Entscheidung dar. Bei dem Bau der Ortsumgehung Schwarzenbek handelt es sich um den Neubau einer Straße. Zudem werden die Bundesstraße 207 und die Kreisstraße 17 durch die Anlage der Kreisverkehrsplätze im Kreuzungsbereich mit der Ortsumgehung ausgebaut. Insofern handelt es sich hierbei um eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße im Sinne des § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV. Damit ist Lärmvorsorge zu treffen, wenn die Grenzwerte überschritten werden.

Der Vorhabenträger hat eine Lärmtechnische Untersuchung mit Antragstellung vorgelegt (s. Anlage 11.0 Lärmtechnische Untersuchung). Diese wurde im Laufe des Verfahrens vollständig überarbeitet und im Rahmen der 1. Planänderung in das Verfahren als Deckblatt eingebracht. Die zugrunde gelegten Eingangsgrößen in die Lärmtechnische Untersuchung sind für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar dargestellt und der Vorhabenträger hat ein Berechnungsverfahren entsprechend dem Stand der Technik angewendet. Hierzu geltend gemachte Einwendungen werden zurückgewiesen.

Verkehrsemissionen sind die vom Verkehr auf der Straße ausgehende Schallemissionen. Deren Stärke wird aus der Verkehrsmenge, dem LKW-Anteil, der Geschwindigkeit, der Straßenoberfläche und der Neigung der Gradienten berechnet. Die Schallemissionen werden bei freier Schallausbreitung in 25 m Abstand von der Achse berechnet und durch den Emissionspegel gekennzeichnet. Grundlage der Emissionsberechnungen ist der über alle Tage des Jahres prognostizierte durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV in Kfz/24h) sowie die dazugehörigen Lkw-Anteile Tag und Nacht in Prozent.

Verkehrslärmimmissionen sind die von der Schallquelle ausgehenden und auf den Immissionsort einwirkenden Lärmimmissionen. Sie werden durch den Mittelungspegel gekennzeichnet. Der Mittelungspegel am Empfänger wird unter Berücksichtigung der topographischen Gegebenheiten zwischen Immissions- und Emissionsort (Entfernung, Höhendifferenz, Bodendämpfung, Abschirmung und Reflexion) getrennt für den Tag (6-22 Uhr) und die Nacht (22-6 Uhr) berechnet. Der Einfluss der Straßennässe wird grundsätzlich nach RLS-90 nicht berücksichtigt.

Nach RLS-90 gelten die Beurteilungspegel für leichten Wind (etwa 3m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Damit hat der Gesetzgeber von sich aus eine ungünstige Wettersituation als grundsätzlich in die Berechnung eingehend festgesetzt. Bei günstigeren Wetterbedingungen wird der Schallpegel insbesondere in Abständen über etwa 100 m deutlich niedriger ausfallen. Die so an den Immissionsorten berechneten Mittelungspegel werden als Beurteilungspegel mit den jeweils gültigen Immissionsgrenzwerten verglichen.

Für die lärmtechnische Berechnung der zukünftigen Trasse der geplanten Ortsumgehung wurden u.a. folgende Eingangswerte zu Grunde gelegt (vgl. Anlage 11.0 Lärmtechnische Untersuchung).

Verkehrszahlen:

Die verwendeten Verkehrszahlen sind der Verkehrsuntersuchung 2009 entnommen. Für die lärmtechnische Berechnung werden die Belastungen des Prognosejahres 2025/30 mit durchgehender Ortsumgehung Schwarzenbek verwendet. Die Lkw-Anteile werden auf Grundlage der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung hergeleitet.

Bezüglich der einwenderseits vorgebrachten Bedenken, dass die der lärmtechnischen Untersuchung zugrunde gelegte Verkehrsprognose nicht korrekt sei, wird auf die umfangreichen Ausführungen zur Verkehrsprognose unter Ziffer BIII1.4 verwiesen.

Die Beurteilungspegel resultieren aus Emissionspegeln (Pegel der Linienschallquelle Straßenverkehr), die nach der RLS-90 auf der Grundlage von projektbezogener Daten der Verkehrsprognose 2025/2030 berechnet worden sind. Das Vorgehen ist nicht zu beanstanden, weil die Anlage 1 der 16. BImSchV ausdrücklich das Heranziehen geeigneter projektbezogener Untersuchungsergebnisse erlaubt.

Geschwindigkeiten:

Die Entwurfsgeschwindigkeit für die Ortsumgehung beträgt 100 km/h. Da eine Durchfahrung der Knotenpunkte nicht mit Höchstgeschwindigkeit möglich ist, sieht der Vorhabenträger vor entsprechend auf 70 km/h herunter zu regeln. Die in der lärmtechnischen Berechnung angesetzten Geschwindigkeiten betragen für die Ortsumgehung je nach Abschnitt 50-100 km/h. Die genauen Abschnitte und Geschwindigkeiten können der Anlage 11.1 (Lageplan Abschnitte Straßen unterschiedlicher Emissionen und Geschwindigkeiten) entnommen werden. Innerhalb der Kreisverkehrsplätze für die Ortsumgehung, B 207 und K 17 beträgt die Geschwindigkeit 30 km/h. Von Seiten der Verkehrsaufsichtsbehörde wurde im Rahmen der Beteiligung kein Einwand zu diesem Vorgehen vorgetragen.

Zu der einwenderseits befürchteten Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Ortsumgehung Schwarzenbek ist festzustellen, dass dies nicht in der Verantwortung des

Vorhabenträgers liegt. Hier ist jeder Verkehrsteilnehmer selbst gefragt. Auch kann eine Festsetzung einer Geschwindigkeitsbeschränkung über die vorgesehenen Regelungen hinaus nicht durch den Vorhabenträger erfolgen, da dies im alleinigen Zuständigkeitsbereich der Verkehrsaufsichtsbehörde liegt. Die Verkehrsaufsichtsbehörde hat dabei die unterschiedlichen Interessen z.B. Sicherheit, Lärmschutz, zügige Verbindungsqualität zu berücksichtigen. Die Verkehrsaufsichtsbehörde hat keine Einwände diesbezüglich vorgetragen. Der Einwand wird somit zurückgewiesen.

Berücksichtigung lichtsignalgeregelter Kreuzungen und Nichtberücksichtigung von Kreisverkehrsplätzen:

Im Einmündungsbereich des Zubringer Nords in die Ortsumgehung Schwarzenbek ist langfristig bei Umsetzung aller Abschnitte der Ortsumgehung eine Lichtzeichenanlage vorgesehen. In der RLS-90 ist für die erhöhte Störwirkung von lichtzeichengeregelten Kreuzungen ein Zuschlag bei der Berechnung des Emissionspegels vorgesehen, da vermehrte Lärmemissionen durch die Anfahr- und Wartevorgänge zu erwarten sind. In der Lärmtechnischen Untersuchung (Anlage 11.0) wurde vom Vorhabenträger ein entsprechender Zuschlag für den Einmündungsbereich des Zubringer Nord eingestellt.

Für Kreisverkehrsplätze, durch die ein flüssiger Verkehr gefördert wird im Vergleich zu einem durch Lichtsignalanlage gesteuertem Kreuzungspunkt, werden im Berechnungsverfahren nach RLS-90 keine Zuschläge vorgesehen. Dies kann entsprechend dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden. Einwendungen diesbezüglich werden zurückgewiesen.

Neigungen:

Die im gesamten Planfeststellungsbereich liegenden Längsneigungen liegen unter 5%, so dass in den Berechnungen keine Zuschläge zu berücksichtigen sind.

Fahrbahnbelag:

Auf der zukünftigen Ortsumgehung wird eine lärm mindernde Straßenoberfläche berücksichtigt in Abschnitten $v > 60$ km/h. Ein solcher Belag vermindert bei einer Geschwindigkeit von über 60 km/h die Lärmimmission um 2 dB(A). Der entsprechende Korrekturwert $D_{\text{Stro}} = -2$ dB(A) wurde in die Berechnungen eingestellt. Diese Lärm minderung ist auf Dauer sicherzustellen. Es wird verwiesen auf Ziffer auf Ziffer A II 4.3 der Immissionsschutzrechtlichen Nebenbestimmungen.

3.2.1 (Erstattungsanspruch für Lärmschutz an Wohngebäuden - passiver Lärmschutz)

Sind aktive Schutzmaßnahmen technisch nicht durchführbar oder stehen ihre Kosten außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck, so können sie unterbleiben (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Unterbleiben Lärmschutzmaßnahmen aus diesen Gründen oder kann durch sie die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nicht sichergestellt werden, so hat der Träger der Straßenbaulast gemäß § 42 BImSchG dem Eigentümer seine Aufwendungen für notwendige Lärm- (Schall-) schutzmaßnahmen für Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, zu erstatten.

Von dieser Möglichkeit wird bei der hier planfestzustellenden Maßnahme Gebrauch gemacht. Der Vorhabenträger hat in seiner Planung keine aktiven Lärmschutzanlagen vorgesehen. Für die Abwägung der Art der Lärmschutzmaßnahmen sind neben den Eingriffen in das Eigentum die Kosten für einen erforderlichen Lärmschutz in Form von passiven Maßnahmen am Gebäude zu aktiven Lärmschutzmaßnahmen ein maßgebendes Kriterium.

Bei Umsetzung der Baumaßnahme verbleiben unter Annahme des prognostizierten Verkehrs für das Jahr 2025/2030 nachts 13 anspruchsberechtigte Stockwerksseiten im EG bis 2. OG für sechs Wohnhäuser im Bereich des Hans-Koch-Ringes. Die Grenzwerte an diesen werden bis max. 1,5 dB(A) überschritten. Des Weiteren ist ebenfalls in diesem Bereich ein Außenwohnbereich betroffen, an dem die Grenzwerte um 0,1 dB(A) überschritten werden. In allen weiteren Bereichen, in denen Gebäude mittelbar durch die Lärmemissionen der geplanten Maßnahme betroffen sind, werden die Grenzwerte eingehalten.

Zum Schutz vor den Lärmimmissionen im Bereich des Hans-Koch-Ringes wäre technisch eine Lärmschutzwand möglich. Der Vorhabenträger schätzt die Kosten für passiven Lärmschutz auf ca. 13.000 €. Dieses hat er mit E-Mail vom 11.12.2019 der Planfeststellungsbehörde auf Nachfrage mitgeteilt. Für eine notwendige Lärmschutzwand von 4,00 m Höhe und 100 m Länge würden Kosten von rd. 200.000 € entstehen. Diese Kosten stehen aber außer Verhältnis zum erforderlichen Schutzzweck, so dass die Planfeststellungsbehörde die Abwägung zwischen aktiven und passiven Lärmschutz hierfür nachvollziehen kann.

Auch der Einsatz von einem Fahrbahnbelag, der einen niedrigeren Korrekturwert D_{StrO} hätte wie z.B. ein offenporiger Asphalt, wäre technisch möglich. Die Verhältnismäßigkeit ist auch hier angesichts der sehr viel höheren Unterhaltungskosten eines solchen Belages, um die Lärmdämpfung sicher zu stellen, und einer kürzeren Haltbarkeit dieser Decken angesichts der geringen Anzahl der betroffenen Schutzfälle, an denen die Grenzwerte überschritten werden, nicht gegeben.

Auch eine einwenderseits geforderte Tieferlegung der Ortsumgehung führt allein durch die notwendigen Massenbewegungen zu einem erhöhten Kostenaufwand, der im Verhältnis zum Schutzzweck nicht mehr verhältnismäßig wäre. Dieses hat der Vorhabenträger im Rahmen von Sachverhaltsermittlungen der Planfeststellungsbehörde mit E-Mail vom 10.02.2020 bestätigt.

Bei den unter Ziffer All4.1 angegebenen Gebäuden im Hans-Koch-Ring wird (wenigstens) ein maßgebender Immissionsgrenzwert an den genannten Gebäudeseiten überschritten. Damit sind die Voraussetzungen für die Erstattung der notwendigen Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen an schutzbedürftigen Räumen, die an diese Gebäudeseiten angrenzen, an den Eigentümer erfüllt.

Die Entschädigung der notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen richtet sich nach der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege - Schallschutzmaßnahmen - Verordnung).

Die 24. BImSchV sowie die VLärmSchR 97 regeln Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen. Danach sind Schallschutzmaßnahmen bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Umfassungsbauteile sind Bauteile, die schutzbedürftige Räume baulicher Anlagen nach außen abschließen, insbesondere Fenster, Türen, Rollladenkästen, Wände, Dächer sowie Decken unter nicht ausgebauten Dachräumen. Zu den ggf. notwendigen Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Einzelheiten dazu und über nicht schutzbedürftige Räume sowie Obergrenzen und Abwicklung der Erstattung regeln die VLärmSchR 97.

Der Straßenbaulastträger hat die Verhandlungen mit den Eigentümern aufzunehmen und die örtlichen Feststellungen vorzunehmen. Die Feststellungen betreffen insbesondere die schutzwürdigen Räume sowie die vorhandenen und erforderlichen Schalldämm-Maße. Die Eigentümer sollten jeweils vor Beginn der Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen mit dem Straßenbaulastträger Kontakt aufnehmen.

Der Erstattungsanspruch besteht gemäß § 42 Abs. 1 BImSchG nicht für neuere Gebäude oder neuere Gebäudeteile, die erst nach Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren bauaufsichtlich genehmigt wurden. Im Falle einer zwischenzeitlichen erheblichen Nutzungsänderung, die mit einer genehmigungspflichtigen baulichen Änderung verbunden ist, bemisst sich der Erstattungsanspruch daher nach der Nutzung der Räume bei Planauslegung.

Eine nachträgliche Erstattung kommt nur in Betracht, wenn die durchgeführte Maßnahme im zeitlichen Zusammenhang mit der Straßenbaumaßnahme steht und als Lärmschutzmaßnahme

geeignet war. Dies betrifft insbesondere solche Fälle, bei denen das vorhandene bewertete Schalldämm-Maß bereits eingebauter Lärmschutzfenster ausreichend ist und keine weitergehenden Schutzmaßnahmen erforderlich werden.

Kommt über die Höhe der Entschädigung eine Einigung nicht zustande, ist über die Entschädigung auf Antrag eines Beteiligten nach den Verfahrensvorschriften des Gesetzes über die Enteignung von Grundeigentum (EnteigG SH) durch einen gesonderten Verwaltungsakt zu entscheiden. Der Antrag ist an den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Mercatorstr. 9, 24106 Kiel zu richten (§ 5 BImSchV-ZustVO).

3.2.2 (Entschädigungsansprüche für verbleibende Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches)

Entschädigungen für verbleibende Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches richten sich nach § 141 Abs. 2 LVwG i.V.m. § 42 Abs. 1 BImSchG sowie der VLärmSchR 97. Verbleibende Beeinträchtigungen sind Lärmeinwirkungen auf das Wohngebäude und das zuzurechnende Grundstück, für die bauliche Schutzmaßnahmen an der Straße oder an der baulichen Anlage keine oder keine ausreichende Abhilfe bringen. Zum Außenwohnbereich zählen

- baulich mit dem Wohngebäude verbundene Anlagen, wie z.B. Balkone, Loggien, Terrassen, sog. bebauter Außenwohnbereich,
- sonstige zum Wohnen im Freien geeignete und bestimmte Flächen des Grundstückes, sog. unbebauter Außenwohnbereich. Hierzu zählen z.B. auch Gartenlauben und Grillplätze.

Beurteilungspegel und Zumutbarkeitsgrenze für verbleibende Beeinträchtigungen im Außenwohnbereich sind nach der 16. BImSchV zu berechnen bzw. zu bestimmen. Beim Außenwohnbereich ist nur auf den Immissionsgrenzwert am Tage abzustellen. Bei dem unter Ziffer AII4.2 genannten Grundstück liegen die Anspruchsvoraussetzungen dem Grunde nach vor.

Kommt über die Höhe der Entschädigung eine Einigung nicht zustande, ist über die Entschädigung auf Antrag eines Beteiligten nach den Verfahrensvorschriften des Gesetzes über die Enteignung von Grundeigentum (EnteigG SH) durch einen gesonderten Verwaltungsakt zu entscheiden. Der Antrag ist an den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Mercatorstr. 9, 24106 Kiel zu richten (§ 5 ImSchV-ZustVO).

3.2.3 Baulärm

Ob bei dem Betrieb einer Baustelle schädliche Umwelteinwirkungen bei den Anwohnerinnen und Anwohnern entstehen, wird nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) beurteilt. Die AVV Baulärm enthält neben Immissionsrichtwerten das Verfahren zur Ermittlung des Beurteilungspegels. Der Vorhabenträger hat diese einzuhalten. Die zuständige Fachbehörde für Immissionsschutz des Ministeriums für Energie, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung (MELUND) hat in seiner Stellungnahme vom 13.12.2019 auf die Baustellenlärmschutzverordnung verwiesen. Der Vorhabenträger erwidert, dass die Baustellenlärmschutzverordnung Standard ist.

Durch die Nebenbestimmung unter Ziffer AII4.5 wird sichergestellt, dass durch die Baumaßnahme keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Baulärm in den angrenzenden Gebieten entstehen.

Zudem sind die bauausführenden Auftragnehmer verpflichtet, dass bei Bauarbeiten Maschinen nach dem Stand der Technik bezüglich der Lärmemissionen eingesetzt werden. Diese haben den Anforderungen der 32. BImSchV zu genügen. Der Vorhabenträger hat dies bei seiner Planung berücksichtigt (vgl. Anlage 1 Erläuterungsbericht, S. 24). Somit sind darüber hinaus gehende Auflagen dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen.

3.3 **Luftschadstoffe**

Der Bau des Vorhabens ist mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des § 141 Abs. 2 LVwG. Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebieten sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG). Der Gesetzgeber hat durch die Verabschiedung der 39. BImSchV die rechtlichen Rahmenbedingungen bezüglich der Luftqualität festgesetzt. Diesen Ansprüchen und Vorgaben wird die vorliegende Planung gerecht. Damit wird den Anforderungen des BImSchG zur Vorsorge gegen umweltschädliche Umwelteinwirkungen entsprochen. Mit Vorlage der aktualisierten Lufttechnischen Untersuchung von 2016 hat der Vorhabenträger aufgezeigt, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden. Der Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt ist diesbezüglich somit hinreichend berücksichtigt, so dass dem Vorhabenträger keine weiteren Maßnahmen auferlegt werden können.

Durch den Neubau der Ortsumgehung Schwarzenbek sind Luftschadstoffe im Bereich der Neubautrasse zu erwarten. Demgegenüber werden durch den Rückgang des Verkehrs in der Ortslage von der Stadt Schwarzenbek die Luftschadstoffe verringert. Im Rahmen des Antrags zum Verfahren im Jahr 2009 wurde eine Luftschadstoffuntersuchung vorgelegt. Die Beurteilungsmaßstäbe für Luftschadstoffe wurden seitdem an den europäischen Rechtsrahmen mit der Novellierung der 39. BImSchV angepasst. Mit Einführung der „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“ wurde ein neues Berechnungsverfahren eingeführt, wodurch die Immissionsgrenzwerte nach der 39. BImSchV den prognostizierten Werten im Rahmen des Vorhabens gegenübergestellt werden. Die Richtlinie RLuS 2012 wurde durch den Bund eingeführt mit ARS Nr. 29/2012 vom 03.01.2013 und für das Land Schleswig-Holstein mit Rundverfügung Straßenbau Schleswig-Holstein Nr. 09/2013 vom 20.03.2013.

Für das Vorhaben wurde eine Abschätzung der verkehrsbedingten Schadstoffe wie Kohlenmonoxid, Stickstoffdioxid, Stickstoffmonoxid, Schwefeldioxid, Benzol, Benzo(a)pyren und Feinstaubpartikel gemäß der RLuS 2012 an der geplanten Neubautrasse durchgeführt. Die überarbeitete Luftschadstofftechnische Untersuchung wurde im Rahmen der 2. Planänderung 2016 in das Verfahren eingebracht (s. Materialband Anlage 7). Es wurde der Schadstoffanteil des Vorhabens an der Luftverunreinigung unter Berücksichtigung bekannter Vorbelastungen ausgewiesen sowie die Gesamtbelastungen ermittelt.

Die Durchführung der Untersuchung entspricht dem Stand der Technik und ist nicht zu beanstanden. Im Ergebnis werden die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Plangebiet unterschritten. Somit sind von Seiten der Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger keine weiteren Maßnahmen aufzuerlegen.

3.4 Erschütterungen

Erschütterungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sind von menschlichen Tätigkeiten verursachte Boden- und Gebäudeschwingungen.

Erschütterungen können nach BImSchG schädliche Umwelteinwirkungen sein, wenn sie nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Ein Schutzanspruch besteht somit, wenn Erschütterungen Gefahren verursachen können oder eine Erheblichkeit bezogen auf Nachteile oder Belästigungen gegeben ist.

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

In den Planunterlagen finden sich keine Aussagen zu möglichen Erschütterungen während der Bauphase. Mit Schreiben vom 13.12.2019 hat das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung (MELUND) als zuständige Behörde darauf hingewiesen, dass, falls Erschütterungen vermutet werden, Beweissicherungsverfahren durchzuführen seien. Daraufhin erwidert der Vorhabenträger, dass er, sollten bauverursachte Erschütterungen an Gebäuden wider Erwarten möglich werden, die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens zusage.

Da der Vorhabenträger nicht überzeugend dargelegt hat, dass Schäden an Gebäuden sicher ausgeschlossen werden können, hat die Planfeststellungsbehörde nach Rücksprache mit der zuständigen Behörde die Nebenbestimmung unter Ziffer A II 4.4 aufgenommen. Die Auflage wurde mit E-Mail vom 17.04.2020 entsprechend mit der Fachbehörde abgestimmt.

Im Hinblick auf die Stellungnahme des MELUND bezüglich der ggf. möglichen Auswirkungen von bauzeitliche Erschütterungen auf geschützte Arten ergänzt der Vorhabenträger in seiner Erwiderung, dass artenschutzrechtlich relevante Erschütterungen bei der Durchführung der Baumaßnahme nicht zu erwarten seien. Sollten sie dennoch nicht ausgeschlossen werden können, werde der Vorhabenträger im Rahmen der Umweltbaubegleitung vermeidende Maßnahmen anordnen. Auf die Nebenbestimmung unter Ziffer A II 3 Nr. 17 wird verwiesen.

4 Naturschutzrecht

4.1 NATURA 2000

Das Vorhaben ist mit den Anforderungen des Gebietsschutzes nach § 34 BNatSchG vereinbar. Die Realisierung des Vorhabens ist somit im Sinne des § 34 BNatSchG zulässig.

Für das FFH-Gebiet „Wälder im Sachsenwald und Schwarze Au“ (DE 2428-393) sowie das EU-Vogelschutzgebiet „Sachsenwald-Gebiet“ (DE 2428-492) wurde im Rahmen von FFH-Vorprüfungen (siehe Materialband zum LBP, Unterlagen Nr. 4 und 5) abgeschätzt, ob das Vorhaben geeignet ist, die Gebiete erheblich zu beeinträchtigen. Die vorgelegten Vorprüfungen zur Verträglichkeit des Vorhabens im Sinne des § 34 BNatSchG haben zum Ergebnis, dass vorhabenbedingte Beeinträchtigungen der vorgenannten NATURA-2000-Gebiete ausgeschlossen werden können. Hinsichtlich eines möglichen Zusammenwirkens mit anderen Plänen und Projekten ist festzuhalten,

dass gemäß dem *Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau* (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 2004) andere Pläne und Projekte nicht relevant sind, wenn das Vorhaben selbst offensichtlich zu keinerlei Beeinträchtigungen eines Schutzgebietes führt.

Die durchgeführten FFH-Vorprüfungen für die NATURA-2000-Gebiete „Wälder im Sachsenwald und Schwarze Au“ (DE 2428-393) und „Sachsenwald-Gebiet“ (DE 2428-492) kommen somit zu der Schlussfolgerung, dass kein Erfordernis besteht für die o. g. Gebiete FFH-Verträglichkeitsprüfungen gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich bei ihrer Prüfung nach § 25 Abs. 1 LNatSchG dem Ergebnis der vorgenannten Fachgutachten an.

Die oberste Naturschutzbehörde (MELUND) hat mit Schreiben vom 13.12.2019 (AZ: V538 - 64932/2019) ihr Benehmen zur Verträglichkeit des Vorhabens gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 25 Abs. 1 LNatSchG hergestellt.

Der geplante Bau des Streckenabschnitts II der Ortsumgehung Schwarzenbek verläuft außerhalb der Schutzgebiete. Der geringste Abstand zwischen den Schutzgebietsgrenzen des FFH-Gebietes „Wälder im Sachsenwald und Schwarze Au“ (DE 2428-393) und der Trasse beträgt ca. 400 m, der geringste Abstand zwischen den Schutzgebietsgrenzen des EU-Vogelschutzgebietes „Sachsenwald-Gebiet“ (DE 2428-492) und der Trasse beträgt ca. 320 m. Direkte Wirkungen des Vorhabens (z. B. Überbauung) auf die beiden genannten NATURA-2000-Gebiete treten folglich nicht auf, auch indirekte Wirkungen (z. B. Schadstoffimmissionen, hydraulische Veränderungen), deren Reichweite sich bis in die Schutzgebietskulissen erstreckt, sind gemäß der beiden o. g. FFH-Vorprüfungen sowie der diesbezüglich vorgelegten ergänzenden Stellungnahmen vom 10.01.2020 nicht zu besorgen.

Die Realisierung des Vorhabens führt dementsprechend nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der beiden o.g. NATURA-2000-Gebiete in ihren für die jeweiligen Erhaltungsziele oder den jeweiligen Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen. Für nähere Erläuterungen zu den im Einzelnen abgeprüften Erhaltungszielen wird auf die beiden o.g. FFH-Vorprüfungsunterlagen verwiesen, die Bestandteil der ausgelegten Planunterlagen sind (Unterlagen Nr. 4 und 5 im Materialband zum LBP).

Diese beiden im Jahr 2009 vorgelegten FFH-Vorprüfungen wurden im Jahr 2016 im Zuge der 2. Planänderung auf ihre Aktualität hin überprüft (bezügl. Gebietsabgrenzungen, Erhaltungszielen etc.) mit dem Ergebnis, dass sich in der Zwischenzeit keine veränderten Anforderungen ergeben haben und die Aussagen zur Verträglichkeit weiterhin gelten (vgl. Anlage 12.0 mit Stand vom 01.03.2016, S. 3). Darüber hinaus wurde im Zuge der 2. Planänderung eine *Ergänzende Stellungnahme zur FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet DE 2428-393 „Wälder im Sachsenwald und*

Schwarze Au“ erstellt, in welcher eine mögliche Betroffenheit des FFH-Gebietes bzw. der FFH-Lebensraumtypen durch vorhabenbedingte zusätzliche Stickstoffeinträge gemäß den Vorgaben des inzwischen vorliegenden *Stickstoffleitfadens Straße (Hinweise zur Prüfung von Stickstoffeinträgen in der FFH-Verträglichkeitsprüfung für Straßen – HPSE, Stand Nov. 2014)* geprüft wurde. Diese ergänzende Stellungnahme kam zu dem Ergebnis, dass basierend auf diesbezüglich relevanten vorhabenspezifischen Parametern (Straßentyp, Höchstgeschwindigkeit, DTV, Schwerverkehrsanteil, Längsneigung, vorherrschende Landnutzung) die zu erwartenden zusätzlichen Stickstoffdepositionen bereits ab einer Entfernung > 210 m zur Trasse unterhalb der Bagatellschwelle von $0,3 \text{ kg N ha}^{-1} \text{ a}^{-1}$ liegen, sodass aufgrund der Entfernung des FFH-Gebietes zur Trasse (s. oben) keine erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes durch vorhabenbedingte zusätzliche Stickstoffeinträge zu erwarten sind. Eine weitergehende Prüfung war somit nicht erforderlich.

Im weiteren Verlauf wurde im Rahmen der Beteiligung zur 3. Planänderung seitens des MELUND mit Schreiben vom 28.09.2018 eingewandt, dass bezüglich des FFH-Gebietes „Wälder im Sachsenwald und Schwarze Au“ (DE 2428-393) inzwischen eine Aktualisierung des Standard-Datenbogens erfolgt sei (Stand Mai 2017) und darüber hinaus nun ein Managementplan für das FFH-Gebiet vorliege. Daraufhin erfolgte eine Prüfung dieser Aspekte durch den Vorhabenträger und in der Folge wurden ergänzende Ausführungen zu den o.g. Änderungen/Neuerungen in den Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgenommen (Anlage 12.0, Abschnitt 1.4). Im Wesentlichen wurde hierbei überprüft, ob die gemäß der aktualisierten Datengrundlage im FFH-Gebiet hinzugekommenen Lebensraumtypen (*LRT 3150 – Natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation des Magnopotamions oder Hydrocharitions, LRT 6230 – Artenreiche montane Borstgrasrasen (und submontan auf dem europäischen Festland) auf Silikatböden, LRT 7140 – Übergangs- und Schwinggrasemoore*) einschließlich der für sie formulierten Erhaltungsziele, die zwischenzeitlichen Veränderungen in den Flächenanteilen der Lebensraumtypen sowie die Inhalte des Managementplanes zu einer veränderten Betroffenheitslage des FFH-Gebietes durch das Vorhaben führen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass sich durch die neuere Datenlage keine veränderte Betroffenheit des FFH-Gebietes ergeben hat und das Ergebnis der FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet DE 2428-393 somit weiterhin Bestand hat. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser gutachterlichen Bewertung an.

Im Jahr 2019 wurde zudem die bereits genannte *Ergänzende Stellungnahme zur FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet DE 2428-393 „Wälder im Sachsenwald und Schwarze Au“* überprüft bzw. aktualisiert, da der zugrundeliegende *Stickstoffleitfaden Straße* (s. oben) inzwischen in aktualisierter Fassung (Ausgabe 2019) vorlag. Im Ergebnis wurde konstatiert, dass auch bei Anwendung der aktuellen Fassung des *Stickstoffleitfadens Straße* keine erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes durch vorhabenbedingte zusätzliche Stickstoffeinträge zu erwarten sind.

Durch die genannten Aktualitätsprüfungen und ergänzenden Stellungnahmen sind die Prüfungsgrundlagen zur Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Anforderungen des Gebietsschutzes nach § 34 BNatSchG auf dem aktuellen Stand und erfüllen alle aktuellen fachlichen Anforderungen.

4.2 Artenschutz

Das Vorhaben ist nach § 44 Abs. 1 i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG hinsichtlich aller relevanten Arten (s. unten) mit Ausnahme der Haselmaus (*Muscardinus avellanarius*) zulässig. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen und in Anlage 12.0 der Planfeststellungsunterlagen dargestellten artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen sowie artenschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen treten für alle im Kontext des Vorhabens zu berücksichtigenden Arten mit Ausnahme der Haselmaus keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ein (vgl. Anlage 12.0, Tab. 18). Hinsichtlich der Haselmaus kann durch artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen vermieden werden, dass der Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 (Tötung) eintritt. Der Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 (erhebliche Störung) wird bezüglich der Haselmaus durch das Vorhaben nicht ausgelöst. Das Eintreten des Verbotstatbestandes gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 (Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten) lässt sich für die Haselmaus teilweise durch die Umsetzung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) vermeiden, jedoch gilt dies nicht für alle zu betrachtenden Einzelkonflikte, sodass für diese nicht mittels CEF-Maßnahmen lösbaren Einzelkonflikte die Erteilung einer **artenschutzrechtlichen Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG** notwendig ist (s. unten).

Auf die entsprechenden Nebenbestimmungen unter Ziffer A II 3 wird verwiesen.

Artenschutzrechtlich relevante Tierarten im Kontext dieses Vorhabens sind **verschiedene Fledermausarten**, die **Haselmaus** und die im Gebiet vorkommenden **europäischen Vogelarten**. **Reptilien- und Amphibienarten mit artenschutzrechtlicher Relevanz** (Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie) sind vom Vorhaben **nicht betroffen**. Ein **Vorkommen von Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie** ist im Wirkraum des Vorhabens **auszuschließen**. Auf die Ausführungen in Abschnitt 3 des Artenschutzfachbeitrages (Unterlage Nr. 3 im Materialband zum LBP) sowie in Abschnitt 3.7 des LBP-Erläuterungsberichtes (Anlage 12.0) wird verwiesen. Hier findet sich eine detaillierte Relevanzprüfung, in welcher die im Rahmen des Vorhabens relevanten Tier- und Pflanzenarten unter Berücksichtigung der rechtlichen Rahmenbedingungen, des jeweiligen Vorkommens bzw. Potenzials, der jeweiligen Habitat-/Lebensraumanprüche und der vorhabenspezifischen Wirkfaktoren ermittelt werden. Auf die ermittelten relevanten Arten wird

nachfolgend im Einzelnen eingegangen, nachdem die erfolgten Bestandserfassungen näher betrachtet worden sind.

Bestandserfassungen:

Für den Streckenabschnitt der Ortsumgehung Schwarzenbek wurden die ersten faunistischen Untersuchungen bereits im Jahr 2002 durchgeführt. Diese Untersuchungen umfassten die Tierartengruppen Vögel, Amphibien, Fledermäuse (orientierende Untersuchung) sowie aquatische Wirbellose (Makroinvertebraten). Im Jahr 2007 wurden die erhobenen Daten auf ihre Aktualität überprüft. Diese Überprüfung basierte auf einer Überprüfung und Aktualisierung der Biotoptypen im Untersuchungsgebiet und einer Ergänzung der faunistischen Daten (Potenzialabschätzung weiterer nicht untersuchter Organismengruppen, Fledermaus-Kartierungen, Datenabfrage beim damaligen LANU, Auswertung des aktuellen Brutvogelatlas, Einbezug weiterer in räumlicher Nähe erfolgter faunistischer Untersuchungen). Im Jahr 2014 wurden in Anbetracht der langen Verfahrensdauer und inzwischen vorliegender neuerer Rechtsprechungen sowie der im Jahr 2009 beschlossenen Novelle des BNatSchG alle erforderlichen faunistischen Erfassungen nach aktuellen Standards vollständig neu durchgeführt (die veralteten Daten aus 2002 und 2007 fließen somit nicht mehr in die Betrachtung mit ein). Hierbei war eine neuerliche Kartierung der aquatischen Wirbellosen nicht notwendig, da sie im Kontext des Vorhabens nicht relevant sind. Hinzugekommen im Zuge der Kartierung im Jahr 2014 ist hingegen eine systematische Erfassung des Haselmaus-Vorkommens. Demzufolge umfasst die aktuelle Kartierung die Tierartengruppen Brutvögel, Amphibien, Fledermäuse und Haselmäuse. Ergänzend dazu entsprechend den Vorgaben der Arbeitshilfe *Beachtung des Artenschutzrechtes bei der Planfeststellung* (LBV.SH/AfPE 2016) Datenabfragen zum Artenvorkommen beim LLUR vorgenommen. Die jüngste Abfrage fand im April 2020 statt.

Die **Amphibienkartierung** wurde von März bis Juni 2014 entsprechend fachlicher Vorgaben durchgeführt. Zuvor erfolgte im Februar 2014 eine Nachsuche nach möglichen Laichgewässern im Untersuchungsgebiet und eine Prüfung auf ihre Eignung als Amphibienlebensraum. Hierbei wurden insgesamt sechs Gewässer im Umfeld der geplanten Trasse ausfindig gemacht, die eine Eignung als Amphibienlebensraum aufweisen. An diesen Gewässern fanden an insgesamt sechs Terminen Kartierungen tagsüber, in den Abendstunden und nachts bei geeigneter Witterung statt. Hierbei wurden folgende Methoden angewandt: Abkeschern der Uferbereiche, Absuchen nach Laichballen/-schnüren und Kaulquappen, Absuchen von Tagesversteckmöglichkeiten im näheren Umfeld des jeweiligen Gewässers, Registrierung von Wander- und Rufaktivitäten, Ausbringen von Fangreusen für Molche (jeweils über die ganze Nacht). Da die Amphibienerfassung zum Ergebnis hat, dass keine Amphibienarten mit artenschutzrechtlicher Relevanz vom Vorhaben betroffen sind (s. oben), bedarf es im Folgenden keiner weiteren Betrachtung dieser Artengruppe. Der Vorhabenträger hat nach

Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde vom 19.12.2019 eine erneute Überprüfung der Habitatsignung eines vorhandenen Regenrückhaltebeckens (RRB 1 zum B-Plan 43) im Jahr 2020 vorgenommen. Im Ergebnis konnte keine Lebensraumsignung für Amphibien festgestellt werden.

Die **Fledermauserfassungen** wurden von Mai bis September 2014 entsprechend den Vorgaben der Arbeitshilfe *Fledermäuse und Straßenbau* (LBV.SH 2011) durchgeführt und beinhalteten die Erfassung des Artenspektrums, potenzieller Quartiere sowie bedeutender Flugrouten und Jagdgebiete. Ihnen zugrunde liegt eine initiale Habitatanalyse des Untersuchungsgebietes (Bereich 100 m beidseitig des Trassenverlaufs), bei der im Rahmen einer Begehung im unbelaubten Zustand im Frühjahr nach relevanten Teilhabitaten (bedeutende Flugrouten und Jagdgebiete) sowie potenziellen Quartieren in Baumhöhlen gesucht wurde. Im Anschluss wurden in sechs Untersuchungsdurchgängen (vgl. Arbeitshilfe *Fledermäuse und Straßenbau*, Tab. 5 in Abschnitt 3.2.4) Geländebegehungen durchgeführt, bei denen mittels Sichtbeobachtungen und Bat-Detektoren die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Arten und ihre Raumnutzung erfasst wurden. In Ergänzung dazu wurden an insgesamt vier Standorten, die als potenzielles Jagdgebiet eingestuft wurden, an drei Terminen zwischen Mai und August jeweils über die gesamte Nacht Erfassungen mittels stationärer automatischer Erfassungssysteme (Batcorder) durchgeführt und anschließend mithilfe einer PC-Software ausgewertet. Darüber hinaus wurden auch Batcorder-Erfassungen an zehn weiteren Standorten, die eine Eignung als Flugroute aufweisen (den Trassenverlauf querende lineare Landschaftselemente), an drei Terminen im Mai und Juni jeweils über die ganze Nacht durchgeführt und anschließend computergestützt ausgewertet. An denjenigen Flugrouten-Standorten, an denen die aufgenommenen Fledermauskontakte die festgelegten Schwellenwerte überschritten (vgl. Arbeitshilfe *Fledermäuse und Straßenbau*, Tab. 6 in Abschnitt 3.2.4.2), wurden im Anschluss zwei weitere Begehungen (Sichtbeobachtungen und Detektorerfassung) zur Bestimmung des Artenspektrums und der Flugrichtungen durchgeführt. Hierbei handelte es sich um sechs der zehn untersuchten Standorte.

Für die festgestellten potenziellen Quartierstandorte wurden im Rahmen der o.g. sechs detektor-gestützten Geländebegehungen morgendliche Schwärmphasenerhebungen durchgeführt, um ggf. das typische Schwärmverhalten von Fledermäusen vor ihren Quartieren erfassen zu können.

Die **Haselmauserfassung** erfolgte von April bis Oktober 2014. Hierbei kamen unterschiedliche Methoden zum Einsatz. Zum einen wurden 110 speziell für Haselmäuse konzipierte Niströhren, sog. Nest tubes, in potenziell geeigneten Gehölzstrukturen im Bereich 200 m beidseitig des Trassenverlaufs ausgebracht und anschließend in fünf Kontrolldurchgängen zwischen Mai und Oktober 2014 auf Besatz bzw. Nistmaterial von Haselmäusen kontrolliert. Ergänzend dazu wurde an drei Terminen im September und Oktober 2014 insbesondere in denjenigen Bereichen, in denen bislang kein Nachweis der Haselmaus mittels Nest tubes zu verzeichnen war, nach Freinestern und

nach Fraßspuren an Haselnüssen (arttypische Nagespuren) gesucht. Neben diesen konkreten Erfassungen wurde eine Einschätzung der Habitateignung für die Haselmaus im Bereich 300 m beidseitig des Trassenverlaufs vorgenommen, wobei die Habitatparameter Artendiversität, Dichte, Größe, Vernetzung und Altersstruktur der Gehölze von Relevanz waren. Basierend auf diesen erfassten Habitatparametern wurden die hier vorhandenen Gehölzstrukturen in drei Klassen eingeteilt: eher ungeeignet als Haselmaushabitat, als Haselmaushabitat geeignet, optimales Habitat für die Haselmaus.

Das Merkblatt zur Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Bestimmungen zum Schutz der Haselmaus bei Vorhaben in Schleswig-Holstein (LLUR 2018) wurde erst vier Jahre nach Abschluss der Haselmauserfassung veröffentlicht. Durch die enge fachliche Abstimmung der Gutachter mit dem LLUR entsprechen die gewählten Methoden gleichwohl in den wesentlichen Punkten den im o.g. Merkblatt empfohlenen Erfassungsmethoden und werden daher seitens der Planfeststellungsbehörde auch aus heutiger Sicht als fachlich geeignet und hinsichtlich des Ermittlungsumfangs bzw. der Ermittlungstiefe als für die Bearbeitung der Fragestellung ausreichend erachtet.

Die **Brutvogelkartierung** wurde von März bis Juni 2014 in Form einer Brutvogel-Revierkartierung nach den *Methodenstandards zur Erfassung der Brutvögel Deutschlands* (Südbeck et al. 2005) durchgeführt. Hierbei wurde an sechs Terminen bei Sonnenaufgang mit der Kartierung begonnen, darüber hinaus wurde zur Erfassung nachtaktiver Vögel an zwei weiteren Terminen ab Sonnenuntergang kartiert, das Untersuchungsgebiet wurde somit achtmal flächendeckend erfasst. Die Abdeckung des Untersuchungsgebietes wurde hierbei dadurch erreicht, dass die Kartierungsdurchgänge zeitgleich von zwei Kartierern durchgeführt wurden, die in verschiedenen Teilbereichen des Untersuchungsgebietes die Erfassungen durchgeführt haben und dabei außerdem von Durchgang zu Durchgang ihre Startpunkte und Laufrichtungen variiert haben. Das Untersuchungsgebiet wurde basierend auf den in der *Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr* (Garniel und Mierwald 2010) definierten Effektdistanzen abgegrenzt. Den unterschiedlichen Effektdistanzen Rechnung tragend wurde das Untersuchungsgebiet dabei in zwei Untersuchungsradien um den Trassenverlauf unterteilt: Die unempfindlicheren Arten mit Effektdistanzen von zumeist 100 m wurden bis zu einem Radius von 200 m erfasst, die empfindlicheren Arten wurden hingegen bis zu einem Radius von 500 m erfasst, wobei diese Erfassungsgrenzen nicht als ‚starre Grenzen‘ gehandhabt wurden (jenseits dieser Untersuchungsradien sicht-/hörbare Vögel wurden also bei der Kartierung mit erfasst und nachfolgend mit ausgewertet). Bei der Kartierung wurden alle optisch oder akustisch identifizierten Vögel möglichst standortgenau unter Angabe der jeweiligen Art und soweit erkennbar dem Geschlecht und dem Verhalten erfasst, wobei der Fokus auf der Erfassung revieranzeigender Merkmale (z. B. singende, balzrufende Männchen; Paare; Revierauseinandersetzungen; Nistmaterial oder Futter tragende Altvögel) stand. Die Auswertung und die Einstufung als Brutverdacht, Brutnachweis bzw. besetztes Revier erfolgte anhand der in den

Methodenstandards zur Erfassung der Brutvögel Deutschlands (Südbeck et al. 2005) angegebenen artspezifischen Wertungsgrenzen und -kriterien.

Fledermäuse:

Bei den Fledermauserfassungen wurden die folgenden sieben Arten nachgewiesen: Wasserfledermaus, Großer Abendsegler, Breitflügelfledermaus, Zwergfledermaus, Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus und Braunes Langohr. Die im Untersuchungsraum eindeutig dominante Art ist die Zwergfledermaus: 75 % aller Begegnungen im Zuge der sechs Untersuchungsdurchgänge mit Bat-Detektoren entfielen auf diese Art. Die am zweithäufigsten angetroffene Art war die Breitflügelfledermaus mit 14 % aller Begegnungen. Alle anderen o.g. Arten wurden hierbei nur vereinzelt angetroffen und weisen dementsprechend einstellige Prozentwerte auf, die Mückenfledermaus und das Braune Langohr kommen sogar lediglich auf Anteile < 1 %.

Basierend auf den Erfassungen konnten unter Anwendung der Bewertungskriterien der Arbeitshilfe *Fledermäuse und Straßenbau* (LBV.SH 2011) vier bedeutende Jagdgebiete der Arten Zwergfledermaus (**Z**) und/oder Breitflügelfledermaus (**B**) ermittelt werden: im Bereich des Regenrückhaltebeckens östlich des *Zubringers Nord* (**Z**), im Bereich des (im Zuge des Vorhabens zu erweiternden) Regenrückhaltebeckens nördlich des *Zubringers Nord* (**Z, B**), entlang des Redders *Im Strange* (**Z, B**) und am *Grover Weg* (**Z, B**). Bezüglich der genauen Lage der bedeutenden Jagdgebiete wird verwiesen auf die diesbezügliche kartographische Darstellung im Faunistischen Beitrag (Unterlage Nr. 2 im Materialband zum LBP, Abb. 5).

Darüber hinaus wurden fünf bedeutende Flugrouten der Arten Zwergfledermaus (**Z**) und/oder Breitflügelfledermaus (**B**) identifiziert, welche den Trassenverlauf kreuzen: am *Zubringer Nord* (**Z, B**), am Redder *Im Strange* einschließlich der darauf zuführenden Knickabschnitte (**Z, B**), am *Grover Weg* (**Z, B**), am Wirtschaftsweg südlich der B 207 (**Z**) und am Wirtschaftsweg nördlich der K 17 (**Z**). Bezüglich der genauen Lage der bedeutenden Flugrouten wird verwiesen auf die diesbezügliche kartographische Darstellung im Faunistischen Beitrag (Unterlage Nr. 2 im Materialband zum LBP, Abb. 6). Von besonderer Bedeutung sind hierbei die auf den Redder *Im Strange* zuführenden Knickabschnitte sowie die Gehölzstrukturen entlang des *Grover Wegs*, da diese von Individuen der Arten Zwergfledermaus und Breitflügelfledermaus mit hoher Wahrscheinlichkeit dazu genutzt werden, um zu südlich der geplanten Trasse gelegenen Quartierstandorten zu gelangen (und vice versa), die im Siedlungsbereich außerhalb des Untersuchungsgebietes vermutet werden, jedoch trotz Nachsuche nicht gefunden werden konnten.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes konnten keine Quartiere in bzw. an Gebäuden festgestellt werden. Im Untersuchungsgebiet befinden sich nur wenige Gebäude, bei denen es sich ganz

überwiegend um Einfamilienhaus-Neubauten handelt. Für diese ergaben sich während der Untersuchungen keine Hinweise auf eine Nutzung als Quartierstandort. Hinsichtlich möglicher Quartiere in Baumhöhlen-/spalten hat die Kartierung ergeben, dass es im Untersuchungsgebiet zwei Bäume gibt, die eine Eignung als Sommerquartier (z. B. Wochenstube) aufweisen. Bei diesen beiden Bäumen handelt es sich um zwei an der B 207 gelegene Straßenbäume (siehe Unterlage Nr. 2 im Materialband zum LBP, Abb. 3 und 4), von denen einer im Zuge der Realisierung des Vorhabens beseitigt werden muss. Eine tatsächliche Nutzung der Quartiere konnte jedoch im Zuge der detektorgestützten Geländebegehungen mit morgendlichen Schwärmphasenerhebungen nicht festgestellt werden. Die betreffenden Baumhöhlen besitzen aufgrund des zu geringen Stammdurchmessers auf Höhe der Höhlungen von < 50 cm keine Eignung als regelmäßig genutzter Winterquartierstandort (vgl. Arbeitshilfe *Fledermäuse und Straßenbau*, S. 18). Im Baumbestand des Untersuchungsgebietes wurden keine weiteren geeigneten Quartierstrukturen für Wochenstuben oder Winterquartiere gefunden, verschiedene Gehölze weisen lediglich eine Eignung als Tagesquartier auf.

Zur Vermeidung des Eintretens von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG wurden umfängliche Vermeidungsmaßnahmen als obligatorischer Bestandteil der Planung festgesetzt:

Zur Vermeidung von baubedingten Tötungen wurde eine Bauzeitenregelung festgelegt (Maßnahme V 2 Ar), durch die jegliche Baumfällungen/Gehölzentnahmen ausschließlich in dem Zeitraum 01. Dezember bis 28./29. Februar zulässig sind (vgl. Nebenbestimmung A II 3 Nr. 8) , sodass eine Tötung von Individuen in Tagesquartieren ausgeschlossen werden kann. Darüber hinaus wird für die beiden o. g. Höhlenbäume als zusätzliche Vorsichtsmaßnahme (falls trotz der mangelnden Eignung als regelmäßig nutzbares Winterquartier einzelne Individuen hier Quartier beziehen sollten) festgelegt, dass die betreffenden Höhlungen im Zeitraum zwischen Anfang September und Ende Oktober mittels Sichtbeobachtung und Endoskopie zu kontrollieren und bei sichergestelltem Nichtbesatz zu verschließen sind (Maßnahme V 4b Ar). Sollte hierbei wider aller Erwartungen ein Besatz festgestellt werden, ist nach dem im Maßnahmenblatt zur Maßnahme V 4b Ar beschriebenen Procedere, das mit den Vorgaben der Arbeitshilfe *Fledermäuse und Straßenbau* übereinstimmt, zu verfahren.

Zur Vermeidung von betriebsbedingten Tötungen werden zum einen vorhandene Gehölzstrukturen als Bestandteil einer Überflughilfe dauerhaft erhalten (Maßnahme V 4 Ar), zum anderen erfolgt eine Anlage von Bodenwällen mit dichter Gehölzpflanzung als Überflughilfe bzw. Leitstruktur (Maßnahmen V/A 5 Ar + FCS, V/M 6 Ar, V/A 7 Ar + FCS, V/A 10 Ar + FCS, V/A 13 Ar + FCS). Zur Unterstützung der vorgesehenen Leitstrukturen bzw. zur Umlenkung einer tradierten Flugroute ist zudem eine flächige ebenerdige Gehölzpflanzung vorgesehen (V/A 11 Ar + FCS). Darüber hinaus erfolgt eine Schließung von Knicklücken durch Neuanlage von Knickabschnitten zur

Vervollständigung vorhandener Leitstrukturen und zur Stärkung neuer Flugrouten (Maßnahme V/A 8 Ar + FCS) sowie die Entnahme eines gegenwärtig als Leitstruktur fungierenden Knickabschnittes zur Umlenkung einer tradierten Flugroute (Maßnahme V 9 Ar). Des Weiteren werden in Abschnitten mit hoher Kollisionsgefahr (bedeutende Flugrouten) beidseits der Trasse temporäre Kollisionsschutzzäune errichtet, die bis zum Erreichen einer ausreichenden Wuchshöhe und Dichte der o.g. Gehölzpflanzungen deren Funktion übernehmen (Maßnahmen V/A 5 Ar + FCS, V 12 Ar). Außerdem wird die geplante Fußgängerüberführung bei Bau-km 1+975 in Form einer mit Blendschutz versehenen Heckenbrücke realisiert, sodass diese auch als Leitstruktur und Überflughilfe für Fledermäuse fungiert (Maßnahme V 4a Ar).

Durch die Umsetzung der vorgenannten Vermeidungsmaßnahmen kann das Eintreten des Verbotstatbestandes der Tötung oder Verletzung (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) vermieden werden. Das Eintreten des Verbotstatbestandes der erheblichen Störung (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) kann ausgeschlossen werden, da sich vor dem Hintergrund der Unempfindlichkeit der festgestellten Fledermausarten gegenüber Lärm, Erschütterung etc. keine erheblichen bau-, anlage- oder betriebsbedingten Störungen ableiten lassen, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population einer der festgestellten Fledermausarten führen. Der Verbotstatbestand der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) tritt ebenfalls nicht ein, da entsprechend der hier anwendbaren Regelung des § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 3 die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Der Vorhabenbereich besitzt hinsichtlich seiner Ausstattung mit geeigneten Quartierstandorten lediglich eine geringe Wertigkeit. Quartiere (Wochenstuben und Winterquartiere), die sich als regelmäßig besetzte Quartierstandorte eignen, konnten im Vorhabenbereich nicht festgestellt werden. Geeignete alternative Tagesquartiere sind im räumlichen Zusammenhang u.a. im nahegelegenen Sachsenwald in ausreichendem Umfang vorhanden. In diesem Zusammenhang wird nochmals verwiesen auf die bereits erläuterten Maßnahmen V 2 Ar und V 4b Ar, durch die eine Zerstörung von zum Zeitpunkt der Gehölzentnahmen besetzten Ruhestätten auszuschließen ist. Die partielle Inanspruchnahme des bedeutenden Jagdgebietes am Grover Weg führt ebenfalls nicht zu einem Eintreten dieses Verbotstatbestandes, da lediglich ein kleiner Teilbereich des betreffenden Jagdgebietes in Anspruch genommen wird und im räumlichen Zusammenhang ausreichend gleich- oder sogar höherwertigere Strukturen verbleiben, sodass ein Verlust eines für den Reproduktionserfolg essentiellen Nahrungsraumes (vgl. Arbeitshilfe *Fledermäuse und Straßenbau*, Abschnitt 4.3) nicht zu besorgen ist.

Fazit:

Bei vollständiger Umsetzung bzw. Einhaltung aller im Rahmen der Planung festgelegten artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen werden die Zugriffsverbote im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG in Bezug auf die vom Vorhaben betroffenen Fledermausarten *Wasserfledermaus*, *Großer Abendsegler*, *Breitflügelfledermaus*, *Zwergfledermaus*, *Mückenfledermaus*, *Rauhautfledermaus* und *Braunes Langohr* nicht ausgelöst.

Haselmaus:

Von den 110 ausgebrachten Nest tubes konnte in 15 Nest tubes bei mindestens einem der Kontrolldurchgänge eine Nutzung durch Haselmäuse (Nachweis einer Haselmaus oder Fund eines Haselmausnestes) nachgewiesen werden. Bei jedem der insgesamt fünf Kontrolldurchgänge erfolgten neue Nachweise, wobei über die Hälfte der Nachweise im Spätsommer oder Herbst zu verzeichnen waren. Des Weiteren wurden im Zuge der Kartierung insgesamt 73 Freinester von Haselmäusen gefunden und zwar sowohl in Bereichen, in denen auch mithilfe der Nest tubes Haselmäuse nachgewiesen wurden als auch in Bereichen, in denen die ausgebrachten Nest tubes nicht von Haselmäusen genutzt wurden. Außerdem wurden auch Freinester in Knickstrukturen nachgewiesen, in denen keine Nest tubes platziert worden sind. Es gab hingegen im Zuge der Kartierungen keinen einzigen Fund von Haselnüssen mit Fraßspuren von Haselmäusen.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes konnten mehrere Verbreitungsschwerpunkte der Haselmaus festgestellt werden: Ein Verbreitungsschwerpunkt befindet sich in den nördlich der geplanten Trasse gelegenen Knicks zwischen Bau-km 1+350 und 1+750, ein weiterer in den parallel zur geplanten Trasse verlaufenden Knicks (davon in einem Fall Knick im Waldrandbereich) südlich der B 207 etwa zwischen Bau-km 3+000 und 3+650. Hinzu kommt ein Verbreitungsschwerpunkt in den Knicks entlang der Grabauer Straße (K 17) am Ende des Streckenabschnittes II bei Bau-km 4+100. Hinzu kommen Mehrfachnachweise in enger räumlicher Nähe im Bereich des Redders im Strange (etwa zwischen Bau-km 2+000 und 2+100) sowie im Bereich der Knicks nördlich der B 207 (etwa zwischen Bau-km 2+800 und 2+900). Fachgutachterlicherseits wird von einem Vorkommen von ca. 25-30 Revieren der Haselmaus im Untersuchungsgebiet (200-m-Radius um die geplante Trasse) ausgegangen.

Das Untersuchungsgebiet weist somit insgesamt, insbesondere aufgrund der vorhandenen geeigneten Knickstrukturen, eine gute Lebensraumeignung für die Haselmaus auf. Im erweiterten Untersuchungsgebiet (300-m-Radius um die geplante Trasse) wurden lineare Habitatstrukturen (Knick, Baumreihen mit Unterwuchs, Hecken oder Gebüsche) mit einer aufaddierten Gesamtlänge

von 9.450 m als optimales Haselmaushabitat klassifiziert, darüber hinaus wurden lineare Habitatstrukturen mit einer aufaddierten Gesamtlänge von 14.023 m als geeignetes Haselmaushabitat sowie weitere 6.900 m als ungeeignetes Haselmaushabitat eingestuft. Von den hier vorhandenen infrage kommenden flächigen Habitatstrukturen (Wälder, Feldgehölze, etc.) wurden insgesamt 80.876 m² als optimales Haselmaushabitat bewertet, weitere 19.787 m² flächige Gehölzstrukturen wurden hinsichtlich ihrer Habitateignung für Haselmäuse als geeignet erachtet.

Es wurden umfängliche Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen als obligatorischer Bestandteil der Planung festgesetzt, um das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG so weit wie möglich zu vermeiden:

Zur Vermeidung von baubedingten Tötungen wurde eine zeitlich gestaffelte Knickbeseitigung (Maßnahme V 3 Ar) festgelegt, d.h. dass die betreffenden Knickgehölze während des Winterschlafs der Haselmäuse zwischen dem 01. Dezember und dem 28./29. Februar auf den Stock gesetzt werden, jedoch die Rodung der Stubben und die Beseitigung der Knickwälle erst ab dem 01. Mai erfolgt, nachdem möglicherweise präsente Haselmäuse aus dem Winterschlaf (der in bodennahen Nestern stattfindet) erwacht sind und aufgrund der nunmehr ungeeigneten Vegetationsstrukturen in umliegende geeignete Habitatstrukturen abgewandert sind. In der Nebenbestimmung A II 3 Nr. 10 wurden hierzu weitere Konkretisierungen zur Ausführung getroffen. Durch dieses Vorgehen wird eine weitestmögliche Vermeidung des Tötens von Haselmäusen im Zuge der Bautätigkeiten gewährleistet. Durch die Festlegungen in der Nebenbestimmung A II 3 Nr. 11 wurde die verbindliche Anwendung dieses zeitlich gestaffelten Vorgehens bei der Gehölzbeseitigung auch auf den Mischwaldbestand westlich der B 207 (bei Bau-km 2+800) ausgeweitet und um weitere spezifische Konkretisierungen zur Ausführung ergänzt. Dies ist darin begründet, dass das Waldstück im Faunistischen Beitrag (Unterlage Nr. 2 im Materialband zum LBP, Abb. 28) als geeignetes Habitat für Haselmäuse bewertet wurde. Die innerhalb des Waldstücks platzierten Nest tubes erbrachten zwar keinen Nachweis der Haselmaus, jedoch wurde eine besetzte Nest tube im südöstlichen Randbereich festgestellt. In Anbetracht dieses Fundes und der gegebenen Habitateignung des Waldstücks sowie unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Kartierungen bereits fünf Jahre zurückliegen und die Waldumwandlungsgenehmigung fünf Jahre ab Erlass des Planfeststellungsbeschlusses gilt, wird der Vorsorge halber von der Planfeststellungsbehörde unterstellt, dass im betreffenden Waldstück mit überwinternden Haselmäusen zu rechnen ist. Daher wurde das in Nebenbestimmung A II 3 Nr. 11 beschriebene gestaffelte Vorgehen angeordnet, die hierbei festgelegte Fällung von Hand ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch vor dem Hintergrund der geringen Größe des Waldstücks von 0,252 ha eine verhältnismäßige Maßnahme. Aus dem Waldstück vergrämte Haselmäuse können in die verbleibenden Knickabschnitte im direkten Umfeld und in das etwa 150 m nördlich gelegene Waldstück, das gemäß Faunistischem Beitrag (Abb. 28) eine optimale Habitateignung aufweist, abwandern. Dieses Waldstück ist mit dem zu rodenden

Waldstück über einen Knick verbunden, der laut Faunistischem Beitrag ebenfalls eine optimale Habitategnung aufweist (ebd.).

Folgende artenschutzrechtliche Maßnahmen sind zur Sicherung der Funktionsfähigkeit von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus vorgesehen. Die vorgesehenen FCS-Maßnahmen dienen der Sicherung des Erhaltungszustandes der lokalen Haselmaus-Population.

Die Maßnahmen V/A 5 Ar + FCS, V/A 8 Ar + FCS, A 3 Ar + FCS, A 8 Ar + FCS, A/E 9 Ar + FCS und A 10 Ar + FCS (vgl. Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen) sehen die Anlage von Gehölzpflanzungen bzw. Knickabschnitten mit Saumbiotopen, teils auf Bodenwällen, sowie die Aufwertung bestehender Knicks vor. Ziel ist die Schaffung neuer Lebensstätten mit Lebensraumeignung für die Haselmaus durch die Pflanzung von für die Haselmaus geeigneten Nahrungspflanzen (Z.B. Schlehe, Haselnuss und Rubus-Arten wie Brombeere). Eine Aufwertung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist durch die Schließung von Lücken in bestehenden Knicks vorgesehen. Die Anlage von flächigen Gehölzpflanzungen als geeigneter Haselmauslebensraum sehen die Maßnahmen V/A 7 Ar + FCS, V/A 10 Ar + FCS, V/A 11 Ar + FCS, V/A 13 Ar + FCS und A/E 2 Ar + FCS vor. Auf der Maßnahmenfläche A 6 Ar + FCS ist die Entwicklung von Waldbeständen als Haselmauslebensraum geplant.

Die CEF-Maßnahme A 11 CEF dient als vorgezogener Ausgleich für die anlagebedingte Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus durch Zerschneidung (Barrierewirkung der neuen Trasse). Durch die neue Trasse wird ein Teil der hier lebenden Haselmauspopulation (westlich der neuen Trasse) von dem Zugang zu den östlich gelegenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten (Knicks) abgeschnitten. Um das Fortbestehen dieser Teilpopulation zu sichern, wird der für diese Teilpopulation auch nach Fertigstellung der Trasse weiterhin erreichbare Lebensraum durch Schaffung weiterer geeigneter Fortpflanzungs- und Ruhestätten aufgewertet. Hierbei handelt es sich um Aufwertung vorhandener Knicks (Teilmaßnahme A 11.2 CEF), indem in vorhandenen Lücken Nachpflanzungen von für Haselmäuse geeigneten Nahrungs-/Nistpflanzen erfolgen, sowie um eine Neuanpflanzung von geeigneten Nahrungs-/Nistpflanzen entlang eines bestehenden Knicks (Teilmaßnahme A 11.1 CEF). Zur Gewährleistung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang müssen die CEF-Maßnahmen zum Zeitpunkt des Baubeginns funktionsfähig sein. Die Funktionsfähigkeit ist vor Baubeginn fachgutachterlich nachzuweisen (vgl. A II 3 Nebenbestimmung Nr. 12). Des Weiteren dürfen die Pflanzungen der CEF- sowie der FCS-Maßnahmen lediglich abschnittsweise (maximal 20 laufende Meter oder 20 m² am Stück gemäß MAQ Stand 26.10.2017, S. 119) auf den Stock gesetzt werden, um den Erhalt der Haselmauspopulation nicht zu gefährden und um innerhalb des Lebensraums keine unüberwindbaren Hindernisse (Bewuchslücken > 20 m) zu schaffen (vgl. A II 3 Nebenbestimmung Nr. 16).

Der in den Unterlagen angesetzte Ausgleichsbedarf von 100 m geeigneter Strukturen pro Individuum entspricht dem aktuellen Stand der Erkenntnis (vgl. LLUR 2018). In flächigen und weniger optimal geeigneten Gehölzen sind die Raumansprüche der Haselmaus erfahrungsgemäß größer, da hier i.d.R. die Arten- und Strukturvielfalt geringer ausfällt als in Knicks. Im Falle eines flächigen Ausgleiches (z.B. Waldbiotope oder flächige Gehölzpflanzungen) sind daher die funktionalen Ansätze an eine gute bis sehr gute Habitatausstattung als Berechnungsgrundlage anzusetzen (0,15 ha). Gleichrangig können auch saum- und unterholzreiche Wälder bzw. Gehölzinseln einen geeigneten Ausgleich für den Verlust von Haselmauslebensräumen darstellen.

Insgesamt werden für die Haselmaus geeignete Ausgleichsflächen im Umfang von 4,5 ha Gehölzstrukturen, darunter 850 m linearen Gehölzstrukturen und Knicks geschaffen.

Folgend wird das Auslösen der Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG für Haselmaus bewertet.

Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Die Haselmaus ist baubedingt durch die Versiegelung und Überbauung von gegenständlichen Vorhaben betroffen. Individuenverluste sind im Zuge der Baufeldfreimachung im Bereich der unvermeidbaren Knickdurchbrüche nicht auszuschließen. Das Eintreten des Tötungsverbotes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann daher baubedingt nicht ausgeschlossen werden. Zur Vermeidung des Eintretens des Verbotstatbestandes ist eine zeitlich gestaffelte Bauzeitenregelung vorgesehen (vgl. (Maßnahme V 3 Ar i.V.m. Nebenbestimmung A II 3 Nr. 10 und Nr. 12).

Betriebsbedingt ist für die Haselmaus trotz nachgewiesener trassennah vorkommender Reviere keine systematische Gefährdung durch Fahrzeugkollisionen ableitbar. Als stark deckungsliebende Art mit einem relativ kleinen Aktionsradius sind Bewegungen von Haselmäusen über Freiflächen wie Straßen selten, kommen aber gelegentlich vor, da die Aktionsradien der Art maßgeblich von den nutzbaren Strukturen abhängen. Von einer artenschutzrechtlichen Relevanz kann daher nicht ausgegangen werden, da es sich bei den Querungen nicht um regelmäßige Wanderungen handelt. Die geplante Trasse durchschneidet zudem keine wichtigen Verbindungswege oder Verbreitungsschwerpunkte der wenig mobilen Art. Von einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko infolge von betriebsbedingten Tötungen ist daher nicht auszugehen.

Unter Berücksichtigung der getroffenen Vermeidungsmaßnahmen ist nicht von einer Verwirklichung des Tötungsverbotes für die Haselmaus auszugehen.

Der BUND kritisierte im Zuge der 4. Planänderung, Maßnahmen zur Umsiedlung der Haselmaus stellten keine Ausgleichsmaßnahme dar, da im Zuge dieser Maßnahme kein neuer Lebensraum geschaffen würde. Der BUND forderte die Schaffung zusätzlicher Haselmauslebensräume als Erweiterung bestehender Haselmaushabitate. Dem ist zu entgegnen, dass im Zuge des Vorhabens

keine Umsiedlungen für Haselmäuse vorgesehen sind. Das Erfordernis für Umsiedlungen besteht aus fachgutachterlicher Sicht nicht, da davon ausgegangen wird, dass sich die Bestände in den verbleibenden Knickstrukturen kurzzeitig verdichten. Ein Ausweichen aus dem westlichen Baufeld in östlich des Baufeldes liegende unbesetzte Knicks durch eine Bundesstraßen-Baustelle erscheint hingegen nicht nachvollziehbar.

Für die unvermeidbare Zerstörung bzw. Beschädigung von Revieren der Haselmaus sind Maßnahmen wie die Neuanlage geeigneter Haselmauslebensräume im räumlichen Umfeld der betroffenen Populationen festgelegt (vgl. Artenschutzfachbeitrag Kap. 4.1.2), die den notwendigen Ausgleich darstellen.

Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Von einer erheblichen Störung im Sinne des Zugriffsverbotes ist auszugehen, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Artenschutzfachliche Konflikte im Hinblick auf erhebliche bau-, anlage- oder betriebsbedingte Störungen mit Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population der Haselmaus sind nicht abzuleiten.

Im Bereich östlich und nördlich des Gewerbegebietes *Lupus-Park* wird der Austausch für einen unmittelbar siedlungsnah vorkommenden Teil der Population eingeschränkt. Dieses Wanderungshindernis wird aus gutachterlicher Sicht jedoch nicht als erheblich eingestuft. Die Flächenverluste werden durch zahlreiche Maßnahmen der Eingriffsregelung ausgeglichen, so dass der Lebensraum langfristig aufgewertet wird.

Das Eintreten von Störungsverboten i.S.d. § 44 Abs. 1. Nr. 2 BNatSchG durch Lärm, Erschütterungen oder visuelle Effekte kann im Regelfall ausgeschlossen werden. Die Art hat sich in jüngeren Untersuchungen als vergleichsweise lärmtolerant erwiesen (vgl. Schulz et al. 2012, Kelm et al. 2015).

Störungen durch betriebsbedingte Entwertungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, die zum dauerhaften Verlust der Funktionsfähigkeit und daher artenschutzrechtlich unter dem Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG abgehandelt werden, sind nicht zu erwarten. Anlagebedingte Beeinträchtigungen durch Barrierewirkungen, die zu einem dauerhaften Verlust der Funktionsfähigkeit von Fortpflanzungs- und Ruhestätten führen, werden artenschutzrechtlich unter dem Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG abgehandelt. Gesonderte artenschutzfachliche Maßnahmen zur Vermeidung oder Minderung von Störungen sind nicht erforderlich.

Artenschutzfachliche Konflikte im Hinblick auf erhebliche Störungen mit Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Haselmauspopulation sind nicht abzuleiten. Der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG tritt für die Haselmaus nicht ein.

Einwenderseits wird angezweifelt, dass der Verbotstatbestand der erheblichen Störung für die Haselmaus nicht eintrete. Dazu ist zu erwidern, dass eine Störung im Sinne von § 44 Absatz 1 Nr. 2 BNatSchG dann als erheblich und somit auslösend für den Verbotstatbestand bewertet wird, wenn eine Störung zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population einer Art führt.

Verbot der Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens sind bau-, bzw. anlagebedingte Beschädigungen bzw. Zerstörungen von Fortpflanzungsstätten der Haselmaus nicht auszuschließen.

Für die Art ergeben sich Betroffenheiten durch Beschädigungen oder Zerstörungen von Fortpflanzungsstätten durch die Inanspruchnahme von Knickstrukturen (während der Bauzeit sowie anlagebedingt) sowie aufgrund von störungsbedingter Entwertung (Barrierewirkung). Anlagebedingt gehen durch die Trasse Neststandorte der Haselmaus verloren. Eine betriebsbedingte Entwertung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist nicht abzuleiten.

Infolge von störungsbedingten Entwertungen werden im Bereich des Hans-Koch-Ringes 6 Reviere von Haselmäusen durch die Barrierewirkung der Trasse beeinträchtigt (vgl. Konfliktbereich K 14a). Der Austausch der Haselmauspopulation zwischen den östlich und westlich der geplanten Trasse gelegenen Knickabschnitte wird erschwert, so dass es zu einer Abtrennung einer Teilpopulation führt. Aufgrund der weniger geeigneten Knickstrukturen am Hans-Koch-Ring kann ein Fortbestehen der Teilpopulation bis zur Wirksamkeit der dort geplanten und auch für die Haselmaus geeigneten Maßnahmen nicht sicher prognostiziert werden. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten bleibt daher im räumlichen Zusammenhang nicht erhalten. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen A 11.1 CEF und A 11.2 CEF in Verbindung mit der Nebenbestimmung A II 3 Nr. 13 und A II 3 Nr. 17 dieses Beschlusses kann die Funktionsfähigkeit der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang als gesichert angenommen werden.

Weitere Betroffenheiten von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus ergeben sich durch anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen. Durch Knickdurchbrüche am geplanten Kreisverkehr an der K17 (Grabauer Straße) (vgl. Konfliktbereich K 15 Ar, Bau-km 4+100, Anlage 12.1) sowie an der geplanten und als Querungshilfe für Fledermäuse konzipierten Fußgängerbrücke (vgl. K 8a Ar, Bau-km 2+000) werden insgesamt maximal drei Haselmausreviere zerstört. Zudem werden insgesamt 2 Reviere östlich des Zubringer Nord (vgl. Konfliktbereich K 3 Ar, Bau-km 1+300) und an der Möllner Straße (vgl. Konfliktbereich K 11 Ar, Bau-km 2+900, Anlage 12.1) durch die Entnahme von Knickstrukturen beschädigt. In diesen Bereichen ist die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang trotz nahe gelegener, geeigneter und unbesetzter Strukturen nach als nicht mehr gesichert anzusehen.

Mit den festgelegten artenschutzrechtlichen Maßnahmen wird der Lebensraumverlust der Haselmaus nicht vollumfänglich im räumlichen Zusammenhang für alle vorhabenbedingt ausgelösten Konflikte ausgeglichen.

Die Möglichkeit der Schaffung von CEF-Maßnahmen wurde für die entsprechenden Lebensraumverluste geprüft und soweit möglich im Ausgleichskonzept berücksichtigt. Die Maßnahme A 11 CEF (Unterlage 12.1 der Planfeststellungsunterlage) sieht vor, bestehende Knicks im Hinblick auf ihre Eignung als Haselmauslebensräume vorgezogen aufzuwerten. Mit dem Ziel, eine vom Vorhaben beeinträchtigte Teilpopulation der Haselmaus zu stärken, ist vorgesehen, die Knicks durch geeignete Gehölzpflanzungen zu verdichten und das Nahrungsangebot für Haselmäuse zu erhöhen. Die vorgezogene Durchführung der Maßnahme zum Betriebsbeginn ist im Maßnahmenblatt (vgl. Unterlage 12.1 der Planfeststellungsunterlage) in Verbindung mit Nebenbestimmung Nr. 12 festgelegt. Die Maßnahme steht im räumlich-funktionalem Zusammenhang mit dem betroffenen Bestand.

Für einzelne Konflikte, die Lebensraumverluste bzw. –beschädigungen verursachen, sind Ausgleichsmaßnahmen im räumlichen Zusammenhang nicht realisierbar bzw. nicht zielführend möglich. Am geplanten Kreisverkehr an der K 17, Grabauer Straße (vgl. Konfliktbereich K 15 Ar) sind wirksame CEF-Maßnahmen mit räumlichen Bezug zur betroffenen lokalen Haselmauspopulation nur im Bereich der geplanten Fortführung der Ortsumgehung Schwarzenbek (Streckenabschnitt III) unter absehbarer Auslösung weiterer artenschutzrechtlicher Konflikte realisierbar.

Im Hinblick auf die Beschädigung von Lebensstätten im Bereich des Zubringer Nord (vgl. Konflikt K 3 Ar) sowie an der Möllner Straße (vgl. Konflikt K 11 Ar) wird nach Einschätzung des Fachgutachtens (vgl. Materialband 2 der Planfeststellungsunterlage) davon ausgegangen, dass aufgrund der kleinflächigen Inanspruchnahme in diesem Bereich kein Erfordernis für vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen bestehe. Ein temporäres Ausweichen in die in ausreichendem Maße verbleibenden unbesetzten Strukturen des von einer Beanspruchung betroffenen Knicks sei für die Individuen während der zeitlichen Lücke bis zur Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen (vgl. Maßnahmen V/A 5 Ar + FCS, V/A 7 Ar + FCS) in diesem Bereich möglich.

Die festgelegten und als FCS-Maßnahmen gekennzeichneten Maßnahmen, die den vorhabenbedingten Beschädigungen bzw. den Verlust der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus ausgleichen erfüllen nicht die Anforderungen an CEF-Maßnahmen, um das Eintreten des Verbotstatbestandes zu verhindern, da sie nicht im räumlich-funktionalen Zusammenhang mit dem jeweils betroffenen Haselmausbestand stehen. Hinter diesen Anforderungen zurückbleibende Ausgleichsmaßnahmen können nur bei der Ausnahmeprüfung Berücksichtigung finden.

Die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten bleibt auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG im räumlichen Zusammenhang für **5 Haselmausreviere** nicht erhalten. Der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1

Nr. 3 BNatSchG tritt auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen ein. Die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Absatz 7 BNatSchG ist daher erforderlich.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen nach geltender Rechtsprechung dann vor, wenn sie die Zulässigkeit einer Enteignung nach Art. 14 III GG begründen können (vgl. BVerwG, Urteil v. 16.03.2006 - 4 A 1001.04 - BVerwGE 125, 116). Für in den Bedarfsplan aufgenommene Vorhaben, wie für den Streckenabschnitt II der Ortsumgehung, enthält der Bedarfsplan die gesetzliche Feststellung der Planrechtfertigung. Das jeweilige Vorhaben ist gemessen an den Zielen des Bundesfernstraßengesetzes (Netzbildung, Verkehrsverbesserung, Strukturhilfe) vernünftigerweise geboten. Es dient damit dem Wohl der Allgemeinheit und ist generell geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden. Auf die Ausführungen unter Ziffer B III 1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Das „überwiegend“ markiert schließlich die Pflicht zur Abwägung der den festzustellenden Plan begründenden öffentlichen Interessen und den betroffenen artenschutzrechtlichen Belangen. Gegenüber Gemeinwohlgründen, die gewichtig genug sind, können die Artenschutzverbote den Nachrang haben. Die Gewichtung des öffentlichen Interesses muss den Ausnahmecharakter einer Abweichungsentscheidung gem. Art. 6. Abs. 4 FFH-RL berücksichtigen (vgl. BVerwG, Urteil v. 09.07.2009 – 4 C 12.07). Grundsätzlich geeignet sind alle Gesichtspunkte, die auch im Zusammenhang mit einer Ausnahme nach dem FFH-Gebietsschutz geeignet wären, die Vorrangigkeit des Eingriffs zu belegen.

Die Einordnung eines Vorhabens in den Bedarfsplan verdeutlicht nach geltender Auffassung das Gewicht des zwingenden öffentlichen Interesses im Verhältnis zu den artenschutzrechtlichen Belangen. Das BVerwG hat entsprechend die Einordnung in den vordringlichen Bedarf laut Bundesverkehrswegeplan als schwerwiegenden Grund auf Seiten des Vorhabens im Rahmen der Ausnahmebegründung nach § 45 Absatz 7 BNatSchG anerkannt.

Bezüglich des Überwiegens wird häufig ausgeführt, dass das öffentliche Interesse, das mit dem Projekt verfolgt wird, im Einzelfall gewichtiger sein muss als das Interesse am Erhalt der Arten, die im konkreten Fall betroffen sind. Je schutzwürdiger die betroffene Population und je schwerer die Beeinträchtigungen, desto gewichtiger müssen die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen sein, um das erforderliche Überwiegen nachweisen zu können. Ob zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen, kann aufgrund der vorzunehmenden Abwägung zwischen dem Gewicht des mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interesses einerseits und dem Ausmaß der Beeinträchtigung der betroffenen Arten andererseits immer nur im Rahmen einer Einzelfallentscheidung beurteilt werden.

Durch das gegenständliche Vorhaben werden Eingriffe in die Lebensräume der europarechtlich geschützten Haselmaus verursacht, die zum Verlust bzw. der Beschädigung von Lebensstätten der Anhang IV-Art führen.

Europäische Vogelarten

Brutvögel

Im Ergebnis der neuerlichen Erfassungen von 2014 wurden 55 Brutvogelarten im Untersuchungsraum nachgewiesen.

Die Erfassungsergebnisse werden in den Planfeststellungsunterlagen in Unterlage 12.0 (Materialband zum LBP: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Faunistischer Fachbeitrag) dargestellt. Im Untersuchungsgebiet kommt mit dem Neuntöter eine Brutvogelart des Anhangs I der EG-Vogelschutzrichtlinie vor. Weiterhin konnten mit dem Rebhuhn eine bundesweit stark gefährdete Art (Kategorie 2) sowie mit dem Feldschwirl eine bundesweit gefährdete Art (Kategorie 3) erfasst werden. Auf der Vorwarnliste der Roten Liste der Brutvögel Deutschlands (Stand: 2016) befinden sich Bluthänfling, Feldsperling und Haussperling, die im Untersuchungsgebiet nachgewiesen werden konnten. Die einzige im Untersuchungsgebiet festgestellte gemäß der Roten Liste Schleswig-Holsteins (Stand: 2010) gefährdete Brutvogelart (Kategorie 3) ist die Feldlerche. Rebhuhn, Kuckuck und Neuntöter werden auf der landesweiten Vorwarnliste geführt.

Gemäß dem Bewertungsverfahren von Vogelbrutgebieten nach BEHM & KRÜGER (2013) ergibt sich für die Avizönose des Untersuchungsraumes aufgrund der geringen Anzahl an gefährdeten und seltenen Arten eine lokale Bedeutung für Brutvögel.

Besonders wertgebende Schwerpunktbereiche lassen sich für den Untersuchungsraum nicht herausarbeiten. Die nachgewiesenen Arten finden sich, entsprechend ihrer Habitatansprüche, gleichmäßig im Untersuchungsraum verteilt. Dabei zeigen die relativ strukturarmen landwirtschaftlichen Flächen erwartungsgemäß geringere Dichten als die vielfach gut ausgeprägten Knicks, Redder und sonstigen Gehölzbestände. Auch der betrachtete Siedlungsbereich zeigt ein typisches und für den Naturraum zu erwartendes Artenspektrum.

Zu den im Rahmen der 1. Auslegung der Planunterlagen geäußerten Bedenken hinsichtlich der Betroffenheit des Kranichs und der fehlenden Berücksichtigung der Art in den Planunterlagen kann geäußert werden, dass der in Anhang I der VSchRL geführte Kranich nicht als Brutvogel im Untersuchungsgebiet des Vorhabens nachgewiesen werden konnte. Das nächstgelegene Brutvorkommen wurde in ca. 1 km Entfernung (vgl. Materialband 3 (Artenschutzfachbeitrag), S. 17) von der Trasse entfernt südlich von Grabau festgestellt. Im Untersuchungsgebiet konnte der Kranich (*Grus grus*) im Jahr 2014 im Rahmen der Kartierungen vom Vorhabenträger lediglich als

Nahrungsgast identifiziert werden (vgl. Anlage 12.0 (LBP), S. 74). Artenschutzrechtliche Konflikte sind daher nicht zu besorgen. Zur Bewertung von artenschutzrechtlichen Konflikten des Kranichs als Rastvogel wird auf die folgenden Ausführungen zu Rastvögeln in diesem Beschluss verwiesen.

Die tatsächlich vorhabenbedingt betroffenen Brutvogelarten wurden anhand einer Wirkanalyse unter Berücksichtigung von artspezifischen Empfindlichkeiten gegenüber dem Wirkkomplex Straße und Verkehr unter Berücksichtigung der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr (BMVBS 2010) ermittelt. Im Rahmen dieser Relevanzprüfung konnten bau-, betriebs- und anlagebedingte Beeinträchtigungen für alle vorkommenden Brutvögel außer für die *Feldlerche*, für die gehölzbrütenden Arten (*Amsel*, *Blaumeise*, *Bluthänfling*, *Buchfink*, *Dorngrasmücke*, *Fitis*, *Gartengrasmücke*, *Gelbspötter*, *Goldammer*, *Grauschnäpper*, *Grünfink*, *Heckenbraunelle*, *Klappergrasmücke*, *Kohlmeise*, *Mönchsgrasmücke*, *Nachtigall*, *Ringeltaube*, *Rotkehlchen*, *Star*, *Stieglitz*, *Zaunkönig*, *Zilpzalp*), für das *Rebhuhn* als Gildenart der landwirtschaftlichen Nutzflächen sowie dem *Sumpfrohrsänger*, der zur Gilde der Brutvögel der Ruderalfluren und Sümpfe zählt, ausgeschlossen werden. Entsprechend den Vorgaben der *Arbeitshilfe zur Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange in der Planfeststellung* (LBV-SH, AfPE 2016) wurde für die *Feldlerche* im Rahmen einer Einzelartbetrachtung und für die übrigen betroffenen ungefährdeten Arten mit gleichen oder ähnlichen Habitatanprüchen nach Gilden vertieft geprüft, ob die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG eintreten. Die Ergebnisse sind in den Formblättern des Fachbeitrages Artenschutz (UL 12.0 Materialband zum LBP der Planfeststellungsunterlage) dargestellt.

Bewertung relevanter Projektwirkungen

Flächeninanspruchnahmen

Mögliche Konflikte zum Tötungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) ergeben sich im Zuge der Baufeldfreimachung für alle relevanten Brutvogelarten, soweit das Vorhandensein besetzte Nester im Baufeld nicht ausgeschlossen werden kann und infolge dessen Gelege zerstört oder Jungvögel getötet werden können. Als Tötung ist es ebenfalls zu werten, wenn Brutpaare ihre Brut während des Brutgeschäfts störungsbedingt aufgeben und ihr Gelege oder Jungvögel zurücklassen.

Vorhabenbedingte Flächeninanspruchnahmen verursachen mögliche Konflikte mit dem Verbot der Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG): Baubedingte Beschädigungen oder Zerstörungen entstehen durch die Inanspruchnahme von Baustelleneinrichtungsflächen und die Trassenräumung, anlagebedingt können Beeinträchtigungen durch den Flächenbedarf der geplanten Trasse und durch die übrigen vorhabenbedingten Flächenumgestaltungen gegeben sein.

Kollisionsrisiko

Zu einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko für bestimmte kollisionsgefährdete Arten können betriebsbedingte Kollisionen mit Fahrzeugen führen. Bei den von der Ortsumgehung Schwarzenbek betroffenen Brutvogelarten handelt es sich gemäß der *Arbeitshilfe Vögel und Verkehr* (BMVBS 2010) um nicht kollisionsgefährdete Arten, so dass ein signifikant erhöhtes betriebsbedingtes Tötungsrisiko nicht abzuleiten ist.

Anlagebedingt weist die neue Trasse keine Merkmale auf, die zu einer signifikant erhöhten Mortalität von Vögeln führen könnte (z. B. Vogelschlag an Verkehrsanlagen).

Störungsbedingte Entwertung

Aufgrund der Lage von Brutplätzen innerhalb der Wirkzonen der Straße, innerhalb derer Störungen wie Verkehrslärm und Scheuchwirkungen durch den Verkehr, die Brutplatzwahl oder Bruterfolg von Vögeln beeinträchtigen, ist mit einer störungsbedingten Entwertung von Fortpflanzungsstätten betroffener Brutvögel zu rechnen.

Zerschneidung

Für Brut- als auch für Rastvögel und Nahrungsgäste ergeben sich durch die geplante Ortsumgehung aufgrund der geringen Breite und Lage der Trasse am Siedlungsrand Schwarzenbeks sowie des ermittelten unempfindlichen Bestandes keine erheblichen Barriere- oder Zerschneidungseffekte.

Im Hinblick auf die genannten artenschutzrechtlichen Konflikte für vorhabenbedingt betroffene Brutvögel werden mit den folgend beschriebenen artenschutzrechtlichen Vermeidungs- bzw. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände vermieden.

Zur Vermeidung baubedingter Tötungen von Brutvögeln ist eine auf die Brutzeit der betroffenen Arten abgestimmte Bauzeitenregelung vorgesehen (Vgl. Maßnahme V1 Ar). Demnach sind für Baufeldräumungen in Abhängigkeit von vorhandenen Biotoptypen Ausschlusszeiten vorgesehen: das Roden und Beseitigen von Gehölzen ist entsprechend der Brutzeiten gehölzbewohnender Brutvögel und unter Berücksichtigung der Quartiersnutzung durch Fledermäuse außerhalb des Zeitraumes vom 1.3. – 30.11. vorgesehen, auf sonstigen Flächen ist die Beseitigung der Vegetation nicht zwischen dem 1.3. – 31.8. zulässig (vgl. Nebenbestimmung unter Kapitel A II 3 Nr. 8 dieses Beschlusses).

Folgende artenschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind für Brutvögel vorgesehen und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde geeignet, um artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zu vermeiden:

- M/A 1 Ar + FCS: Schutzpflanzung mit Bäumen und Sträuchern u.a. als Lebensraum für die Gilde der Brutvögel der Gehölze
- G/A 6 Ar: Anpflanzung von Gehölzen entlang des RRB 2 u.a. als Lebensraum für die Gilde der Brutvögel der Gehölze
- A 3 Ar + FCS: Neuanlage von Knicks, teilweise mit Saumzone, u.a. als Lebensraum für betroffene Brutvögel der betroffenen Gilden
- A 4 Ar: Entwicklung von Gras- und Krautfluren als Saumzone u.a. als Lebensraum für Brutvögel der betroffenen Gilden
- A/E 5 Ar: Entwicklung gras- und krautgeprägter Uferstaudenfluren und Pflanzung von Ufergehölzen, u.a. als Lebensraum für Vogelarten der Gilde der Brutvögel der Ruderalfluren/Sümpfe
- A 6 Ar + FCS: Entwicklung von Waldbeständen, teilweise mit Saumzone, u.a. als Lebensraum für Brutvögel der verschiedenen betroffenen Gilden
- A/E 7 Ar + FCS: Entwicklung von Ruderalfluren und Anpflanzung von Gehölz-gruppen, u.a. als Lebensraum für Brutvögel der verschiedenen betroffenen Gilden
- E 1 Ar: Entwicklung von Feuchtgrünland, z.T. als Lebensraum für Brutvögel der verschiedenen betroffenen Gilden
- E 2 Ar: Entwicklung von Ruderalfluren, u.a. als Lebensraum für Brutvögel der verschiedenen betroffenen Gilden
- E 3 Ar: Entwicklung von Extensivgrünland mit Gewässerrandstreifen sowie Knickneuanlage mit Saumzone als Lebensraum für die Feldlerche und Brutvögel der verschiedenen betroffenen Gilden
- E 4 Ar: Entwicklung eines extensiv genutzten Ackers und eines Ackerrandstreifens als Lebensraum für die Feldlerche
- E 5 Ar, E 6 Ar, E 7 Ar, E 8 Ar: Anlage von Knicks, u.a. als Lebensraum für Brutvögel der verschiedenen betroffenen Gilden

Folgend werden das Auslösen der Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG für die betroffenen Brutvögel bewertet.

Feldlerche

Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Die Feldlerche ist baubedingt durch die Versiegelung und Überbauung von Knicks, Grünland- und Ackerbiotopen sowie halbruderalen Gras- und Hochstaudenfluren vom gegenständlichen Vorhaben

betroffen. Das Eintreten des Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann daher baubedingt nicht ausgeschlossen werden. Zur Vermeidung des Eintretens des Verbotstatbestandes ist eine an die Brutbiologie der Art angepasste Bauzeitenregelung vorgesehen. Unter Berücksichtigung der getroffenen zeitlichen Regelungen für die Baufeldräumung ist nicht von einer Verwirklichung des Tötungsverbot auszugehen.

Für die Feldlerche ist aus der Biologie der Art keine systematische Gefährdung durch Fahrzeugkollisionen ableitbar. Entsprechend gehört die Art laut Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr (BMVBI 2010) nicht zu den besonders kollisionsgefährdeten Arten. Von einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko infolge von betriebsbedingten Tötungen ist daher nicht auszugehen.

Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Von einer erheblichen Störung im Sinne des Zugriffsverbotes ist auszugehen, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Artenschutzfachliche Konflikte im Hinblick auf erhebliche bau-, anlage- oder betriebsbedingte Störungen mit Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population der Feldlerche sind nicht abzuleiten. Störungen durch betriebsbedingte Entwertungen von Bruthabitaten, die zum dauerhaften Verlust der Funktionsfähigkeit einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte, werden artenschutzrechtlich nicht dem Störungsverbot zugeordnet, sondern als Verbot der Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätte behandelt (vgl. § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG). Gesonderte artenschutzfachliche Maßnahmen zur Vermeidung oder Minderung von Störungen sind nicht erforderlich.

Der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG tritt für die Feldlerche nicht ein.

Verbot der Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens sind bau-, anlage- und betriebsbedingte Beschädigungen bzw. Zerstörungen von Fortpflanzungsstätten der Feldlerche nicht auszuschließen. Für die Art ergeben sich Betroffenheiten durch Beschädigungen oder Zerstörungen von Fortpflanzungsstätten infolge einer störungsbedingten Entwertung des Bruthabitates von einem Revierpaar. Der gemäß den Vorgaben in GARNIEL & MIERWALD (2010) errechnete Flächenausgleichsbedarf beträgt 3,3 ha außerhalb des 100 m Wirkraumes der Trasse bzw. 4,0 ha innerhalb des 100 m Wirkraumes. Der Ausgleichsbedarf für die Feldlerche wird in den Planungen zur Ortsumgehung Schwarzenbek mit der Entwicklung von Extensivgrünland (Maßnahme E 3 Ar) sowie der Entwicklung eines extensiv genutzten Ackers mit einem mindestens 5 m breiten Ackerrandstreifen und mindestens fünf Lerchenfenstern (Maßnahme E 4 Ar) berücksichtigt. Die Ausgleichsflächen befinden sich im betroffenen Naturraum bei Brunstorf und Lehmrade außerhalb

des Wirkradius der geplanten Trasse auf einer Gesamtfläche von rd. 6,3 ha. Mit den festgelegten artenschutzrechtlichen Maßnahmen wird der Lebensraumverlust der Feldlerche vollumfänglich ausgeglichen. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten bleibt unter Berücksichtigung der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG im räumlichen Zusammenhang erhalten. Der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG tritt unter Berücksichtigung der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen nicht ein.

Gilde der Brutvögel der Gehölze (Amsel, Blaumeise, Bluthänfling, Buchfink, Dorngrasmücke, Fitis, Gartengrasmücke, Gelbspötter, Goldammer, Grauschnäpper, Grünfink, Heckenbraunelle, Klappergrasmücke, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Nachtigall, Ringeltaube, Rotkehlchen, Star, Stieglitz, Zaunkönig, Zilpzalp)

Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Baubedingt sind Bruthabitate der Arten der gehölzbrütenden Brutvögel durch die Versiegelung und Überbauung von Knicks und flächigen Gehölzbeständen vom gegenständlichen Vorhaben betroffen. Das Eintreten des Tötungsverbotes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann daher baubedingt nicht ausgeschlossen werden. Zur Vermeidung des Eintretens des Verbotstatbestandes ist eine an die Brutbiologie der Art angepasste Bauzeitenregelung vorgesehen.

Betriebsbedingt ist für keine der gehölzbrütenden Brutvogelarten eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos an der neu geplanten Trasse zu erwarten.

Unter Berücksichtigung der getroffenen zeitlichen Regelungen für die Baufeldräumung ist nicht von einer Verwirklichung des Tötungsverbotes auszugehen.

Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Von einer erheblichen Störung im Sinne des Zugriffsverbotes ist auszugehen, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Bei flächig vorkommenden und ungefährdeten Vogelarten ist ein Eintreten des Störungstatbestandes in der Regel ausgeschlossen. Die geringe Spezialisierung dieser Arten sowie der hohe Anteil an geeigneten Habitatstrukturen führen dazu, dass räumlich zusammenhängende lokale Populationen sehr großflächig abzugrenzen sind und in der Regel sehr hohe Individuenzahlen aufweisen. Vorhabensbedingte Störungen betreffen daher nur geringe Anteile der betroffenen Population. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population und damit die Erfüllung des Verbotstatbestands der erheblichen Störung kann unter diesen Voraussetzungen in der Regel ausgeschlossen werden (vgl. Runge et al. 2010). Artenschutzfachliche Konflikte im Hinblick auf erhebliche vorhabenbedingte Störungen mit Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population der Arten der gehölzbrütenden Brutvögel sind nicht abzuleiten.

Störungen durch betriebsbedingte Entwertungen von Bruthabitaten, die zum dauerhaften Verlust der Funktionsfähigkeit einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte, werden artenschutzrechtlich als Verbot der Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätte behandelt (vgl. § 44 Abs. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG). Gesonderte artenschutzfachliche Maßnahmen zur Vermeidung oder Minderung von Störungen sind nicht erforderlich.

Der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG tritt für die Gildearten der Brutvögel der Gehölze nicht ein.

Verbot der Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Für die Arten der gehölzbrütenden Brutvögel ergeben sich Betroffenheiten durch Beschädigungen oder Zerstörungen von Fortpflanzungsstätten infolge störungsbedingter Entwertung und anlage- und baubedingten Flächenverlust von insgesamt 56 Brutpaaren. Der rechnerisch ermittelte Flächenausgleichsbedarf für die Arten aus der Gilde beträgt 13,3 ha außerhalb des 100 m Wirkraumes der Trasse bzw. mit 16,0 ha innerhalb des 100 m Wirkraumes der Trasse.

Zur Vermeidung des Verlustes der ökologischen Funktion der Fortpflanzungsstätten im räumlichen Zusammenhang sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen. Durch die Anlage von Knicks, teilweise mit Saumzone (Maßnahmen E 3 Ar, E 5 Ar, E 6 Ar, E 7 Ar, E 8 Ar, A 3 Ar + FCS), die Pflanzung von Ufergehölzen und Gehölzgruppen (Maßnahmen A/E 5 Ar bzw. A/E 7 Ar + FCS) sowie die Entwicklung von Waldbeständen, teilweise mit Saumzone (Maßnahme A 6 Ar + FCS) mit einer Gesamtfläche von 16,6 ha wird die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewährleistet.

Gilde der Brutvögel der landwirtschaftlichen Nutzflächen (Rebhuhn)

Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Aus der Gilde der Brutvögel der landwirtschaftlichen Nutzflächen ist vom gegenständlichen Vorhaben nur das Rebhuhn als betroffene Art im Untersuchungsraum festgestellt worden. Einzelne Kollisionen mit dem Fahrzeugverkehr auf der geplanten Trasse sind nicht auszuschließen. Das Rebhuhn zählt jedoch nicht zu den besonders kollisionsgefährdeten Arten. Das Tötungsrisiko verbleibt für das Rebhuhn aus verhaltensbiologischer Sicht daher innerhalb des allgemeinen Lebensrisikos. Betriebsbedingt ist keine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos an der geplanten Trasse zu erwarten.

Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Von einer erheblichen Störung im Sinne des Zugriffsverbotes ist auszugehen, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Artenschutzfachliche Konflikte im Hinblick auf erhebliche bau-, anlage- oder betriebsbedingte Störungen mit Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population des Rebhuhns sind nicht abzuleiten. Störungen durch betriebsbedingte Entwertungen von Bruthabitaten, die zum dauerhaften Verlust der Funktionsfähigkeit einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte, werden artenschutzrechtlich nicht dem Störungsverbot zugeordnet, sondern als Verbot der Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätte behandelt (vgl. § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG). Gesonderte artenschutzfachliche Maßnahmen zur Vermeidung oder Minderung von Störungen sind nicht erforderlich.

Der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG tritt für das Rebhuhn nicht ein.

Verbot der Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Für das Rebhuhn ergeben sich Betroffenheiten von Fortpflanzungs- und Ruhestätten durch Flächeninanspruchnahmen landwirtschaftlicher Nutzflächen sowie durch betriebsbedingte Wirkungen auf Flächen, die der Art als Lebensraum, insbesondere aber als Bruthabitat dienen.

Gemäß Standard-Prognose (GARNIEL & MIERWALD 2010) wurde für ein Revierpaar eine störungsbedingte Entwertung des Habitates und ein direkter Flächenverlust prognostiziert. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der gutachterlichen Einschätzung an, dass aufgrund der zumeist großflächigen Reviergröße des Rebhuhns bis 145 ha und der starken Abhängigkeit von der landwirtschaftlichen Nutzungsfolge sowie der eher geringen Siedlungsdichte sehr wahrscheinlich davon auszugehen ist, dass die Reviere der Rebhühner im Untersuchungsraum infolge des hohen Anteils an ungeeigneten, wenig deckungsreichen Maisanbauflächen eine große Flächenausdehnung haben und sich bis außerhalb des Untersuchungsraums nach Norden und Osten erstrecken. Ein vollständiger Verlust des betroffenen Reviers ist auszuschließen, da noch weite Teile von den Auswirkungen der zukünftigen Trasse unbeeinträchtigt erhalten bleiben. Somit ist nicht von einer Zerstörung, sondern von einer Beschädigung einer Fortpflanzungsstätte des Rebhuhns auszugehen.

Zur Sicherung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungsstätten werden gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG im räumlichen Zusammenhang artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Für das in Rede stehende Vorhaben ist geplant, zum Ausgleich der Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Rebhuhnes eine Verbesserung der Habitate innerhalb der bestehenden Reviere vorzunehmen. Vorgesehen ist eine Aufwertung defizitärer Habitatelemente im Untersuchungsraum, v. a. im Hinblick auf Deckungsmöglichkeiten und Nahrungsverfügbarkeit. Die Habitatqualität wird für Rebhühner durch die Entwicklung von ungenutzten Säumen an Gehölzbeständen, durch Entwicklung von Ruderalflächen, Gras- und Staudenfluren sowie durch Grünlandextensivierung verbessert (Maßnahme A 6 Ar + FCS, A/E 7 Ar + FCS, A 8 Ar + FCS, A/E 9 Ar + FCS, A 10 Ar + FCS und E 1 Ar). Die Maßnahmen befinden sich innerhalb der festgestellten

Rebhuhnreviere. Zusätzlich bieten die Maßnahmen E 2 Ar, E 3 Ar, E 4 Ar, E 5 Ar und E 6 Ar die für das Rebhuhn erforderlichen Habitatelemente, wie lineare Gehölzpflanzungen, insbesondere Knicks, sowie Saumbiotopen und erhöhen so die die Strukturvielfalt der Agrarlandschaft. Der artenschutzrechtliche Ausgleich der vom Rebhuhn genutzten Lebensräume ist damit erbracht. Unter Berücksichtigung der genannten artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen ist nicht von einer Verwirklichung des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG auszugehen.

Gilde der Brutvögel der Ruderalfluren/Sümpfe (Sumpfrohrsänger)

Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Unter den betroffenen Arten ist nur der Sumpfrohrsänger dieser Gilde zuzuordnen. Betriebsbedingte Tötungen können für Individuen der Art nicht ausgeschlossen werden. Der Sumpfrohrsänger zählt jedoch nicht zu den besonders kollisionsgefährdeten Arten, so das vorhabenbedingt keine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos an der neu geplanten Trasse zu erwarten ist.

Von einer erheblichen Störung im Sinne des Zugriffsverbotes ist auszugehen, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Artenschutzfachliche Konflikte im Hinblick auf erhebliche bau-, anlage- oder betriebsbedingte Störungen mit Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population des Sumpfrohrsängers sind nicht abzuleiten. Störungen durch betriebsbedingte Entwertungen von Bruthabitaten, die zum dauerhaften Verlust der Funktionsfähigkeit einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte, werden artenschutzrechtlich nicht dem Störungsverbot zugeordnet, sondern als Verbot der Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätte behandelt (vgl. § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG). Gesonderte artenschutzfachliche Maßnahmen zur Vermeidung oder Minderung von Störungen sind nicht erforderlich.

Der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG tritt für den Sumpfrohrsänger nicht ein.

Verbot der Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Der Sumpfrohrsänger ist vorhabenbedingt durch Flächeninanspruchnahmen von Ruderalfluren/Sümpfe betroffen, die der Art als Lebensraum, insbesondere aber als Bruthabitat dienen. Infolge von störungsbedingten Entwertungen von Habitaten sowie bau- und anlagebedingtem Flächenverlust ist von der Beschädigung bzw. Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätte für ein Revierpaar des Sumpfrohrsängers auszugehen.

Zur Sicherung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungsstätten werden gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG im räumlichen Zusammenhang artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Der rechnerisch ermittelte Ausgleichsbedarf für den Verlust der Fortpflanzungs- und

Ruhestätte des Sumpfrohrsängers beträgt gemäß den fachlichen Vorgaben von GARNIEL & MIERWALD (2010) 2,0 ha außerhalb des 100m-Wirkraumes der Trasse bzw. 2,4 ha innerhalb des 100m-Wirkraumes der Trasse.

Als artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen werden auf der Maßnahmenfläche E 1 Ar auf 3,2 ha Feuchtgrünland sowie auf der Maßnahmenfläche E 2 Ar auf 0,5 ha Ruderalfluren als Saumbiotop entlang eines Waldrandes entwickelt. Als Kompensation für die Verluste von halbruderalen Gras- und Staudenfluren sowie Ackerflächen wird auf der Maßnahmenfläche A/E 5 Ar ein gras- und krautgeprägter Uferrandstreifen entlang der Schwarzen Au als Lebensraum für die Gilde der Brutvögel der Ruderalfluren und Sümpfe hergestellt. Unter Berücksichtigung der weiteren artenschutzrechtlich begründeten Maßnahmen (A/E 2 Ar + FCS, A 4 Ar, A/E 5 Ar + FCS, A 6 Ar + FCS, A/E 7 Ar + FCS, A 8 Ar + FCS, A/E 9 Ar + FCS, E 3 Ar, siehe Anlage 12.0), im Zuge derer auch für den Sumpfrohrsänger geeignete Habitate entwickelt werden, übersteigt die biotopgebundene Kompensation den ermittelten Ausgleichsbedarf für den Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Art. Unter Berücksichtigung der genannten artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen tritt das Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG für den Sumpfrohrsänger nicht ein.

Rastvögel

Aufgrund der Habitatausstattung, der naturräumlichen Lage sowie der Ortsrandlage kommt dem Vorhabengebiet keine artenschutzrechtlich relevante Rolle als Rastvogelgebiet zu. Landesweit bedeutende Rastvogelbestände von regelmäßig mindestens 2% des Landesbestandes einer Art (vgl. LBV-SH 2016) sind im direkten durch die Projektwirkungen betroffenen Umfeld der geplanten Trasse nicht zu erwarten.

In Bezug auf die Einwendung hinsichtlich der Nichtberücksichtigung eines Kranichvorkommens aus dem Jahr 2009 ist auch im Hinblick auf die Bewertung des Planungsraumes für Rastvögel festzustellen, dass der Kranich nicht als Rastvogel im Gebiet erfasst wurde. Im Zuge der avifaunistischen Untersuchungen konnten insgesamt 10 Exemplare der Art als Nahrungsgäste auf landwirtschaftlichen Nutzflächen zwischen Schwarzer Au und Grover Weg erfasst werden (vgl. Anlage 12 der Planfeststellungsunterlage). Eine Nutzung des Planungsraumes als Raststätte des Kranichs kann daraus nicht abgeleitet werden.

Zusammenfassung der artenschutzrechtlichen Prüfung:

Die Datengrundlagen, die den Planfeststellungsunterlagen und diesem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegen, sind für eine artenschutzrechtliche Beurteilung des Vorhabens geeignet und ausreichend. Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der von dem Vorhabenträger vorgelegten Unterlage zur speziellen Prüfung der artenschutzrechtlichen Belange

nach § 44 BNatSchG orientieren sich an der Unterlage *Beachtung des Artenschutzrechtes bei der Planfeststellung* (LBV-SH 2016), die mit Schreiben vom 12.02.2016 als Rundverfügung des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr eingeführt wurde. Die inhaltliche Bearbeitung der artenschutzrechtlichen Belange erfolgt umfangreich im Artenschutzfachbeitrag (Materialband 3) und im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 12.0 der Planfeststellungsunterlage). Die Planfeststellungsbehörde hat die Angaben der genannten Unterlagen geprüft und ist zu dem Schluss gekommen, dass für die vom Vorhaben betroffenen Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und der Europäischen Vogelarten – die Haselmaus ausgenommen - keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG infolge der Realisierung des Vorhabens erfüllt werden. Die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme vom Verbot des § 44 Absatz 1 Nr. 3 BNatSchG ist für die Haselmaus erforderlich.

4.2.1 Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Absatz 7 BNatSchG vom Verbot des § 44 Absatz 1 Nr. 3 BNatSchG für die Haselmaus

Für das beantragte Vorhaben einer Ortsumgehung der Stadt Schwarzenbek wird eine Ausnahme gemäß § 45 Absatz 7 BNatSchG vom Verbot des § 44 Absatz 1 Nr. 3 BNatSchG für die Haselmaus erteilt.

Durch das Vorhaben werden Fortpflanzungs- und Ruhestätten der in Anhang IV der FFH-RL aufgeführte Haselmaus beschädigt. Trotz der vorgesehenen Vermeidungs-, Ausgleichs- sowie CEF-Maßnahmen kann für 5 Reviere der Haselmaus die Funktionsfähigkeit im räumlichen Zusammenhang nicht sicher angenommen werden.

Kann mit der Verwirklichung eines Vorhabens das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht ausgeschlossen werden, so ist es nicht zulassungsfähig. Die Erteilung einer Ausnahme von den Verboten des § 44 Absatz 1 BNatSchG stellt eine zwingende Voraussetzung für die Genehmigung eines Vorhabens dar.

Ausnahmen von den Verboten des § 44 Absatz 1 BNatSchG dürfen nach § 45 Absatz 7 BNatSchG gewährt werden, wenn ein Ausnahmegrund nach § 45 Absatz 7 BNatSchG S. 1 gegeben ist, keine zumutbare Alternative für das geplante Vorhaben zu finden ist und sich der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Art nicht verschlechtert (soweit Art. 16 Absatz 1 der FFH-RL keine weitergehenden Anforderungen enthält).

Die Voraussetzungen zur Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Absatz 7 BNatSchG werden für das gegenständliche Vorhaben erfüllt. Im Folgenden werden diese näher erläutert.

Ausnahmegrund und Darlegung des überwiegenden öffentlichen Interesses

Von den in § 45 Abs. 7 BNatSchG genannten Gründen ist für die Verkehrswegeplanung ausschließlich die Ausnahme aufgrund zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art (§ 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG), d.h. aufgrund überwiegender Gemeinwohlgründe, relevant.

Das in Rede stehende Vorhaben der Ortsumgehung Schwarzenbek, Streckenabschnitt II ist aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erforderlich.

Der Begriff des „überwiegenden öffentlichen Interesses“ ist grundsätzlich weit zu verstehen. Vorhaben im öffentlichen Interesse müssen einen Allgemeinwohlcharakter aufweisen. Dieses trifft insbesondere auf solche Vorhabentypen zu, die durch übergeordnete Zielfestlegungen in Fachgesetzen begründet sind. Die Notwendigkeit des gegenständlichen Vorhabens ergibt sich aus der gesetzlichen Bedarfsfeststellung sowie aus weiteren sachlichen Gründen (vgl. Ziffer B III 1 dieses Beschlusses). Der Bedarf des Vorhabens ist vom Gesetzgeber gemäß dem aktuellen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen, der dem FStrAbG als Anlage zu § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAbG beigelegt ist, mit der Dringlichkeitsstufe „vordringlicher Bedarf“ gesetzlich festgeschrieben worden (vgl. Ziffer B III 1.1 dieses Beschlusses). Sämtliche im Zuge des Planfeststellungsverfahrens hergereichten prognostischen Unterlagen zur Verkehrsentwicklung (Verkehrsprognose) bestätigen diese Bedarfsfeststellung.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen nach geltender Rechtsprechung dann vor, wenn sie die Zulässigkeit einer Enteignung nach Art. 14 III GG begründen können (vgl. BVerwG, Urteil v. 16.03.2006 - 4 A 1001.04 - BVerwGE 125, 116). Für in den Bedarfsplan aufgenommene Vorhaben, wie für den Streckenabschnitt II der Ortsumgehung, enthält der Bedarfsplan die gesetzliche Feststellung der Planrechtfertigung. Das jeweilige Vorhaben ist gemessen an den Zielen des Bundesfernstraßengesetzes (Netzbildung, Verkehrsverbesserung, Strukturhilfe) vernünftigerweise geboten. Es dient damit dem Wohl der Allgemeinheit und ist generell geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden. Auf die Ausführungen unter Ziffer B III 1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Das „überwiegend“ markiert schließlich die Pflicht zur Abwägung der den festzustellenden Plan begründenden öffentlichen Interessen und den betroffenen artenschutzrechtlichen Belangen. Gegenüber Gemeinwohlgründen, die gewichtig genug sind, können die Artenschutzverbote den Nachrang haben. Die Gewichtung des öffentlichen Interesses muss den Ausnahmecharakter einer Abweichungsentscheidung gem. Art. 6. Abs. 4 FFH-RL berücksichtigen (vgl. BVerwG, Urteil v. 09.07.2009 - 4 C 12.07). Grundsätzlich geeignet sind alle Gesichtspunkte, die auch im

Zusammenhang mit einer Ausnahme nach dem FFH-Gebietsschutz geeignet wären, die Vorrangigkeit des Eingriffs zu belegen.

Die Einordnung eines Vorhabens in den Bedarfsplan verdeutlicht nach geltender Auffassung das Gewicht des zwingenden öffentlichen Interesses im Verhältnis zu den artenschutzrechtlichen Belangen. Das BVerwG hat entsprechend die Einordnung in den vordringlichen Bedarf laut Bundesverkehrswegeplan als schwerwiegenden Grund auf Seiten des Vorhabens im Rahmen der Ausnahmebegründung nach § 45 Absatz 7 BNatSchG anerkannt.

Bezüglich des Überwiegens wird häufig ausgeführt, dass das öffentliche Interesse, das mit dem Projekt verfolgt wird, im Einzelfall gewichtiger sein muss als das Interesse am Erhalt der Arten, die im konkreten Fall betroffen sind. Je schutzwürdiger die betroffene Population und je schwerer die Beeinträchtigungen, desto gewichtiger müssen die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen sein, um das erforderliche Überwiegen nachweisen zu können. Ob zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen, kann aufgrund der vorzunehmenden Abwägung zwischen dem Gewicht des mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interesses einerseits und dem Ausmaß der Beeinträchtigung der betroffenen Arten andererseits immer nur im Rahmen einer Einzelfallentscheidung beurteilt werden.

Durch das gegenständliche Vorhaben werden Eingriffe in die Lebensräume der europarechtlich geschützten Haselmaus verursacht, die zum Verlust bzw. der Beschädigung von Lebensstätten der Anhang IV-Art führen. Der Umfang der verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigung beläuft sich auf insgesamt 5 Reviere der Haselmause. Im Einzelnen handelt es sich um

- den Verlust von zwei Haselmausrevieren durch die zu realisierenden Knickdurchbrüche am geplanten Kreisverkehr an der K 17 Grabauer Straße (vgl. Konflikt K 15 Ar, Bau-km 4+100, Anlage 12.1 der Planfeststellungsunterlage),
- den Verlust eines Haselmausrevieres am Redder „Im Strange“ an der geplanten und als Querungshilfe für Fledermäuse konzipierten Fußgängerbrücke (vgl. Konflikt K 8a Ar, Bau-km 2+000),
- die Beschädigung eines Revieres im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG durch die Entnahme von Knickstrukturen östlich des Zubringers Nord (vgl. Konflikt K 3 Ar, Bau-km 1+300),
- die Beschädigung eines Revieres im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG an der B 207 Möllner Straße (vgl. Konflikt K 11 Ar, Bau-km 2 + 900).

Das Planungsgebiet befindet sich innerhalb des Hauptvorkommens der Haselmaus in Schleswig-Holstein in der „kontinentalen-biogeographischen Region“. Die Haselmaus ist hier in den Hecken-

und Knicklandschaften weit verbreitet (vgl. LLUR 2018¹). Das Land Schleswig-Holstein hat aufgrund der Beherbergung des derzeit überwiegenden Teils der Haselmauspopulation in der „atlantisch-biogeografischen“ Region demnach eine erhebliche Verantwortung zum Erhalt der Haselmaus in der genannten biogeografischen Region Deutschlands. Im Verhältnis dazu ist der Anteil Schleswig-Holsteins an der Population der Haselmaus in der „kontinentalen Region“ Deutschlands deutlich geringer (vgl. LLUR 2018). Eine besondere Verantwortung zum Erhalt der Haselmaus in der „kontinentalen Region“ für Schleswig-Holstein ergibt sich daher nicht.

Im Ergebnis der vom VHT durchgeführten Haselmauskartierungen (vgl. Materialband 2 der Planfeststellungsunterlage) konnte eine Besiedlung durch die Haselmaus im annähernd gesamten Untersuchungsgebiet (300m –Korridor um die Trasse) festgestellt werden. Aus fachgutachterlicher Sicht ist unter Zugrundelegung der räumlichen Verteilung der Haselmausnester und der Habitatbeschaffenheit von einem Vorkommen von bis zu 30 Haselmausrevieren im betrachteten Bereich auszugehen. Das Untersuchungsgebiet verfügt demnach über insgesamt gute Lebensraumeigenschaften für die Haselmaus. Die Ausstattung des betrachteten Bereiches mit geeigneten Lebensraumstrukturen wie Knicks, Hecken und flächigen Gehölzstrukturen ist günstig. Das Gebiet verfügt weiterhin größtenteils über einen guten Habitatverbund, da viele der Hecken und Knicks miteinander vernetzt sind. Im Rahmen der Haselmauserfassungen fand eine nach den aktuell gültigen Methodenstandards durchgeführte Bewertung der Lebensraumstrukturen im Hinblick auf ihre Eignung für die Haselmaus mit den Wertstufen „optimal geeignet“, „gut geeignet“ und „ungeeignet“ statt. Insgesamt konnten im betrachteten Korridor ca. 9.450 m optimal geeignete lineare Habitatstrukturen wie Knicks, Baumreihen mit Unterwuchs, Hecken oder Gebüsche sowie ca. 14.000 m geeignete Habitatstrukturen festgestellt werden. An flächigen Strukturen (Wälder, Feldgehölze etc.) weist der betrachtete Raum ca. 80.876 m² mit optimalen und ca. 19.800 m² geeigneten Habitatstrukturen auf (vgl. Materialband 2 der Planfeststellungsunterlage).

Die Verluste bzw. Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten gemäß § 44 Absatz 1 Nr. 3 BNatSchG werden im Zuge der Planung des gegenständlichen Vorhabens durch die FCS-Maßnahmen (V/A 5 Ar + FCS, V/A 8 Ar + FCS, A 3 Ar + FCS, A 8 Ar + FCS, A/E 9 Ar + FCS und A 10 Ar + FCS - vgl. Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen) nach den Anforderungen des § 45 Absatz 7 BNatSchG vollumfänglich ausgeglichen. Die Maßnahmen dienen der Sicherung des Erhaltungszustandes der lokalen Haselmaus-Population.

¹ Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) 2018: Merkblatt zur Berücksichtigung der Haselmaus bei Vorhaben

Neben den für die Haselmaus artenschutzrechtlich relevanten CEF- und FSC-Maßnahmen kommen aber auch die nach Eingriffsregelung vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen für die vom Vorhaben in Anspruch genommenen, teils gesetzlich geschützten Biotope, der Haselmaus zu Gute.

Unter Berücksichtigung des Gesamtausgleichskonzeptes des Vorhabens, der biotopgebundenen Kompensation, einschließlich des Knickausgleichs sowie der artenschutzrechtlichen Maßnahmen ist von einer mindestens neutralen Bilanz der Auswirkungen des Vorhabens auf die Populationen der Haselmaus auszugehen.

Der Umfang der verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen, für die die Ausnahme von den Verboten des § 44 Absatz 1 BNatSchG erforderlich ist, ist als gering einzustufen.

Das Vorliegen zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses ist in Bezug auf das gegenständliche Vorhaben gegeben. Die vorgebrachten begründenden Sachverhalte zur Rechtfertigung des Bedarfs des Vorhabens sind geeignet, die Vorrangigkeit des Eingriffs gegenüber der Art und dem Umfang der artenschutzrechtlichen Beeinträchtigungen zu rechtfertigen.

Alternativenprüfung

Die Erteilung einer Ausnahme von den Verboten der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote erfordert eine Alternativenprüfung, in der das Fehlen zumutbarer Alternativen darzulegen ist.

Ein Vorhaben darf gemäß den europarechtlichen Vorgaben des Art. 16 Absatz 1 FFH-RL nur dann durchgeführt werden, wenn „keine anderweitige zufriedenstellende Lösung“ vorhanden ist.

Maßstab für die im Rahmen einer artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung zu berücksichtigender Alternativen ist gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG die Zumutbarkeit von Alternativen. Die Zumutbarkeit beinhaltet die Wahrung der Identität des beantragten Vorhabens. Die Ermittlung bzw. Bewertung von Alternativen im Sinne von § 45 BNatSchG erfolgt anhand der zentralen Planungsziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden. Nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts ist eine Alternative zumutbar, wenn sich die zulässigerweise verfolgten Planungsziele trotz gegebenenfalls hinnehmbarer Abstriche auch mit ihr erreichen lassen². Betrachtungsrelevant sind demnach nur diejenigen Alternativen, die die Identität des Vorhabens nicht berühren.

Vor dem Hintergrund der artenschutzrechtlichen Bestimmungen ist der Alternativenbegriff weit zu fassen. Die Definition einer Alternative hängt demnach sowohl von der Art des Vorhabens als auch

² BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 – 9 A 3.06 – Juris RdNr. 170; BVerwG, Urteil vom 17. Januar 2007 – 9 a 20.05 – Juris RdNr. 143

von der jeweiligen Planungsphase ab. Neben räumlichen Standort- bzw. Variantenalternativen kommen nach einschlägigen fachlichen Leitfäden des Bundes grundsätzlich auch technische Ausführungsalternativen für die Alternativenprüfung in Frage. Als weitere Alternative sind Vermeidungsmaßnahmenkonzepte, die vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen nach § 45 Absatz 5 BNatSchG sowie FSC-Maßnahmen einschließen, zu berücksichtigen (vgl. BMVBS 2008³). Besteht die Möglichkeit, mit CEF-Maßnahmen die ökologische Funktion betroffener Lebensstätten zu erhalten, ist eine Ausnahme ebenfalls nicht zulässig, da derartige Maßnahmen im Regelfall eine zumutbare Alternative darstellen. Gleiches gilt auch für alle anderen Typen von Vermeidungsmaßnahmen (z.B. für Maßnahmen zur Reduzierung des Kollisionsrisikos).

Ist eine entsprechende Alternative verfügbar, besteht ein striktes Vermeidungsgebot, das nicht im Wege der planerischen Abwägung überwunden werden kann. Umgekehrt muss das Fehlen von Alternativen nachgewiesen werden. Dieser Nachweis misslingt, wenn Lösungen nicht untersucht werden, die nicht von vornherein ausgeschlossen werden können, selbst wenn sie gewisse Schwierigkeiten und Nachteile bei der Zielverwirklichung mit sich gebracht hätten.

Eine zumutbare Alternative ist ausgeschlossen, wenn der Vorhabenträger das Vorhaben aufgeben muss, weil er dessen Identität nicht wahren kann. Seine Ziele kann der Projektträger vor allem dann nicht verfolgen, wenn er auf sein Projekt vollständig verzichten soll. Insoweit handelt es sich dann um keine Variante. Die sogenannte Nullvariante scheidet daher nach ständiger Rechtsprechung im Rahmen der FFH-Abweichungsprüfung nach § 34 Absatz 3 BNatSchG aus (BVerwG, Urteil vom 17.1.2007 – 9 a 20.05, BVerwGE 128, 1, Rdnr.142). Im Hinblick auf die Alternativenprüfung lassen sich in der Rechtsprechung Gleichklänge zwischen Gebiets- und Artenschutz erkennen. Die gerichtliche Entscheidung kann somit auch auf die artenschutzrechtliche Ausnahme übertragen werden. Dafür spricht ebenfalls, dass an die Variantenprüfung der artenschutzrechtlichen Ausnahme keine höheren Anforderungen als an die der gebietsschutzrechtlichen Abweichungsentscheidung gestellt werden. Die Auffassung, die Nullvariante stelle keine Alternative im Sinne der Ausnahmeentscheidung nach § 45 Absatz 7 BNatSchG dar, wird auch in den fachlichen Leitfäden vertreten (vgl. LANA 2009: 15⁴).

Für das gegenständliche Vorhaben (II. Streckenabschnitt der Ortsumgehung Schwarzenbek) wurden vom Vorhabenträger mögliche Varianten betrachtet. Im Zuge des mehrstufigen

³ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) 2008: Gutachten zu den Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau. Gutachten erstellt von Bosch & Partner F&O Landschaftsplanung, Smeets + Damaschek und E. Gassner

⁴ Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz (LANA) 2009: Hinweisen zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes

Fachplanungsprozesses wurden verschiedene räumliche Standortalternativen sowie Ausführungsvarianten (Gradientenvarianten) identifiziert.

In der Vorplanungsphase des Vorhabens wurde eine Voruntersuchung zur Linienbestimmung gemäß § 16 FStrG für die Ortsumgehung durchgeführt, in der unter Berücksichtigung sämtlicher planungsrelevanter Belange verschiedene Trassenvarianten für das Vorhaben abgewogen wurden. Im Rahmen dieser Voruntersuchung wurde für die Gesamtführung der Ortsumgehung Schwarzenbek anhand von Zwangspunkten ein Trassenkorridor festgelegt, wobei der nördliche (B 404 bis B 207) und der östliche (B 207 bis B 209) Abschnitt der Ortsumgehung hinsichtlich der die Linienführung beeinflussenden Faktoren und Zwangspunkte getrennt betrachtet wurden. Innerhalb des so entstandenen Korridors wurden jeweils detaillierte Varianten ausgearbeitet.

Der als Nordumfahrung bezeichnete Planungsabschnitt entspricht dem ersten Teil des hier gegenständlichen Streckenabschnittes II. Der Abschnitt zwischen der B 207 und der K 17 stellt den zweiten Teil des Streckenabschnittes II dar. Folglich handelt es sich bei dem Streckenabschnitt II der Ortsumgehung Schwarzenbek um eine Nordostumfahrung der Stadt.

Einer näheren Betrachtung unterzogen wurden im Einzelnen neben der Nullvariante und der Ausbauvariante acht Varianten für die Nordumfahrung Schwarzenbeks (B 404 bis B 207) und für die Ostumfahrung insgesamt sechs Varianten, für die im Oktober 1982 zusätzlich eine landschaftsplanerische Voruntersuchung durchgeführt wurde.

Für die Ostumgehung der Stadt wurden zwischen der B 207 im Bereich der Bundesbahnstrecke Hamburg – Berlin und der B 209 sechs konkret definierte Linienvarianten untersucht. Auf Grundlage der besagten landschaftsplanerischen Voruntersuchung wurden anhand einer generellen Bewertung des gesamten Untersuchungsraumes, hinsichtlich seiner Verträglichkeit mit den durch den Straßenbau verursachten Folgen eines Eingriffes in den Landschaftshaushalt, zunächst vier mögliche Linienführungen erarbeitet. Unter Berücksichtigung unterschiedlicher Bewertungsfaktoren entstanden somit die Varianten A bis C sowie die Variante B 1. Ergänzend zu diesen Varianten hat die Straßenbauverwaltung mit den Varianten F 3 und G 3 zwei weitere Varianten entwickelt und untersucht. Für detaillierte Ausführungen zur Alternativenprüfung wird auf Ziffer B III 2 (Alternativenprüfung) dieses Beschlusses verwiesen.

Im Vorwege ausgeschlossen wurden die Nullvariante sowie die Ausbauvariante.

Im Ergebnis der Linienbestimmung wurde die Gesamtvariante G 4 als Vorzugsvariante identifiziert. Für den in Rede stehenden II. Streckenabschnitt war dies die Variante G 3. Dabei handelt es sich um eine Kombination der Linien G 4 im Norden und G 3 im Osten, die in diesem Bereich mit der für

die Nordumgehung entwickelten Variante G 4 identisch ist. Bezüglich der Einzelheiten zur Trassenführung des Streckenabschnittes II wird auf die vorherigen Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss sowie auf die Ausführungen im Erläuterungsbericht, Anlage 1 der Planfeststellungsunterlage, verwiesen.

Der Vorhabenträger kommt in seinen Unterlagen zu dem Schluss, dass die gewählte Vorzugsvariante auch unter Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Belange die geringsten Beeinträchtigungen auslöst und somit keine anderen zumutbaren Alternativen zur Verfügung stehen, den Zweck seines Vorhabens zu erfüllen (vgl. Anhang 1 zur Anlage 12 der Planfeststellungsunterlage).

Planungsziele des Vorhabens

Das gegenständliche Vorhaben stellt den 2. Abschnitt des Gesamtvorhabens zum Bau einer Ortsumgehung der Ortslage Schwarzenbek dar, von dem der I.Streckenabschnitt bereits realisiert wurde. Der Vorhabenträger verfolgt mit dem Bau der Ortsumgehung Schwarzenbek das Ziel, die derzeitigen unzureichenden Verkehrsverhältnisse der Ortslage Schwarzenbek zu verbessern. Die innerörtliche Verknüpfung der drei Bundesstraßen B 207, B 404 und B 207 führt aufgrund der Überlagerung von Binnen-, Ziel-, Quell-, und Durchgangsverkehren zu einem erheblichen Verkehrsaufkommen. Die Verkehrsbelastung steige zusätzlich im Falle von Sperrungen der A 24, da die B 404 sowie die B 207 als Bedarfsumleitungsstrecke U 119 zwischen der AS Schwarzenbek/Grande (B 404) und AS Talkau (B 207) dienen.

Vorrangiges Planungsziel stellt die Entlastung der Ortsdurchfahrt Schwarzenbek vom Durchgangsverkehr dar. Als Vorhaben im vordringlichen Bedarf soll die Fortführung der Ortsumgehung im besonderen Maße zur Entlastung des innerstädtischen Bereiches und damit der dort lebenden Menschen, insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit sowie der Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität, beitragen. Neben dieser hohen städtebaulichen Wirkung kommt dem Vorhaben ebenfalls raumordnerische Bedeutung zu, in dem die Erreichbarkeit sowie die Anbindungsqualität verbessert werden soll. Für detailliertere Ausführungen in diesem Zusammenhang wird auf Ziffer B III 1.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Streckenabschnitt II bildet mit dem bereits gebauten und in Betrieb genommenen Streckenabschnitt I eine verkehrswirksame Einheit, hat jedoch ebenfalls eine selbständige Verkehrsfunktion (siehe Ziffer B III 1.3.2 Eigene Planrechtfertigung des Streckenabschnittes).

Bewertung der Planfeststellungsbehörde

Abgrenzung des Suchraumes

Grundsätzlich ist für eine Ortsumgehung eine möglichst ortsnahe Trassenführung zu wählen, um die Zielerreichung des Vorhabens, die Reduzierung der durch den Straßenverkehr verursachten Lärm- und Schadstoffimmissionen durch eine Verbesserung des Verkehrsflusses in der Ortslage infolge der Verkehrsverlagerung der Durchgangsverkehre aus der Ortslage heraus, zu wahren. Das Ziel der Verkehrsentlastung der betreffenden Ortschaft vom Durchgangsverkehr anhand einer ortsumfahrenden Verkehrsverbindung bedingt die Berücksichtigung verkehrlicher Zwangspunkte.

Da es sich bei dem in Rede stehenden Vorhaben um die 2. Teilstrecke der Ortsumgehung Schwarzenbek handelt, sind die vorgegeben technischen Zwangspunkte die Anschlusspunkte des bereits fertig gestellten 1. Streckenabschnittes im Norden der Ortslage sowie des geplanten 3. Streckenabschnittes, der über die B 209 das westliche Stadtgebiet Schwarzenbek verkehrlich anschließt. Der Trassenverlauf des II. Streckenabschnittes ist somit in seinem groben Verlauf am nördlichen Siedlungsrand Schwarzenbeks bis zur Einmündung in die K 17 vorgegeben.

Neben den verkehrlichen Zwangspunkten sowie der vorhandenen Siedlungsstruktur Schwarzenbeks wurden in den vorgelagerten Planungsphasen naturschutzfachliche Zwangspunkte identifiziert, die den Suchraum der Variantenwahl (zwischen der B 404 und der der stillgelegten Bahntrasse westlich der Ortslage Schwarzenbek) begrenzen. Dazu zählt der als ökologisch wertvoll eingestufte Bereich des Sachsenwaldes und das mit diesem in Verbindung stehende Niederungsgebiet der Schwarze Au nordwestlich der Ortslage Schwarzenbeks.

Diese vom Vorhabenträger im Zuge der Variantenwahl angesetzten Kriterien erscheinen auch im Hinblick auf die Voraussetzungen der artenschutzrechtlichen Ausnahme angemessen.

Gemäß den Kommentaren in der Fachliteratur können Alternativen frühzeitig ausgeschlossen werden, wenn bereits offensichtlich ist, dass sie artenschutzrechtliche Belange stärker beeinträchtigen als das zuzulassende Vorhaben (vgl. Wulfert 2012⁵). Eine weiträumigere als die für das beantragte Vorhaben durchgeführte Betrachtung von Varianten, die eine Durchschneidung des Sachsenwaldes beinhaltet, ist auch aus Gründen der Reduzierung artenschutzrechtlicher Betroffenheiten offensichtlich nicht zielführend. Eine Durchschneidung des Sachsenwaldes lässt auch bei oberflächlicher Betrachtung eine größere Zahl an Betroffenheiten artenschutzrechtlich

⁵ Wulfert 2012: Anforderungen an die Alternativenprüfung. S. 240f

relevanter Arten, wie Fledermäuse, Brutvögel, Haselmäuse, und deren Fortpflanzungs- und Ruhestätten erkennen, als dies eine Trasse ohne die Beeinträchtigung geschlossener Waldgebiete, so wie die gewählte Trassenvariante, auslöst. Somit scheidet diese Möglichkeiten an den Maßstäben des § 45 Abs. 7 BNatSchG gemessen aus.

Gleiches gilt für das Niederungsgebiet der Schwarzen Au, das von der Gemeinde Groove in südlicher Richtung zwischen dem Sachsenwald und dem nördlichen Siedlungsrand von Schwarzenbek entlang der B 404 verläuft. Die Schwarze Au steht in direkter Verbindung mit dem Sachsenwald, da sie weite Teile des Waldgebietes entwässert. Eine Betroffenheit des Niederungsgebietes lässt auch ohne detaillierte Untersuchungen (im Zuge einer Grobanalyse) eine Vielzahl artenschutzrechtlicher Konflikte erkennen. Von Beeinträchtigungen bedroht wären artenschutzrechtlich relevante Arten wie Fledermäuse, Brutvögel und Amphibien, die der Schwarzen Au Habitate bietet. Eine die Schwarze Au tangierende Linienführung hätte gleichsam Beeinträchtigungen des Sachsenwaldes und entsprechender artenschutzrechtlicher Konflikte zur Folge. Erkennbar weniger artenschutzrechtliche Problemsituationen als die vom Vorhabenträger identifizierte Vorzugsvariante können somit für Trassen, die den Sachsenwald oder die Schwarze Au berühren, bereits im Zuge einer Grobanalyse ausgeschlossen werden.

Ausschluss der Varianten

Auch der Ausschluss von Varianten der Ortsumgehung Schwarzenbek ist vor dem Hintergrund der artenschutzrechtlichen Bestimmungen zur Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Absatz 7 BNatSchG nicht zu beanstanden.

Die Betrachtung der Nullvariante kann in diesem Zusammenhang ausgeschlossen werden, da sie Abstriche von der Zielerreichung in einem Maße bedeuten würde, die auf einen Vorhabenverzicht hinausläuft. Die Nullvariante ist nicht geeignet, die Zielerreichung des Vorhabens zu wahren und scheidet daher als im Rahmen der artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung zu betrachtende Alternative aus. Für nähere Ausführungen zur Nullvariante wird auf Ziffer B III 2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Auch der Ausschluss der im Zuge der Voruntersuchung betrachteten Ausbauvariante hält vor den Anforderungen an eine artenschutzrechtliche Ausnahme gemäß § 45 Absatz 7 BNatSchG stand. Unter Zugrundelegung der Planungsziele des Vorhabenträgers, namentlich der Entlastung der Ortslage Schwarzenbek vom Durchgangsverkehr und damit der dort lebenden Menschen, insbesondere hinsichtlich der Verkehrssituation sowie der Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität, stellt die Ausbauvariante keine sich anbietende Alternative dar. Der bestandsorientierte Ausbau hätte eine starke Eingriffsintensität in die nahe Wohnbebauung und

damit verbundenen erheblichen Lärm- und Schadstoffbelastungen der Anwohner zur Folge. Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Einschätzung. Die Erreichung des Vorhabenziels wird durch die Realisierung der Ausbauvariante nicht gewahrt, so dass diese Alternative ausgeschlossen werden kann.

Auswahl zu prüfender Alternativen

Zwingende Voraussetzung zur Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Absatz 7 BNatSchG ist die Anwendung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (sog. CEF-Maßnahmen), durch die die Erfüllung des Verbotstatbestandes zum Schutz von Lebensstätten vermieden werden kann.

Der Vorhabenträger hat die Möglichkeit der Umsetzung von CEF-Maßnahmen geprüft und die entsprechenden Sachverhalte in seinen Unterlagen dargelegt (vgl. Anlage 12 der Planfeststellungsunterlage).

Einzig Maßnahme A 11 (Unterlage 12 der Planfeststellungsunterlage) ist geeignet, die Erfüllung des Verbotstatbestandes zum Schutz von Lebensstätten i.S. des Art. 12 I lit. d) FFH-RL auszuschließen. Das Fehlen weiterer vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des § 44 Absatz 5 BNatSchG wird für das in Rede stehende Vorhaben plausibel dargelegt. Im Hinblick auf detaillierte Ausführungen zum Fehlen von Möglichkeiten der Umsetzung von CEF-Maßnahmen wird auf Ziffer B III 4.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Da Vermeidungsmaßnahmen, mit denen die verbotswidrigen Einwirkungen an Ort und Stelle ausgeschlossen werden könnten, nicht zur Verfügung stehen, kommt als Alternative lediglich eine andere Trassenführung in Betracht.

Als zumutbare Alternativen im Sinne des § 45 Absatz 7 BNatSchG kommen neben den CEF-Maßnahmen und den räumlichen Standort- und Trassenalternativen auch technische Alternativen, wie z.B. alternative Bauausführungen oder Gradientenvarianten, in Betracht. Mit dem Ziel, kleinräumig verbleibende Beeinträchtigungen zu vermeiden, kann auf Ebene der Zulassung eines Vorhabens eine Optimierung des Vorhabens aus technischer Sicht erfolgen. Davon hat der Vorhabenträger Gebrauch gemacht. So wurde durch die Optimierung des ersten Bauentwurfes eine Reduzierung des Knickverlustes durch eine parallele Ausrichtung der Trasse am 450 m langen Redder entlang der Grenze zwischen Schwarzenbek und der Gemeinde Grove zwischen Grover Weg und der B 207 erzielt. Weiterhin wurde durch eine leichte Verschiebung der Trasse am Grover Weg und nordöstlich des Gewerbegebietes Lupus-Park sowie durch eine Optimierung der Lage der geplanten Wendekehren für den landwirtschaftlichen Verkehr das dicht ausgeprägte Knicknetz im Planungsraum geschont.

Vergleich der Alternativen detailliert betrachteten Varianten der Voruntersuchung

Aus Sicht der artenschutzrechtlichen Belange ist innerhalb des anhand der Zwangspunkte identifizierten Trassenkorridors für keine der im Variantenvergleich zur Ortsumgehung Schwarzenbek betrachteten Varianten A, B, C, B1 und F3 ein geringeres Beeinträchtigungspotential gegenüber der Vorzugsvariante erkennbar.

Nach dem Schutzkonzept der Habitatschutzrichtlinie ist von entscheidender Bedeutung, ob am Alternativstandort eine Linienführung möglich ist, bei der keine artenschutzrechtlich relevanten Arten verschont bleiben. Dies ist für das gegenständliche Vorhaben vor dem Hintergrund der sehr guten Ausstattung des Untersuchungsraumes mit der für die Haselmaus als Lebensraum bedeutsamen gut ausgeprägten Knicknetz zu verneinen. Wie durch die Untersuchungen des Vorhabenträgers belegt wurde, kann von einer Besiedlung durch die Haselmaus im annähernd gesamten Untersuchungsgebiet (300m –Korridor um die Vorzugstrasse) ausgegangen werden. Die Ausstattung des betrachteten Bereiches mit geeigneten Lebensraumstrukturen, wie Knicks, Hecken und flächigen Gehölzstrukturen ist günstig. Die innerhalb des geeigneten Korridors möglichen Trassenführungen lassen nur geringfügig differierende Varianten zu, von denen keine erkennbar nicht das als Fortpflanzungs- und Ruhestätte der Haselmaus genutzte Knicknetz berührt.

Das Ergebnis des Alternativenvergleichs des gegenständlichen Vorhabens kann auch unter Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Problemsituation bestehen. Trassenalternativen, bei denen es zu erkennbar geringeren artenschutzrechtlichen Beeinträchtigungen kommen würde, sind somit nicht gegeben und scheiden damit vor dem Hintergrund der Ausnahmevoraussetzungen nach § 45 Absatz 7 BNatSchG aus.

Zusammenfassende Beurteilung der Anforderungen an die Alternativenwahl

Der Variantenwahl für das gegenständliche Vorhaben hält auch im Hinblick auf die Ausnahmevoraussetzungen des § 45 Absatz 7 BNatSchG den fachlichen Anforderungen stand. Der Ausschluss von Varianten auf den vorgelagerten Planungsebenen konnte anhand von Grobprüfungen erfolgen. Die Prüftiefe lässt die Beurteilung zu, dass die gewählte Lösungsmöglichkeit im Hinblick auf die Verbotstatbestände gemäß § 44 Absatz 1 Nr. 3 BNatSchG als die günstigste Variante zu beurteilen ist. Geeignete CEF-Maßnahmen zur Vermeidung der verbleibenden Beeinträchtigungen stehen nicht zur Verfügung. Auf der Zulassungsebene wurden die kleinräumig verbleibenden Beeinträchtigungen durch die wesentliche Aufgabe des Alternativenvergleichs – der Schaffung eines Konzeptes größtmöglicher Schonung - insbesondere durch eine Optimierung des Vorhabens aus technischer Sicht, wie kleinräumige Trassen- oder

Gradientenverschiebungen sowie auf die Festlegung erforderlicher Maßnahmen zur Vermeidung und Maßnahmen zur Populationsstützung der Haselmaus auf ein unvermeidbares Ausmaß begrenzt.

Keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes

Eine Ausnahme darf nur dann zugelassen werden, wenn sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert. Im Unterschied zu § 44 Absatz 1 Nr. 2 BNatSchG ist auf eine großräumigere Betrachtung abzustellen: als räumliche Bezugsebene gilt dabei der Erhaltungszustand der betroffenen Art auf nationaler Ebene in der entsprechenden biogeografischen Region. Hilfsweise wird dazu auch die lokale Population betrachtet. Befindet sich eine Art in einem ungünstigen Erhaltungszustand, ist (zusätzlich) sicherzustellen, dass das zu beurteilende Vorhaben die Herstellung eines günstigen Erhaltungszustandes nicht behindert (Appel, Ritzler 2017⁶; Bick, Wulfert 2017⁷). Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes liegt vor, wenn sich der Fortpflanzungserfolg der lokalen Population deutlich verringert oder wenn die Populationsgröße im lokalen Bezugsraum deutlich abnimmt.

Der Erhaltungszustand der im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens beeinträchtigten Haselmaus wird in Schleswig-Holstein für die zu betrachtende kontinentale Region aktuell in seiner Gesamtbewertung als „U 1 ungünstig – unzureichend“ mit stabilem Trend eingestuft.

Der EuGH hat zu den unionsrechtlichen Vorgaben des Art. 16 FFH-RL im Hinblick auf Ausnahmen von den Verboten der FFH-RL entschieden, dass die Erteilung einer Ausnahme ausnahmsweise dann gewährt werden darf, wenn sachgemäß nachgewiesen ist, dass die Ausnahme weder den ungünstigen Erhaltungszustand der Populationen weiter verschlechtert, noch die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes behindern wird (vgl. EuGH, Urteil v. 14.06.2007- C-342/05, Rn. 29).

Etablierte, allgemeingültige fachliche Maßstäbe in Bezug auf die Prognose des Erhaltungszustandes vorhabenbedingt betroffener Arten existieren nicht (RLBP 2011⁸). Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes ist in der Regel anzunehmen, wenn Vorkommen einer Art in Anspruch genommen werden und sich die Populationsgröße relevant verkleinert. Gemäß der Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz (LANA 2009) ist eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes immer dann anzunehmen, wenn sich die Größe des Verbreitungsgebietes der

⁶ Appel, Ritzler 2017: Artenschutzrecht in der Bundesfachplanung und den anschließenden Planfeststellungsverfahren. Natur und Recht (39 (4): 227 - 239

⁷ Bick, Wulfert 2017: Der Artenschutz in der Vorhabenzulassung aus rechtlicher und naturschutzfachlicher Sicht. Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht 6/2017: 346 – 355

⁸ BMVBS 2011: Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau (RLBP)", Ausgabe 2011

betroffenen Populationen verringert, wenn die Größe oder Qualität ihres Habitats deutlich abnimmt oder wenn sich ihre Zukunftsaussichten deutlich verschlechtern.

Der Vorhabenträger hat in seinen Unterlagen anhand einer Gegenüberstellung der die artenschutzrechtliche Ausnahme auslösenden Konflikte von Lebensraumverlusten für die Haselmaus und der im Zuge des Vorhabens neu geschaffenen bzw. optimierten Habitate dargelegt, dass sich der Erhaltungszustand der Art nicht verschlechtern wird. Vorhabenbedingt kommt es zum Verlust von fünf Revieren der Haselmaus. Der Vorhabenträger nimmt in seinen Unterlagen einen fachgutachterlich begründeten Ausgleichsbedarf für lineare Gehölzbiotope von 100 m geeigneter Strukturen pro Individuum an (vgl. Anhang 1 zur Anlage 12 der Planfeststellungsunterlage). Daraus leitet er einen Ausgleichsbedarf von insgesamt 500 m geeigneten Haselmauslebensräumen ab. Demgegenüber steht die Neuschaffung von 4,5 ha haselmausgeeigneter Gehölzbiotope, darunter 850 m Knickstrukturen im Rahmen der FCS-Maßnahmen. Unter Berücksichtigung des Gesamtkompensationskonzeptes wird sich demnach vorhabenbedingt die Größe des Lebensraumes der Haselmaus im betrachteten Raum nicht verkleinern.

Die Beibehaltung des aktuellen Erhaltungszustandes der betroffenen Haselmauspopulationen wird durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen, sogenannte FCS-Maßnahmen, sichergestellt.

Die Anforderungen an die „Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes“ werden durch das gegenständliche Vorhaben erfüllt. Auch unter Zugrundelegung der Empfehlungen der EU (vgl. EU-Kommission 2007a: Auslegungsleitfaden zu Artikel 6 Abs. 4 der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG), in denen die Anforderungen an die FCS-Maßnahmen formuliert werden, sind die festgelegten Maßnahmen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde geeignet, die gesamte Population der Haselmaus in der biogeographischen Region zu stützen. Dazu ist es nicht erforderlich, dass die neu angelegten Habitate und Lebensstätten eine direkte funktionale Verbindung zu den betroffenen Lebensstätten aufweisen. Die Anforderungen an FCS-Maßnahmen sind dahingehend nicht mit denen an die vorgezogenen CEF-Maßnahmen gleichzusetzen.

Der vom Vorhabenträger angesetzte Ausgleichsbedarf von 100 m pro Individuum für lineare Gehölzstrukturen ist nicht zu beanstanden. Der Ansatz entspricht den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen und berücksichtigt gleichsam die regionalen ökologischen Besonderheiten der Haselmaus, die in Schleswig-Holstein bevorzugt Knicks besiedelt. Gemäß LLUR 2018 ist bei linearen Strukturen ein standardisierter Ausgleichsbedarf von 100 m pro Individuum bei guter bis sehr guter Habitattignung anzusetzen, bei flächigen Gehölzstrukturen, z.B. Waldbiotope oder flächige Gehölzstrukturen, steigt der Ausgleichsbedarf auf 0,15 ha für einen Optimallebensraum bis zu 1,5 ha pro Individuum für mäßige Eignung, da hier die Raumansprüche der Haselmaus erfahrungsgemäß größer sind. Der vom Vorhabenträger festgesetzte und für die Haselmaus

wirksame Ausgleich von 4,5 ha übersteigt den erforderlichen Kompensationsbedarf für 5 Reviere der Haselmaus. Insgesamt kann durch die Entwicklung bzw. Aufwertung von 4,5 ha geeigneter Lebensraumstrukturen für die Haselmaus im Zuge des gegenständlichen Vorhabens sichergestellt werden, dass die negativen Auswirkungen des Vorhabens ausgeglichen werden und von einer Vergrößerung des besiedelbaren Areals für die Art ausgegangen werden kann. Die geplanten FCS-Maßnahmen befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Eingriffsbereich und stehen in Bezug zur vom Eingriff betroffenen lokalen Haselmauspopulation. Die Maßnahmen entfalten ihre Wirksamkeit für die Haselmaus, indem sie die Lebensbedingungen verbessern, beispielsweise durch die Pflanzung von speziellen Nahrungspflanzen (wie Brombeeren, Schlehen), der Vernetzung von Habitaten sowie Strukturanreicherung (z.B. durch die Anlage von Saumstreifen). Diese Maßnahmen sind geeignet, die Lebensbedingungen und den Fortpflanzungserfolg der Art zu verbessern. Die Erfolgswahrscheinlichkeit wird als hoch eingeschätzt. Maßnahmen zur Strukturanreicherung werden auch nach fachlichem Standard als geeignet zur Aufwertung des Lebensraumes der Haselmaus und zur Förderung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten bewertet. Die Beibehaltung des aktuellen Erhaltungszustandes der betroffenen Haselmauspopulationen kann durch die festgesetzten FCS-Maßnahmen sichergestellt werden.

Unter Berücksichtigung der im Zuge des Vorhabens geschaffenen artenschutzrechtlichen Maßnahmen ist nicht davon auszugehen, dass sich der Fortpflanzungserfolg der lokalen Population verringern oder die Populationsgröße im lokalen Bezugsraum abnehmen wird.

Vom Vorhabenträger wurde dargelegt, dass sich der lokale Eingriff nicht ungünstig auf die Populationsentwicklung der örtlichen Population auswirken wird. Von negativen Auswirkungen auf die übergeordneten, respektive der nationalen (biogeographischen) Ebene der Populationen gem. den Ausnahmevoraussetzungen des Art. 16 FFH-RL und eine somit ausgelöste Verschlechterung des Erhaltungszustandes im *natürlichen Verbreitungsgebiet* der Haselmaus ist insoweit nicht auszugehen.

Die Planfeststellungsbehörde folgt dieser Bewertung. Die Annahme, dass wenn für die vorhabenbedingt beeinträchtigten Individuen ausgeschlossen werden könne, dass sich der Erhaltungszustand verschlechtert, dies auch für die Population insgesamt gelte, wurde bereits richterlich bestätigt (vgl. VGH Kassel, Urteil vom 02.01.2009).

Der derzeit ungünstige Erhaltungszustand der Art steht einer Ausnahme demnach nicht entgegen.

Fazit

Die Tatbestandsvoraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Absatz 7 BNatSchG liegen für die Ortsumgehung Schwarzenbek, II. Streckenabschnitt vor. Der Erteilung einer Ausnahme vom Verbot gemäß § 44 Absatz 1 Nr. 3 BNatSchG für die Haselmaus steht demnach nichts entgegen.

4.3 Eingriffsregelung

Dem Vorhabenträger waren gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 11 Abs. 1 LNatSchG die zur Durchführung der nach § 15 BNatSchG erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen im Benehmen sowie der Ausgleich und Ersatz im Einvernehmen mit der obersten Naturschutzbehörde (Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein mit Schreiben vom 03.06.2020 (Az.: V538 - 64932/2019) zu genehmigen.

Das Vorhaben entspricht den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§§ 13 ff. BNatSchG, § 11 LNatSchG). Danach sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (Eingriffe) vom Verursacher (Vorhabenträger) vorrangig zu vermeiden. Unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen, oder, wenn die Beeinträchtigung nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren (§ 15 BNatSchG).

Die strikt zu beachtenden Vermeidungs- und Ausgleichsgebote sind eingehalten worden. Die Ausgestaltung der Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hat die Planfeststellungsbehörde abwägend berücksichtigt.

Angewandte Methodik

Die Bewertung der Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild und die Ermittlung der erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgen **auf der Grundlage des Orientierungsrahmens Kompensationsermittlung Straßenbau** (Gemeinsamer Erlass des Ministers für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und des Ministers für Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft vom 11.08.2004).

Der Orientierungsrahmen Kompensationsermittlung Straßenbau behandelt die für die Ermittlung der Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild relevanten Schutzgüter (Pflanzen, Tiere, Boden, Wasser, Klima, Luft und Landschaftsbild). Die im LBP zusätzlich behandelten Schutzgüter

Mensch sowie Kultur- und sonstige Sachgüter sind nicht Bestandteil der im folgenden beschriebenen Prüfschritte der Eingriffsregelung nach § 15 ff BNatSchG.

Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen bestehen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen. Unter Berücksichtigung der technischen Zwänge der Linienführung, wirtschaftlicher Erwägungen und der raumbezogenen Empfindlichkeit wurden dabei Optimierungen der Planung vorgenommen. Darüber hinaus werden **Maßnahmen zum Schutz** des Oberbodens (s. Nebenbestimmung All6 Nr. 1), vor boden- und grundwasserbelastenden Stoffen, sowie für Knicks, Baumreihen und Einzelbäumen umgesetzt. Zur **Minimierung** des Eingriffs sind Schutzpflanzungen mit Bäumen und Sträuchern, die Anlage von Bodenwällen sowie die Verlegung einer Wasserleitung durch den Knick durch Unterminieren vorgesehen. Eine **Vermeidung** des Tötungstatbestands für Fledermäuse und Haselmäuse sowie eine Sicherung und Verbesserung des Erhaltungszustands der Haselmaus wird durch Verbotsfristen bei der Baufeldräumung (s. Nebenbestimmungen All3 Nr. 10 und 11), die Anlage von Bodenwällen, Heckenbrücken, Überflughilfen und Kollisionsschutzeinrichtungen, sowie durch die Pflanzung von Gehölzen und Knicks sichergestellt. (s. Anlage 12 Kap. 5).

Um die fachgerechte Umsetzung und Kontrolle der verschiedenen Schutz-, Minimierungs- sowie artenschutzrechtlicher Vermeidungsmaßnahmen zu gewährleisten ist standardmäßig eine Umweltbaubegleitung vorzusehen (s. Nebenbestimmung All3 Nr. 17). Die Maßnahme trägt den Vorgaben des Artenschutz-, Bodenschutz- und Wasserrecht Rechnung. Gleichzeitig werden dadurch im Rahmen der Anhörungsverfahren vorgetragene Einwendungen des Naturschutzverbandes AG 29 und MLUR/MELUND gewürdigt.

Die Unvermeidbarkeit der mit der Realisierung des Vorhabens verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ist durch den Vorhabenträger begründet worden (§ 15 Abs. 1 BNatSchG). Zu diesen unvermeidbaren Eingriffen gehören im Bereich **Boden** eine Neuversiegelung im Umfang von 2,577 ha und damit einhergehend der vollständige Verlust seiner Speicher-, Puffer-, Filterfunktion sowie seiner Funktion als Lebensraum für Pflanzen und Tiere. (s. Anlage 12.0 Kap. 6.1).

Im Bereich **Pflanzen** führt der Eingriff zum Verlust von a) Biotopen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz (Nadel-Laub Mischwald (0,252 ha), sonstigen Gehölzbeständen (0,045 ha), halbruderalen Gras- und Staudenfluren (0,892 ha), nach § 21 Abs. 1 LNatSchG geschützten Knick- und Redderstrukturen (1.045 m)) sowie deren Vernetzungsfunktion; b) zum Verlust von Biotopen mit allgemeiner Bedeutung (Intensivgrünland (0,322 ha), Ackerflächen (6,028 ha)); c) zu einer Beeinträchtigung durch Immissionen (s. Anlage 12.0 Kap. 6.6).

Im Bereich **Tiere** führt das Vorhaben zum a) Teilverlust von Bruthabitaten der Feldlerche und weiterer ungefährdeter Brutvogelarten sowie zum Teilverlust von Lebensräumen der Haselmaus; b) zur Barrierewirkung und Zerschneidung von Lebensräumen von streng geschützten Fledermausarten sowie c) zur Zerschneidung von Wanderbeziehungen ungefährdeter Amphibienarten (s. Anlage 12.0 Kap. 6.5).

Im Bereich des **Landschaftsbildes** und der **Erholungseignung** kommt es zum a) Verlust und einer visuellen Beeinträchtigung von Landschaftsbildqualitäten (insgesamt 11,25 ha in hoch empfindlichen Flächen); b) zur Unterbrechung von Wegebeziehungen; sowie c) zu einer Beeinträchtigung des Landschaftserlebens und der natürlichen Erholungseignung der Landschaft durch optische Unruhe und Verlärmung im Umfang von ca. 11 ha (s. Anlage 12.0 Kap. 6.8).

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind vom Vorhabenträger gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist. Nach Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird der Eingriff vollständig kompensiert sein, so dass eine naturschutzrechtliche Abwägung (§ 15 Abs. 5 BNatSchG) nicht vorzunehmen und ein Ersatz in Geld nach § 15 Abs. 6 BNatSchG nicht zu leisten ist.

Zu diesen im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses festgesetzten und vom Vorhabenträger umzusetzenden Maßnahmen gehören **im trassennahen Bereich** der Rückbau von versiegelten Flächen, die Neuanlage und Bepflanzung von Knicks, die Entwicklung von Gras- und Krautfluren, gras- und krautgeprägten Uferstaudenfluren, Waldbeständen und anderen Gehölzgruppen, Ruderalfluren sowie die Entwicklung von Feuchtgrünland. Je nach Maßnahme dienen diese zur Sicherung und Verbesserung des Erhaltungszustands der lokalen Haselmauspopulation und/oder als Lebensraum für Brutvögel der betroffenen Gilden.

Im trassenfernen Bereich werden Maßnahmen zur Entwicklung von Ruderalfluren, Extensivgrünland mit Gewässerrandstreifen, eines extensiv genutzten Ackers mit „Lerchenfenstern“ sowie zur Anlage von Knicks umgesetzt. Diese dienen je nach Maßnahme als Lebensraum für die Feldlerche und/oder als Lebensraum für die Brutvögel der betroffenen Gilden (s. Anlage 12 Kap. 7).

Um die Wirksamkeit der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sicherzustellen sind vom Vorhabenträger Funktionskontrollen durchzuführen und bei Nichterreichen des Maßnahmenziels entsprechende Korrekturen durchzuführen (s. Nebenbestimmungen All3 Nr.5, 6). Dadurch werden auch die im Rahmen der Anhörungsverfahren vorgetragene Einwendungen des MLUR/MELUND und des Fachdienst Naturschutz des Kreis RZ gewürdigt.

Gemäß § 9 Abs. 2 LNatSchG schließen die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung des angestrebten Erfolgs ein (s. Nebenbestimmungen. All3 Nr.5, 6 und 18)

Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen

Die agrarstrukturellen Belange werden entsprechend § 15 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. § 9 Abs. 4 LNatSchG berücksichtigt. Auf die Anlage 12 (Landschaftspflegerischer Begleitplan) wird verwiesen.

Insgesamt werden durch den Eingriff landwirtschaftliche Nutzflächen von 6,35 ha in Anspruch genommen (s. Anlage 12.0, Kap. 7.7). Des Weiteren erfolgt eine Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Umfang von ca. 14,7 ha (s. Anlage 12.0, Kap. 7.7, Tab. 25), davon verbleiben auch nach der Umsetzung des Entwicklungsziels auf den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 10,73 ha in der landwirtschaftlichen Nutzung.

Gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG ist bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen. Insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen. Es ist möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden. Es ist zusätzlich zu prüfen, ob Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auch durch die Aufwertung nicht landwirtschaftlich genutzter Flächen erbracht werden können. Die Flächeninanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen soll im Rahmen der Gesamtkompensation auch bei Eingriffen auf höherwertigen Flächen möglichst nicht größer als diejenige für den Eingriff sein.

Zur Deckung der Kompensationserfordernisse aufgrund des Eingriffs in Natur und Landschaft werden bisher landwirtschaftlich genutzte Flächen unter Berücksichtigung ihrer naturschutzfachlichen Aufwertbarkeit und der Lage in Bezug auf das landesweite Biotopverbundsystem in naturnahe Lebensräume umgewandelt und als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen genutzt.

Es wurden alle verfügbaren Potenziale für Entsiegelungsmaßnahmen, Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen im Rahmen des Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems im

naturräumlichen Zusammenhang sowie von Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, geprüft. Eine Aufwertung von nicht landwirtschaftlich genutzten Flächen als Kompensation konnte nicht erfolgen. Der flächenmäßig größte Anteil der Kompensationsflächen bleibt in extensiver landwirtschaftlicher Nutzung, wobei die Kompensation v.a. über Bewirtschaftungs- und Pflegevorgaben realisiert wird (Extensivgrünland, Feuchtgrünland). Bei den Maßnahmen, bei denen landwirtschaftliche Flächen aus der Nutzung genommen werden, handelt es sich zum einen um Flächen, die aufgrund geringer Größe und/ oder einem ungünstigen Zuschnitt als nicht mehr für die Landwirtschaft nutzbare Restflächen anzusehen sind. Zum anderen werden Flächen für die Entwicklung von naturnahen Gehölzflächen, Gehölzinseln und Waldflächen aus der landwirtschaftlichen Nutzung herausgenommen.

Insgesamt werden 3,95 ha landwirtschaftlicher Flächen welche vorher als Acker und Intensivgrünland genutzt wurden für die Kompensation aus der Nutzung genommen. Dem steht ein Eingriff im Umfang von 6,35 ha in landwirtschaftlich genutzter Fläche gegenüber, welche für die Ortsumgehung Schwarzenbek, Streckenabschnitt II benötigt werden (s. Anlage 12 Kap. 7.7, Tab. 25). Den Anforderungen des § 15 Abs. 3 BNatSchG ist somit für das vorliegende Bauvorhaben entsprochen.

Das Benehmen zum Eingriff sowie das Einvernehmen zum Ausgleich, zum Ersatz und zur Ersatzzahlung gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. 11 Abs. 1 LNatSchG wurden mit Schreiben des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein vom 03.06.2020 (Az.: V538 - 64932/2019) hergestellt.

Kompensationsflächenkataster (KIS-SH):

Die Planfeststellungsbehörde ist gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG i.V.m. § 7 Ökokonto- und Kompensationsverordnung verpflichtet, Daten über die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die dafür in Anspruch genommenen Flächen an die zuständigen Unteren Naturschutzbehörden zu übermitteln. Hierfür hat der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH) das Kompensationsflächen-Informationssystem Straßenbau Schleswig-Holstein (KIS-SH) eingeführt, in das die Daten einzupflegen sind. Das Kompensationsflächenkataster KIS-SH dient gemäß Vorschriften-sammlung Straßenbau 2/05 vom 28.06.2005 i.V.m. 5/09 vom 17.03.2009 als Instrument der nach § 17 Abs. 7 BNatSchG durchzuführenden Kontrollen. Es eignet sich für den Nachweis des Vorhabenträgers über die sach- und fristgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der

festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der Unterhaltungsmaßnahmen gegenüber der Planfeststellungsbehörde.

In Folge neuer Anforderungen an das Format der weiterzureichenden Daten besteht Unsicherheit, ob die aus KIS-SH generierbaren Daten diesen Anforderungen entsprechend. Aus diesem Grund bedarf es über der Pflege von KIS-SH einer tabellenmäßigen Aufbereitung. Hierfür wurde eine sogenannte Meldehilfe vom Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein (MELUND) erstellt und mit Schreiben vom 22.06.2018 eingeführt. Schließlich hat der Minister für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein mit Schreiben vom 22.06.2018 gemäß § 7 Abs. 4 ÖkokontoVO bestimmt, dass die Daten gemäß § 7 Abs. 1 u. 2 ÖkokontoVO auch als raumbezogene Informationen im sogenannten ‚Shapefile‘-Format an die zuständigen Naturschutzbehörden zu übermitteln sind. Die Bereitstellung durch den Vorhabenträger ist deshalb erforderlich (s. Nebenbestimmung All3 Nr.3).

4.4 Biotopschutz

Dieser Planfeststellungsbeschluss umfasst auch die Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 BNatSchG von den Bestimmungen des § 30 Abs. 2 BNatSchG i. V. m. § 21 Abs. 1 Nr. 4 LNatSchG zur Beseitigung der in folgender Tabelle aufgeführten gesetzlich geschützten Biotope in dem sich aus dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 12 des festgestellten Plans) ergebenden Umfang:

Biotoptyp	BNatSchG / LNatSchG	Verlust
Knicks/Redder	§ 21 Abs. 1 Nr. 4 LNatSchG	1.115 m

Die o. g. Summe von 1.115 m Verlust von Knick-/Redderstrukturen setzt sich zusammen aus dem tatsächlichen Verlust von Knick-/Redderabschnitten infolge notwendiger Beseitigung i.H.v. insgesamt 1.045 m und der erheblichen Beeinträchtigung von Knick-/Redderstrukturen i.H.v. insgesamt 70 m (vgl. Anlage 12.0, Abschnitt 9.1.1). Letztere ist begründet in der Umsetzung der artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahme **VIA 5 Ar + FCS**, bei welcher es durch die enge Benachbarung des anzulegenden bepflanzten Walls zu einem bereits vorhandenen Knick zu einer erheblichen Beeinträchtigung von dessen Struktur und Funktionen kommt, welche als Eingriff in diesen bestehenden Knick zu werten ist (vgl. Anlage 12.0, Abschnitt 6.6). Daher wird dieser betroffene Knickabschnitt ebenfalls als Knickverlust bilanziert.

Die erforderliche Kompensation erfolgt im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung (vgl. Anlage 12.0, Abschnitt 9.1.1). Die Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 Abs. 2 BNatSchG i. V. m. § 21 Abs. 1 LNatSchG sind damit ausgeglichen oder ersetzt.

Die Befreiung für die Beseitigung bzw. erhebliche Beeinträchtigung von insgesamt 1.115 m Knicks/Redder wird mit diesem Beschluss gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erteilt, da das Vorhaben aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist. Hierzu wird auf die Planrechtfertigung im Rahmen der materiell-rechtlichen Würdigung unter Ziffer B III 1 dieses Beschlusses verwiesen. Weitere nach § 30 Abs. 2 BNatSchG i. V. m. § 21 Abs. 1 LNatSchG gesetzlich geschützte Biotope werden im Zuge des Vorhabens nicht zerstört oder erheblich beeinträchtigt. Die mit der Realisierung des Vorhabens verbundenen Eingriffe in geschützte Biotope werden insgesamt so gering wie möglich gehalten. So konnte durch eine Detailprüfung und Anpassung des/der Trassenverlaufs-/höhenlage eine deutliche Reduzierung der Eingriffe in Knick-/Redderstrukturen erreicht werden. Diesbezüglich wird verwiesen auf die Erläuterungen in Anlage 12.0, Abschnitt 5.1 des festgestellten Plans. Zudem sind bauzeitige Schutzmaßnahmen für die verbleibenden Knick-/Redderstrukturen in Trassennähe vorgesehen (vgl. Maßnahme S 3 in Anlage 12.0, Abschnitte 5.2 und 7.6).

Es wurde vorrangig geprüft, ob statt einer Befreiung nach § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG eine Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG i. V. m. § 21 Abs. 3 LNatSchG erteilt werden kann. Im Ergebnis war die Erteilung einer Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG i. V. m. § 21 Abs. 3 LNatSchG aus dem nachfolgenden Grund nicht möglich: Die Erteilung einer Ausnahme erfordert gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG, dass die entstehenden Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Der hierbei zugrunde gelegte Ausgleichsbegriff ist laut Kommentarliteratur zum BNatSchG (vgl. Lütkes/Ewer, BNatSchG Kommentar, 2. Auflage 2018, § 30 Rn. 10; Schlacke, GK-BNatSchG, 2. Auflage 2017, § 30 Rn. 19) analog zu demjenigen in der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (vgl. § 15 Abs. 2 S. 1 u. 2 BNatSchG) zu verstehen. Beeinträchtigte Funktionen des Naturhaushalts müssen somit in gleichartiger Weise wiederhergestellt werden, was wiederum einen funktions-spezifischen räumlichen Bezug, also eine ausreichende Ortsnähe, zwischen Eingriff und Ausgleich erfordert (vgl. Lütkes/Ewer, BNatSchG Kommentar, 2. Auflage 2018, § 15 Rn. 17; Schlacke, GK-BNatSchG, 2. Auflage 2017, § 15 Rn. 8 u. 9). Im Hinblick auf diese zwingend erforderliche Wahrung des funktionellen und somit räumlichen Zusammenhangs zwischen Eingriff und Ausgleich lassen sich die Ausgleichs- von Ersatzmaßnahmen abgrenzen (vgl. Schlacke, GK-BNatSchG, 2. Auflage 2017, § 15 Rn. 9). Im vorliegenden Fall sind für die zur Realisierung des Straßenbauvorhabens notwendige Beseitigung von Knick-/Redderabschnitten sowohl trassennahe Ausgleichspflanzungen in einem anrechenbaren Umfang von 883 m Knicklänge als auch trassenferne Ersatzpflanzungen in einem anrechenbaren Umfang von 1900 m Knicklänge vorgesehen (vgl. Anlage 12.0, Abschnitt 9.1.1,

Tab. 34). Insgesamt werden demzufolge etwa zwei Drittel der erforderlichen Knickkompensationsmaßnahmen auf trassenfernen Flächen mit mehreren Kilometern (mehrheitlich > 16 km) Abstand zum Eingriffsort umgesetzt, weshalb die vorgenannte Voraussetzung für eine Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG i. V. m. § 21 Abs. 3 LNatSchG (funktionsspezifischer räumlichen Bezug zwischen Eingriff und Ausgleich) für den Gesamteingriff nicht gegeben ist. Infolgedessen wurde zur Realisierung des Vorhabens die Erteilung einer Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG notwendig.

4.5 Weiterer Gebietsschutz

Es befinden sich keine nach § 23 BNatSchG geschützten Naturschutzgebiete bzw. nach § 26 BNatSchG geschützten Landschaftsschutzgebiete im Eingriffsbereich des Vorhabens. Das dem Vorhaben am nächsten liegende Naturschutzgebiet Lanken (Nr. 203) ist ca. 4 km entfernt. Eine Beeinträchtigung kann daher ausgeschlossen werden. Die Realisierung des Vorhabens ist im Sinne des § 23 u. § 26 BNatSchG zulässig.

5 Gewässerschutz

Dem Gewässerschutz ist sowohl im Hinblick auf Oberflächenwasser als auch auf das Grundwasser durch die gegenständliche Planung und die unter All2 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen Genüge getan.

5.1 Wasserrechtliche Erlaubnis

Über die mit einem planfeststellungsbedürftigen Vorhaben verbundene Benutzung eines Gewässers entscheidet gemäß § 19 Abs.1 WHG die Planfeststellungsbehörde. Durch diese Einbindung der Erlaubniserteilung in das Planfeststellungsverfahren wird zugleich zum Ausdruck gebracht, dass sich das Verfahren grundsätzlich insgesamt nach den Vorschriften des hier einschlägigen Planfeststellungsrechts richtet. Demnach kommt es zwar zu einer Zuständigkeits- und Verfahrenskonzentration; von einer Entscheidungskonzentration sieht § 19 Abs. 1 WHG als die gegenüber § 17 c FStrG i.V.m. § 142 Abs. 1 LVwG speziellere Regelung aber ausdrücklich ab; die erforderliche wasserrechtliche Entscheidung tritt als rechtlich selbständiges Element neben die Planfeststellung, auch wenn sie in ein und demselben Beschluss getroffen wird. Das bedeutet, dass trotz der grundsätzlichen Konzentrationswirkung der Planfeststellung gem. § 142 Abs. 1 LVwG sind die für das Vorhaben erforderlichen Bewilligungen oder Erlaubnisse für Benutzungen eines

Gewässers i.S.v. § 9 WHG neben der Planfeststellung zu erteilen. Sie bedürfen des Einvernehmens der zuständigen Wasserbehörde.

Die wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitung von Straßenabwässern wird in Abschnitt AI3 (Besondere eingeschlossene Entscheidungen) dieses Planfeststellungsbeschlusses von der Planfeststellungsbehörde im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde (§ 19 WHG) erteilt. Das Einvernehmen wurde mit Schreiben der Unteren Wasserbehörde des Kreises Herzogtum Lauenburg vom 30.11.2011 (Gesch.Z.: 672 38 33 / 1168 B404) hergestellt.

Für die Einleitung von Niederschlagswasser in die unter Ziffer AI3.1.1 dieses Beschlusses genannten Einleitungsstellen der Ortsumgehung Schwarzenbek wird die gehobene Erlaubnis gem. §§ 8,15 WHG erteilt. Diese Einleitungen bedürfen gem. § 8 WHG einer Erlaubnis bzw. einer gehobenen Erlaubnis (§ 15 WHG).

Die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erlaubniserteilung liegen vor. Schädliche, nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen nach § 12 Abs. 1 WHG sind durch die Einleitung nicht zu erwarten. Bei Beachtung der unter Ziffer AI2 angeordneten, auf § 13 WHG beruhenden Auflagen sind Beeinträchtigungen öffentlich-rechtlicher Vorschriften sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile Dritter nicht anzunehmen.

Die gehobene Erlaubnis wird hier als Investitionssicherheit vermittelndes Instrument im Vergleich zur einfachen Erlaubnis als sinnvolle und angemessene Lösung für die im öffentlichen Interesse liegende Straßenentwässerung angesehen (§ 15 Abs.1 WHG). Die gem. § 15 Abs. 2 WHG erforderlichen Verfahrensschritte für die Erteilung einer gehobenen Erlaubnis sind durch das Beteiligungsverfahren der Planfeststellung eingehalten.

Das für die Erteilung der gehobenen Erlaubnis gemäß § 15 Abs.2 WHG erforderliche Interesse begründet sich bereits darin, dass eine gesonderte und funktionsfähige Straßenentwässerung für einen störungsfreien Betrieb der Bundesstraße unverzichtbar ist, die Realisierung des Vorhabens aber im öffentlichen Gemeinwohlinteresse liegt. Dabei erforderten die insbesondere unter Ziffer B 0 1 dieses Beschlusses dargelegten mit dem Bau der Ortsumgehung verfolgten Gründe des Allgemeinwohls die Erlaubniserteilung.

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

Keine Einleitungserlaubnis für den Entwässerungsabschnitt 1

Es ist keine Einleitungserlaubnis gemäß §§ 8, 10 und 15 des WHG zur Benutzung von Gewässern gemäß § 9 WHG für den Entwässerungsabschnitt 1 des Streckenabschnitts II der Ortsumgehung

Schwarzenbek in dem hier vorliegenden Planfeststellungsverfahren zu erteilen. Ein hydraulisch schadloses Ableiten in das Fließgewässer wird weiterhin gewährleistet.

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 28.07.1995 für den Bau einer Straßenverbindung als Entlastung der Bismarckstraße, Teil A „Ortsumgehung Schwarzenbek (B 404n)“ Streckenabschnitt I von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+165 und Teil B „Zubringer Nord in Schwarzenbek“ von Bau-km 0+388, 495 bis Bau-km 1+621,852 liegt eine wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitungsstelle 3 in Höhe von 50 l/s vor. Die Einleitungsstelle 3 entspricht der hier gegenständlichen Einleitungsstelle 1 beim RRB 1 (BWV-Nr.2), Einleitung in die „Schwarze Au“.

Das vorhandene Regenrückhaltebecken (RRB 3 des Streckenabschnitts I) nimmt im Bestand die Niederschläge von Bau-km 0+780 bis Bau-km ~2+800 des Streckenabschnitts I, von Bau-km 1+000 bis 1+620 des Zubringer Nords sowie von den B-Plänen Nr.47 und 47a auf. Darüber wurde im Jahr 1996 eine entsprechende Vereinbarung zwischen dem Bund und der Stadt Schwarzenbek geschlossen. Zusätzlich sollen in dem hier gegenständlichen Planfeststellungsverfahren des Streckenabschnitts II die geplante Wohnbebauung des B-Plans Nr. 47b und Nr.49 angeschlossen werden. Die Niederschlagsabflussmenge des Entwässerungsabschnitt 1 des Streckenabschnitts II wurde folglich bereits bei der Bemessung des vorhandenen RRBs und der Einleitungserlaubnis berücksichtigt. Um die zulässige Drosselabflussmenge von 50 l/s und die damit verbundene Auflage unter Ziffer AII2 Nr. 2, auch trotz der beiden neu anzuschließenden B-Pläne, gewährleisten zu können, ist es notwendig das vorhandene RRB zu erweitern. Es wird diesbezüglich auf die Anlagen 13.1 und 13.2 und die Wasserrechtliche Genehmigung unter Ziffer AI3.1.2 verwiesen.

5.2 Wasserrechtliche Genehmigung

Die wasserrechtliche Genehmigung zum Bau und Betrieb der in Ziffer AI3.1.2 dieses Beschlusses aufgeführten Oberflächenwasserbehandlungsanlagen (Regenrückhaltebecken / Absetzbecken) kann erteilt werden. Die Oberflächenwasserbehandlungsanlagen entsprechen den allgemein anerkannten Regeln der Technik und den Anforderungen an die Abwasserbeseitigung im Sinne von §§ 51,52 LWG in Verbindung mit § 60 WHG. Sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften stehen der Erteilung der Genehmigung nicht entgegen.

5.3 Zulässigkeit des Vorhabens nach §§ 27 und 47 WHG

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang. Auf die im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss unter Ziffer AI3.1 erteilten

wasserrechtlichen Erlaubnisse und Genehmigungen, nebst den unter Ziffer B 0 5.1 und 5.2 genannten Begründungen sowie den unter Ziffer All2 erteilten Nebenbestimmungen i.V.m. den Anlagen 13.1 und 13.2 wird verwiesen.

Zur Ermittlung der Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf wasserwirtschaftliche Belange wurde ein Entwässerungstechnischer Erläuterungsbericht (s. PFU, Anlage 13) aufgestellt. Nach Prüfung des vorgelegten Fachbeitrages zur Wasserrahmenrichtlinie vom 18.10.2019 (vgl. PFU, MB 8) und in Zusammenschau mit den weiteren Planunterlagen sieht die Planfeststellungsbehörde die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den wasserrechtlichen Vorschriften – insbesondere mit den Regelungen der §§ 27 und 47 WHG – bestätigt.

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 Ziff. 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 Oberflächenwasserkörpers (OWK) verursachen kann oder wenn es die Erreichung eines guten ökologischen Zustands bzw. eines guten ökologischen Potenzials und eines guten chemischen Zustands eines Oberflächenwasserkörpers zu dem nach der WRRL maßgeblichen Zeitpunkt gefährdet. Dieser Rechtsprechung hat sich das Bundesverwaltungsgericht – auch hinsichtlich der Planfeststellung fernstraßenrechtlicher Vorhaben – angeschlossen (BVerwG, Urt. v. 28.04.2016 – 9 A 9.15, juris, Rn. 29; Urt. v. 11.08.2016 – 7 A 1.15, juris, Rn. 160; BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, juris, Rn. 96).

Im Fachbeitrag WRRL wird überprüft, ob die Realisierung des Vorhabens den Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie bzw. den Bewirtschaftungszielen hier insbesondere nach § 47 WHG gerecht wird. Der Fachbeitrag WRRL entspricht in seinem grundlegenden Aufbau und wesentlichen Inhalten dem Entwurf des Hinweispapiers *Straßenbau und WRRL – Hinweise zur Erstellung eines Beitrages über die Vereinbarkeit eines Straßenbauvorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 und 47 WHG in Schleswig-Holstein* (LBV-SH 2017). Das Hinweispapier stellt eine Orientierungshilfe dar, ist aber keine abschließende Handlungsanweisung (LBV-SH 2017, Straßenbau und WRRL, Kap. 1.1, S. 3). Dabei erfolgt eine Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich einer möglichen Verschlechterung des mengenmäßigen und chemischen Zustands des Grundwassers (Verschlechterungsverbot). Darüber hinaus wird geprüft, ob das Vorhaben im Widerspruch zu den langfristigen Bewirtschaftungszielen der Wasserkörper steht und der mengenmäßige und chemische Zustand des Grundwassers erhalten bleibt und erreicht wird (Verbesserungsgebot). Es wird weiterhin geprüft, ob dem Gebot der Trendumkehr entsprochen wird. Der Fachbeitrag WRRL

kommt zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben mit den Bewirtschaftungszielen nach § 47 WHG vereinbar ist.

5.3.1 Zulässigkeit des Vorhabens nach § 27 WHG

Eine Prüfung der Zulässigkeit des Vorhabens nach § 27 WHG ist nicht erforderlich, da für die Einleitung in Oberflächenwasserkörper des Entwässerungsabschnittes 1 eine Einleitgenehmigung besteht. Auf die Ausführungen unter Ziffer B III 5.1 wird entsprechend verwiesen.

Im Entwässerungsabschnitt 3 wird nach Passage eines Absetz-/ abgedichteten Regenrückhaltebeckens (RRB3) in das vorhandene Stadtentwässerungssystem/ Kanalnetz der Stadt Schwarzenbek über Schacht Nr. 85.102 eingeleitet. Es wird diesbezüglich auf die Wasserrechtliche Genehmigung unter Ziffer A I 3.1.2 verwiesen.

5.3.2 Zulässigkeit des Vorhabens nach § 47 WHG

Die Bewirtschaftungsziele nach § 47 WHG werden eingehalten.

Das Grundwasser ist gemäß § 47 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und chemischen Zustands vermieden wird (Nr. 1), alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden (Nr. 2) und schließlich ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Nr. 3).

Der mengenmäßige Zustand des Grundwassers wird anhand der Kriterien nach § 4 Abs. 2 GrwV beurteilt. Aus der Rechtsprechung ergibt sich kein Hinweis auf den anzuwendenden Prüfmaßstab für die Prüfung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf das mengenmäßige Verschlechterungsverbot von Grundwasserkörpern. § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG übernimmt das grundsätzliche Verschlechterungsverbot des Art. 4 Abs. 1 lit. b) i.) WRRL und ordnet an, dass eine nachteilige Veränderung des mengenmäßigen und chemischen Zustands des Grundwassers zu vermeiden ist.

Der chemische Zustand des Grundwassers wird anhand der Einhaltung der Qualitätsnormen nach § 7 Abs. 2 und 3 GrwV i.V.m. Anlage 2 der GrwV bestimmt. Der Maßstab der Prüfung der Verschlechterung des chemischen Zustands eines Grundwasserkörpers ist die vorhabenbedingte Überschreitung mindestens einer Umweltqualitätsnorm für einen Parameter (vgl. BVerwG, Vorlagebeschluss vom 25. April 2018 - 9 A 16.16 - DVBl 2018, 1418 Rn. 49). Für Schadstoffe, die den maßgeblichen Schwellenwert bereits im Ist-Zustand überschreiten, stellt jede weitere

(messbare) Erhöhung der Konzentration eine Verschlechterung dar (ähnlich BVerwG, Urteil vom 9. Februar 2017 - 7 A 2.15 – BVerwGE 158, Rn. 578 zur Verschlechterung des chemischen Zustands eines Oberflächenwasserkörpers).

Nach Anlage 7, Bl. 2 und 13.5, Bl.2 der Planfeststellungsunterlage ist der Bau von einem Absetz-/ abgedichteten Regenrückhaltebecken (RRB2) mit nachgeschaltetem Reglerschacht geplant, von dem aus die Einleitung aus dem Entwässerungsabschnitt 2 in eine nördlich der Trasse befindliche Versickerungsfläche mit Versickerung in das Grundwasser (5,0 l/s) vorgesehen ist.

Im Vorhabenbereich der Ortsumgebung Schwarzenbek, Streckenabschnitt II und ihrer vorhabenbedingten Auswirkungen wurden drei Grundwasserkörper (GWK) identifiziert – DESH_EI15 (Bille - Altmoränengeest Süd), DESH_EI19 (Elbe-Lübeck-Kanal – Geest) und N8 (Südholstein) – wobei die beiden Erstgenannten obere Grundwasserkörper darstellen, N8 ist ein tiefliegender Grundwasserkörper (s. PFU, MB 8, Kap. 5.1.1, S. 5, Tab. 1).

a) Verschlechterungsverbot § 47 Abs.1 WHG Nr.1

Im Ergebnis der Prüfung kommt es vorhabenbedingt nicht zu einer Verschlechterung des mengenmäßigen und des chemischen Zustands der Grundwasserkörper DESH_EI15 (Bille - Altmoränengeest Süd), DESH_EI19 (Elbe-Lübeck-Kanal – Geest) und N8 (Südholstein).

DESH_EI15 Bille - Altmoränengeest Süd

Der GWK EI15 verschlechtert sich vorhabenbedingt nicht.

Der mengenmäßige Zustand des Grundwasserkörpers EI15 ist gut, ebenso der chemische Zustand (s. Wasserkörpersteckbrief EI15 Bille - Altmoränengeest Süd). Als Referenzmessstelle für GWK EI15 diene MS 10L53116018, da diese Messstelle südöstlich des Sickerbeckens liegt und somit im Grundwasserabstrombereich. Daneben gibt es für EI15 die weiter entfernt gelegene GW-Messstelle MS 10L53105018 Sachsenwald Vierthege F1 (s. PFU, MB 8, S. 10).

mengenmäßiger Zustand (§ 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG)

Der Fachbeitrag WRRL prüft zutreffend die vorhabenbezogenen Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand des GWK EI15 und des GWK EI19:

Entwässerungsabschnitt 1, Entwässerungsabschnitt 3:

Das im Entwässerungsabschnitt 1 gefasste Niederschlagswasser (Einleitung über bestehende Einleitstelle in Schwarze Au) wie auch das Niederschlagswasser des Entwässerungsabschnitt 3 (Einleitung in die Stadtentwässerung) wird aus dem Bereich des Grundwasserkörpers EI15 herausgeleitet und somit dem Zustrom des GWK EI15 sowie untergeordnet dem GWK EI19 entzogen. Im Ergebnis zeigt sich, dass im Versiegelungsbereich des Entwässerungsabschnittes 1 und des Entwässerungsabschnittes 3 die Grundwasserneubildung des GWK EI15 (und des GWK EI19) vorhabenbezogen geringfügig verringert wird um ca. 1.500 m² im Jahr (s. PFU, MB 8, Kap. 5.2.2). Zu einer mengenmäßigen Verschlechterung kommt es dabei nicht, wie sich aus dem Fachbetrag WRRL ergibt (s. PFU, MB 8, Kap. 5.2.3) – die vorhabenbezogene Minderung der Grundwasserneubildung ist sehr gering; sie wurde im Rahmen einer ergänzenden Sachverhaltsermittlung mit 0,000000005 % bestimmt (s. E-Mail des LBV HL v. 05.12.2019). Dies gilt auch bezüglich einer äußerst geringfügigen Reduzierung des Zustroms in den tiefen Grundwasserkörper N8. Es kommt vorhabenbezogen zu keiner mengenmäßigen Verschlechterung des als gut eingestuften mengenmäßigen Zustands der Grundwasserkörper EI15, EI19 und N8.

Entwässerungsabschnitt 2:

Das im Entwässerungsabschnitt 2 gefasste Niederschlagswasser wird innerhalb der Versickerungsfläche des Entwässerungsabschnittes 2 versickert. Eine mengenmäßige vorhabenbezogene Verschlechterung des Grundwasserabstroms kann ausgeschlossen werden, da sich hieraus keine mengenmäßige Reduktion der Grundwasserneubildungsrate für EI15, EI19 und N8 ergibt.

chemischer Zustand (§ 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG)

Der chemische Zustand nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG des GWK EI15 verschlechtert sich nicht. Maßgeblich für die Betrachtung des chemischen Zustandes sind die Stoffe der Anlage 2 der GrwV.

Mit dem Sickerwasser können bau- und betriebsbedingte Nähr- und Schadstoffe in den Grundwasserkörper eingetragen werden und zu Konzentrationserhöhungen führen. Der überwiegende Teil der im Straßenabwasser anfallenden Stoffe wird von der Matrix der belebten Bodenzone zurückgehalten. Schwermetalle wie Blei, Cadmium und Quecksilber sind gering löslich und sorbieren im Allgemeinen an der Bodenmatrix, von der sie entsprechend stark zurückgehalten werden (Frechen 2013 zitiert in: Leitfaden WRRL des Landes Rheinland-Pfalz, April 2019, Kap. 4.3.5).

Maßgeblich im Zuge der Versickerung (mit potenziellen Auswirkungen auf den chemischen Zustand) ist der Wirkpfad Chlorideintrag in das Grundwasser im Zuge der Versickerung des Niederschlagswassers - im vorliegenden Fall - des Entwässerungsabschnittes 2 über die belebte Bodenzone der Versickerungsfläche (s. PFU, MB 8, Kap. 5.2.2). Chlorid ist, entgegen anderer Stoffe, nicht durch die Bodenfilterpassage eliminierbar und tritt in das Grundwasser ein. Im Zuge der Erstellung des Fachbeitrags WRRL wurde eine Ermittlung der Chloridbelastung aus dem Winterdienst durchgeführt und einer Prognose hinsichtlich der Auswirkungen auf die GWK El15, El19 und N8 unterzogen (s. PFU, MB 8, Kap. 5.2.2). Eine Überschreitung des in der GrwV 2017 genannten Chlorid-Schwellenwertes von 250 mg/l Cl⁻ kann für die GWK El15 und El19 sowie N8 wie nachfolgend dargelegt und zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ausgeschlossen werden.

Entwässerungsabschnitt 1, Entwässerungsabschnitt 3:

Im Zuge des EWA1 und EWA3 ergibt sich keine Verschlechterung des chemischen Zustands der GWK EL15, El19 und N8, da es zu keiner Einleitung von Stoffen der Anlage 2 GrwV in die GWK kommt.

Entwässerungsabschnitt 2:

Das in Entwässerungsabschnitt 2 innerhalb der Versickerungsfläche versickerte Niederschlagswasser durchläuft die Bodenfilterpassage. Für Chlorid wurde ein jährlicher Eintrag/ mittlere Chloridkonzentration von 521 mg/l Cl⁻ in die Versickerungsmulde und im Abstrom in den Hauptgrundwasserleiter (El15, El19) und in den tiefen Grundwasserleiter in südöstliche Richtung ermittelt.

Die über Entwässerungsabschnitt 2 eingetragene Chloridkonzentration reduziert sich bis zu einer Entfernung von 700 m südöstlich der Versickerungsfläche noch vor der Referenzmessstelle MS 10L53116018 des GWK El15 auf ca. 91 mg/l Cl⁻. In Verbindung mit der Ausgangskonzentration von 53 mg/l Cl⁻ (wie auch im Abgleich mit den Messwerten 2008: 46 mg/l, 2009: 60 mg/l) ergibt sich in der Summe keine Überschreitung des Chlorid-Schwellenwertes von 250 mg/l Cl⁻ an der Referenzmessstelle MS 10L53116018.

DESH_EI19 Elbe-Lübeck Kanal - Geest

Der GWK EI19 verschlechtert sich vorhabenbedingt nicht.

Der mengenmäßige Zustand des Grundwasserkörpers EI19 ist gut, der chemische Zustand ist schlecht (s. Wasserkörpersteckbrief EI19 Elbe-Lübeck Kanal - Geest). Der schlechte chemische Ist-Zustand des Grundwasserkörpers EI19 steht dem Vorhaben nach derzeitigem Erkenntnisstand nicht entgegen, da er durch die Überschreitung des Schwellenwertes für Nitrat aufgrund von Einträgen aus der Landwirtschaft hervorgerufen wird, die vorhabenbezogen nicht erhöht werden.

Die Messstelle 10L53045004 liegt auf der Grenze zwischen EI15 und EI19 - sie ist aufgrund der nahen Lage zum GWK EI19 repräsentativ für EI19. Gleiches gilt für die Messstellen 10L53116018, die Messstellen 10L53007001 Basthorst und 10L53115012 Schulendorf – auch diese sind repräsentativ für EI19.

mengenmäßiger Zustand (§ 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG)

Mengenmäßig kommt es zu keiner Verschlechterung des GWK DESH_EI19. Es wird im Weiteren auf die Ausführungen zu DESH_EI15 Bille - Altmoränengeest Süd - § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG – verwiesen

chemischer Zustand (§ 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG)

Der chemische Zustand nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG des GWK EI19 verschlechtert sich nicht. Maßgeblich für die Betrachtung des chemischen Zustandes sind die Stoffe der Anlage 2 GrwV.

Hinsichtlich der Ermittlung des Wirkpfades Chlorid wird auf die Ausführungen unter EI15 verwiesen. Es wurde eine vorhabenbezogene Chloridfrachtermittlung durchgeführt und einer Prognose unterzogen. An der Messstelle 10L53115012 Schulendorf des GWK EI19 ergab sich nach den Daten des LLUR 2018 eine Hintergrundbelastung von 29 mg/l Cl⁻ (s. E-Mail des LBV HL v. 14.11.2019). In Analogie zur bereits an der MS 10L53116018 des GWK EI15 vorliegenden Unterschreitung des Chlorid-Schwellenwertes von 250 mg/l Cl⁻ der GrwV 2017 kann auch für die Messstelle 10L53115012 Schulendorf des GWK EI19 mit einer noch niedrigeren Hintergrundbelastung von 29 mg/l Cl⁻ und der Annahme einer weiteren Reduktion von einer weiteren deutlichen Unterschreitung des Chlorid-Schwellenwertes von 250 mg/l Cl⁻ ausgegangen werden.

DESH_N8 Südholstein

mengenmäßiger Zustand (§ 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG) und

chemischer Zustand (§ 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG)

Der GWK N8 verschlechtert sich vorhabenbedingt nicht.

Der Vorhabenträger hat in einer ergänzenden Sachverhaltsermittlung (s. E-Mail des LBV HL v. 14.11.2019) bei der zuständigen Behörde die Hintergrundbelastung von Cl⁻ im GWK N8 ermittelt, sie liegt bei ca. 6,8 mg/l Cl⁻ und damit weit unterhalb des Chlorid-Schwellenwertes von 250 mg/l Cl⁻. Da bereits für den GWK EI15 an der MS 10L53116018 und den GWK EI19 an der Messstelle 10L53115012 von keiner vorhabenbezogenen Überschreitung des Schwellenwertes von 250 mg/l Cl⁻ aufgrund vorhabenbedingter Zusatzeinträge auszugehen ist, kann auch für den GWK N8 an der MS 4253_T von einer deutlichen Unterschreitung des Chlorid-Schwellenwertes von 250 mg/l Cl⁻ ausgegangen werden. Somit kann eine Verschlechterung des chemischen Zustands für N8 ausgeschlossen werden.

Es wird im Weiteren auf die Ausführungen zu DESH_EI15 Bille - Altmoränengeest Süd - § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG und zu DESH_EI15 DESH_EI19 Elbe-Lübeck Kanal - Geest - § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG verwiesen.

Messbare vorhabenbedingte Auswirkungen auf den GWK N8 hinsichtlich des mengenmäßigen Zustands, die zu einer Verschlechterung führten, konnten an der Grundwassermessstelle 4253_T ebenfalls ausgeschlossen werden (s. MB 8, Kap. 5.2.2).

b) Trendumkehrgebot § 47 Abs. 1 Nr. 2 WHG

Das Gebot zur Trendumkehr wird eingehalten.

Nach § 47 Abs. 1 Nr. 2 WHG ist das Grundwasser so zu bewirtschaften, dass alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen aufgrund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden. Es besteht die Verpflichtung, Maßnahmen zur Trendumkehr zu ergreifen, wenn signifikante und anhaltende Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen aufgrund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten festgestellt werden.

Sofern für einen gefährdeten Grundwasserkörper ein Trend nach § 47 Abs. 1 Nr. 2 WHG iVm Anlage 6 Nr. 1 der GrwV vorliegt, der zu einer signifikanten Gefahr für die Qualität der Gewässer oder Landökosysteme, für die menschliche Gesundheit oder die potentiellen oder tatsächlichen legitimen

Nutzungen der Gewässer führen kann, veranlasst die zuständige Behörde gemäß § 10 Abs. 2 GrwV die erforderlichen Maßnahmen zur Trendumkehr.

Die in diesem Verfahren zu berücksichtigenden Grundwasserkörper DESH_EI15 Bille - Altmoränengeest Süd, DESH_EI19 Elbe-Lübeck Kanal – Geest und DESH_N8 Südholstein weisen einen guten mengenmäßigen und chemischen Zustand auf (schlechter chemischer Zustand von DESH_EI19 Elbe-Lübeck Kanal – Geest allein aufgrund der vorhabenbedingt nicht erhöhten Konzentrationen von Nitrat und Pflanzenschutzmitteln). Sie sind nicht als gefährdet eingestuft. Insofern ist das Gebot der Trendumkehr durch das Vorhaben eingehalten.

c) Verbesserungsgebot § 47 Abs. 1 WHG Nr. 3

Das Erreichen des guten mengenmäßigen und chemischen Zustandes nach § 47 Abs. 1 Nr. 3 WHG der GWK EI15, EI19 und N8 wird durch das Vorhaben nicht gefährdet.

Nach § 47 Abs. 1 Nr. 3 WHG ist das Grundwasser so zu bewirtschaften, dass ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden; zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung.

Um den mengenmäßigen und chemischen Zustand des Grundwasserkörpers Bille - Altmoränengeest Süd EI15 (derzeit gut) zu erhalten, wurden im Maßnahmenprogramm des Bewirtschaftungsplanes der FGE Elbe (MELUR 2015) die folgenden Maßnahmen nach §§ 82 und § 83 WHG formuliert:

- Maßnahmen zur Reduzierung der auswaschungsbedingten Nährstoffeinträge aus der Landwirtschaft (GW) (LAWA Nr. 41).

Um den mengenmäßigen und chemischen Zustand des Grundwasserkörpers Elbe-Lübeck Kanal – Geest EI19 zu erhalten (derzeit gut, Einstufung in den schlechten chemischen Zustand aufgrund der Überschreitung des Schwellenwertes für Nitrat durch Einträge aus der Landwirtschaft), wurden im Maßnahmenprogramm des Bewirtschaftungsplanes der FGE Elbe (MELUR 2015) die folgenden Maßnahmen nach §§ 82 und § 83 WHG formuliert:

- Maßnahmen zur Reduzierung der auswaschungsbedingten Nährstoffeinträge aus der Landwirtschaft (GW) (LAWA Nr. 41),
- Konzeptionelle Maßnahme: Beratungsmaßnahmen (LAWA Nr. 504).

Für den Grundwasserkörper Südholstein N8 wurden im Maßnahmenprogramm des Bewirtschaftungsplanes der FGE Elbe (MELUR 2015) keine Maßnahmen nach §§ 82 und § 83 WHG

formuliert, die bei der Prüfung des Verbesserungsgebotes nach § 47 Abs. 1 Nr. 3 WHG zu berücksichtigen wären.

Die Norm fordert, dass die Verwirklichung des Vorhabens die Zielerreichung der Bewirtschaftungsziele nicht gefährdet. Dies kann verneint werden, das Vorhaben steht den genannten Maßnahmen nicht entgegen. Auswirkungen des Vorhabens auf die Umsetzung und/ oder den Erfolg auf die Umsetzung der im BWP 2015 festgelegten Maßnahmen hinsichtlich des Erreichens des guten mengenmäßigen und chemischen Zustandes des Grundwassers können ausgeschlossen werden. Es wird weder die Umsetzung von Maßnahmen behindert, noch die Wirksamkeit der Maßnahmen beeinträchtigt.

5.4 Vereinbarkeit mit dem allgemeinen Wasserrecht

Die wasserrechtlichen Vorschriften, die u. a. nach § 12 Abs. 1, § 3 Nr. 10 WHG zu beachten sind, werden eingehalten. Insbesondere wird nachhaltig die Gewässerbewirtschaftung (§ 1 WHG i.V.m. § 6 WHG) nicht gefährdet und die allgemeinen Sorgfaltspflichten (§ 5 Abs. 1 WHG) und Vorschriften zur Reinhaltung von Gewässern beachtet (§§ 32, 48 WHG).

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Einklang. Ebenso ist das Vorhaben mit dem aus der WRRL folgenden Verbesserungsgebot und Verschlechterungsverbot (§ 27 WHG) vereinbar.

Die Realisierung des Streckenabschnitts II der Ortsumgehung Schwarzenbek muss auch mit den Bewirtschaftungszielen des § 27 Abs. 1 und des § 47 Abs. 1 WHG sowie Art.4 Abs.1 WRRL vereinbar sein. Sie darf weder gegen das wasserrechtliche Verschlechterungsverbot, noch gegen das wasserrechtliche Verbesserungsgebot verstoßen.

Insofern wird auf die Ziffern B 0 5.1 bis 5.3 verwiesen.

Einwendungen zum allgemeinen Wasserrecht

Grundwasserhaltungen

Eine Genehmigung für die Benutzung gemäß § 9 Abs.2 WHG ist nicht erforderlich.

Im Bauumfeld stehen überwiegend bindige Böden an. Im Bereich von Bau-km 2+600 bis 3+300 stehen durchgehend Sande an, mit vereinzelt Einlagerungen von Geschiebeböden. Die bei der Baugrunduntersuchung dokumentierten Grundwasserständen liegen bereichsweise 2 bis 5 m unter Geländeoberkante. Bei den aus Geschiebemergel geformten Hochflächen handelt es sich um

grundwasserferne Standorte. Allerdings ist diesen Bereichen ein Aufstau von Oberflächenwasser bis in die Geländehöhe zu erwarten. Grundwasser kann somit beim Bodenaushub nur austreten, wenn dieses Schichtenwasser angeschnitten wird. Da ein Grundwasserstand im Sinne eines Grundwasserleiters nicht angeschnitten wird ist der Zufluss auch beschränkt. Nach dem ersten Ableiten wird kein weiterer Zulauf erwartet. Es ist somit eine Fassung des Schichtenwassers erforderlich. Es ist also teilweise mit Wasserhaltung zu arbeiten. Grundwasserabsenkungen sind jedoch nicht notwendig und folglich in dem hier vorliegenden Beschluss nicht zu genehmigen. Die geplanten Bauarbeiten haben daher keine Auswirkungen auf das Grundwasserregime und führen von daher auch nicht zu einer Grundwasserabsenkung. Bei den offenen Wasserhaltungen handelt es sich nicht um Benutzungen nach § 9 Abs.2 WHG.

6 Inanspruchnahme von Waldflächen

Dieser Beschluss umfasst auch die Erteilung der Genehmigung zur Umwandlung von Waldflächen im Rahmen dieses Bauvorhabens gemäß § 9 des Bundeswaldgesetzes (BWaldG) i.V.m. § 9 des Waldgesetzes für das Land Schleswig-Holstein (Landeswaldgesetz - LWaldG).

Der genehmigte Eingriff in Waldflächen erfolgt auf dem nachstehenden Flurstück:

Gemarkung	Gemeinde	Flur	Flurstück	Inanspruchnahme [m²]	Ersatz im Verhältnis	notwendige Auf- forstungsfläche [m²]
Grabau	Grabau	1	47/22 tlw.	2.520	1:3	7.560

Die Voraussetzungen für die Genehmigung der Waldumwandlung gemäß § 9 BWaldG i.V.m. § 9 LWaldG liegen vor:

Unter Bezugnahme auf § 9 Abs. 1 S. 3 BWaldG kann nicht festgestellt werden, dass die Erhaltung der betreffenden Waldfläche überwiegend im öffentlichen Interesse liegt und damit ein Versagungsgrund für die Waldumwandlung vorliegt, da diese weder für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts noch die forstwirtschaftliche Erzeugung noch die Erholung der Bevölkerung von wesentlicher Bedeutung ist. Dies ist begründet in der mit lediglich 0,252 ha geringen Größe der Waldfläche, in der sowohl aus ökologischer als auch aus forstwirtschaftlicher Sicht nicht sehr hochwertigen Bestockung mit hauptsächlich Fichten und Birken, der Lage direkt an einer Bundesstraße sowie außerhalb des Biotopverbundsystems und der Tatsache, dass es hier keinen Wander-/Waldweg gibt, der von Erholungssuchenden genutzt werden könnte.

Gemäß § 9 Abs. 3 LWaldG wird ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Erhaltung des Waldes neben der bereits in § 9 Abs. 1 S. 3 BWaldG genannten wesentlichen Bedeutung für die

Erholung der Bevölkerung auch dann im Regelfall konstatiert, wenn die beabsichtigte Umwandlung Naturwald beeinträchtigen würde oder benachbarten Wald gefährden oder die Erhaltung oder Bildung geschlossener Waldbestände beeinträchtigen würde. Es ist festzustellen, dass es sich bei der hier zu betrachtenden Waldfläche nicht um eine als Naturwald deklarierte Waldfläche nach § 14 LWaldG handelt. Des Weiteren wird durch die Umwandlung der o.g. Waldfläche bedingt durch deren Lage (zu drei Seiten angrenzend an landwirtschaftliche Flächen, zu einer Seite angrenzend an die B 207) weder benachbarter Wald gefährdet noch die Erhaltung oder Bildung geschlossener Waldbestände beeinträchtigt.

Insgesamt ist somit ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Erhaltung der betreffenden Waldfläche zu negieren, sodass keine Versagungsgründe nach BWaldG oder LWaldG für die Waldumwandlungsgenehmigung vorliegen.

Die beeinträchtigten Waldflächen und die Ersatzwaldflächen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan räumlich dargestellt und bilanziert worden.

Die Ersatzaufforstung für die umzuwandelnde Waldfläche wird auf nachfolgenden Flurstücken durchgeführt:

Gemarkung	Gemeinde	Flur	Flurstück	Ersatzauf- forstung [m²]	Maßnahme im LBP
Grove	Grove	5	156/51 tlw.	3.520	A 6 Ar + FCS
Schwarzenbek	Stadt Schwarzenbek	3	92/43 tlw.	4.070	A 6 Ar + FCS

$\Sigma = 7.590$

Zur Durchführung und Kostentragung der Ersatzaufforstung wird auf den gemeinsamen Erlass des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (MWTV) und des Ministeriums für Umwelt, Natur und Forsten des Landes Schleswig-Holstein (MUNF) vom 21. April 1997 (Az. VII 640-550.323 und X 710-7452.23), zuletzt geändert durch den gemeinsamen Erlass des MWTV und des MUNF vom 11. Januar 1999 (Az. VII 42-und X F 311), verwiesen.

Die Genehmigung der Waldumwandlung ist gemäß § 9 Abs. 8 S. 1 LWaldG auf fünf Jahre zu befristen, wobei die Frist fünf Jahre nicht überschreiten darf. Die Genehmigung wurde mit einer Frist von fünf Jahren erteilt (vgl. Abschnitt A II 5, Nebenbestimmung Nr. 6).

Für eine Ausschöpfung dieses Zeitraums spricht, dass in Anbetracht des Umfangs des Vorhabens sowie der erforderlichen Vorlaufzeit für die Ausführungsplanung und die Ausschreibung bzw. Vergabe von Leistungen Dritter davon auszugehen ist, dass der Vorhabenträger den vollen Zeitraum zur Realisierung der Waldumwandlung benötigt, zumal diese gemäß Nebenbestimmung Nr. 1 in Abschnitt A II 5 in Übereinstimmung mit § 9 Abs. 8 LWaldG erst unmittelbar vor der Verwirklichung des Straßenbauvorhabens erfolgen darf.

Eine kürzere Bemessung der Frist wäre indes grundsätzlich dann angezeigt, wenn aufgrund der standörtlichen Bedingungen und Einflüsse kurzfristiger eine erhebliche Veränderung der örtlichen Gegebenheiten zu besorgen wäre, die zu veränderten Genehmigungsvoraussetzungen führen würde. Diesbezüglich kommt im vorliegenden Fall als genehmigungsrelevanter Faktor lediglich in Betracht, dass die betreffende Waldfläche, die gemäß vorliegendem Faunistischem Beitrag eine Eignung als Haselmaus-Habitat aufweist, für die jedoch im Rahmen der Kartierung keine tatsächliche Besiedelung nachgewiesen werden konnte, mit zunehmend verstreichender Zeit evtl. doch von Individuen der Haselmaus besiedelt werden könnte. Dieser Unsicherheit wird jedoch vorsorgend durch die Nebenbestimmung Nr. 11 in Abschnitt A II 3 Rechnung getragen, in welcher zeitliche und technische Vorgaben für die Waldumwandlung zur Vermeidung der Tötung von möglicherweise präsenten Haselmäusen entsprechend den Vorgaben des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG i.V.m. § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 1 BNatSchG festgelegt sind. Eine über diesen Aspekt hinausgehende erhebliche Veränderung der örtlichen Gegebenheiten, die zu geänderten Genehmigungsvoraussetzungen führen würde, ist innerhalb der nächsten fünf Jahre nicht zu erwarten. Daher erscheint eine Frist von fünf Jahren im vorliegenden Fall angemessen.

7 Widmung, Umstufung, Einziehung

Die Einteilung in die Straßengruppen erfolgt aufgrund der gesetzlichen Bestimmung gemäß § 1 Abs. 2 FStrG und § 3 Abs. 1 StrWG.

Die Einziehung der der genannten Verkehrswege erfolgte aufgrund der gesetzlichen Bestimmung gemäß § 2 Abs. 6 a FStrG bzw. § 8 Abs. 7 StrWG.

8 Betroffene private Belange

8.1 Eigentum

8.1.1 Unmittelbare Flächeninanspruchnahme

Im Ergebnis sind die Inanspruchnahmen von in Privateigentum stehenden Flächen gerechtfertigt und in diesem Umfang angemessen, weil die geplante Maßnahme nach Abwägung aller von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange zulässig ist und dem Allgemeinwohl dient.

Der festgestellte Eingriff in das Privateigentum durch die Maßnahme hält sich in einem planerisch unvermeidbaren Umfang.

Die Planfeststellungsbehörde ist nach sorgfältiger Abwägung und Gewichtung zu der Auffassung gelangt, dass das dringende öffentliche Interesse an dem Vorhaben die Einwendungen zu überwinden vermag, die im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme privater Flächen vorgetragen wurden. Für die mit diesem Beschluss zugelassene Inanspruchnahme von Flächen oder anderen Eingriffen in privates Eigentum ist grundsätzlich Entschädigung zu leisten. Die Festsetzung der Entschädigung für Eingriffe in das Privateigentum oder für andere Vermögensnachteile erfolgt außerhalb der Planfeststellung in dem dafür vorgesehenen Entschädigungsfeststellungs- oder Enteignungsverfahren.

8.1.2 Mittelbare Beeinträchtigung

Die Auswirkungen des Vorhabens auf Grundstücke Dritter beschränkt sich nicht nur auf die zur Verwirklichung des Vorhabens benötigten und in Anlage 14.2 (Grunderwerbsverzeichnis) der Planfeststellungsunterlagen aufgelisteten Grundstücke, sondern erstreckt sich darüber hinaus durch mittelbare Wirkungen auch auf weitere Grundstücke. Dazu gehören entstehende Um- bzw. Mehrwege, die den Zugang zum öffentlichen Verkehrsnetz oder auch landwirtschaftlichen Pachtflächen betreffen sowie die daraus resultierenden etwaigen wirtschaftlichen Einbußen auf Grund dieser Mehrwege. Nicht auszuschließende Wertverluste an Immobilien und Grundstücken zählen ebenfalls zu den mit dem Vorhaben einhergehenden mittelbaren Beeinträchtigungen.

Verlust von Wegebeziehungen – Mehr- und Umwege

Es werden durch die Realisierung des Vorhabens alle landwirtschaftlichen Flächen und Wohngebiete durch die vorgesehene Überführung und die vorgesehenen Ersatzwege erreichbar sein; die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen werden soweit wie möglich aufrechterhalten.

Durch den Bau der Ortsumgehung Schwarzenbek werden im Einzelfall landwirtschaftliche Eigentums- und Pachtflächen nicht mehr auf direktem Wege erreichbar sein und sich auch generell die Wegebeziehungen im Wirkbereich des Streckenabschnittes II der Ortsumgehung Schwarzenbek verändern. Es kommt zu Um- und Mehrwegen, die von den Betroffenen hinzunehmen sind (OVG Schleswig-Holstein, Beschluss vom 03.03.2010, 1 MR 5/10). Über das sich an die Ortsumgehung Schwarzenbek anschließende öffentliche Straßen- und Wegenetz ist auch weiterhin die Erreichbarkeit der Zielorte – u.a. landwirtschaftliche Flächen, Arbeitsplatz, Naherholung –

gewährleistet. Die Nutzung dieser Straßen wird durch die Widmung im Sinne des § 20 StrWG (Gemeingebrauch) geregelt.

Die Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Betriebe durch Um- und Mehrwege ist abwägungserheblich. Auf die Aufrechterhaltung bestimmter vorteilhafter bzw. direkter Verkehrsverbindungen im Rahmen des durch Art. 14 GG geschützten Anliegergebrauchs besteht jedoch kein Anspruch. Gewährleistet wird nur die Verbindung mit dem öffentlichen Straßennetz überhaupt. Der Anliegergebrauch beinhaltet weder eine Bestandsgarantie hinsichtlich der Ausgestaltung und des Umfangs der Grundstücksverbindung mit der Straße noch gewährleistet er die „Bequemlichkeit oder Leichtigkeit des Zu- und Abgangs“ (VG Augsburg, Urteil vom 16.01.2007, Au 6 K 12.717, Rn. 30).

Vor diesem Hintergrund ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass das allgemeine öffentliche Interesse an der Umsetzung des Vorhabens die Interessen der privaten Einwender, die über mittelbare Faktoren durch das Vorhaben betroffen sind, zu überwinden vermag. Darüber hinaus wird auf Ziffer BIII1 (Planrechtfertigung) dieses Beschlusses verwiesen.

Wertverluste an Grundstücken/ Immobilien und wirtschaftliche Einbußen

Die Planung des Vorhabenträgers trägt der weitestgehenden Schonung von mittelbar betroffenen Grundstückseigentümern und Gewerbetreibenden Rechnung. Durch die Planung werden unzumutbare Nachteile für die mittelbar betroffenen Grundstücke abgewendet. Für die von dem Vorhaben Betroffenen besteht kein genereller Schutz vor nachteiligen Nutzungsänderungen in der Nachbarschaft. Sie sind insoweit geschützt, als dass das Recht ihnen Schutzansprüche zubilligt. Dies ist beim Immissionsschutz der Fall. Auf BIII3.2 (Immissionsschutz) dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt zu dem Ergebnis, dass das allgemeine öffentliche Interesse am Bau des Streckenabschnittes II der Ortsumgehung Schwarzenbek die Wertverluste an Grundstücken und Immobilien sowie wirtschaftliche Einbußen zu überwinden vermag.

Auf Ziffer BIII1 (Planrechtfertigung) dieses Beschlusses und die sich anschließenden Ausführungen zu Entschädigungen (Ziffer BIII8.1.3) sei an dieser Stelle verwiesen.

8.1.3 Entschädigungen

Entscheidungen über die Höhe der Entschädigungen für die planfestgestellte unmittelbare Inanspruchnahme von Grundstücken, ob dauerhaft oder vorübergehend, sind nicht Gegenstand der

Planfeststellung. Sofern ein freihändiger Erwerb mangels Einigung zwischen den Vorhabenträgern und dem Betroffenen nicht gelingt, haben die Vorhabenträger gemäß § 19 Abs. 1 FStrG das Enteignungsrecht. Hinsichtlich dieser Inanspruchnahmen kommt die enteignungsrechtliche Vorwirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses zum Tragen, so dass es keiner weiteren Entscheidungen über die Zulässigkeit der Inanspruchnahmen bedarf. Dies betrifft insbesondere das Enteignungsverfahren, in dem die Zulässigkeit der Inanspruchnahmen nicht mehr zu prüfen ist (§ 19 Abs. 2 FStrG).

Im Planfeststellungsbeschluss wird mit der Zulassung des Vorhabens darüber entschieden, welche Flächen für das Vorhaben benötigt werden und dem bisherigen Eigentümer entzogen werden dürfen; der Rechtsentzug selbst und die Entscheidung über die damit verbundenen Entschädigungsfragen sind hingegen dem gesondert durchzuführenden Enteignungsverfahren vorbehalten (BVerwG, Urteil vom 07.07.2004, 9 A 21/03, juris Rn. 21). Sofern es demnach hinsichtlich der dauerhaften Inanspruchnahme bzw. der vorübergehenden Nutzung eines Grundstücks zu keiner Einigung zwischen den Vorhabenträgern und den Betroffenen kommt, entscheidet die Enteignungsbehörde (nur noch) über die Höhe der hierfür zu zahlenden Entschädigungen (§§ 19, 19a FStrG i.V.m. Abschnitt III Abs. 3 Nr. 3 der Anordnung zur Durchführung des Bundesfernstraßengesetzes).

Im Enteignungsverfahren ist insbesondere auch über eine Entschädigung für Folgewirkungen der Enteignung eines Teilgrundstücks auf das Restgrundstück und über die Ausdehnung der Enteignung auf das Restgrundstück zu entscheiden. Dem Restgrundstück nicht durch die erzwungene Abtretung des Teilgrundstücks als solche, sondern durch das darauf verwirklichte Vorhaben entstehende Nachteile wie Behinderungen des Lichteinfalls oder eine als erdrückend eingeschätzte optische Wirkung als entschädigungspflichtige Folgewirkungen des Flächenentzugs zu behandeln, entspricht der höchstrichterlichen Rechtsprechung zum Enteignungsrecht (BVerwG, Urteil vom 07.07.2004, 9 A 21/03, juris Rn. 21ff.).

Entschädigungen für sonstige mittelbare Beeinträchtigungen, die sich nicht als mittelbare Folgewirkung einer unmittelbaren Inanspruchnahme darstellen, setzt die Planfeststellungsbehörde dem Grunde nach fest. Diesem voraus geht auch insoweit die Prüfung, ob die mittelbaren Beeinträchtigungen den Betroffenen ohne weiteres zumutbar sind oder ob Schutzvorkehrungen oder Entschädigungen aufgrund untunlicher oder mit dem Vorhaben unvereinbarer Schutzvorkehrungen erforderlich sind (vgl. § 141 LVwG). Wird der Eigentümer in der Nutzung seines Grundstücks durch nachteilige Einwirkungen des Vorhabens unzumutbar gestört und können diese Störungen nicht durch physisch-reale Schutzmaßnahmen ausgeglichen werden, muss der Eigentümer die Einwirkungen auf sein Eigentum trotz deren Unzumutbarkeit zwar hinnehmen, wenn in der Abwägung hinreichend gewichtige Belange des Allgemeinwohls für die Verwirklichung des

Vorhabens sprechen. Die darin liegende Beschränkung seines Eigentums ist aber nur verhältnismäßig, wenn er finanziell entschädigt wird, BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, 7 A 12.11., Rn. 67ff, m.w.N.

Schadensersatzansprüche sind auf zivilrechtlichem Wege zu regeln und nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Keine Schutzvorkehrungen und demgemäß auch keine Entschädigung können wegen einer Beeinträchtigung von rechtlich nicht geschützten wirtschaftlichen oder sonstigen Belangen verlangt werden (§ 141 Abs. 2 LVwG), auch wenn diese bei der Abwägung grundsätzlich zu berücksichtigen sind. Derartige Belange können durch gegenläufige öffentliche Belange ohne finanziellen Ausgleich überwunden werden. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten (BVerwG, Urteil vom 19. Dezember 2017, 7 A 10/17). Art. 14 Abs. 1 GG schützt nicht bloße Umsatz- und Gewinnchancen und tatsächliche Gegebenheiten, auch wenn diese von erheblicher Bedeutung sind.

Ein Eigentümer muss es grundsätzlich hinnehmen, wenn sich eine Veränderung der tatsächlichen Gegebenheiten und der damit verbundene Verlust der Lagegunst negativ auswirken. Nicht geschützt ist insbesondere der Verlust an Kunden, die Erhaltung einer optisch ansprechenden Umgebungsbebauung, der über die einfachgesetzlich geregelten Rechte hinausgehende Anliegergebrauch, der Fortbestand einer bestimmten Anbindung an das öffentliche Wegesystem, wenn kein besonderer Vertrauensschutz besteht und entstehende Lagenachteile, die zu einer Minderung des Grundstückswertes führen. Auch Ertragseinbußen sind nicht nach § 141 Abs. 2 LVwG ersatzfähig. Sie sind lediglich auszugleichen, soweit sie auf dem Überschreiten der Zumutbarkeitsschwelle beruhen (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, 7 A 12.11., Rn. 67ff, m.w.N.).

Es entspricht ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung, dass Eigentümer oder Gewerbetreibende nicht vor jedem Wertverlust oder schlechteren Verwertungschancen bzw. Gewinnaussichten geschützt sind. Planungsbedingte Einbußen sind insoweit als Ausdruck der Sozialbindung entschädigungslos hinzunehmen. § 19 FStrG trifft insoweit eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Planung dem öffentlichen Interesse dient, was bei einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Ortsumgehung der Fall ist.

Hinsichtlich der weiteren bauzeitlichen Beeinträchtigungen sorgen die planfestgestellten Schutzvorkehrungen grundsätzlich dafür, dass die Zumutbarkeitsgrenze nicht überschritten wird, vgl. Ziffer 0 (Immissionsschutzrechtliche Nebenbestimmungen) und in der Begründung

Ziffer BIII3 (Immissionsschutz). Diese Entschädigungen beinhalten dann ebenfalls die auf diesen Überschreitungen beruhenden Mietminderungen oder Mietausfälle und andere Ertragseinbußen.

8.2 Jagdrechtliche Belange

Unmittelbare Beeinträchtigungen: Verlust der Jagdausübung auf den durch das Vorhaben direkt in Anspruch genommenen Flächen

Das Vorhaben zum Bau des Streckenabschnitts II der Ortsumgehung Schwarzenbek nimmt Flächen in Anspruch, die im Bereich einiger Jagdgenossenschaften liegen. Der Jagdgenossenschaft steht nach § 8 Abs. 5 BJagdG in gemeinschaftlichen Jagdbezirken die Ausübung des Jagdrechts zu. Das Jagdausübungsrecht der Jagdgenossenschaft ist eigentumsrechtlich geschützt (Art. 14 GG); es ist gleichsam ein „Stück abgespaltenes Eigentum“ der Jagdgenossen, das erst in der Hand Genossenschaft als Trägerin zu einem Recht erstarkt (vgl. BGH, Urteil vom 14.06.1982 - III ZR 175/80 -, BGHZ 84, 261; Urteil vom 20.01.2000 - III ZR 110/99 -, BGHZ 143, 321).

Es ist in der Rechtsprechung des BGH (Urt. v. 15.02.1996 – III ZR 143/94, NJW 1996, 1897, 1898; BGH, Urt.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 Suchjagd, 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 sodann intern zu regeln.

Durch die Jagdgenossenschaften wurden keine unmittelbaren Beeinträchtigungen geltend gemacht, über die die Planfeststellungsbehörde an dieser Stelle dem Grunde nach entscheiden bzw. auf etwaige Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen mit dem Straßenbaulastträger außerhalb des Planfeststellungsverfahrens verweisen müsste.

Mittelbare Beeinträchtigungen: Beeinträchtigung der Jagdausübung auf nicht in Anspruch genommenen Flächen im Umfeld des Streckenabschnitts II der Ortsumgehung Schwarzenbek

Etwas Anderes gilt, soweit die Trasse der geplanten Straße den Jagdbezirk nicht „durchschneidet“, sondern lediglich daran entlangführt. 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 für den Streckenabschnitt II der Ortsumgehung Schwarzenbek nicht der Fall: es wurden durch die Jagdgenossenschaften keine mittelbaren entschädigungspflichtigen Eingriffe in das Jagdausübungsrecht vorgelegt.

9 Begründung der weiteren Inhalts- und Nebenbestimmungen

Die unter AII getroffenen Anordnungen sind erforderlich, um die Einhaltung der gesetzlichen Voraussetzungen für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zu gewährleisten bzw. die Planungen an das nach dem Ermessen der Planfeststellungsbehörde Erforderliche anzupassen. Mit der Anordnung von Nebenbestimmungen wurde den Anregungen und Vorschlägen der beteiligten Behörden, anerkannten Naturschutzverbände und Einwenderinnen und Einwender Rechnung getragen. Einige der Anordnungen werden zum Schutz der Interessen der Einwender oder zum Schutz öffentlicher Belange erlassen bzw. gehen auf Vorschläge der Vorhabenträger zurück. Hinsichtlich des Großteils der Nebenbestimmungen kann die Begründung den Ausführungen zu den jeweiligen Einzelthemen in den Abschnitten B 0 1 bis 8 entnommen werden. Nur zu den Nebenbestimmungen, die nicht selbsterklärend sind oder zu denen nach der Behandlung der

Einzelthemen noch zusätzlicher Erklärungsbedarf gesehen wurde, werden im Folgenden Ergänzungen der Begründung vorgenommen.

9.1 Zu AII 1: Übergreifende Nebenbestimmungen

9.1.1 Zu AII1.3: Allgemeiner Auflagenvorbehalt

Der Auflagenvorbehalt dient der Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung und dem Schutz der Allgemeinheit vor nicht vorhersehbaren nachteiligen Wirkungen des Vorhabens. Der Vorbehalt ist im Interesse der Einwender sowie zum Schutz des Wohls der Allgemeinheit gerechtfertigt und erforderlich. Der Planfeststellungsbehörde soll damit die Möglichkeit gegeben werden, den Vorhabenträgern weitere nachträgliche Maßnahmen aufzuerlegen, wenn durch das Vorhaben im Zeitpunkt des Beschlusses nicht erkennbare nachteilige Veränderungen der in diesem Planfeststellungsbeschluss behandelten Schutzgüter auftreten. Die Zulässigkeit des Vorbehalts ergibt sich aus § 107 Abs. 2 Nr. 5 LVwG.

9.2 Zu AII3: Naturschutzrechtliche Auflagen

9.2.1 Zu 19: Erhalt der Baumreihe (Eichen) auf dem Flurstück 157/55 (Flur 5, Gemarkung Grove)

Der Vorhabenträger bietet dem Einwender (vgl. Ziffer BIII10.4.18) an, die Fläche zwischen dem Regenrückhaltebecken und der nördlich angrenzenden Schwarzen Au (Flurstück 157/55) zu erwerben. Der Einwender stimmt dem zu – mit der Forderung die dort befindlichen Eichen abholzen zu dürfen. Dies sagt der Vorhabenträger im Gesprächstermin vom 12. August 2009 zu.

Die Zusage des Vorhabenträgers die Abholzung der Baumreihe betreffend wird seitens der Planfeststellungsbehörde ausdrücklich für unwirksam erklärt, da die Beseitigung der Baumreihe einen genehmigungspflichtigen Eingriff gemäß § 8 Abs. 1 Nr. 9 LNatSchG (ortsbildprägende bzw. landschaftsbestimmende Baumgruppe außerhalb des Waldes, von Alleen und Ufervegetationen) darstellt. Dieser Planfeststellungsbeschluss umfasst nicht die Genehmigung zur Durchführung dieses Eingriffs, da die Planfeststellungsbehörde ihn zur Durchführung des Vorhabens nicht für erforderlich erachtet und daher zum dem Schluss kommt, dass dieser eine vermeidbare Beeinträchtigung von Natur und Landschaft darstellt, die gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG zu unterlassen ist.

10 Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen

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 schriftlich oder zur Niederschrift eingelegten Einwendungen, die im Anhörungsverfahren nicht ausgeräumt werden konnten, zu entscheiden. Einzelne Einwendungen und Stellungnahmen haben sich auch durch die aufgenommenen Auflagen oder die vom Vorhabenträger in den Planänderungsverfahren eingebrachten Deckblätter erledigt. Andere konnten im Rahmen der Erörterung oder anderweitigen Zusagen ausgeräumt werden. Diese Erledigung umfasst insbesondere die im Anhörungsverfahren zurückgenommenen Anregungen und Bedenken sowie die zwischen den Beteiligten einvernehmlich getroffenen Regelungen.

Entscheidungen, die unmittelbar innerhalb der Nebenbestimmungen und Zusagen getroffen werden, und Entscheidungen, die im Zusammenhang mit den einzelnen Sachthemen oder den Entscheidungen über die Einwendungen und Stellungnahmen an irgendeiner anderen Stelle dieses Planfeststellungsbeschlusses getroffen werden, binden den Vorhabenträger gleichermaßen.

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 den Vorhabenträgern, Behörden sowie den Betroffenen umfassend rechtsgestaltend zu regeln. In diesem Verfahren wird angestrebt, einen Ausgleich zwischen den zwangsläufig gegensätzlichen Interessen der Betroffenen und der Vorhabenträger 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.

Hinsichtlich der weiteren im Planfeststellungsverfahren erhobenen Einwendungen und Forderungen sind Rechtsgrundlagen weder ersichtlich, noch durch die Einwender dargelegt. Aus diesem Grunde erfolgt keine weitere Begründung der Zurückweisung der erhobenen Einwendungen und Forderungen über die Ausführungen im allgemeinen Teil des Beschlusses hinaus. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass das Begründungserfordernis des § 109 LVwG der Behörde keine bis ins Einzelne gehende Begründungspflicht auferlegt, sondern dass mit der

Begründung (nur) die wesentlichen tatsächlichen und rechtlichen Gründe mitzuteilen sind, die zu ihrer Entscheidung beigetragen haben.

Zahlreiche Inhalte der Einwendungen wurden bereits vorstehend im Zusammenhang mit der materiell-rechtlichen Würdigung einer Betrachtung durch die Planfeststellungsbehörde unterzogen.

Ausführungen zur Abwägung von Einzelbelangen sind aber auch unter der folgenden Ziffer B III 10 dieses Beschlusses zu finden.

Das Datum des Eingangs der Stellungnahmen bzw. Einwendungen ist in Klammern angegeben. Aus datenschutzrechtlichen Gründen werden die den nachfolgenden Abschnittsziffern unter 10.4 jeweils zugeordneten Einwendern ausschließlich den jeweiligen Einwendungsführern sowie dem Träger des Vorhabens namentlich bekannt gegeben.

10.1 Einwendungen thematisch

10.1.1 Planung einer Lichtsignalanlage anstelle eines Kreisverkehrs – Zubringer Nord/ Ortsumgehung

Die Forderung im Einmündungsbereich Ortsumgehung/ Zubringer Nord ebenfalls einen Kreisverkehrsplatz anzuordnen muss zurückgewiesen werden.

Grundsätzlich sind Kreisverkehrsplätze erst ab vier Knotenpunktarmen mit gleicher Verkehrsstärke einzusetzen. Der Vorhabenträger hat für den Knotenpunkt eine Leistungsfähigkeitsberechnung erstellt (vgl. Anhang 3 zum Erläuterungsbericht, Anlage 1). Die geplante Knotenpunktstruktur (separate Linksabbiegespur im Knotenpunktsarm Ortsumgehung Ost, freier Rechtsabbieger Ortsumgehung West) kann die zu erwartenden Spitzenstundenbelastungen leistungsgerecht abwickeln. Es ist ferner darauf hinzuweisen, dass der Vorhabenträger Leerrohre für den Knotenpunkt vorgesehen hat, um bei einer Fertigstellung der gesamten Ortsumgehung bis zur B 209, Streckenabschnitt III, und nach Überprüfung der Verkehrsmengen ggf. eine Lichtsignalanlage nachrüsten zu können.

10.2 Träger öffentlicher Belange

10.2.1 Sonstige

Folgende Träger öffentlicher Belange wurden im Anhörungsverfahren beteiligt und haben mitgeteilt, dass sie keine Anregungen und Bedenken vorzubringen haben, die Maßnahme befürworten oder von der geplanten Straßenbaumaßnahme nicht betroffen sind:

- Amt Berkenthin - Gemeinde Behlendorf (10.09.2018)
- Amt Breitenfelde sowie Gemeinde Lehmrade (24.09.2018)
- Amt Sandesneben–Nusse – Gemeinde Panten (11.10.2018)
- Amt Oldenburg-Land – Gemeinde Wangels (05.09.2018)
- Amt Schwarzenbek-Land als örtliche Ordnungsbehörde sowie Gemeinde Brunstorf (11.08.2009, 31.10.2016, 10.10.2018)
- Autokraft GmbH (07.07.2009)
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (10.08.2009)
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr – Kompetenzzentrum Baumanagement Kiel (02.06.2009 vormals Wehrbereichsverwaltung Nord – Außenstelle Kiel)
- Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR (16.06.2009)
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH (06.07.2009)
- IHK zu Lübeck (01.07.2009)
- Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein - Referat Städtebau, Ortsplanung und Städtebaurecht (10.06.2009)
- Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein (02.06.2009)
- Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (21.06.2016, 06.09.2018, 18.12.2019)
- Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein – Techniker Umweltschutz und Landwirtschaft Regionaldezernat Südost (05.06.2009, 11.07.2012, 01.08.2012 vormals Außenstelle Lübeck)
- Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein – obere Fischereibehörde (09.12.2019)

- Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein – Obere Straßenverkehrsbehörde (01.07.2009)
- Landespolizeiamt – Dezernat 13 (16.06.2009)
- Polizeidirektion Ratzeburg (16.06.2009)
- Stadt Schwarzenbek – Der Bürgermeister/-in, Eigenbetrieb Abwasser sowie Örtliche Ordnungsbehörde (07.11.2011, 05.07.2012, 17.09.2018, 26.11.2019)
- Schleswig-Holsteinische Landesforsten AöR (18.09.2018)
- Transpower Stromübertragungs GmbH (29.06.2009)
- Vodafone Kabel Deutschland (07.07.2009 vormals Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH + Co.KG)

10.2.2 Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein - MELUND (24.06.2009, 15.06.2012, 14.07.2016, 28.09.2018, 13.12.2019)

vormals Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume - MELUR vormals Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume – MLUR

Die Stellungnahmen des MELUND haben sich erledigt. Es wird auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer A II insbesondere die naturschutzrechtlichen Auflagen und immissionsschutzrechtlichen Nebenbestimmungen sowie die dazugehörigen Ausführungen im begründenden Teil unter Ziffer B III 4 (Naturschutzrecht) und Ziffer B III 3 (Immissionsschutz) verwiesen.

Stellungnahme vom 24.06.2009

Bezüglich der Stellungnahme zur Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung insbesondere auch zum Ausgleichsflächenkomplex A 6, AE 7 wird auf die durchgeführten Planänderungen mit den entsprechenden Deckblättern und die materiell-rechtliche Würdigung unter Ziffer B III 4.3 verwiesen.

Bezüglich der Stellungnahme zum Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag wird auf die Ausführungen unten sowie die durchgeführten Planänderungen und die Ausführungen unter Ziffer B III 4.2 verwiesen insbesondere zur Art Haselmaus.

Die Stellungnahme zur Grundwasser und Wasserversorgung hinsichtlich der Wasserschutz- und Schongebiete (Stellungnahme vom 24.06.2009) wurde vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen und zugesagt sie entsprechend in den weiteren Planungen zu berücksichtigen. Sie hat sich somit erledigt.

Stellungnahme vom 15.06.2012

Mit Schreiben vom 15.06.2012 hat das MELUR bestätigt, dass in der zu dem Zeitpunkt vorgelegten Planänderung den bisherigen Bedenken und Anregungen aus der Stellungnahme vom 24.06.2009 ausreichend Rechnung getragen worden ist.

Bezüglich der Stellungnahme zum Artenschutz und hier insbesondere bezüglich der Erfolgskontrolle/Monitorings wird ebenfalls auf Ziffer B III 4.2 sowie auf die Naturschutzrechtliche Auflagen unter Ziffer A II 3 Nr. 5 und 6 verwiesen. Der Vorhabenträger hat zugesagt den Auflagen zu folgen. Die Stellungnahme hat sich somit erledigt. Das MELUR fordert eine Erfolgskontrolle/Monitoring der festgesetzten Kompensationsmaßnahmen, das eine Herstellungskontrolle sowie Pflege-, Funktions- und Strukturkontrollen der festgelegten Maßnahmen bzw. der Maßnahmenziele umfasst. Dieser Forderung kommt der Vorhabenträger nach. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang jedoch, dass es sich bei den festgelegten Funktionskontrollen nicht um ein Monitoring handelt. Der Definition nach handelt es sich bei einem Monitoring um ein Instrument der Überwachung von Parametern bzw. Entwicklungen. Ein Monitoring umfasst wiederholte standardisierte Erfassungen in festgelegten Zeitintervallen sowie ein Konzept wirksamer Reaktionsmöglichkeiten, soweit das angestrebte Entwicklungsziel nicht erreicht wird. Die inhaltlichen Vorgaben eines Monitorings gehen über die Anforderungen einer Funktionskontrolle hinaus. Aus den Erläuterungen, die das MELUR in seiner Stellungnahme dazu konkretisierend gibt, ist insoweit auch nicht abzuleiten, dass ein Monitoring im Sinne eines Risikomanagements gefordert wird. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist ein Monitoring im Sinne eines Risikomanagements für die festgesetzten Kompensationsmaßnahmen nicht erforderlich.

Stellungnahme vom 14.07.2016

Der Vorhabenträger hat die Planunterlagen bezüglich der Aktualität der Gesetzesbezüge umfassend geändert. Somit hat sich die Stellungnahme bezüglich der Aktualität der Gesetzesbezüge erledigt.

Zu der Stellungnahme bezüglich des Artenschutzes und den verschiedenen Artengruppen wird verwiesen auf Ziffer B III 4.2.

Speziell zu den Bedenken hinsichtlich der Haselmaus hat der Vorhabenträger zugesagt die entsprechenden Ausnahmevoraussetzungen in den Unterlagen zu ergänzen und in den LBP, den Artenschutzfachbeitrag und das Formblatt „Haselmaus“ (MTB 3) sowie die entsprechenden Pläne zu übernehmen.

Der Forderung der nachvollziehbaren Nennung der vom Vorhaben tatsächlich betroffenen Haselmäuse ist der Vorhabenträger nachgekommen. In den Unterlagen (vgl. Unterlage 12 und Materialband 3) wird der Umfang der durch Verlust bzw. Beschädigung betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus anhand von Revieren quantifiziert. Dem somit berechneten Eingriffsumfang wird der erforderliche Ausgleichsbedarf rechnerisch gegenübergestellt. Die entsprechende Erstellung einer Unterlage zur Artenschutzrechtlichen Ausnahme bzw. die Anpassung der bereits vorhandenen Unterlagen erfolgte im Rahmen der 3. und 4. Planänderung.

Bezüglich der Artengruppe Fledermäuse hat der Vorhabenträger zugesagt die Beschreibung der Methodik und Bewertung der Erfassungsdaten zu ergänzen. Auch bezüglich der Wasserfledermaus wurde zugesagt die Unterlagen zu ergänzen. Die entsprechenden Deckblätter wurde vom Vorhabenträger vorgelegt.

Der Forderung nach einer biologischen Baubegleitung zur Sicherstellung der Umsetzung der aufwendigen naturschutzrechtlichen Maßnahmen wird mit der Nebenbestimmung Ziffer A II 3 Nr. 17 nachgekommen. Der Vorhabenträger hat zugesagt einen Biologen hinzuzuziehen.

Auf die Anmerkungen bezüglich der FFH-Vorprüfung hat der Vorhabenträger erwidert, dass die Erhaltungsziele etc. entsprechend überprüft wurden und im Ergebnis keine Änderungen an den Planunterlagen vorzunehmen seien. Da die entsprechenden Unterlagen den Planunterlagen nur nachrichtlich beigelegt sind, sieht auch die Planfeststellungsbehörde von einer Notwendigkeit der Überarbeitung redaktioneller Art dieser Beiträge ab.

Hinsichtlich der Anmerkungen zur FFH-Vorprüfung des Gebietes DE 2428 393 „Wälder im Sachsenwald und Schwarze Au“ sowie des Vogelschutzgebietes DE 2428 – 492 „Vogelschutzgebiet Sachsenwald“ wird verwiesen auf Ziffer B III 4.1 dieses Beschlusses.

Stellungnahme vom 28.08.2018

Mit Schreiben vom 28.08.2018 hat das MELUND bestätigt, dass die Umsetzung bezüglich der Aktualität der Planaussagen weitestgehend erfolgt sei (s.o. Stellungnahme v. 14.07.2016). Zudem bestätigt das MELUND die Einschätzung, dass eine UVP-Pflicht für das Vorhaben auch unter artenschutzrechtlichen Anforderungen auch aus seiner Sicht nicht bestehe.

Zu den Hinweisen zur FFH-VP Anlage 4 des MTB wird auf die Aussage oben zur Stellungnahme vom 14.07.2016 verwiesen. Eine neuerliche Überprüfung der Aktualität der Aussagen hat der Vorhabenträger vorgenommen und mit Schreiben vom 08.04.2019 vorgelegt. Auch diese führen nicht zu einer Änderung der Aussagen des LBP.

Zum neuen Fachbeitrag WRRL inklusive Ergänzung werden keine Anregungen oder Bedenken geäußert. Auf Ziffer B III 5.3 (Zulässigkeit des Vorhabens nach §§ 27 und 47 WHG wird verwiesen.

Stellungnahme vom 13.12.2019

Aus überörtlicher naturschutzfachlicher Sicht bestehen laut Stellungnahme gegen die 4. Planänderung keine Bedenken. Bezüglich des Artenschutzes erfolgt noch ein Hinweis zum Vorkommen des Fischotters im Planungsraum. Der gemäß Anhang IV der FFH-RL geschützte Fischotter ist gemäß des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages (vgl. Materialband 3 Planfeststellungsunterlagen) vom gegenständlichen Vorhaben nicht betroffen. Von Seiten der Fachbehörde MELUND wird im Zuge der 4. Planänderung die Nichtbetroffenheit der Anhang-IV-Art und somit das Ergebnis der artenschutzrechtlichen Prüfung bestätigt. Dem steht auch nicht die Tatsache entgegen, dass die Aussagen des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages nicht auf den aktuellsten Daten den Fischotter betreffend beruhen. An den Ergebnissen des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages ändert sich auch unter zu Grunde Legung der aktuellsten Daten zum Vorkommen des Fischotters im Planungsraum des Vorhabens, etwa an der Schwarzen Au und weiterer Gewässer im Umfeld des Vorhabens, nichts. Da die geplante Ortsumgehung keine Gewässer quert oder anderweitig in Anspruch nimmt, ist eine Betroffenheit des Fischotters nicht abzuleiten.

Die textlichen Ergänzungen bezüglich der Anspruchsbewertungen aus dem Haselmauspapier sollen zitiert werden. Dieses hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung zugesagt. Artenschutzrechtliche Aussagen zur Haselmaus sowie die Ableitung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die Haselmaus betreffend wurden auf der Grundlage des „Merkblattes zur Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Bestimmungen zum Schutz der Haselmaus bei Vorhaben in Schleswig-Holstein“ (LLUR 2018) erstellt. Die Arbeitshilfe wurde entsprechend der Forderung des MELUND vom 13.12.2019 in den Planfeststellungsunterlagen in der aktuell gültigen Fassung angewandt und zitiert.

Des Weiteren wird hinsichtlich der Ergebnisse der Funktionskontrollen angemerkt, dass hierüber zu berichten sei. Der Vorhabenträger erwidert, dass dieses im Rahmen der Umweltbaubegleitung heutzutage Standard sei. Da die Umweltbaubegleitung vom Vorhabenträger laut Erwiderung durch Fachpersonal vorgesehen ist, hat sich der Hinweis bezüglich der Erfahrung für eine Begleitung/Kontrolle der schwierigen Maßnahmen erledigt. Auf die entsprechende Nebenbestimmung unter Ziffer A II 3 Nr. 17 wird verwiesen.

Bezüglich der Hinweise zu Erschütterungen wird auf Ziffer BIII3.4 und Baulärm wird auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer A II 4.4 sowie A II 4.5 sowie die dazugehörigen Begründungen unter Ziffer B III 3.2.3 und Ziffer B III 3.4 verwiesen.

Das Benehmen zum Eingriff sowie das Einvernehmen zum Ausgleich und Ersatz gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. 11 Abs. 1 LNatSchG wurden mit dem Schreiben vom 03.06.2020 (Az.: V538 - 64932/2019) hergestellt.

10.2.3 Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein (03.07.2009, 19.04.2010)

Das Landesamt hat keine Bedenken zur Planungsumsetzung. Auf § 15 DSchG (Funde von Kulturdenkmalen) wird explizit hingewiesen.

Das Archäologische Landesamt hat nach dem Beteiligungsverfahren 2009 eine Begehung der geplanten Straßentrasse vorgenommen, da im Umgebungsbereich Fundplätze und Kulturdenkmale bekannt sind. Im Ergebnis konnten keine archäologischen Kulturdenkmale ausgemacht werden. Die Notwendigkeit von weiteren Untersuchungen kann ausgeschlossen werden.

10.2.4 Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (19.06.2009, 25.06.2009)

Abteilung Geologie und Boden

Die Hinweise des Landesamtes zum geplanten Wasserschutzgebiet Schwarzenbek sind vom Vorhabenträger aufgegriffen worden.

Außerdem konnten die Bedenken bezüglich der Aussagen im LBP zu Vorbelastungen des Bodens im Rahmen der Planänderung ausgeräumt werden.

Auf das Deckblatt zur Anlage 12.0, Kap. 1.4, 3.2.1 und 6.2, wird entsprechend verwiesen.

Des Weiteren wird auf die Ziffern AII6 Nr. 3 und 4 dieses Beschlusses verwiesen.

10.2.5 Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein – Untere Forstbehörde (09.06.2009, 11.05.2012, 13.06.2016, 16.06.2016, 07.09.2018)

vormals Forstbehörde Süd des Landes Schleswig-Holstein

Der Forderung nach Ergänzung des landschaftspflegerischen Begleitplans ist der Vorhabenträger nachgekommen.

Im Zuge der Planänderung wurde das Maßnahmenblatt A 6 Ar+FCS sowie der Textteil des LBP, Kap.7.2.2, um die Angaben der Pflegemaßnahmen zur Erreichung eines geschlossenen Waldbestandes ergänzt. Auf das entsprechende Deckblatt der Anlage 12.0 wird verwiesen.

Eine gemeinsame Ersatzaufforstung mit der Stadt Schwarzenbek, Flurstück 10/1 der Flur 3, Gemarkung Brunstorf, hat sich im Laufe des Verfahrens erledigt, da die Aufforstungsflächen auf zwei Teilflächen in den Gemeinden Schwarzenbek und Grove verlegt wurden.

10.2.6 Kreis Herzogtum Lauenburg (10.08.2009, 30.11.2011, 18.07.2012, 05.08.2016, 23.08.2016, 01.09.2016, 25.09.2018, 19.02.2019, 19.12.2019)

Fachdienst Straßenbau

Der Hinweis des Fachdienstes bezüglich des Verlaufs der K 29 wurde berücksichtigt.

Der Vorhabenträger hat im Zuge der Planänderung die Anlage 2 – Übersichtskarte - angepasst (vgl. Deckblatt zur Anlage).

Hinsichtlich der vorgetragenen Bedenken zur Abschnittsbildung wird auf die Ausführungen unter Ziffer B 0 Nr.1.3 verwiesen.

Wie auch unter Ziffer A13.2 angegeben, sind Umstufungen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Bezüglich Baulastträgerschaft des Kreisverkehrsplatzes K 17 / Ortsumgehung (BWV-Nr.21) wird auf die gesetzlichen Regelungen nach § 12 FStrG und § 35 StrWG i.V.m. den aktuellen Richtlinien und Verordnungen zur Straßenkreuzungen verwiesen. Die Regelung der Unterhaltung richtet sich nach § 13 FStrG. Außerhalb des Planfeststellungsverfahrens ist zwischen Vorhabenträger und dem Kreis eine entsprechende Kostenvereinbarung zu schließen.

Den vorhandenen Radweg südöstlich der K 17 zurückzubauen und über eine neue Radwegfurt über die K 17 zu führen, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Um den nicht motorisierten Verkehr von/nach Industriestraße/Röntgenstraße über die K 17 zu führen, sieht die Planung eine Radwegfurt östlich des Knotenpunktes vor, um den Verkehr sicher queren zu lassen. Zur Verdeutlichung werden die ca. 130 m Radweg südöstlich der K 17 zurückgebaut (vgl. Anlage 7, Bl.3 i.V.m. Anlage 10.2, BWV-Nr.25), sodass der Radverkehr ausschließlich nordwestlich der K 17 geführt wird. Außerhalb des bebauten Gebietes wird der Radweg bereits heute nur auf der nordwestlichen Seite geführt. Bei der geplanten Furt handelt es sich um die Verbindung der beiden B-Pläne 52 und 53, die als Gewerbe-/Industriegebiete ausgewiesen sind. Mit einem gesteigerten Radverkehr ist folglich nicht zu rechnen. Im Bestand ist zudem keine Querungshilfe vorhanden.

Es wird darauf hingewiesen, dass der festgestellte Plan, der den Gegenstand des Beschlusses darstellt, insgesamt bei der Ausführungsplanung und der Baudurchführung zu berücksichtigen ist. Eine Beauftragung erübrigt sich daher.

Bezüglich der Unterhaltung der Gestaltungs- und Ausgleichmaßnahmen im Bereich des Kreisverkehrsplatzes (G1 und G/A3.2) sehen die Maßnahmenblätter, Anlage 12.0, eine künftige Unterhaltung durch die SM Breitenfelde vor. Eine Unterhaltung zu Lasten des Kreises kann damit ausgeschlossen werden.

Bei den in den Sichtdreiecken vorgesehenen Anpflanzungen handelt es sich um Stieleichen. Wurzelaufbrüche sind aufgrund der Pfahlwurzeln die diese Baumart ausbildet daher unwahrscheinlich.

Hinsichtlich des befürchteten Baustellenverkehrs auf der K 17 ist darauf hinzuweisen, dass nach der Straßenverkehrsordnung (StVZO) öffentliche Straßen generell von allen zugelassenen Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 41,8 t frei zu benutzen sind und keinen Beschränkungen unterliegen, es sei denn, Verkehrszeichen weisen eine Gewichtsbeschränkung aus. Die Nutzung der Straßen im Umfeld der Baumaßnahme ist daher für den Bauverkehr im Rahmen ihrer Widmung möglich und zulässig, denn ein Anspruch auf eine bestimmte Verkehrszusammensetzung oder Verkehrsstärke besteht prinzipiell nicht. Dabei wird das Straßennetz lediglich in dem Maße von Baufahrzeugen genutzt wie es auch geeignet ist. Allen Verkehrsteilnehmern ist die Nutzung dieser Straßen gestattet. Lediglich Sonderfahrzeuge, die ohnehin nach StVZO eine besondere Zulassung brauchen, könnten möglicherweise von der Benutzung ausgeschlossen sein. Sollten Fahrzeuge zum Einsatz kommen, deren zulässiges Gesamtgewicht höher als 41,8 t ist, so sind von der bauausführenden Firma Ausnahmegenehmigungen bei der zuständigen Verkehrsbehörde zu

beantragen. Ergänzend ist anzumerken, dass die klassifizierten Straßen nach § 6 StrWG bzw. § 2 FStrG der öffentlichen Nutzung gewidmet sind, was auch den Baustellenverkehr einschließt.

Einleitungsgebühren für den geplanten Kreisverkehrsplatz OU /K 17 werden nicht ausgelöst. Wie den Anlagen 5 und 13 zu entnehmen ist, erfolgt die Entwässerung des geplanten KVPs über die Streckenentwässerung B 209n, Entwässerungsabschnitt 3. Die Ableitung erfolgt gedrosselt in die bestehende Regenwasserkanalisation der Stadt Schwarzenbek.

Ansprüche auf Lärmschutz dem Grunde nach werden im Bereich des KVP OU /K 17 nicht ausgelöst. Als Ergebnis der Lärmtechnischen Untersuchung, Anlage 11.0 und 11.1, konnten keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte aufgrund des erheblichen baulichen Eingriffs, Bau des KVP und Verlegung der Fahrstreifen, festgestellt werden. Mögliche anfallende Kosten zu Lasten des Kreises können ausgeschlossen werden.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen unter den Ziffern 0 und B03 dieses Beschlusses verwiesen.

Fachdienst Abfall und Bodenschutz

Es wird insbesondere auf die Auflagen unter Ziffer All6 verwiesen.

Hinsichtlich der Richtung der Grundwasserströmungen wird auf die Ausführung und Darstellung im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Materialband 8, Kap. 5.2) verwiesen.

Fachdienst Wasserwirtschaft Abwasserbehandlung und Grundwasser

Die Umstellung der Einleitstellen von Gauß-Krüger auf das Koordinatensystem ETRS89 / UTM 32 N ist erfolgt. Der Vorhabenträger hat auf allen relevanten Anlagen beide Koordinatensysteme angegeben (vgl. Anlage 1,5, 7 und 13.1). Im diesem Zuge wurden ferner die Einleitungsstellen hinsichtlich ihre Lageangaben korrigiert.

Bezüglich des Einzugsgebietes der Steinau, Gewässer Nr.1.17, beim RRB Nr. 2 hat der Vorhabenträger seinen Plan ergänzt. Es wird auf das Deckblatt zur BWV-Nr.12a der Anlage 10.2 verwiesen.

Hinsichtlich der Ausführung zu Grundwasserhaltungen wird auf B 0 Ziffer 5.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Vorhabenträger hat in Bezug auf die Abdichtung des Absetz- und Regenrückhaltebeckens 2 die Planung geändert. Die Abdichtung des Sohlbereiches wird mit einem kf-Wert $< 10^{-8}$ m/s versehen (vgl. Deckblatt zur Anlage 13.5, Bl.5). Dies gilt auch für die Abdichtung der Erweiterung des RRB 1 (vgl. Anlage 13.5, Bl.1).

Des Weiteren wurden die Angaben zur Versickerungs-/Verdunstungsfläche und Einleitungsstelle konkretisiert. Es wird insbesondere auf die Deckblätter zur Anlage 1, Kap.4.5, Anlage 5, Anlage 7, Bl.2, und Anlage 13.1/13.5 verwiesen.

Der von der UWB angemerkte, augenscheinliche „Notüberlauf“ an der westlichen Ecke des RRB 1 kann durch die hier planfestzustellende Planung entgegengewirkt werden. Durch die Erweiterung des vorhandenen RRB 1 in westliche Richtung wird die Notüberlaufmulde auf die Höhe von 38,16 mNN neu profiliert (vgl. Anlage 13.1, S.7 sowie Anlage 7, Bl.1).

Bezüglich der Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Unterhaltung hat der Vorhabenträger seine Planung ergänzt. Wie den Anlagen 7, Bl.1, und BWV-Nr.2, Anlage 10.2, zu entnehmen, wurde der vorhandene Unterhaltungsweg bis zum Drosselschacht beim RRB Nr.1 verlängert.

Die Einleitung in das städtische Kanalnetz beim Entwässerungsabschnitt 3 hat der Vorhabenträger geprüft. Als Ergebnis wird das Flurstück 1/20 in 1/8 per Blaueträgung geändert (vgl. Tabelle des Kapitels 4.5, Anlage 1). Diesbezüglich wird auf hier gegenständliche wasserrechtliche Erlaubnis unter Ziffer AI3.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Des Weiteren wird auf die Ziffern AII2 und AIII Nr.1.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Gewässer

Auf Anraten der unteren Wasserbehörde hin, hat der Vorhabenträger die Ableitung des Regenwassers aus dem RRB 3 in Richtung Industriestraße geändert. Der Anschluss erfolgt nun nicht mehr am Endschaft Nr. R33 (Entwässerungsgebiet Lupus-Park), sondern am Endschaft Nr. 85.102 (Entwässerungssystem der Industriestraße). Es wird insbesondere auf die Anlagen 7, Bl.3 und 13.1 verwiesen.

Hinsichtlich der Forderung der Begrenzung der Einleitmenge des Entwässerungsabschnitts 1, entsprechend des Bestandes, auf 50 l/s in die „Schwarze Au“, ist der Vorhabenträger durch Änderung seiner Planung nachgekommen. Insbesondere auf die Deckblätter zu den Anlagen 1, 5, 13.1 und 13.2 wird verwiesen.

Zur Verhinderung einer Auskolkung im Einleitungsbereich (Entwässerungsabschnitt 1) hat der Vorhabenträger die Mündung des Abflussgrabens strömungsgünstiger ausgeführt (vgl. Deckblatt zur Anlage 7, Bl.1).

Fachdienst Naturschutz

Die Kritik der UNB hinsichtlich der Darstellung des ergänzten Leitzaunes für Fledermäuse ist nicht nachvollziehbar und auch artenschutzrechtlich irrelevant. Zudem ist die Anstoßwirkung im Beteiligungsverfahren ausreichend sichergestellt gewesen, ein Verfahrensfehler liegt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht vor.

Auch wenn das Deckblatt der Anlage 10.2 zur 4. Planänderung (BWV-Nr. 27) in Gänze blau ausgeführt ist, bezieht sich die Änderung auf Spalte 6 (vorgesehene Regelung). Die Übersicht der Planänderungen zu den Anlagen 7 und 10.2 sind ebenso eindeutig wie der Änderungsindex auf Blatt 1 der Anlage 7. Die Leitzäune auf den Blättern 2 und 3 waren bereits in den vorangegangenen Deckblättern enthalten.

Auch die Angaben zum genauen Standort der Maßnahme V/A 5 Ar +FCS zu den temporären Schutzzäunen sind ausreichend. Die Angaben im Maßnahmenblatt selbst (S.247) zusammen mit der BWV-Nr.27 der Anlage 10.2 bestimmen die Verortung nach Bau-km. Die genauen Bau-km wurden analog zum LBP auch in den Formblättern des Artenschutzfachbeitrags ergänzt.

Die Auswirkung des Vorhabens auf die Erhaltungsziele der beiden Natura 2000 Schutzgebiete wurde in einer ergänzenden Stellungnahme zur FFH-Vorprüfung erneut untersucht. Basierend auf dieser erneuten Prüfung können Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele sowie Kumulationseffekte durch andere Projekte weiterhin ausgeschlossen werden (s. Kap. III.4.1).

Die Stellungnahmen bzgl. der Funktionskontrolle und der Verwendung von regionalem Saatgut bei der Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen wurden vom Vorhabenträger berücksichtigt. Dazu wird auf die Nebenbestimmungen II.3.5 bzw. II.3.15 und II.3.16 sowie auf Kap. B.III.4.3 verwiesen.

Die Forderung der UNB nach der Schaffung von Ersatzquartieren für ein verloren gegangenes Winterquartier wird vom Vorhabenträger zurückgewiesen. Eine Beschädigung oder Zerstörung von regelmäßig besetzten Wochenstuben und Winterquartieren löst im Regelfall einen Verbotstatbestand aus. Die Funktionen der betroffenen Quartiere bleiben jedoch trotz Eingriff weiterhin gewährleistet, wenn das betroffene Quartier nachweislich unbedeutend ist (vgl. Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenbau, LBV-SH 2011). Bei dem betroffenen Winterquartier handelt es sich um einen Baum mit potentieller Quartiereignung für Fledermäuse (vgl. Materialband 2 der Planfeststellungsunterlagen). Der Höhlenbaum weist im Bereich der Höhlung einen Stammdurchmesser von weniger als 50 cm auf. Laut fachgutachterlicher Aussage kann eine sporadische winterliche Nutzung des Quartiers von Einzeltieren der Rauhaufledermaus oder des Braunen Langohrs nicht ausgeschlossen werden. Eine besondere Bedeutung als regelmäßig besetztes Winterquartier im Sinne der Definition der Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenbau (LBV-SH 2011),

die auf einen Stammdurchmesser ab 50 cm im Bereich des potentiellen Quartiers sowie auf eine wiederkehrende Nutzung der Höhlen durch diese Arten verweist, ist nicht gegeben. Ein Eintritt des Verbotstatbestandes nach § 44 Absatz 1 Nr. 3 BNatSchG für die betroffenen Fledermausarten wird daher im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Materialband 2 der Planfeststellungsunterlagen) verneint. Die Planfeststellungsbehörde folgt der Begründung und dem Ergebnis des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages.

Die Stellungnahme hinsichtlich der Forderung nach der Übersendung eines Berichtes zur Funktionskontrolle der Maßnahme V/A 5 Ar + FCS an die UNB Herzogtum-Lauenburg hat sich erledigt. Es wird verwiesen auf die naturschutzfachliche Auflage unter Ziffer A II 3.5 dieses Beschlusses.

Eine erneute Überprüfung der Habitatstrukturen im Bereich des RRB3 sowie eines RRB im Bereich der B-Plan 43 Fläche ergab, dass signifikante Amphibienpopulation sehr unwahrscheinlich sind. Zusätzliche Schutzeinrichtungen oder ein Amphibientunnel sind daher nicht erforderlich.

Den Forderungen der UNB Herzogtum-Lauenburg bezüglich der Ergänzung der artenschutzrechtlichen Formblätter der Breitflügel- und Zwergfledermaus sowie der Angaben zur Größe eines Fledermausjagdgebietes im Bereich des Grover Weges ist der Vorhabenträger nachgekommen.

10.2.7 Kreis Ostholstein (12.10.2018)

Untere Naturschutzbehörde

Die Untere Naturschutzbehörde des Kreises Ostholstein stimmt der Inanspruchnahme des Ökokontos Barendsdorf, Gemeinde Wangels zu und bittet um Erläuterung der Berechnungsgrundlage. Die maßgebliche Einheit zur Berechnung und Angabe des Eingriffsumfanges sowie des Ausgleichsbedarfes für Knicks stellt die Länge bzw. die qm-Angabe dar. Dies wird in der Ermittlung des Eingriffsumfanges sowie der Knickbilanz des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (Tabelle 33 und 34, Unterlage 12 der Planfeststellungsunterlage) dokumentiert.

10.2.8 Stadt Schwarzenbek (21.06.2016)

Fachbereich Bauen & Umwelt, Hochbau

Die Forderung eines Lärmschutzwalles am Hans-Koch-Ring ist zurückzuweisen. Das Flurstück 20/2 der Flur 4, Gemarkung Schwarzenbek, kann nicht von der Stadt für eine Verwaltung genutzt werden.

Der im Erörterungstermin 2016 vorgetragenen Vorschlag der Stadt, sollten überschüssige Bodenmassen zur Verfügung stehen, das Flurstück als Verwallung zur Abschirmung für den Hans-Koch-Ring zu nutzen, muss aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen werden. Das Flurstück 20/2, südwestlich zur geplanten Ortsumgehung, ist vollständig durch landschaftspflegerische Maßnahmen beplant (vgl. Anlage 12.2, Bl. 2). Eine Verlegung ist insbesondere aus artenschutzrechtlicher Sicht ausgeschlossen.

Hinsichtlich der vorgetragenen Bedenken zur lärmtechnischen Untersuchung wird des Weiteren auf die Ausführungen unter Ziffer B III 3.2 dieses Beschlusses verwiesen.

10.2.9 Amt Schwarzenbek-Land für die Gemeinden Grabau und Grove (11.08.2009, 27.06.2012, 10.10.2018, 20.12.2019)

Gemeinde Grabau

Die Forderung nach einer Bedarfsampel für Fußgänger und Radfahrer am Kreisverkehrsplatz K 17, insbesondere als Schulwegsicherung, zu Lasten der hier gegenständlichen Straßenbaumaßnahme, ist zurückzuweisen.

Grundsätzlich handelt es sich bei Kreisverkehrsplätzen um sichere Straßenverkehrsanlagen für alle Teilnehmer. Für Fußgänger und Kraftfahrer ist bei einstreifiger Verkehrsführung die Sicherheit besonders hoch. Dies gilt insbesondere für kleine Kreisverkehre. Dies liegt daran, dass weniger Konfliktpunkte bei Kreuzungs- und Linkseinbiege- und –abbiegevorgängen entstehen, wegen der Kreisinsel ist der Knotenpunkt in der Regel gut erkennbar und das geringe Geschwindigkeitsniveau sowie die geringen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den Verkehrsteilnehmern führt zu vergleichsweise einfachen und übersichtlichen Verkehrsverhältnissen sowie zu kurzen Überquerungswegen für den nichtmotorisierten Verkehr.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt nicht die Schutzbedürftigkeit von nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern. Aus diesem Grund ist vorgesehen, den Rad- und Fußgängerverkehr der K 17 sicher über einen Fahrbahnteiler der nördlichen Kreisverkehrszufahrt zu führen. Außerhalb bebauter Gebiete werden kleine Kreisverkehrsplätze generell nicht signalisiert. An den Überquerungsstellen sind die Radfahrer aus Sicherheitsgründen dem Kraftfahrzeugverkehr vorfahrtrechtlich unterzuordnen (vgl. Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Ausgabe 2006). Die Wartepflicht für Radfahrer wird ausgedrückt durch die Anordnung der Verkehrszeichen vor den Überquerungsstellen für den Radverkehr. Die Notwendigkeit einer zusätzlichen Signalisierung ist ferner aufgrund der heutigen Verkehrsbelastung nicht ableitbar.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass Lichtsignalanlagen jederzeit durch die zuständige Verkehrsbehörde, außerhalb des Planfeststellungsverfahrens, angeordnet werden können. Die Zuständigkeit gilt auch für die Versetzung des Ortsschildes.

Der Vorschlag den Wander- und Radweg (BWV-Nr. 17) mit Hilfe eine Holzbrücke die Ortsumgehung queren zu lassen kann nicht zugestimmt werden.

Die Anbindung des Wander- und Radweges auf dem Grover Gemeindegebietes erfolgt über den Kreisverkehrsplatz Ortsumgehung / B 207(Möllner Straße). Der Umweg von ca. 200 m ist hinzunehmen. Es besteht kein Anspruch auf Beibehaltung der bisherigen Verbindung. Es besteht lediglich ein Recht auf eine angemessene Ersatzanbindung. Eine solche ist hier gegeben. Dasselbe gilt für die Unterbrechung des Wirtschaftsweges am Lupus Park (BWV-Nr.20).

Eine Querung der Ortsumgehung als Verlängerung des Wirtschaftsweges würde zudem mit der an dieser Stelle ausgewiesenen artenschutzrechtlichen Maßnahme (sog. Hop-Over) zusammenfallen.

Hinsichtlich der vorgetragenen Bedenken zur lärmtechnischen Untersuchung wird auf die Ausführungen unter Ziffer B III 3.2 dieses Beschlusses verwiesen. Bei dem angesprochenen Gebäude zwischen dem KVP K17/B 209 und der Gemeinde Grabau an der Grabauer Straße handelt es sich augenscheinlich um ein Wohngebäude einer bäuerlich genutzten Hofanlage. Der Abstand zur Trasse beträgt ca. 300 m. Im Rahmen der Lärmtechnischen Untersuchung wurde das Grundstück als Dorf-/Mischgebiet eingestuft. Dieses ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Die Beurteilungspegel am Gebäude liegen tags bei 50 dB(A) und nachts bei 42 bzw. 43 dB(A). Somit werde die Immissionsgrenzwerte in einen Dorf-/Mischgebiet von tags 64 dB(A) und nachts 54 dB(A) deutlich unterschritten. Ein Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach ist nicht gegeben.

Die hier gegenständliche Straßenbaumaßnahme führt lediglich zu einer nachrichtlichen Darstellung im Landschafts- und Grünordnungsplan des Amtes.

Eine nachrichtliche Darstellung kann auch Rahmen einer generellen Fortschreibung erfolgen. Ein Anpassungserfordernis ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, da im betroffenen Landschaftsausschnitt keine Grünordnungsplanung vorliegt.

Es wird ferner darauf hingewiesen, dass Markierungs- und Beschilderungspläne nicht Gegenstand der Planfeststellung sind. Die ausgelösten verkehrsrechtlichen Anordnungen werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde festgesetzt.

Die Forderung im Einmündungsbereich Ortsumgehung /Zubringer Nord ebenfalls einen Kreisverkehrsplatz anzuordnen muss zurückgewiesen werden.

Grundsätzlich sind Kreisverkehrsplätze erst ab vier Knotenpunktarmen mit gleicher Verkehrsstärke einzusetzen. Der Vorhabenträger hat für den Knotenpunkt eine Leistungsfähigkeitsberechnung erstellt (vgl. Anhang 3 zum Erläuterungsbericht, Anlage 1). Die geplante Knotenpunktstruktur

(separate Linksabbiegespur im Knotenpunktsarm Ortsumgehung Ost, freier Rechtsabbieger Ortsumgehung West) kann die zu erwartenden Spitzenstundenbelastungen leistungsgerecht abwickeln. Es ist ferner darauf hinzuweisen, dass der Vorhabenträger Leerrohre für den Knotenpunkt vorgesehen hat, um bei einer Fertigstellung der gesamten Ortsumgehung bis zur B 209, Streckenabschnitt III, und nach Überprüfung der Verkehrsmengen ggf. eine Lichtsignalanlage nachrüsten zu können.

Gemeinde Grove

Hinsichtlich der vorgetragenen Bedenken zur lärmtechnischen Untersuchung wird auf die Ausführungen unter Ziffer B III 3.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Es werden durch die geplante Baumaßnahme keine Ansprüche für aktiven oder passiven Lärmschutz in der Gemeinde Grove ausgelöst. Insbesondere auch nicht für den Hof in der Nähe des KVP an der B207.

Für Kreisverkehrsplätze werden keine Zuschläge für Störwirkung, wie dies für Lichtsignalanlagen zu berücksichtigen ist, gemäß RLS-90 zugrunde gelegt, wie bereits oben bei der Gemeinde Grabau beschrieben.

Die Zuschläge gelten ausschließlich für lichtsignalgeregelter Kreuzungen und Einmündungen bis zu einem Abstand von 100 m. Der Hof liegt in einem Abstand von ca. 500 m, die Gemeinde selbst in ca. 800 - 1.000 m. Wie aus Anlage 11.2 (Schalltechnischer Lageplan) ersichtlich wird, liegt die Gemeinde Grove deutlich außerhalb der Bereiche, in denen die gesetzlich geregelten Immissionsgrenzwerte sowohl für Mischgebiete als auch für Wohngebiete überschritten werden.

Die Verbreiterung der Rad-/Wanderwegüberführung ist zurückzuweisen.

Das Ersatzbauwerk (BWV-Nr.7) für die Wegeverbindungen Grover Weg und Im Strange ändert nicht die Art des Gebrauchs. Die zu Bedenken gegebene Steigerung des Verkehrsaufkommens wurde nicht weiter begründet. Zudem wird die Mindestbreite für freistehende Geh- und Radwegbrücken von 2,50 m (RVfg.9/88 vom 18.04.1988) zwischen den Geländerinnenseiten eingehalten (vgl. Anhang 1 der Anlage 1).

Die Unterhaltungspflicht des Durchlasses DN 400 (BWV-Nr.3) hat der Vorhabenträger überprüft. Unterhaltungspflichtiger ist der Bund und nicht der GUV (vgl. Deckblatt zur Anlage 10.2, BWV-Nr.3).

Des Weiteren wird auf die Ziffer AIII AIII3 Nr. 3.1 und 3.7 dieses Beschlusses verwiesen.

10.2.10 Gewässer- und Landschaftsverband Herzogtum Lauenburg (08.07.2009, 13.07.2009, 09.08.2012, 08.07.2016, 18.09.2018, 09.12.2019)

Die landwirtschaftliche Abflussspende von 1,2 l/s x ha wurde bei der Planung zugrunde gelegt. Es wird insbesondere auf die Wassertechnischen Berechnungen, Anlage 13.2, verwiesen.

Hinsichtlich der Lage der Einleitung im Verbandsgewässer 1.17 hat der Vorhabenträger seinen Plan überarbeitet.

Der Entwässerungsabschnitt 2 entwässert über eine breitflächige und oberflächennahe Versickerung bzw. Verdunstung im offenen Gelände (Einzugsgebiet der Steinau, Gewässer 1.17). Die Koordinaten finden sich in Anlage 1, 5 und 13.1.

Die Rohrleitungen des Gewässer- und Landschaftsverbandes im Bereich der trassenfernen Maßnahmen in Behlendorf „Ankerfeld“ und „Trenthorn“ wurden bei der Planung berücksichtigt. Bei der Neuanlage von Knicks im Zuge der Maßnahmen E5 Ar und E6 Ar werden die Rohrleitungsbereiche, der Leitungen 6.2.2 und 6.3.1, entsprechend der Forderung des Verbandes von Knickanlagen freigehalten. Auf die Deckblätter zur Anlage 12.0, Maßnahmenblätter E 5 Ar und E 6 Ar, sowie die dazugehörigen Maßnahmenpläne, Anlage 12.2, Bl.8 und 9, wird verwiesen.

Die Bedingungen des Verbandes zur Erweiterung des RRB Nr.1 werden eingehalten. Gemäß der Bemessung für die Erweiterung des RRB Nr.1 (Drosselabflussmenge von 50 l/s und Beckenerweiterungsfläche von 1.400 m²) wird auf die Ausführungen in Anlage 13.2, Kap.13.2.2.2.1, und Anlage 13.1 verwiesen. Hinsichtlich der kartografischen Darstellung der Erweiterungsfläche sowie der Abdichtung in nordwestliche Richtung wird insbesondere auf den Lageplan, Anlage 1, Bl.1, sowie auf den Beckenschnitt, Anlage 13.5, Bl.1, verwiesen.

Die Bedingungen des Verbandes zur Planung des RRB Nr.2 werden eingehalten. Gemäß der Bemessung des RRB Nr.2 (Drosselabflussmenge von 5 l/s über die Versickerungs- und Verdunstungsfläche und der geplanten Beckenfläche von 1.040 m²) wird auf die Ausführungen in Anlage 13.2, Kap.13.2.2.2.3, und Anlage 13.1 verwiesen. Hinsichtlich der kartografischen Darstellung des geplanten RRB und der Versickerungsfläche auf den Lageplan, Anlage 1, Bl.1, sowie auf den Beckenschnitt, Anlage 13.5, Bl.2, verwiesen.

Die Bedingungen des Verbandes zur Planung des RRB Nr.3 werden eingehalten. Gemäß der Bemessung des RRB Nr.3 (Drosselabflussmenge von 5 l/s und der geplanten Beckenfläche von 640 m²) wird auf die Ausführungen in Anlage 13.2, Kap.13.2.2.2.5, und Anlage 13.1 verwiesen. Hinsichtlich der kartografischen Darstellung des geplanten RRB und der

Versickerungsfläche auf den Lageplan, Anlage 1, Bl.1, sowie auf den Beckenschnitt, Anlage 13.5, Bl.3, verwiesen.

Die Unterhaltungspflicht des Durchlasses DN 400 (BWV-Nr.3) hat der Vorhabenträger überprüft. Unterhaltungspflichtiger ist der Bund und nicht der GUV (vgl. Deckblatt zur Anlage 10.2, BWV-Nr.3).

Die Bedingungen des Verbandes zur Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) hinsichtlich der Ausgleichmaßnahme E3 Brunstorf werden eingehalten.

Die Entwicklung eines einseitigen gras- und krautgeprägten Gewässerrandstreifens mit naturnaher Entwicklung zugunsten des Gewässerschutzes steht mit den Zielen der WRRL in Einklang und widerspricht diesen nicht.

Des Weiteren wird auf die Ziffern AIII 1 Nr. 1.1, 1.2, 1.3 und 1.4 dieses Beschlusses verwiesen.

10.2.11 Schleswig-Holstein Netz AG, Netzcenter Alt Mölln (14.07.2009)

vormals E.ON Hanse AG

Regelungen zu Kostenübernahme werden in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht geregelt. Kostentragung richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen, den dazu ergangenen Richtlinien und den zwischen den Beteiligten abgeschlossenen bzw. noch abzuschließenden Vereinbarungen. Die Regelungen erfolgen nach bürgerlichem Recht außerhalb des Planfeststellungsbeschlusses. Es wird diesbezüglich auf die Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis, Anlage 10.2 Ziffer 4, verwiesen.

Des Weiteren wird auf die Ziffer AIII3 Nr. 3.3 dieses Beschlusses verwiesen.

10.2.12 Stadtwerke Schwarzenbek GmbH (08.05.2012, 15.06.2016, 11.12.2019)

Hinsichtlich den von den Stadtwerken angemerkten Trinkwasserleitungen, im nordwestlichen Bereich der B 207 und im nordwestlichen Bereich der K 17, wird auf Ziffer AIII Nr.3.7 dieses Beschlusses verwiesen.

10.3 anerkannte Naturschutzvereinigungen

Von den in Schleswig-Holstein anerkannten Naturschutz- und Umweltvereinigungen haben sich im Zuge der Beteiligungsverfahren der BUND Landesverband Schleswig-Holstein und die Kreisgruppe Herzogtum Lauenburg sowie die AG-29 zu dem Vorhaben geäußert.

Sämtliche geäußerten Forderungen, Bedenken, Hinweise und Anregungen der Naturschutzvereinigungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch diesen Planfeststellungsbeschluss stattgegeben wird oder sie nicht durch Rücknahme, Zusagen oder anderweitige Berücksichtigung seitens des Vorhabenträgers oder andere Weise insgesamt oder teilweise erledigt haben, wie durch Änderungen und Ergänzungen der festgestellten Planunterlagen oder durch Nebenbestimmungen in diesem Planfeststellungsbeschluss.

Es wird insbesondere auf Ziffer B 0 (materiell rechtliche Würdigung) dieses Beschlusses verwiesen.

10.3.1 AG -29

Stellungnahme vom 19.07.2012

Die AG 29 fordert in seiner Stellungnahme zur 1. Planänderung zur eine baubegleitende Kontrolle der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen durch Biologen. Hierzu wird verwiesen auf die naturschutzrechtliche Nebenbestimmung Nr. 17 (Umweltbaubegleitung durch entsprechend ausgebildetes Fachpersonal) dieses Beschlusses verwiesen.

Die Forderung nach einem Monitoring zur Dokumentation der Populationsentwicklung der von der Planung betroffenen Arten wird hiermit zurückgewiesen. Die Erforderlichkeit einer solchen Untersuchung wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen.

10.3.2 BUND

Eingriffe in den Naturhaushalt (z.B. Neuversiegelung), die landschaftliche Erholungseignung, sowie in Biotope und Biotopverbunde wurden entsprechend des Orientierungsrahmens erfasst und bewertet. Sofern diese Eingriffe nicht vermieden werden konnte findet eine ausreichende Kompensation statt (vgl. Kap B0 4.3). Die artenschutzrechtlichen Kartierungen, sowie artenschutzrechtliche Maßnahmen entsprechen den aktuell geltenden Anforderungen.

Stellungnahme vom 03.08.2016

Der BUND fordert im Zuge der 2. Planänderung eine Nachholung einer UVP für das gegenständliche Vorhaben. Mit Verweis auf die behördlichen Entscheidungen, die eine UVP-Pflicht für die Ortsumgehung Schwarzenbek, Streckenabschnitt II verneinten, lehnt der Vorhabenträger diese Forderung ab. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung an.

Die vorgebrachten Bedenken an den zugrundeliegenden Untersuchungen werden zurückgewiesen. Im Hinblick auf die von Seiten des Einwenders vorgebrachten Zweifel an den vorliegenden Untersuchungen ist vorzubringen, dass die Grundlage der zur Eingriffsbewertung durchgeführten Untersuchungen nicht nur Potentialanalysen bilden. Im Jahr 2014 wurden von Seiten des Vorhabenträgers Erfassungen für die Artengruppen der Fledermäuse, Haselmäuse sowie Brutvögel durchgeführt. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde sind Methodik und Umfang der faunistischen Untersuchungen nicht zu beanstanden. Auch die vorgebrachten Zweifel an der Methodik der Amphibienerfassungen werden hiermit zurückgewiesen. Die Notwendigkeit zusätzlicher Amphibienschutz- bzw. -leiteinrichtungen wird auch von Seiten der Planfeststellungsbehörde verneint. In diesem Zusammenhang wird auf Ziffer B0 4.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Im Hinblick auf Bedenken hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Betroffenheiten wird auf Ziffer B0 4.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Stellungnahme vom 19.12.2019

Die Einwendung bezüglich der Wirksamkeit der Schutzmaßnahmen für Fledermäuse wird zurückgewiesen. Die Maßnahmen entsprechen dem aktuellen Stand der Wissenschaft. Bei allen Leitzäunen handelt es sich um temporäre bauliche Leiteinrichtungen, die die gehölzbestimmten Leitstrukturen so lange unterstützen, bis diese ihre volle Wirksamkeit entfaltet haben. Unabhängig vom Wechsel von Leitzäunen und Bewuchs als Leitstruktur bedürfen die Einrichtungen einer regelmäßigen Funktionskontrolle. Durch die in den Planunterlagen (vgl. Anlage 12 der Planfeststellungsunterlage) sowie im Planfeststellungsbeschluss (vgl. Ziffer AII3 Nebenbestimmung Nr. 5 und 6) festgelegten regelmäßigen Funktionskontrollen ist die Funktionsfähigkeit der Maßnahmen gewährleistet. Für weitergehende Ausführungen bezüglich der Fledermausschutzmaßnahmen wird auf die Ziffer B0 4.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand bezüglich der Betroffenheit der Haselmaus wird zurückgewiesen. Es ist keine Umsiedlung von Haselmäusen vorgesehen. Für die unvermeidbare Zerstörung bzw. Beschädigung von Revieren der Haselmaus sind umfangreiche Maßnahmen zum Eingriffsausgleich vorgesehen,

d.h. die Neuanlage geeigneter Lebensräume im räumlichen Umfeld der betroffenen Populationen (vgl. Anlage Materialband 3 der Planfeststellungsunterlage).

10.4 private Einwendungen

10.4.1 (27.04.2010, 28.06.2012, 17.05.2013,
02.07.2016)

Gebietsausweisung

Die Einwendung, die Gebietsausweisung betreffend, ist erledigt.

Die Einwender bitten darum, die Ausweisung ihres Wohngebietes als Mischgebiet hin zu einem allgemeinen Wohngebiet zu korrigieren. Der Vorhabenträger sagt dies zu, da zum Zeitpunkt der Auslegung der Planfeststellungsunterlage der Bebauungsplan Nr. 55 der Stadt Schwarzenbek im Bereich des Hans-Koch-Rings ein Wohngebiet ausweist und demnach zugrunde gelegt werden muss. Im Deckblatt zur Lärmtechnischen Untersuchung (Anlage 11) wurde dieses entsprechend berücksichtigt.

Unmittelbare Beeinträchtigung – aktiver Lärmschutz

Die Forderung der Einwender nach einem aktiven Lärmschutz in Form eines Lärmschutzwalls wird zurückgewiesen.

Die Einwender fordern eine aktive Lärmschutzmaßnahme in Form eines Lärmschutzwalls. Der Vorhabenträger aktualisierte mit der 2. Planänderung die Lärmtechnische Untersuchung auf den Stand der Technik. Demnach ergeben sich Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach nachts an den nächstgelegenen, zur Ortsumgehung hin orientierten Fassaden (EG, 1. OG, 2. OG) für folgende Gebäude: Hans-Koch-Ring 28, 30, 32, 34, 36 und 38 sowie einem Außenwohnbereich. Der Baulastträger sieht für die betroffenen Fassaden passiven Lärmschutz vor. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Argumentation des Vorhabenträgers zur Abwägung zwischen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen an.

Zur weiteren Begründung wird auf Ziffer BIII3.2 (Lärmschutz) dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Kappung des Fußweges nach Grove/ Grabau

Die Einwendung, die Kappung des Fußwegs nach Grove/ Grabau betreffend, ist erledigt.

Die Einwendenden fordern den Erhalt des Wander- bzw. Fußweges. Der Vorhabenträger führt aus, dass der in seinem ursprünglichen Verlauf gekappte Fußweg nördlich der Ortsumgehung parallel zur Ortsumgehung und über den Kreisverkehrsplatz der B 207/ Ortsumgehung geführt wird. Die Wander- und Fußwegebeziehungen werden grundsätzlich aufrechterhalten.

Auf Ziffer BIII8.1.2 (Mittelbare Beeinträchtigung) und Anlage 7 (Lagepläne) der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen.

Planrechtfertigung – überhöhte Bau- und Planungskosten

Die Einwendung bezüglich überhöhter Bau- und Planungskosten wird zurückgewiesen.

Die Einwendenden monieren mögliche aus dem Ruder laufende Kosten v.a. des Streckenabschnittes III, ohne den die Funktion der gesamten Ortsumgehung Schwarzenbek nicht zu gewährleisten sei.

Auf Ziffer B III 1 (Planrechtfertigung) wird an dieser Stelle verwiesen.

Gefährdung von „schwachen“ Verkehrsteilnehmern und Abgrenzung der Straße zum Wohngebiet

Die Einwendungen bezüglich der Gefährdung schwacher Verkehrsteilnehmer werden zurückgewiesen.

Die Einwendenden monieren eine Gefährdung von nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern (Kinder, Fußgänger, Radfahrer) durch die starke Verkehrsbelastung. Sie beziehen sich dabei auf die „Unterlagen für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens“ (Anlage 1, Seite 8, Punkt 2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen). Der Vorhabenträger führt aus, dieser Abschnitt beschreibe den Ist-Zustand (ohne Streckenabschnitt II der Ortsumgehung) in Schwarzenbek und stelle zusammenfassend fest, dass der Weiterbau der Ortsumgehung dringend erforderlich sei – auch und gerade wegen einer Entlastung des innerstädtischen Verkehrs und der daraus resultierenden reduzierten Gefährdung der schwachen Verkehrsteilnehmer. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser nachvollziehbaren Argumentation an. Auf Ziffer BIII1 (Planrechtfertigung) wird verwiesen.

Die Einwender führen weiter aus, dass sich nach Fertigstellung der Ortsumgehung eine Gefährdung von Kindern der umliegenden Wohngebiete (Lupuspark) durch ebendiese ergäbe. Der Vorhabenträger verweist auf die abgrenzende Wirkung des Knicks, der bereits zwischen

Wohngebiet und geplanter Ortsumgehung existiert. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Argumentation an. Des Weiteren verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass von einer Straße immer ein gewisses Lebensrisiko für Kinder ausgeht. Jedoch ist die Ortsumgehung nach den Regeln und dem Stand der Technik geplant und entsprechend sind die Fuß- und Radwegeverbindungen auch für die sogenannten schwachen Verkehrsteilnehmer nutzbar. Der Vorhabenträger kann davon ausgehen, dass Eltern ihre Kinder grundsätzlich über die Gefahren des Straßenverkehrs aufzuklären haben. Je gefahrenträchtiger der Weg ist, umso intensiver muss die Aufklärung erfolgen. Die Aufsichtspflicht der Eltern dient dem Schutz der Minderjährigen vor Schäden aller Art. Die Personensorge der Eltern umfasst insbesondere die Pflicht und das Recht, das Kind u.a. zu beaufsichtigen und seinen Aufenthalt zu bestimmen (vgl. § 1631 Abs. 1 BGB).

10.4.2 (22.04.2010, 15.05.2013)

Der Einwender ist Anwohner des Hans-Koch-Rings und ergänzt die obigen Einwendungen entsprechend.

Unmittelbare Beeinträchtigung – Lärmschutz

Einwendungen bezüglich der Lärmtechnischen Untersuchung werden zurückgewiesen. Auf Ziffer B III 3.2 (Lärmschutz) sowie den Ausführungen unter Ziffer B III 10.4.1 (Anwohner Hans-Koch-Ring) dieses Beschlusses wird verwiesen.

An dem Wohngebäude des Einwenders werden die Immissionsgrenzwerte von tags 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) um 0,5 - 1,5 dB(A) an der NO-Fassade überschritten. Der Vorhabenträger hat einen Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach ausgewiesen und sieht passiven Lärmschutz vor. Auf Ziffer A II 4.1 (Erstattungsanspruch für Lärmschutz am Wohngebäude) wird verwiesen. Für den betroffenen Außenwohnbereich wird ein Entschädigungsanspruch für verbleibende Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches festgestellt (s. Ziffer A II 4.2). Am Wohngebäude des zweitgenannten Einwenders werden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Das Gebäude wird zurecht vom Vorhabenträger nicht einzeln betrachtet, da schon an Gebäuden, die näher zur Trasse der gegenständlichen Maßnahme liegen, die Grenzwerte eingehalten werden (vgl. Anlage 11.2, Blatt 2).

Ausufernde Gesamtkosten für die Streckenabschnitte II und III

Die Einwendungen, ausufernde Gesamtkosten betreffend, werden zurückgewiesen.

Der Einwender moniert aus dem Ruder laufende Kosten, die bei der Querung der Bahntrasse im Streckenabschnitt III entstünden.

Auf die Ziffern BIII1 (Planrechtfertigung) und BIII2 (Alternativenprüfung) dieses Beschlusses wird verwiesen.

10.4.3 Rechtsanwälte Schleifenbaum & Adler für
(10.08.2009, 19.07.2012, 03.08.2016)

Die Einwendungen bzgl. der Eingriffe in die Eigentumsrechte des Einwenders werden zurückgewiesen.

Der Einwender ist unmittelbar durch Grundstücksinanspruchnahme auf landwirtschaftlichen Flächen betroffen. In seinen Schreiben vom 10. August 2009, 19. Juli 2012 und 03. August 2016 wendet sich der Einwender gegen den Eingriff in seine Eigentumsrechte bezüglich der Flurstücke 52/178, Flur 3, und 16/2, Flur 4, beide Gemarkung Schwarzenbek sowie Flurstück 88/48, Flur 1, Gemarkung Grabau. Es handelt sich um landwirtschaftlich genutzte Flächen.

Der Einwender begründet dieses damit, dass das Planungsziel nicht erreichbar sei, denn die vorliegende Planung führe keine verkehrliche Entlastung von Schwarzenbek herbei. Zudem ständen der Umsetzung des Streckenabschnittes III nachhaltige tatsächliche Hindernisse entgegen. Weiterhin sei die Alternativenprüfung nicht ausreichend erfolgt, somit die Abwägung der öffentlichen und privaten Belange hierzu nicht ausreichend. Es wird weiterhin hingewiesen auf einen fehlerhaften Prognosehorizont in der Verkehrsuntersuchung. Außerdem wäre die Planung nicht mit dem Naturschutzrecht vereinbar. Auch fehle es an der Planrechtfertigung für den Ausbau des Rad- und Wanderweges.

Der Vorhabenträger sieht dieses nicht gegeben und erläutert dieses in seinen Erwiderungen. Die Planfeststellungsbehörde weist nach sorgfältiger Prüfung des Sachverhaltes die Einwendung zurück. Das überwiegende öffentliche Interesse am Bau des Streckenabschnittes II der OU Schwarzenbek vermag die privaten Interessen und Eigentumsrechte des Einwenders zu überwiegen.

Zur Begründung wird verwiesen auf die Ziffer B III 1 (Planrechtfertigung), hier insbesondere auf Ziffer B III 1.5 (Planungsziele) und Ziffer B III 1.3 (Abschnittsbildung). Zur Einwendung bezüglich der Verkehrsprognose wird insbesondere verwiesen auf Ziffer B III 1.4 (Verkehrsprognose) und bezüglich der Vereinbarkeit mit dem Naturschutzrecht auf Ziffer B III 4 (Naturschutzrecht). Zum Eingriff in das Eigentum des Einwenders wird zudem verwiesen auf Ziffer B III 8.1 (Eigentum).

10.4.4 (12.08.2009)

Planrechtfertigung – kein tatsächlicher Bedarf für den Bau der Ortsumgehung Schwarzenbek

Die Einwendung bezüglich der Planrechtfertigung wird zurückgewiesen.

Der Einwender stellt den tatsächlichen Bedarf der Ortsumgehung Schwarzenbek in Frage. Er führt aus, dass der Durchgangsverkehr nur einen Anteil von 20% des Gesamtverkehrs ausmache und die Ortsumgehung daher keine nennenswerte Entlastung des Stadtverkehrs gewährleisten würde.

Diesbezüglich wird auf die Begründung zu Ziffer B III 1 (Planrechtfertigung) und hier insbesondere auf Ziffer B III 1.4 (Verkehrsprognose) verwiesen.

Mittelbare Beeinträchtigung – Zuwegung – Grundstück und Pachtgrundstück (Flur 46, 181/43) – Betrieb einer Imkerei im Nebenerwerb

Die Einwendung hinsichtlich der Erreichbarkeit der Pachtfläche wird zurückgewiesen.

Der Einwender moniert die Kappung der direkten Zuwegung zwischen seinem Grundstück und dem gepachteten Flurstück 181/43, auf dem er eine Imkerei im Nebenerwerb betreibt. Er führt aus, dass aufgrund der Mehrwege die Imkerei nicht mehr mit vertretbarem Aufwand zu betreiben sei; dies wiederum stelle einen ausgleichspflichtigen Eingriff in seine Berufsausübungsfreiheit dar. Der Vorhabenträger erwidert, dass der Umweg zumutbar sei und dass der Einwender die wirtschaftliche Härte näher darzulegen habe. Dies ist durch den Einwender nicht erfolgt. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Argumentation des Vorhabenträgers an. Mehrwege sind grundsätzlich in Kauf zu nehmen. Das öffentliche Interesse am Bau der Ortsumgehung überwiegt.

Auf Ziffer B III 8.1.2 (mittelbare Beeinträchtigungen) und BIII1 (Planrechtfertigung) dieses Beschlusses wird verwiesen.

Schalltechnische Berechnung – unzutreffende Prognose der Verkehrsbelastung

Die Einwendung bezüglich einer unzutreffenden Prognose der Verkehrsbelastung wird zurückgewiesen.

Die Prognose der Verkehrsbelastung wird durch den Einwender als unzutreffend moniert. Der Vorhabenträger erwidert, dass die zu erwartende Verkehrsbelastung korrekt ermittelt wurde.

Dieser Ansicht schließt sich die Planfeststellungsbehörde an und verweist auf Ziffer B III 3.2 (Lärmschutz).

10.4.5 (11.08.2009)

Unmittelbare Beeinträchtigung – Lärmschutz

Die Einwendungen betreffend den Lärmschutz werden zurückgewiesen. Auf Ziffer B III 3.2 (Lärmschutz) wird verwiesen.

Der Einwender wendet ein, dass für sein Haus keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen seien. Zudem weist der Einwender auf die – seiner Ansicht nach – widersprüchlichen Planunterlagen hin. Der Lärmschutzwall, der im Kartenmaterial des Beschlusses verzeichnet ist, finde keine Erwähnung in der textlichen Beschreibung.

Das Grundstück des Einwenders wird im Rahmen der Lärmtechnischen Untersuchung vom Vorhabenträger betrachtet. An dem Gebäude auf dem Grundstück werden die Beurteilungspegel für die Nordwest- sowie die Nordostfassaden jeweils für die drei Geschosse ermittelt. Die Beurteilungspegel betragen tags von 46 bis 49 dB(A) und nachts von 39 bis 42 dB(A). Damit werden die Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebäude von tags 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) deutlich unterschritten (vgl. Anlage 11.1.3, Seite 2). Ein Anspruch dem Grunde nach auf Lärmschutz besteht somit nicht.

Der Vorhabenträger klärt auf, dass es sich bei dem eingezeichneten Lärmschutzwall um eine Maßnahme des B-Plans 47b der Stadt Schwarzenbek handelt, die in den Planfeststellungsunterlagen nur nachrichtlich dargestellt sei. Dieser Lärmschutzwall sei nicht Bestandteil seiner Planungen. Die Planfeststellungsbehörde bestätigt die Ausführungen des Vorhabenträgers.

Planung einer Lichtsignalanlage anstelle eines Kreisverkehrs

Die Einwendung hinsichtlich der Planung einer Lichtsignalanlage wird zurückgewiesen.

Der Einwender spricht sich für die Anlage eines Kreisverkehrs anstelle einer Lichtsignalanlage aus.

Auf Ziffer BIII10.1.1 (Planung einer Lichtsignalanlage anstelle eines Kreisverkehrs – Zubringer Nord/ Ortsumgehung) wird verwiesen.

10.4.6 (23.07.2009)

Berücksichtigung einer geplanten Biogasleitung im Bereich Stranger Weg/ Grover Weg

Die Einwendung hinsichtlich einer geplanten Biogasleitung ist erledigt.

Die Einwender weisen auf eine geplante Biogasleitung, die die Ortsumgehung im obengenannten Bereich kreuzen soll, hin. Sie führe in den Mühlenkamp zum Blockheizkraftwerk der E.ON Hanse. Der Vorhabenträger nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis und weist daraufhin, dass die Straßenentwässerung der Ortsumgehung zu berücksichtigen sei. Der Vorhabenträger nimmt die Biogasleitung in das Bauwerksverzeichnis auf (Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 28).

10.4.7 (23.07.2009)

Unmittelbare Beeinträchtigung – Vernässung angrenzender Flächen durch Erweiterung des Regenrückhaltebeckens Nr. 1

Die Einwendung, die Erweiterung des Regenrückhaltebeckens betreffend, wird zurückgewiesen.

Der Einwender moniert die geplante Erweiterung des Regenrückhaltebeckens Nr. 1. Er befürchtet eine Vernässung der angrenzenden Flächen, die dann nicht mehr nutzbar seien. Außerdem befürchte er das Absterben der Eichen, die sich im unmittelbaren Umfeld des Regenrückhaltebeckens befinden. Der Vorhabenträger erwidert, dass eine Abdichtung der Sohle und der Böschungen erfolge, die eine Vernässung der angrenzenden Flächen verhindere und auch einem Absterben der Eichen entgegenwirke. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser nachvollziehbaren Argumentation an.

Unmittelbare Beeinträchtigung – Widerspruch gegen die Ausgleichsmaßnahme A 8.2 Ar + FCS (Anlage eines neuen Knicks, Flur 4, Gemarkung Grove, Anlage 12.2, Blatt 2, Flurstück 42)

Die Einwendung hinsichtlich der Ausgleichsmaßnahme A 8.2 Ar + FCS wird zurückgewiesen.

Der Einwender widerspricht der Anlage eines neuen Knicks (Ausgleichsmaßnahme A 8.2 Ar + FCS, Anlage 12.2). Er verweist auf wirtschaftliche Einschränkungen, die Wertminderung der Fläche und ein erhöhtes Arbeitsaufkommen bei der Bewirtschaftung. Der Vorhabenträger erwidert, dass aufgrund der exponierten Lage des Knicks diese Auffassung nicht geteilt werden kann. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Einschätzung an. Die Anlage des Knicks ist an der Westseite des Flurstücks 42 geplant. Die Erreichbarkeit der Fläche über den Totenweg östlich des Flurstücks bleibt erhalten.

Auf Ziffer BIII8.1.2 (Mittelbare Beeinträchtigung) dieses Beschlusses und die Grunderwerbsverhandlungen wird verwiesen.

10.4.8 (12.08.2009, 08.07.2012)

Unmittelbare Beeinträchtigungen – Grundstücksinanspruchnahme (Gemarkung Grabau, Flur 2, Flurstück 31)

Die Einwendung, die Grundstücksinanspruchnahme betreffend, wird zurückgewiesen.

Der Einwender legt Einspruch gegen die geplante Ortsumgehung Schwarzenbek ein. Die geplante OU führe über sein Ackerland „Redder“ der Gemarkung Grabau, Flur 2, Flurstück 31 und beschneide das Flurstück in so erheblicher Weise, dass eine weitere wirtschaftliche Nutzung wie bisher nicht mehr gegeben sei. Dies stelle eine besondere wirtschaftliche Härte dar.

Der Vorhabenträger bietet in zwei Verhandlungsterminen zur Einwendung (27.01.2010, 16.04.2013) an das gesamte Grundstück zu erwerben und verweist dazu auf die Grunderwerbsabteilung des LBV.SH.

Auf Ziffern BIII8.1.1 (Unmittelbare Flächeninanspruchnahme) und BIII8.1.3 (Entschädigungen) dieses Beschlusses wird verwiesen.

10.4.9 (12.08.2009, 13.06.2016)

Unmittelbare Beeinträchtigungen – Grundstücksinanspruchnahme (Gemarkung Grabau, Flur 1, Flurstück 47/19)

Die Einwendung hinsichtlich der Inanspruchnahme des Grundstückes wird zurückgewiesen.

Der Einwender lehnt die Veräußerung seines Grundstückes (3.107 m²) ab.

Auf die Ziffern BIII1 (Planrechtfertigung), BIII8.1.1 (Unmittelbare Flächeninanspruchnahme) und BIII8.1.3 (Entschädigungen) dieses Beschlusses wird verwiesen.

Planrechtfertigung und Alternativenprüfung

Die Einwendungen, den grundsätzlichen Bedarf des Baus einer Ortsumgehung und eine veränderte Trassenführung betreffend, werden zurückgewiesen.

Der Einwender stellt den Bedarf am Bau des Streckenabschnitts II der Ortsumgehung in Frage. Weiterhin schlägt er vor den Streckenverlauf des geplanten Streckenabschnitts II durch die Altlast hindurch zu führen – die Altlast könne in diesem Zuge gleich saniert werden.

Auf die materiell-rechtliche Würdigung dieses Beschlusses – insbesondere auf die Ziffern BIII1 (Planrechtfertigung) und BIII2 (Alternativenprüfung) – wird verwiesen.

10.4.10 (12.09.2009)

Planrechtfertigung

Die Einwendung hinsichtlich der Rechtfertigung der Planung des Streckenabschnitts II wird zurückgewiesen.

Die Einwender monieren, dass das Verkehrsaufkommen die Ortsumgehung nicht rechtfertige. Der Vorhabenträger verweist auf die verkehrstechnische Untersuchung, die eine Entlastung belegt.

Auf die Ziffern BIII1 (Planrechtfertigung) und BIII2 (Alternativenprüfung) dieses Beschlusses wird verwiesen.

Unmittelbare Beeinträchtigungen - Lärmschutz

Die Einwendungen bezüglich des Lärmschutzes werden zurückgewiesen.

Die Einwender sind mittelbar durch den Verkehrslärm betroffen. Sie regen verschiedene Lärmschutzmaßnahmen an: Herstellung aktiven Lärmschutzes, Versenkung der Straße unter Geländeniveau und Geschwindigkeitsbegrenzung im gesamten geplanten Bereich auf 50 km/ h.

Auf Ziffer B III 3.2 (Lärmschutz) wird verwiesen.

An dem Wohngebäude der Einwender beträgt der Beurteilungspegel max. 55 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts. Im Außenwohnbereich beträgt der Beurteilungspegel 45 dB(A) tags. Damit werden die Immissionsgrenzwerte von tags 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) für Wohngebiete eingehalten. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht somit nicht.

Mittelbare Beeinträchtigungen – Wertminderung Haus und Grundstück

Die Einwendung hinsichtlich des Wertverlustes für Haus und Grundstück wird zurückgewiesen.

Auf Ziffer BIII8.1.2 (Mittelbare Beeinträchtigung) dieses Beschlusses wird verwiesen.

10.4.11 (12.08.2009, 05.05.2016)

Der Einwender begrüßt die Erstellung einer Fußgänger- und Fahrradüberführung über die Straße „Im Strange“.

Unmittelbare Beeinträchtigungen – Anlage von Lärmschutzwällen

Der Vorschlag des Einwenders bezüglich der Fortführung der Lärmschutzwälle vom Abzweig zum Zubringer Nord – wie sie bereits am „Wohnpark Sachsenwald“ existieren – wird zurückgewiesen.

Der Einwender schlägt die Fortführung der Lärmschutzwälle vor. So würde eine Lücke in den Lärmschutzmaßnahmen vermieden und ein Schutz der anliegenden Wohngebiete gewährleistet werden. Der Vorhabenträger weist auf die Berücksichtigung des Knotenpunktes mit dem Zubringer Nord in der lärmtechnischen Untersuchung hin.

Auf Ziffer B III 3.2 (Lärmschutz) dieses Beschlusses wird verwiesen.

Lichtsignalanlage

Die Einwendung bezüglich der Lichtsignalanlage ist erledigt.

Der Einwender schlägt die sofortige Installation einer Ampelanlage am Abzweig zum Zubringer Nord vor, um einen flüssigen Verkehr vor der Fertigstellung des dritten Bauabschnittes der Ortsumgehung zu gewährleisten. Der Vorhabenträger nimmt den Hinweis zur Kenntnis und erwidert diesen zu berücksichtigen, sollte sich bei den regelmäßig durchzuführenden Verkehrsschauen die Notwendigkeit einer vorzeitigen Installation ergeben. Leerrohre werden entsprechend in der Planung vorgesehen (vgl. Ziffer B III 10.1.1).

10.4.12 (12.08.2009)

Mittelbare Beeinträchtigungen

Die Einwendung hinsichtlich der Erreichbarkeit von Gebieten zur Naherholung im Norden Schwarzenbeks sind zurückzuweisen.

Die Einwender kritisieren den Eingriff des Vorhabens in das Landschaftsbild und seinen Einfluss auf die Erholungseignung der Landschaft. Dieser Eingriff wurde jedoch vom Vorhabenträger vollumfänglich entsprechend des Orientierungsrahmens kompensiert (vgl. Ziffer BIII4.3).

Auf Ziffer BIII8.1.2 (Mittelbare Beeinträchtigung) dieses Beschlusses wird verwiesen.

Planrechtfertigung

Die Einwendung hinsichtlich des Nutzens bzw. der Notwendigkeit der Errichtung des Streckenabschnittes II wird zurückgewiesen.

Die Einwender stellen die Notwendigkeit der Errichtung einer Ortsumgehung grundsätzlich in Frage. Sie führen aus, dass die Stadt Schwarzenbek bereits zum jetzigen Zeitpunkt über eine sehr gute Verkehrsanbindung verfüge und die Ortsumgehung ohne die Verbindung von B 404 und B 209 nicht

als solche zu bezeichnen wäre. Der Vorhabenträger verweist auf die vorliegenden Verkehrsuntersuchungen, die eine Entlastung der Ortslage Schwarzenbek belegen.

Auf die Ziffern BIII1 (Planrechtfertigung) und BIII2 (Alternativenprüfung) dieses Beschlusses wird verwiesen.

10.4.13 (05.08.2009)

Mittelbare Beeinträchtigung (Jagdausübung)

Die Einwendung bezüglich einer Querung der Zuleitung aus dem Regenrückhaltebecken 1 ist erledigt.

Der Einwender ist Pächter der Gemeindejagd Grove und moniert die Aufhebung der Überquerungsmöglichkeit der Zuleitung aus dem Regenrückhaltebecken 1. Er benötige diese zur ordnungsgemäßen Jagdausübung. Der Vorhabenträger berücksichtigt die Einwendung und sichert die Überquerungsmöglichkeit zu (vgl. Ziffer A III 3.8).

10.4.14 (im Schreiben vom 13.08.2009 vertreten durch Rechtsanwälte Peters, Friedrich & Partner; weitere durch den Einwender verfasste Schreiben vom 19.06.2012, 05.07.2016)

Verkehrsprognose

Die Einwendung von 2012 bezüglich einer mangelhaften Verkehrsprognose wird zurückgewiesen.

Es wird auf Ziffer B III 1.4 (Verkehrsprognose) verwiesen.

Unmittelbare Beeinträchtigung – Lärmschutz

Die Einwendungen bezüglich des Lärmschutzes aus dem Jahr 2009 und 2012 werden zurückgewiesen.

Der Einwender stellt in seinem Schreiben von 2009 die lärmtechnische Untersuchung für sein Grundstück infrage. Zur Methodik der lärmtechnischen Untersuchung wird verwiesen auf Ziffer B III 3.2.

Am Wohngebäude des Einwenders ergaben sich auch in der vom Vorhabenträger aktualisierten Lärmtechnischen Untersuchung keine Überschreitungen der nach 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte. Die Beurteilungspegel für die untersuchten Immissionsorte am

Wohngebäude betragen tags zwischen 48 bis 50 dB(A) und nachts 40 bis 42 dB(A). Am Außenwohnbereich wurde ein Beurteilungspegel von tags 51 dB(A) ermittelt (vgl. Anlage 11.1.3, Seite 2). Die Gebietseinstufung für ein allgemeines Wohngebiet wurde für das Gebäude zugrunde gelegt. Die Beurteilungspegel liegen weiterhin deutlich unter den Grenzwerten der 16. BImSchV von tags 59 dB(A) und nachts 49 dB(A). Es besteht kein Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach.

Wie dem Schalltechnischen Lageplan (Anlage 11.2, Blatt 1) entnommen werden kann, wird in die Berechnung kein Lärmschutzwall zwischen dem Grundstück des Einwenders und der Trasse einbezogen. Auch die Artenschutzrechtliche Maßnahme V/A 5 Ar + FCS in Form eines Walls, die in der 2. Planänderung vom Vorhabenträger in die Planung eingebracht wurde, wird bei der Berechnung der Beurteilungspegel nicht nachträglich berücksichtigt. Der Forderung aus dem Jahr 2012 auf Verlängerung des Lärmschutzwalles wird durch die Anlage der Hop-Over-Maßnahme indirekt entsprochen. Diese Maßnahme komme – nach Aussage des Vorhabenträgers – zumindest teilweise einem Lärmschutzwall gleich. Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht aber weiterhin dem Grunde nach nicht.

Unmittelbare Beeinträchtigung – Flächeninanspruchnahme durch Hop-Over-Maßnahme für Fledermäuse (Flurstück 40/1)

Die Einwendung bezüglich der Flächeninanspruchnahme für die Artenschutzrechtliche Maßnahme V/A 5 Ar + FCS (Hop-Over für Fledermäuse, vgl. Anlage 12.0, Kap. 5.4.2, S. 107ff) in Form eines Walles aus dem Jahr 2016 wird zurückgewiesen.

Im Schreiben vom 05. Juli 2016 wendet sich der Einwender gegen die Planung eines Lärmschutzwalles auf seinem Grundstück, über die er nicht unterrichtet worden sei. Dieser beeinträchtige seinen Nebenerwerb. Er nutze die sich in seinem Eigentum befindliche Fläche zur Haltung verschiedener Nutztiere (Schweine, Schafe, Ziegen, Enten, Gänse, Pferde).

Der Vorhabenträger stellt in seiner Erwiderung klar, dass es sich bei der vom Einwender als Lärmschutzwall identifizierten Inanspruchnahme seines Grundstückes um die Hop-Over-Maßnahme V/A 5 Ar + FCS für Fledermäuse handele, die im Rahmen der 2. Planänderung in das Verfahren eingebracht wurde. Sie diene der Vermeidung der Tötung von Breit- und Zwergfledermaus nach Stand der Technik um dem Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nachzukommen. Der Vorhabenträger erwidert weiterhin, dass das Vorhaben die Fläche des Einwenders (Flurstück 40/1) im Randbereich lediglich in der Größe von 430 m² anschneidet und auch nach dieser Reduktion eine nebenerwerbsmäßige landwirtschaftliche Nutzung möglich sei.

Im Erörterungstermin zur zweiten Planänderung am 05. Juli 2016 fragt der Einwender nach den nötigen Pflegemaßnahmen der Bepflanzung des Walles und verweist auf das in der Knickpflege

übliche „auf den Stock setzen“ ca. alle 15 Jahre. Der Vorhabenträger erwidert, dass die Anlage der Hop-Over-Maßnahme nicht mit einem Knick vergleichbar sei und die Bepflanzungen nicht auf den Stock gesetzt werden, um die kontinuierliche Funktionsfähigkeit dieser artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahme auf Dauer zu gewährleisten.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen des Vorhabenträgers an. Der Eigenlandanteil beträgt nach Verlust der Fläche von 430 m² immer noch mehr als 2.200 m².

Es wird verwiesen auf die Ziffern B III 8.1.1 (Unmittelbare Flächeninanspruchnahme) und BIII1 (Planrechtfertigung).

Mittelbare Beeinträchtigungen – Zugang zu gepachteten Flächen

Die Einwendung, den Zugang zu den gepachteten Flächen betreffend, wird zurückgewiesen.

Der Einwender fordert den Erhalt einer direkten Zufahrtsmöglichkeit („Im Strange“) zu den durch ihn gepachteten Flächen. Der Vorhabenträger erwidert, dass die Flächen grundsätzlich erschlossen bleiben. Es sei jedoch keine direkte Zufahrt bzw. Querung der Ortsumgehung vorgesehen. Der Vorhabenträger verweist auf die zu gewährleistende Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Argumentation an.

Auf Ziffer B III 8.1.2 (mittelbare Beeinträchtigung) wird verwiesen.

Kreisverkehr anstelle einer Lichtsignalanlage

Die Einwendung, einen Kreisverkehr anstelle einer Lichtsignalanlage zu errichten, wird zurückgewiesen.

Der Einwender moniert die Entscheidung des Vorhabenträgers eine Lichtsignalanlage anstelle eines Kreisverkehrs zu installieren.

Auf Ziffer BIII10.1.1 (Planung einer Lichtsignalanlage anstelle eines Kreisverkehrs – Zubringer Nord/ Ortsumgehung) dieses Beschlusses wird verwiesen.

10.4.15 (10.08.2009, 11.06.2012)

Unmittelbare Beeinträchtigung – Lärmschutz

Die Einwendungen bezüglich des Lärmschutzes werden zurückgewiesen.

Die Einwenderin zweifelt die lärmtechnische Untersuchung an und bemängelt, dass kein aktiver Lärmschutz im Bereich ihres Grundstückes vorgesehen ist.

Zur Methodik der lärmtechnischen Untersuchung und der Abwägung zwischen passivem und aktivem Lärmschutz wird auf Ziffer B III 3.2 (Lärmschutz) verwiesen. Für das Wohngebäude der Einwohnerin wird in der Lärmtechnischen Untersuchung (Anlage 11) der Beurteilungspegel für die Nordwestseite des Gebäudes berechnet. Dieser beträgt tags 50 dB(A) und nachts max. 43 dB(A). Damit werden die Grenzwerte der 16. BImSchV von tags 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) in Wohngebieten deutlich unterschritten (vgl. Anlage 11.1.3, Seite 2). Es besteht kein Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach.

Errichtung eines Kreisverkehrs anstelle einer Lichtsignalanlage

Die Einwendung, einen Kreisverkehr anstelle einer Lichtsignalanlage zu errichten, wird zurückgewiesen.

Hierzu wird verwiesen auf Ziffer B III 10.1.1 (Planung einer Lichtsignalanlage anstelle eines Kreisverkehrs – Zubringer Nord/OU Schwarzenbek).

Nichtberücksichtigung eines Kranichvorkommens

Die Einwendung hinsichtlich der Nichtberücksichtigung eines Kranichvorkommens aus dem Jahr 2009 hat sich erledigt.

Zur weiteren Begründung wird auf Ziffer B III 4.2 (Artenschutz) verwiesen.

10.4.16 (15.07.2009)

Unmittelbare Beeinträchtigung – Grundstücksinanspruchnahme (Flurstück 47/22)

Die Einwendung hinsichtlich der Grundstücksinanspruchnahme (Flurstück 47/22) wird zurückgewiesen.

Mit dem Schreiben vom 15. Juli 2009 wird die Grundstücksinanspruchnahme durch die Einwenderin moniert.

Auf die Ziffern BIII1 (Planrechtfertigung) und BIII8.1.1 (Unmittelbare Flächeninanspruchnahme) dieses Beschlusses wird verwiesen.

10.4.17 (10.08.2009)

Naherholung im nördlich von Schwarzenbek (Gemeinde Grove)

Die Einwendungen, die Naherholung nördlich von Schwarzenbek betreffend, werden zurückgewiesen.

Die Einwenderin moniert in ihrem Schreiben vom 10. August 2009 die abschneidende Wirkung der Ortsumgehung und den erschwerten Zugang zur Gemeinde Grove – die geplante Fußgängerbrücke sei nur auf Umwegen zu erreichen. Außerdem werde die Umgebung verlärmte und die Umwelt durch PKW- und LKW-Abgase mit Feinstaub belastet. Der Vorhabenträger verweist auf den LBP, in dem die genannten Punkte berücksichtigt werden. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Argumentation an.

Auf Ziffer BIII1 (Planrechtfertigung) und Ziffer BIII8.1.2 (Mittelbare Beeinträchtigung) dieses Beschlusses wird verwiesen.

Veraltete bzw. nicht mehr zeitgemäße Planung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Einwenderin kritisiert die Planung als nicht mehr zeitgemäß. Die Planung stamme aus einer Zeit, als wirtschaftliches Wachstum und die damit verbundene Verkehrssteigerung unbedenklich möglich schien. Sie spricht sich weiterhin für einen Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, die Vermeidung von Flächenverbrauch und den Erhalt einer Umwelt aus, die keinen Eingriff erfahren hat.

Auf Ziffer BIII1 (Planrechtfertigung) dieses Beschlusses wird verwiesen.

Ergänzung der Planunterlagen um die Wohnbebauung Lupus-Park und Berücksichtigung der unmittelbaren Beeinträchtigungen durch Lärm

Die Einwendung ist erledigt.

Die Einwenderin fordert die Ergänzung der Planunterlagen um die Wohnbebauung Lupus-Park und die Berücksichtigung der unmittelbaren Beeinträchtigungen durch Lärm. Der Vorhabenträger nimmt die Einwendung zur Kenntnis und korrigiert die Planunterlagen. Weiterhin wird die lärmtechnische Untersuchung für den Lupus-Park neu berechnet.

Auf Ziffer B III 3.2 (Lärmschutz) wird verwiesen.

Sparsamer und sinnvoller Umgang mit öffentlichen Geldern

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Einwenderin stellt dar, dass das für die Planung und den Bau der Ortsumgehung investierte Geld besser in den Erhalt der Straßen und die Ermöglichung von Lärmschutz aufgehoben sei.

Auf Ziffer BIII1 (Planrechtfertigung) dieses Beschlusses wird verwiesen.

10.4.18 (12.08.2009)

Unmittelbare Beeinträchtigung – Anlage eines Knicks (Flurstück 42)

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Einwender moniert die Anlage eines Knicks am westlichen Rand des Flurstücks. Mit Wertminderungen des Flurstücks und Ertragseinbußen sei zu rechnen. Der Vorhabenträger erwidert, dass diese Auffassung nicht geteilt werde. Eine Knickpflege sei problemlos vom öffentlich Weg aus möglich. Die Anlage des Knicks erfolge als Ausgleichsfläche (Maßnahme A 8.2 Ar + FCS) für das im unmittelbaren Umfeld nachgewiesene Haselmausvorkommen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen nachvollziehbaren Ausführungen des Vorhabenträgers an.

Auf Ziffer BIII8.1.1 (Unmittelbare Flächeninanspruchnahme) dieses Beschlusses und den LBP wird verwiesen.

Unmittelbare Beeinträchtigung – Erweiterung des Regenrückhaltebeckens (Flurstück 157/55, Flur 5, Gemarkung Grove)

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Einwender führt aus, dass er auf dem Flurstück 157/55 durch die Erweiterung des vorhandenen Regenrückhaltebeckens eine höhere Menge an Wasser erwarte. Dies führe zu einer Vernässung des Flurstücks, die wiederum in einen totalen Wertverlust des Flurstücks und einen totalen Ertragsausfall münde. Eine weitere Folge sei das Absterben der Baumreihe (Eichen) am südlichen Rand des Flurstücks. Der Vorhabenträger verweist auf die Abdichtung der Sohle und Böschung durch eine Lehmschicht, die eine Vernässung des Flurstücks ausschließe. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Argumentation an.

Den Erhalt der Baumreihe (Eichen) betreffend wird auf Ziffern A II 3.19 (Naturschutzrechtliche Auflagen) und BIII9.2.1 (Erhalt der Baumreihe (Eichen) auf dem Flurstück 157/55 (Flur 5, Gemarkung Grove)) dieses Beschlusses verwiesen.

11 Gesamtabwägung

Auf Antrag des Vorhabenträgers, dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Lübeck, vom 23.03.2009, in der Fassung der vier Änderungsanträge, wird der Plan für das vorstehend bezeichnete Vorhaben mit Änderungen und Ergänzungen sowie Nebenbestimmungen festgestellt. Das in den Planunterlagen vorgesehene Vorhaben ist, auch hinsichtlich der vorgesehenen Dimensionierung des Vorhabens, in Anbetracht des gegenwärtigen und des prognostizierten Verkehrsaufkommens nach Abwägung aller Belange angemessen. Für die Durchführung des Vorhabens ist gemäß § 19 FStrG die Enteignung zulässig. Der Bedarf an dem Neubau der Ortsumgehung im Streckenabschnitt II ist durch Kategorisierung der Maßnahme als solche des vordringlichen Bedarfs gesetzlich festgestellt. Sämtliche im Zuge des Planfeststellungsverfahrens hergereichten prognostischen Unterlagen zur Verkehrsentwicklung, namentlich Verkehrsprognose, bestätigen diese Bedarfsfeststellung.

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Abwägung der oben genannten Belange mit dem öffentlichen Interesse an den festgestellten Maßnahmen zu dem Ergebnis, dass nach Verwirklichung des Vorhabens keine wesentlichen Beeinträchtigungen schutzwürdiger Interessen zurückbleiben werden, die nicht durch die vorgesehenen Maßnahmen kompensiert werden können. Bei der Abwägung der verschiedenen Belange gegen- und untereinander ist in angemessener Weise all das eingestellt worden, was nach Lage der Dinge erkennbar oder zu ermitteln war. Insbesondere die Bewertung der Umweltauswirkung wurden beachtet und mit ihrem jeweiligen Gewicht gewürdigt, so dass eine entsprechende Ausgewogenheit des Plans sichergestellt ist. Zu den einzustellenden Belangen gehören neben den technischen Daten des Vorhabens, den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen und den dahinterstehenden Interessen auch alle mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen, insbesondere, wie bereits erwähnt, der Umweltauswirkungen des Vorhabens. Die dem Plan entgegenstehenden Interessen haben weder einzeln für sich, noch zusammen betrachtet ein solches Gewicht und sind auch nicht von derartiger Intensität, dass sie nicht durch das erhebliche öffentliche Interesse an dem Bauvorhaben überwunden werden. Es liegen schließlich auch keine rechtlichen Gesichtspunkte vor, die zu einer zwingenden Versagung der Planfeststellung führen würden.

Im Einzelnen sprechen für das Vorhaben zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses: Mit dem Neubau der Ortsumgehung wird eine leistungsfähige Regionalverbindung zur Entlastung der Stadt Schwarzenbek vom Durchgangsverkehr und zur verbesserten Erreichbarkeit durch Anbindung an die Bundesstraßen B 404 und B 209 hergestellt. Die Verkehrssicherheit für die motorisierten und insbesondere die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer verbessert sich durch die Ortsumgehung erheblich. Das bedeutet, dass die überlasteten Ortsdurchfahrten sowie umliegende nachgeordnete Straßen von Lärm und Abgasen entlastet werden. Die Wohn- und

Aufenthaltsqualität in den entlasteten Innenstadtbereichen von Schwarzenbek verbessert sich deutlich.

Der Planfeststellungsbeschluss trifft einen sachgerechten Ausgleich mit Blick auf die von dem Vorhaben betroffenen Belange des Naturschutzes sowie den sonstigen Umweltbelangen, wie sie im Rahmen der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen ermittelt und bewertet wurden. Konkret wird den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege sowie den Artenschutzbelangen insbesondere durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen angemessen Rechnung getragen. Auch diese Belange sind mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt worden. Diejenigen Eingriffe, die als unvermeidbar akzeptiert werden müssen, sind vom Vorhabenträger auszugleichen. Dieser Ausgleich ist vorliegend verpflichtend planfestgestellt worden. Wo dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht ausreichte, hat sie mit der Auferlegung von Nebenbestimmungen nachgesteuert.

Im Hinblick auf die artenschutzrechtlichen Belange verbleiben trotz der Verwirklichung des Verbotstatbestandes der Zerstörung und Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus nach § 44 Absatz 1 BNatSchG keine erheblichen Beeinträchtigungen für die streng geschützte Art. Die Voraussetzungen zur Erteilung der erforderlichen artenschutzrechtlichen Ausnahme gemäß § 45 Absatz 7 BNatSchG vom Verbot liegen vor. Unter Berücksichtigung der getroffenen Ausgleichsmaßnahmen, insbesondere der zur Stützung der Haselmauspopulation vorgesehenen FCS-Maßnahmen, wird den artenschutzrechtlichen Belangen hinreichend Rechnung getragen. Der Erhaltungszustand der vom Vorhaben betroffenen Haselmauspopulationen wird sich gemäß der gesetzlichen Vorgabe des § 45 Absatz 7 BNatSchG nicht verschlechtern. Im Nettoergebnis verbleiben für die vorhabenbedingt betroffenen streng geschützten Arten keine ungelösten Konflikte, so dass vom Vorhaben eine mindestens neutrale Wirkung auf das Schutzgut Tiere ausgeht.

Das Interesse am Schutz der Gewässer und des Grundwassers wird im Vorhaben des II. Streckenabschnitts angemessen berücksichtigt. Das Vorhaben führt nicht zu einer Verschlechterung der Gewässerqualität und es steht auch einer Verbesserung der Qualität der Gewässer nicht im Wege. Damit kann auch ausgeschlossen werden, dass wasserrechtliche Belange dem Vorhaben entgegengehalten werden könnten. Auch eine Beeinträchtigung des Grundwassers kann durch die oben beschriebenen Maßnahmen vermieden werden.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt nicht, dass im Zuge des Baus der Ortsumgehung Schwarzenbek neben den Umweltschutzbelangen auch Belange des Lärmschutzes in bislang nicht oder nicht in dem Ausmaß betroffenen Bereichen entlang der neuen Trasse, Belange der Landwirtschaft und privates Grundeigentum beeinträchtigt werden. Dies stellt jedoch die

Gesamtentscheidung nicht in Frage, was auch angesichts der Einwendungen gilt, die während des Anhörungsverfahrens geltend gemacht wurden.

Hinter die hiermit beförderten öffentlichen Interessen, Ortsdurchfahrten für eine Verbesserung der städtebaulichen Situation einschließlich der Reduzierung von Umweltbelastungen maßgeblich zu entlasten, die verkehrliche Situation im Hinblick auf den Energieverbrauch und die Reisezeiten zu verbessern, treten in der Gesamtabwägung die durch das Vorhaben negativ berührten und vorstehend im einzelnen betrachteten Umwelt-, Eigentums-, Landwirtschafts- und sonstigen Belange partiell zurück.

In der Abwägung sämtlicher betroffener Belange wiegt das Gewicht der für die Durchführung des Vorhabens streitenden Belange schwerer als die damit einhergehenden Beeinträchtigungen, da es ohne den Bau der Ortsumgehung in absehbarer Zukunft zu einer inakzeptablen Verkehrssituation in Schwarzenbek mit den damit verbundenen nachteiligen Auswirkungen auf eine Vielzahl unterschiedlicher Belange einschließlich der Belange der Anlieger und der Umweltbelange käme. Dagegen sind die durch das Vorhaben selbst ausgelösten Beeinträchtigungen von geringerem Gewicht als die bei Verzicht auf das Vorhaben drohenden Beeinträchtigungen und im Wege einer ausgewogenen Planung gemäß den technischen Anforderungen und gesetzlichen Vorgaben weitest möglich vermindert worden.

Im Einzelnen wird zu den in die Abwägung eingestellten öffentlich-rechtlichen Belangen und solchen Belangen von Dritten auch auf die materiell-rechtliche Würdigung in den Ziffern B 0 1 bis 10 verwiesen.

Auf Antrag und Zulassung des Vorhabens wird damit nach Maßgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses entsprochen.

C Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Schleswig-Holsteinischen Obergerverwaltungsgericht
Brockdorff-Rantzau-Straße 13, 24837 Schleswig

erhoben werden.

Der Kläger muss sich durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO).

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden. Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim oben genannten Obergerverwaltungsgericht gestellt und begründet werden.

**MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT,
VERKEHR, ARBEIT, TECHNOLOGIE
UND TOURISMUS DES LANDES
SCHLESWIG-HOLSTEIN
- AMT FÜR PLANFESTSTELLUNG
VERKEHR -**

APV 35 - 553.32 -B 209/ B 404 05/10

Kiel, den 12.06.2020

gez. D. Hansen

Die Übereinstimmung dieser Beschlussaus-
fertigung mit der Urschrift beglaubigt:

Kiel, den 22.06.2020

Steensen
(Amtsrätin)

Anhang / Abkürzungsverzeichnis

Die Bedeutungen und die Fundstellen der im Planfeststellungsbeschluss verwendeten Abkürzungen und zu berücksichtigenden Gesetze / Normen ergeben sich aus dem anliegenden Abkürzungsverzeichnis.

Abkürzung	Bedeutung
16.BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutz-Verordnung - vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 18.12.2014 (BGBl. I S. 2269)
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionschutzgesetzes (Verkehrswege- Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) vom 4. Februar 1997 (BGBl. I Seite 172), zuletzt geändert durch Verordnung vom 23.09.1997 (BGBl. I S. 2329)
AfPE	Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein - Amt für Planfeststellung Energie
APV	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein – Amt für Planfeststellung Verkehr
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen – vom 19.08.1970
B	Bundesstraße
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz) in der Fassung vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert durch Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung vom 27.09.2017 (BGBl. I S. 3465)
BImSchG	Gesetz zur schädlichen Umwelteinwirkung durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 08.04.2019 (BGBl. I S. 432)

Abkürzung	Bedeutung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 04.03.2020 (BGBl. I S. 440)
B-Plan-Gebiet	Bebauungsplangebiet
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Gesetz zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft (Bundeswaldgesetz) vom 02.05.1975 (BGBl. I S. 1037), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17.01.2017 (BGBl. I S. 75)
BVWP 2030	Bundesverkehrswegeplan 2030
BWP	Bewirtschaftungsplan
BWV	Bauwerksverzeichnis
CEF	Continued Ecological Functionality
dB(A)	Dezibel (A-bewerteter Schalldruckpegel)
DSchG	Gesetz zum Schutz der Denkmale (Denkmalschutzgesetz) in der Fassung vom 30.12.2014 (GVOBl. Schl.-H. S.1-42)
D _{StrO}	Korrekturwert für unterschiedliche Straßenoberflächen aus der RLS-90
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EnteigG SH	Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum vom 11. Juni 1874 (PreußGS S. 221) in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Dezember 1971 (GVOBl. Schl.-H. S. 182), zuletzt geändert durch Artikel 18 der Landesverordnung vom 16.01.2019 (GVOBl. Schl.-H. S. 30)
ETRS 89	Europäisches Terrestrisches Referenzsystem 1989
EWA	Entwässerungsabschnitt
FCS	Favourable Conservation Status
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FGE	Flussgebietseinheit
FStrAbG	Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen in der Neufassung vom 20.01.2005 (BGBl. I S. 201), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23.12.2016 (BGBl. I S. 3354)
FStrG	Bundesfernstraßengesetz in der Fassung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29.11.2018 (BGBl. I S.2237)

Abkürzung	Bedeutung
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23. Mai 1949 (BGBl. III, Gliederungsnummer 100-1), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15.11.2019 (BGBl. I S.1546)
GrwV	Verordnung zum Schutz des Grundwassers (Grundwasserverordnung) in der Fassung vom 09. November 2010 (BGBl. I S. 1513), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 04.05.2017 (BGBl. I S.1044)
GWK	Grundwasserkörper
ImSchV-ZustVO	Landesverordnung über die zuständigen Behörden nach immissionsschutzrechtlichen sowie sonstigen technischen und medienübergreifenden Vorschriften des Umweltschutzes (ImSchV-ZustVO) vom 20.10.2008 (GVOBl. S. 540, 544 zuletzt geändert durch Art. 2 der Landesverordnung vom 16.01.2020 (GVOBl. S. 33)
IRP	Investitionsrahmenplan
i.V.m.	in Verbindung mit
K	Kreisstraße
Kfz	Kraftfahrzeug
KVP	Kreisverkehrsplatz
L	Landesstraße
LANU	Landesamt für Natur und Umwelt – heute: Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR)
LAP	Landschaftspflegerische Ausführungsplanung
LaplaG	Gesetz über die Landesplanung (Landesplanungsgesetz) in der Fassung vom 27. Januar 2014 (GVOBl. Schl.-H. S. 8), zuletzt geändert durch § 18a des Gesetzes vom 20.05.2019 (GVOBl. Schl.-H. S. 98)
LAWA	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Wasser
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LEP	Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein
LBodSchG	Gesetz zur Ausführung und Ergänzung des Bundes-Bodenschutzgesetzes in der Fassung vom 14. März 2002 (GVOBl. Schl.-H. S. 60), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 13.11.2019 (GVOBl. Schl.-H. S. 425)

Abkürzung	Bedeutung
LNatSchG	Gesetz zum Schutz der Natur (Landesnaturenschutzgesetz) vom 24.02.2010 (GVOBl. Schl.-H. S. 301), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 13.11.2019 (GVOBl. Schl.-H. S. 425)
LVwG	Allgemeines Verwaltungsgesetz für das Land Schleswig-Holstein in der Fassung vom 2. Juni 1992 (GVOBl. Schl.-H. S. 243, ber. 534), zuletzt geändert durch Inhaltsverzeichnis und § 30 des Gesetzes vom 13.02.2019 (GVOBl. Schl.-H. S. 42)
LWaldG	Waldgesetz für das Land Schleswig-Holstein (Landeswaldgesetz) in der Fassung vom 5. Dezember 2004 (GVOBl. Schl.-H. S. 461), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 13.12.2018 (GVOBl. Schl.-H. S. 773)
LWG	Wassergesetz des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung vom 13. November 2019 (GVOBl. Schl.-H. S.425)
m.w.N.	mit weiteren Nachweisen
NatSchZVO	Landesverordnung über die Zuständigkeit der Naturschutzbehörden vom 04. Oktober 2018 (GVOBl. Schl.-H. S. 658)
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NO	Nordost
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
o.g.	oben genannten
OVG	Oberverwaltungsgericht
OWK	Oberflächenwasserkörper
ÖkokontoVO	Landesverordnung über das Ökokonto, die Einrichtung des Kompensationsverzeichnisses und über Standards für Ersatzmaßnahmen in der Fassung vom 28. März 2017 (GVOBl. Schl.-H. S. 223), zuletzt geändert durch Artikel 2 der LVO vom 05.07.2018 (GVOBl. Schl.-H. S. 394)
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahme – Ausgabe 1999
RAS-Q	Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Querschnitt – Ausgabe 1996
REK	Regionales Entwicklungskonzept
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 (herausgegeben von der Geschäftsstelle der

Abkürzung	Bedeutung
	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Konrad-Adenauer-Straße 13, 50996 Köln)
RLuS 2012	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – Ausgabe 2012
ROG	Raumordnungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 22.Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs.15 des Gesetzes vom 20.07.2017 (BGBl. I S. 2808)
RRB	Regenrückhaltebecken
SG	Schutzgut
StrWG	Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein in der Neufassung vom 25. November 2003 (GVObI. Schl.-H. S. 631), zuletzt geändert Artikel 20 der LVO vom 16.01.2019 (GVObI. Schl.- H. S. 30)
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassung-Ordnung in der Fassung vom 26.04.2012 (BGBl. I S. 679), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 13. März 2019 (BGBl. I S. 332)
UTM	Universal Transverse Mercator
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12.12.2019 (BGBl. I S. 2513)
UWB	Untere Wasserbehörde
VG	Verwaltungsgericht
VLärmSchR97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 90 – vom 27.05.1997
VSchRL	Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 2009/147/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung in der Neufassung vom 19.03.1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 12.12.2019 (BGBl. I S. 2633)
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 04.12.2018 (BGBl. I S. 2254)
WRRL	Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für

Abkürzung	Bedeutung
------------------	------------------

	Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenrichtlinie) (ABl. Nr. L 327 vom 22/12/2000 S. 0001 – 0073)
--	---