

Verschlüsselt

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

für

den Ausbau der

Bundesstraße B 5

Dreistreifigkeit Tönning - Husum

1. Bauabschnitt Tönning - Rothenspieker

Abschnitt 490 Stat. 1,651 bis Abschnitt 520 Stat. 0,409

(Bau km 0+000 bis Bau km 5+730)

auf dem Gebiet der

Stadt Tönning und der Gemeinden Oldenswort, Drage, Mildstedt und

Bargum

- Kreis Nordfriesland -

sowie auf dem Gebiet der Gemeinde Burg

- Kreis Dithmarschen -

Inhaltsübersicht

Inhaltsübersicht.....	2
Abkürzungsverzeichnis.....	4
I Verfügender Teil.....	9
1. Tenor	9
1.1. durchzuführende Straßenbaumaßnahme	9
1.2. Planunterlagen	12
2. Inhalts- und Nebenbestimmungen.....	17
2.1. Vorbehalte / Auflagen.....	17
2.2. Wasserrecht.....	20
2.3. Landschaftspflege	26
2.4. Lärmschutz	33
2.5. Inanspruchnahme von Waldflächen.....	35
2.6. Denkmalschutz.....	37
2.7. Widmung, Einziehung, Umstufung	37
3 Entschädigungsforderungen.....	41
4 Erledigung von Stellungnahmen und Einwendungen	41
4.1 Träger öffentlicher Belange	42
4.2 anerkannte Naturschutzvereinigungen.....	53
4.3 private Einwendungen.....	53
5 Zurückgewiesene Stellungnahmen und Einwendungen.....	57
5.0 Allgemeine Einwendungen und Stellungnahmen	58
5.1 Träger öffentlicher Belange	58
5.2 anerkannte Naturschutzvereinigungen.....	59
5.3 private Einwendungen	59
6 Kostenentscheidung	60
II Begründung:	61
Zu 1 (Tenor)	61
A. Verfahrensrechtliche Würdigung.....	61
B. Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen nach §§ 11, 12 UVPG a. F.	65
C. Materiell-rechtliche Würdigung.....	89
Zu 2 (Inhalts- und Nebenbestimmung).....	113
Zu 2.1: (Auflagen)	113
Zu 2.2: (Wasserrecht)	114
Zu 2.3: (Landschaftspflege).....	115
Zu 2.4: (Lärmschutz)	124
Zu 2.5: (Inanspruchnahme von Waldflächen).....	131
Zu 2.6: (Denkmalschutz).....	131
Zu 2.7: (Widmung, Einziehung und Umstufung)	131
Zu 3 (Entschädigungsforderungen)	132
Zu 5 (Zurückgewiesene Stellungnahmen und Einwendungen).....	134
Zu 5.0 (Allgemeine Einwendungen)	134

Zu 5.1. (Träger öffentlicher Belange)	138
Zu 5.2. (anerkannte Naturschutzvereine)	143
Zu 5.3 (private Einwendungen)	145
Zu 6 (Kostenentscheidung)	169
III Rechtsbehelfsbelehrung	169

Abkürzungsverzeichnis**Abkürzungen verwendeter Gesetze, Verordnungen und Richtlinien**

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)
22. BImSchV	Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft - 22. BImSchV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. Juni 2007 (BGBl. I S. 1006)
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege- Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) vom 4. Februar 1997 (BGBl. I Seite 172), zuletzt geändert durch Verordnung vom 23.09.1997 (BGBl. I S. 2329)
32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV) vom 29.08.2002 (BGBl. I S. 3478) zuletzt geändert durch Art. 83 Zehnte ZuständigkeitsanpassungsVO vom 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474)
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz – BBodSchG) vom 17.03.1998 (BGBl. I S. 502, zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 27.09.2017 (BGBl. I, S. 3465)
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), zuletzt

	geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 12. Juli 2018 (BGBl. I S. 1151)
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 3 des Gesetzes vom 18.07.2017 (BGBl. I S. 2771)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15.09.2017 (BGBl. I S. 3434)
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)
Dauergrünlanderhaltungsgesetz	Gesetz zur Erhaltung von Dauergrünland (Dauergrünlanderhaltungsgesetz – DGLG) in der Fassung vom 07. Oktober 2013, zuletzt geändert durch Art. 1 Gesetz vom 23.01.2019 – (GVOBl. Schl.-H. S. 26)
DSchG SH	Gesetz zum Schutz der Denkmale (Denkmalschutzgesetz) in der Fassung vom 30.12.2014 (GVOBl. Schl.-H. S.1-42)
EnteigG SH	Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum vom 11. Juni 1874 (PreußGS S. 221) in der Fassung in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Dezember 1971 Stand: letzte berücksichtigte Änderung: Ressortbezeichnungen ersetzt (Art. 18 LVO v. 16.01.2019, GVOBl. S. 30)
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Flora- Fauna-Habitat-Richtlinie)

FStrG	Bundesfernstraßengesetz in der Fassung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Artikel 17 des Gesetzes vom 14.08.2017 (BGBl. I S.3122)
LNatSchG	Gesetz zum Schutz der Natur (Landesnaturschutzgesetz) vom 24.02.2010 (GVOBl. Schl.-H. S. 301), zuletzt geändert durch Artikel 11, 25 und 39 des Gesetzes vom 13.012.2018 (GVOBl. Schl.-H. S. 773)
LUVPG	Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung vom 13. Mai 2003 (GVOBl. Schl.-H. S. 246), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13.12.2018 (GVOBl. Schl.-H. S. 773)
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 Artikel 82b des Gesetzes vom 25.09.2018 (GVOBl. Schl.-H. S. 648)
LWaldG	Waldgesetz für das Land Schleswig-Holstein (landeswaldgesetz) in der Fassung vom 5. Dezember 2004 (GVOBl. Schl.-H. S. 461), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 13.12.2018 (GVOBl. Schl.-H. S. 773)
LWG	Wassergesetz des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung vom 11. Februar 2008 (GVOBl. Schl.-H. S. 91), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 13.12.2018 (GVOBl. Schl.-H. S. 773)
RAL	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RLUS	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen – RluS 2012
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 (herausgegeben von der Geschäftsstelle der Forschungsgesellschaft für

	Straßen- und Verkehrswesen e.V., Konrad-Adenauer-Straße 13, 50996 Köln)
StrWG	Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein in der Neufassung vom 25. November 2003 (GVOBl. Schl.-H. S. 631), zuletzt geändert Artikel 40, 40a und 40d des Gesetzes vom 13.12.2018 (GVOBl. Schl.-H. S. 773)
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Art. 1 der Verordnung vom 06.10.2017 (BGBl. I S.3549)
TA-Lärm	Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes- Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm -TA Lärm) vom 26. August 1998
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 08.09.2017 (BGBl. I S. 3370)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung in der Neufassung vom 19.03.1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 12.07.2018 (BGBl. I S. 1151)
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18.07.2018 (BGBl. I S.2254)
WRRL	Richtlinie 2000/60/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik vom 22.12.2000

Sonstige Abkürzungen

AS	Anschlussstelle
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Bund	Bundesrepublik Deutschland
dB(A)	A-Bewerteter Schalldruckpegel
DG	Dachgeschoss
DStrO	Korrekturwert für unterschiedliche Straßenoberflächen (s. RLS-90)
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EG	Erdgeschoss
GVOBl.-Schl.-H	Gesetzverordnungsblatt Schleswig-Holstein
KIfL	Kieler Institut für Landschaftsökologie
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LBV-SH	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
LEP	Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Schleswig-Holstein https://www.schleswig-holstein.de/DE/Themen/L/landesentwicklungsplan.html
LSW	Lärmschutzwand
MELUND	Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung
NSG	Naturschutzgebiet
RA	Rechtsanwalt
RQ	Regelquerschnitt
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie

Planfeststellungsbeschluss

I Verfügender Teil

1. Tenor

Aufgrund des § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) i.V.m. §§ 139 ff Landesverwaltungs-gesetz (LVwG) und des § 40 Abs. 5 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein (StrWG), werden hiermit die Pläne für die auf dem Gebiet der

Stadt Tönning

sowie

der Gemeinden Oldenswort, Drage, Mildstedt und Bargum

- Kreis Nordfriesland –

sowie

der Gemeinde Burg

- Kreis Dithmarschen –

1.1. durchzuführende Straßenbaumaßnahme

- 1.1.1 Umbau des vorhandenen 2-streifigen Querschnittes der B 5 zu einem 3-streifigen Querschnitt (wechselseitige Überholfahrstreifen) von Bau-km 0+000 bis Bau-km 5+730 einschließlich Entwässerung;
- 1.1.2 Aufhebung der gesamten Weganschlüsse und Zufahrten an die B 5 zwischen Bau-km 0+970 links / Bau-km 1+700 rechts und Bauende;
- 1.1.3 Aufhebung und Überbauung des zum Teil parallel, zum Teil abgesetzt zur B 5 auf der Westseite verlaufenden Radweges von Bau-km 0+970 bis Bau-km 5+720, einschließlich Rückbau der Radwegbrücke bei Bau-km 3+965;

- 1.1.4 Anpassung der Anschlussstelle der B 202 an die geänderte Führung der B 5 bei Bau-km 0+120 bis 0+655;
- 1.1.5 Aufhebung der höhengleichen Einmündung „Friedrichstädter Chaussee“ (Gemeindestraße) in die B 5 bei Bau-km 1+095 rechts einschließlich Umbau der vorhandenen Straßenführung auf ca. 100 m;
- 1.1.6 Aufweitung des Einmündungsbereiches der „Friedrichstädter Chaussee“ (Achse 401);
- 1.1.7 Aufhebung der höhengleichen Einmündungen (Gemeindestraßen) in die B 5:
 - „Diekhusen“ bei Bau-km 1+698 links,
 - „Friedrichstädter Ch.“ bei Bau-km 1+696 rechts, sowie Bau-km 2+156 rechts,
 - „Langenhemme“ bei Bau-km 2+168 links,
 - „Oldehöft“ bei Bau-km 3+930 links;
- 1.1.8 Aufhebung der höhengleichen Einmündung „RothenSPIEker“ (Gemeindestraße) in die B 5 bei Bau-km 3+983 rechts;
- 1.1.9 Aufhebung der höhengleichen Einmündung „Harblek“ (Alte K 40, Kreisstraße) in die B 5 bei Bau-km 3+992 links;
- 1.1.10 Ausbau und Verlegung der K 40 (auf einer Gesamtlänge von 1100 m). Verlegung der K 40 von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+672 (Achse 200) sowie Ausbau der K 40 von der AS Gemeindestraße „RothenSPIEker“ bis zur Einbindung in die L 36 auf einer Länge von 900 m;
- 1.1.11 Aufhebung und Renaturierung der alten K 40 bei Bau-km 3+985 auf einer Länge von ca. 290 m;
- 1.1.12 Neubau der höhenfreien Anschlussstelle der verlegten K 40 mit der B 5 bei Bau-km 4+260, sowie Neubau eines Bauwerkes zur Überführung der verlegten K 40 über die B 5 bei Bau-km 4+140;

- 1.1.13 Aufhebung der höhengleichen Einmündung der L 36 in die B 5 einschließlich Neubau einer Wendeanlage bei Bau-km 5+330 links;
- 1.1.14 Umbau der Einmündung der K 40 in die L 36 bei Bau-km 0+985 rechts (Achse 200);
- 1.1.15 Neubau von Lärmschutzwänden auf der Westseite der Ausbaustrecke von Bau-km 1+137 bis 1+305, von Bau-km 4+858 bis 4+990 und von Bau-km 5+366 bis 5+460 sowie auf der Ostseite der Ausbaustrecke von Bau-km 1+258 bis 1+346 und von Bau-km 2+199 bis 2+319 sowie Ausweisung von passiven Lärmschutzansprüchen dem Grunde nach, entsprechend der lärmtechnischen Berechnung;
- 1.1.16 Herstellung von zwei Hauptwirtschaftswegen an der Westseite an der B 5 (Achse 400) von Bau-km 0+940 bis Bau-km 4+170 links (Einmündung in die K 40) mit einer Baulänge von ca. 3,295 km einschließlich Neubau eines Unterführungsbauwerkes „Alte Eider“ (Bau-km 3+960 links), sowie (Achse 440) von der L 36 (Bau-km 5+305 links) bis zum Ausbauende der B 5 (Bau-km 5+715) mit einer Baulänge von ca. 500 m (Weiterführung 2. Bauabschnitt);
- 1.1.17 Herstellung von Wirtschaftswegen an der Westseite der B 5 von Bau-km 4+940 mit Anbindung an der L 36 (Achse 430), welche incl. Wendeanlage (Achse 431) eine Gesamtlänge von 331 m aufweist.
- 1.1.18 Herstellung von Wirtschaftswegen an der Ostseite der B 5 (Achse 410) von der Gemeindestraße „Altendeich“ (Bau-km 2+580) bis zum Übergang in einen Wirtschaftsweg bei Bau-km 2+940 mit einer Baulänge von ca. 460 m, sowie (Achse 415) südlich des Wester-Sielzuges bis Rothenspieker (Einmündung in die Gemeindestraße „Rothenspieker“) von Bau-km 3+795 bis Bau-km 3+900 mit einer Baulänge von ca. 205 m;
- 1.1.19 Aufhebung der vorhandenen Bushaltestellen (Busbuchten) im Bereich Bau-km 1+700 (beidseitig) = Bauwerks-Nr. 26,
Bau-km 2+150 (beidseitig) = Bauwerks-Nr. 30,
Bau-km 3+890 (beidseitig) = Bauwerks-Nr. 68 und
Bau-km 5+368 (links) = Bauwerks-Nr. 123;

sowie Aufhebung der an der K 40 und L 36 vor dem Einmündungsbereich in die B 5 vorhandenen Haltestellen;

- 1.1.20 Herstellung von zwei Bushaltestellen im Bereich der ehemaligen Einmündung K 40/ L 36 (zukünftig L 36 / Anbindung Gemeindestraße) an der K 40 einschließlich der Umsetzung des vorhandenen Buswartehaus von Bau-km 0+885 an eine im Rahmen der Ausführungsplanung zu bestimmende Position;
- 1.1.21 Ausweisung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes im Nahbereich der Straßenbaumaßnahme sowie in den Gemeindegebieten Drage, Mildstedt, Bargum (Kreis Nordfriesland) und Burg (Kreis Dithmarschen);
- 1.1.22 Und (Wieder-)Herstellung von Wege- und Straßenanschlüssen, Zufahrten und Entwässerungseinrichtungen sowie weitere aus den Planunterlagen (Anlagen 1 – 15) ersichtliche Baumaßnahmen.

festgestellt.

Die vorstehende Baumaßnahme wird von der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung - (Bund), vertreten durch LBV.SH Niederlassung Flensburg (Vorhabenträger) durchgeführt.

Eine Kostenbeteiligung Dritter richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen, den dazu ergangenen Richtlinien und den zwischen den Beteiligten abgeschlossenen bzw. noch abzuschließenden Vereinbarungen.

1.2. Planunterlagen

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 als solche gekennzeichnet. Die nachrichtlich aufgeführten und gestempelten Unterlagen wurden von der Planfeststellungsbehörde bei ihrer Abwägung ebenfalls berücksichtigt.

Änderungen und Ergänzungen gegenüber den ausgelegten Planunterlagen sind als Deckblätter bzw. durch Blaueträgungen in Texten und Plänen kenntlich gemacht.

Anlage	Blattanzahl	Inhalt	Planfestgestellt/nachrichtlich	Stand
1	76 34	Erläuterungsbericht Anhang 1 – Allgemeinverständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG a.F.	Planfestgestellt Planfestgestellt	30.01.2019 30.01.2019
2	1	Übersichtskarte	Nachrichtlich	11.2018
3	1	Übersichtslageplan	Planfestgestellt	11.2018
5	2	Übersichtslagepläne für die wassertechnische Untersuchung	Planfestgestellt	11.2018
6	11	Straßenquerschnitte	Planfestgestellt	29.08.2013
7	7	Lage- und Bauwerkspläne mit Entwässerung	Planfestgestellt	11.2018
8.1	6	Höhenpläne – Hauptachse - mit Entwässerung	Planfestgestellt	11.2018
8.2	13	Höhenpläne – Nebenachsen – mit Entwässerung	Planfestgestellt	11.2018
9	28	Besondere Querschnitte	nachrichtlich	29.08.2013
10.1	7	Bauwerkspläne – Leitungen	nachrichtlich	11.2018
10.2	212	Bauwerksverzeichnis	Planfestgestellt	30.01.2019
11.0	33	Erläuterungsbericht zu den Lärmschutzmaßnahmen	Planfestgestellt	30.01.2019
11.1	50	Schalltechnische Berechnungen	planfestgestellt	29.08.2013
11.2	5	Lagepläne der Lärmschutzmaßnahmen	Planfestgestellt	11.2018
12.0	207	Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung Anhang 1: Maßnahmenverzeichnis Anhang 2: Voraussetzung für die Waldumwandlungsgenehmigung nach LWaldG	Planfestgestellt nachrichtlich	30.01.2019
12.1	8	Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne	Nachrichtlich	11.2018
12.2	11	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	Planfestgestellt	10.2018
12.3	2	Übersichtspläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	Planfestgestellt	10.2018
13.0	20	Erläuterungsbericht zur wassertechnischen Untersuchung	Nachrichtlich	29.04.2016
13.1	7	Wassertechnische Berechnung	Nachrichtlich	29.04.2016
14.1	12	Grunderwerbspläne	Planfestgestellt	11.2018
14.2	40	Grunderwerbsverzeichnis	Planfestgestellt	30.01.2019
15	5	Sonstige Pläne - Umstufungspläne	Planfestgestellt	29.04.2016

Materialband					
Band	Nr.	Seiten	Bezeichnung der Unterlagen	Planfestgestellt/nachrichtlich	Stand
1	1	31 + Anh.	Verkehrsuntersuchung (WVK 2006)	nachrichtlich	29.08.2013
	2	3 + Anh.	1. Ergänzung zur Berechnung der Lärmfaktoren Schwerverkehr (WVK 2011)	Nachrichtlich	29.08.2013
	2	9	2. Ergänzung zur Auswirkung der Straßenverkehrszählung 2010 (WVK 2013)	Nachrichtlich	29.08.2013
	2		3. Ergänzung zur Plausibilitätsprüfung vor dem Hintergrund der Verkehrsverflechtungsprognose 2013 (	Nachrichtlich	29.04.2016
	3	11	Luftschadstofftechnische Untersuchung (LBV-SH Niederlassung Lübeck)	nachrichtlich	29.08.2013
	4	5	Ausbauempfehlung des Ing-Büros Dr. Lehnert + Wittorf vom 21.03.2011	nachrichtlich	29.08.2013
	5	48	Baugrundgutachten (Ingenieurgesellschaft IBG vom 27.11.2007)	nachrichtlich	29.08.2013
	6	5 + Skizze	1. Ergänzung des Baugrundgutachtens (Ingenieurgesellschaft IBG vom 15.02.2008)	nachrichtlich	29.08.2013
	7	24 + Anh.	Baugrunduntersuchung Nr. 2 (Ingenieurgesellschaft IBG vom 18.10.2010)	nachrichtlich	29.08.2013
	8	11 + Anh.	Untersuchung und Bewertung der Asphalt- und Bodenanalytik (Ing. Büro Dr. Lehnert + Wittorf vom 07.02.2011)	nachrichtlich	29.08.2013
	9	29	Agrarstruktureller Fachbeitrag zum Ausbau der B 5 zwischen	nachrichtlich	29.08.2013

			Husum und Tönning (Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein)		
2	1	157 + Anh.	Umweltverträglichkeitsstudie (2012)	nachrichtlich	29.08.2013
3	2	218 + Pläne	Faunistisches Gutachten zur UVS (2008)	nachrichtlich	29.08.2013
4	3a	12	Plausibilitätsprüfung Fauna	nachrichtlich	30.01.2019
		164	Faunistisches Fachgutachten	nachrichtlich	29.04.2016
	3b	14	Faunistisches Fachgutachten –Aktualisierung Fische & Libellen	nachrichtlich	29.08.2013
	3c	13	Kurzexpertise zu Fischen und Neunaugen, insbesondere der Arten des Anhangs II und IV der FFH-Richtlinie	nachrichtlich	29.04.2016
	4	2	FFH-Verträglichkeit: Fachliche Stellungnahme zur Aktualität des Variantenvergleichs aus dem Jahr 2007 (2012)	nachrichtlich	29.04.2016
	5a	20 + Anh.	Untersuchung zur FFH-Vorprüfung EU-Vogelschutzgebiet DE 0916-491 „Ramsar-Gebiet S-H Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete“ (2013)	nachrichtlich	29.04.2016
	5b	39 +Anh.	FFH-Vorprüfung gemäß Art.6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie bzw. §34 BNatSchG EU-Vogelschutzgebiet DE 0916-491 „Ramsar-Gebiet S-H Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete“ (2007)	nachrichtlich	29.08.2013
5	6a	12 + Anh.	Untersuchung zur FFH-Vorprüfung gemäß Art.6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie bzw. §34 BNatSchG Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung DE 1719-391 „Untereider“ (2013)	nachrichtlich	29.04.2016
	6b	26 + Anh.	FFH-Vorprüfung gemäß Art.6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie bzw. §34 BNatSchG Gebiet	nachrichtlich	29.08.2013

			von gemeinschaftlicher Bedeutung DE 1719-391 „Untereider“ (2007)		
	7a	2	Stellungnahme über das nicht mehr gegebene Prüferfordernis 9 für das EU-Vogelschutzgebiet DE 1618-404 „Eiderstedt“ (2012)	nachrichtlich	29.04.2016
	7b	9	Stellungnahme zu den Folgen der Gebietserweiterung des SPA „Eiderstedt“ (2008)	nachrichtlich	29.08.2013
	7c	170 + Anh.	FFH-Verträglichkeitsprüfung gemäß Art. 6 Abs. 3 der FFH-RL bzw. §34 BNatSchG im Bereich des erweiterten Schutzgebiets DE 1618-401 „Eiderstedt“ (2007)	nachrichtlich	29.08.2013
6	1	112	Artenschutzrechtliche Prüfung gemäß § 44 BNatSchG (Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag)	nachrichtlich	29.04.2016
	2	21 + Pläne	12.4 zum LBP: Flächennachweis Eingriff	nachrichtlich	29.04.2016
	3	4 + Pläne	12.5 zum LBP Flächennachweis Ausgleich	nachrichtlich	29.04.2016
	4	80	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie	nachrichtlich	29.04.2016

2. Inhalts- und Nebenbestimmungen

Dieser Beschluss ergeht mit folgenden Maßgaben:

2.1. Vorbehalte / Auflagen

2.1.1 Befristungen

(Waldumwandlung)

Die Genehmigung zur Umwandlung von Wald ist gemäß Ziffer 2.5.2 auf fünf Jahre befristet. Der Lauf der Frist beginnt mit dem Tag, der auf die Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses folgt.

2.1.2 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. Die Planfeststellungsbehörde ist ermächtigt, nach Planfeststellungsbeschluss weitere Auflagen und Nebenbestimmungen zu erlassen sowie bestehende Nebenbestimmungen zu ergänzen oder zu ändern.

2.1.3 Auflagen allgemeiner Art

2.1.3.1 Auflagen hinsichtlich der Unterrichts- und Beteiligungspflichten

- a. Hinsichtlich des Denkmalschutzes und der dafür notwendigen archäologischen Untersuchungen hat sich der Vorhabenträger frühzeitig mit dem Archäologischen Landesamt Schleswig-Holstein, Brockdorff-Rantzau-Straße 70, 24837 Schleswig, in Verbindung zu setzen. Darüber hinaus wird auf §15 DSchG verwiesen, wonach entdeckte oder gefundene Kulturdenkmale unverzüglich der oberen Denkmalschutzbehörde mitzuteilen sind.
- b. Sollten im Zuge der Ausbaumaßnahme Änderungen an Anlagen der Deutschen Telekom Technik GmbH, Fackenburger Allee 31, 23554 Lübeck, erforderlich werden, ist vor Beginn der Baumaßnahme eine frühzeitige Abstimmung zwischen dieser und dem Vorhabenträger durchzuführen.
- c. Vor Beginn der Baumaßnahme ist eine Abstimmung zwischen Vorhabenträger und der Schleswig-Holstein Netz AG, Kieler Str. 47, 24768 Rendsburg, vorzunehmen, um Sicherheitsabstände, Freischaltungen und Genehmigungen zu gewährleisten.
- d. Da vorhandene Versorgungsleitungen im Zuge der Baumaßnahme verlegt werden müssen, ist spätestens 12 Wochen vor Baubeginn eine Abstimmung mit der

Schleswig-Holstein Netz AG, Netzcenter Friedrichstadt, Van-Wouwer-Str. 6, 25840 Friedrichstadt, durchzuführen.

- e. Werden Munition oder andere Kampfmittel während der Bauausführung entdeckt, sind die Arbeiten einzustellen, die Fundstelle zu sichern und die örtliche Polizei zu informieren.
- f. Mit der E.ON Netz GmbH, Eisenbahnlängsweg 2a, 31275 Lehrte, sind im Rahmen der Bauausführung Arbeitshöhen, Aufschüttungen und kurzzeitige Erdbablagerungen und Standorte der Baumaschinen abzustimmen. Des Weiteren ist das Merkheft „Wichtige Hinweise zum Schutz der Leitungen vor Schäden durch Bauarbeiten und zur Verhütung von Unfällen“ an das bauausführende Unternehmen weiterzugeben.
- g. Der Vorhabenträger hat der Planfeststellungsbehörde den Baubeginn sowie die Fertigstellung mitzuteilen.

2.1.3.2 Auflagen hinsichtlich der Beweissicherung

Der Vorhabenträger hat im hier planfestzustellenden Streckenabschnitt der B 5 zur Beweissicherung vor Beginn der Erdbauarbeiten bzw. Bauphasen sowie nach Fertigstellung der Maßnahme eine Zustandsfeststellung an Gebäuden oder Anlagen beiderseits der Trasse der B 5 in einem Abstand von jeweils 100 m durchzuführen, damit eine mögliche baubedingte Beschädigung an diesen Gebäuden und/ oder Anlagen nachweislich erkennbar wird.

Kostenpflichtig ist der Vorhabenträger.

Zur Beweissicherung ist eine gemeinsame Vorbesichtigung mit dem Auftragnehmer, dem Träger der Straßenbaulast und dem Vorhabenträger, sofern es unterschiedliche Instanzen sind, durchzuführen und ein öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger zu beauftragen, der den Ist – Zustand der bestehenden Anlagen und Gebäude dokumentiert. Diese sind vom Vorhabenträger rechtzeitig über die Durchführung dieser Feststellungen zu benachrichtigen. 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.

2.1.3.3 Auflagen hinsichtlich des Schutzes der Gewässer und des Grundwassers sowie der Entwässerung

- a. Durch die Schutzmaßnahme S 2 werden baubedingte Beeinträchtigungen des Gewässersystems Alte Eider vermieden. Eine Anstauung des Gewässers ist zu unterlassen.
- b. Im Bereich der Ausgleichsfläche A 12 ist neben dem verrohrten Degelgraben des Sielverbandes Bargumer Koog ein Mindestabstand von 5m zu den geplanten Anpflanzungen einzuhalten.
- c. Die Ausführungsplanung hinsichtlich der Rohrdurchlässe und des Gewässerbaus ist mit dem DHSV Eiderstedt, Johannisstraße 34, 25836 Garding, und der Wasserbehörde abzustimmen.
- d. Weitere Auflagen aus wasserrechtlicher Sicht sind unter Ziffer 2.2 aufgeführt.

2.1.3.4 Auflagen hinsichtlich der Immissionen während der Bauzeit

Die bauausführenden Auftragnehmer sind gesetzlich verpflichtet, die 32. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV) sowie die AVV Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm) zu berücksichtigen. Der Lärm der Arbeiten wird, durch den Einsatz entsprechender Geräte und Maschinen auf dem heutigen Stand der Technik, weitgehend gemindert.

2.1.3.5 Auflagen hinsichtlich des Naturschutzes

Auflagen aus naturschutzfachlicher Sicht sind unter Ziffer 2.3 aufgeführt.

2.1.4 Baubedingte Auflagen

2.1.4.2 Hinsichtlich der Bauverfahren und der Wahl des Materials bezüglich der Wasserleitungen haben im Rahmen der Ausführungsplanung Abstimmungen zwischen dem Vorhabenträger und dem Wasserbeschaffungsverband Eiderstedt, Nordergeestweg 19, 25836 Garding, stattzufinden.

2.1.4.3 Der genaue Standort der verlegten Bushaltestelle im Bereich der K40/L36 wird im Rahmen der Ausführungsplanung abhängig von der vom Verkehrsunternehmen geplanten Linienführung festgelegt. Der Vorhabenträger hat der Planfeststellungsbehörde vor Baubeginn seine Ausführungsplanung zur Genehmigung vorzulegen.

2.2 Wasserrecht

2.2.1 Wasserrechtliche Erlaubnis

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

Die Einleitungsstellen liegen bei:

Einleitstelle, Gewässer Ziffer	Gemarkung	Flur	Flur- stück	Einlei- tungs- menge [l/s]	Achse / Station [Bau-km]	Koordinaten (UTM) (Zone 32U)
Nr. 1, Vorflutgraben der Stadt Tönning	Tönning	27	31	62,1	Achse 100 0+059	E: 497 138 N: 6 021 508
Nr. 2, Hauptsiezug 05.1.2	Oldenswort	11	21	157,6	Achse 100 0+557	E: 497 100 N: 6 022 003
Nr. 3, Vorflutgraben des Bundes	Oldenswort	11	50/3	11,0	Achse 100 0+966 / Achse 400 0+000	E: 497 110 N: 6 022 414
Nr. 4, Privatgraben (Anschluss an Zuggraben 4/05.1.2/4)	Tönning	9	32/3	10,7	Achse 400 0+339	E: 497 270 N: 6 022 682
Nr. 5, Vorflutgraben der Ge- meinde Ol- denswort (An- schluss an Zuggraben 60/04.1.6/60)	Oldenswort	13	24	11,9	Achse 400 1+138	E: 497 704 N: 6 023 352
Nr. 6, Privatgraben (Anschluss an Zuggraben 62/04.1.5/62)	Oldenswort	10	24/2	57,6	Achse 400 1+736	E: 498 027 N: 6 023 855
Nr. 7, Privatgraben (Anschluss an Zuggraben 63/04.1.4/63)	Oldenswort	10	115	60,2	Achse 410 0+460	E: 498 235 N: 6 024 051

Einleitstelle, Gewässer Ziffer	Gemarkung	Flur	Flur- stück	Einlei- tungs- menge [l/s]	Achse / Station [Bau-km]	Koordinaten (UTM) (Zone 32U)
Nr. 8, Axendorfer Sielzug 04.1.4	Oldenswort	8	119	63,1	Achse 415 0+080	E: 498 398 N: 6 024 894
Nr. 9, Alter Eider, (Wester-Siel- zug)	Oldenswort	8	6/1	22,0	B 5 3+945	E: 498 247 N: 6 025 067
Nr. 10, Oldehöft-Siel- zug	Oldenswort	9	26/3	11,4	Achse 400 2+985	E: 498 198 N: 6 025 066
Nr. 11, Alte Eider (Wester-Siel- zug)	Oldenswort	9	20	1,2	Achse 400 3+022	E: 498 218 N: 6 025 094
Nr. 12, Privatgraben (Anschluss an Zuggra- ben 3)	Oldenswort	7	23/3	191,1	B 5 4+623	E: 498 468 N: 6 025 707
Nr. 13, Alte Eider (Wester-Siel- zug)	Oldenswort	9	3	60,5	K 40 0+568	E: 498 050 N: 6 025 418
Nr. 14, Alte Eider (Wester-Siel- zug)	Oldenswort	9	20	7,2	Achse 400 3+234	E: 498 137 N: 6 025 273
Nr. 16, Privatgraben	Oldenswort	7	36	5,1	B 5 4+977	E: 498 528 N: 6 026 061
Nr. 17, Privatgraben	Oldenswort	5	12/1	16,2	Achse 440 0+150	E: 498 649 N: 6 026 491
Nr. 18, Privat- graben	Oldenswort	7	36	7,8	Achse 430 0+119	E: 498 359 N: 6 026 081
Nr. 19, Vor- flutgraben des Landes	Oldenswort	7	38	7,2	L 36 5+315	E: 498 628 N: 6 026 385

Die Lage der Einleitungsstellen Nr.1 bis Nr.19 ist der Planfeststellungsunterlage Anlage 5 zu entnehmen.

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

Nebenbestimmungen:

1. Schmutzwasser darf der Regenwasserkanalisation weder ungereinigt noch gereinigt zugeführt werden.
2. Änderungen der erlaubten Beschaffenheit oder Überschreitungen der erlaubten Menge des eingeleiteten Abwassers sind, soweit möglich im Voraus, sonst unverzüglich bei der unteren Wasserbehörde schriftlich anzuzeigen. Insbesondere ist eine Verunreinigung durch wassergefährdende Stoffe unverzüglich anzuzeigen.
3. Die Einleitung belasteten Niederschlagswassers in das Gewässer ist auszuschließen. Dieses gilt auch für oberflächlich ablaufendes Niederschlagswasser.

2.2.2 Bau bzw. Verlängerung von Durchlässen und/oder Verlegung einer Gewässerteilstrecke

Dem Straßenbaulastträger wird hiermit die wasserrechtliche Genehmigung zum Bau bzw. zur Verlängerung von Durchlässen / Verlegung einer Gewässerteilstrecke gemäß §§ 67 bis 71 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und § 56 des Wassergesetzes des Landes Schleswig-Holstein (Landeswassergesetz - LWG) unbeschadet der Rechte Dritter erteilt.

Verbandsgewässer „Hauptsielzug“ des Sielverbandes Norderwasserlösung (SV 05):

Nr. *)	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
9	ca. 0+567	Rückbau des vorhandenen Durchlasses (BW 1619 503).
		Wiederherstellung des zurückgebauten Durchlasses mit einem gleichwertigen Wellstahl-Fertigteiltröhr einschließlich beidseitigen Kopfstücken.
		Verlängerung des wiederhergestellten Durchlasses um ca. 9 m im Vergleich zur Länge des vorhandenen Durchlasses sowie Anschluss der beidseitigen Straßenentwässerung mit Durchlässen DN 400 an vorhandenen Sielzug

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Verbandsgewässer „Wester-Sielzug“ (Alte Eider) des Sielverbandes Rothenspieker (SV 04):

Nr. *)	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
71	ca. 3+960	Anpassung des Brückenbauwerks BW 1619 531. Rückbau der Radwegbrücke. Verbreiterung der Fahrbahn durch Umbau der östlichen und westlichen Kappen. Neuherstellung von beidseitigen Fischotterbermen.
82	3+960 li. 3+025 (Achse 400)	Neuherstellung eines Unterföhrungsbauwerkes (Bauwerk Nr. 2 Unterföhrung des „Wester-Sielzuges“ unter den Wirtschaftsweg Achse 400). Neuherstellung von beidseitigen Fischotterbermen.

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Verbandsgewässer „Zuggraben 69“ des Sielverbandes Rothenspieker (SV 04):

Nr. *)	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
93	ca. 0+565 der Achse 2 00	Rückbau des vorhandenen Durchlasses DN 500 im Zuge der Verlegung der K 40.
	ca. 0+568 der Achse 2 00	Neuherstellung eines ca. 25 m langen Durchlasses DN 800.
95	ca. 0+560 bis 0+630 der Achse 2 00	Verlegung eines Vorfluters im Zuge der Verlegung der K 40 auf einer Länge von ca. 70 m. Verschiebung des zu verlegenden Vorfluters um ca. 6 m nach Osten.

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Verbandsgewässer „Zuggraben 62“ des Sielverbandes Rothenspieker (SV 04):

Nr. *)	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
39	ca. 2+635 li. (alt) bzw. 2+672 li. (neu) der Achse 1 00 ca. 1+736 li. der Achse 4 00	Verlegung des Vorflutgrabens wegen der Verbreiterung der B 5 auf der westlichen Seite sowie der Herstellung des Wirtschaftsweges (Achse 400). Der Zuggraben 62 wird um ca. 40 m überbaut und aufgehoben. Zur rechtwinkligen Anbindung des westlichen Straßenseitengrabens an den Vorflutgraben wird dieser abgekröpft.

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Verbandsgewässer „Zuflussgraben zum Axendorfer Sielzug 04.1.4“ des Sielverbandes Rothenspieker (SV 04):

Nr. *)	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
60	ca. 3+636 re.	Neuherstellung eines Rohrdurchlasses (DN 600) unter der vorhandenen Zufahrt zwischen den Flurstücken 127 und 128 der Flur 8 der Gemarkung Oldenswort.
63	ca. 0+014 der Achse 4 15	Neuherstellung eines Rohrdurchlasses (DN 600) als Ersatz für den überbauten Zuflussgraben durch die Neuherstellung des Wirtschaftsweges (Achse 415).
64	ca. 0+010 bis 0+080 der Achse 4 15	Verlegung des Vorflutgrabens im Zuge des neu herzustellenden Wirtschaftsweges (Achse 415). Der Zuflussgraben wird um ca. 17 m auf einer Länge von ca. 62 m an den geplanten Wirtschaftsweg (Achse 415) angepasst und nach Norden verlegt. Der bestehende Graben wird zurückgebaut.
66	ca. 0+062 re. der	Neuherstellung eines Rohrdurchlasses (DN 800) unter der neu herzustellenden Flurstückzufahrt zwecks Anbindung des Zuflussgrabens am „Axendorfer Sielzug 04.1.4“

	Achse 415	
--	--------------	--

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Genehmigt wird außerdem die Verrohrung von Flurstück- bzw. Koppelfahrten, welche im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens neuherzustellen, anzupassen bzw. zu verlegen sind. Die Lage der Durchlässe ist den „Lage- und Bauwerksplänen mit Entwässerung“ (Anlage 7 der Planfeststellungsunterlage) zu entnehmen.

Nebenbestimmungen:

1. Die Ausführungsplanung ist mit dem jeweils betroffenen Sielverband und der zuständigen Unteren Wasserbehörde hinsichtlich der oben erteilten Genehmigungen abzustimmen.

2.2.3 Gewässerschutz

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist das Vorhaben mit den Bewirtschaftungszielen der WRRL und den Anforderungen aus dem WHG (§ 27 und § 47) vereinbar.

2.3 Landschaftspflege

2.3.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Dem Vorhabenträger werden hiermit gemäß § 17 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) i.V.m. § 11 Abs. 1 Landesnaturschutzgesetz (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 und ländliche Räume Schleswig-Holstein mit Schreiben vom 15.04.2019 (Az.: V534/22078/2019) genehmigt.

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

Dem Vorhabenträger wird hiermit gemäß § 67 Abs. 1 BNatSchG die Befreiung von den Bestimmungen des § 30 Abs. 2 BNatSchG i.V.m § 21 Abs. 1 Nr. 3 und 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 erteilt:

Biotoptyp	BNatSchG / LNatSchG	Verlust [m²/m]
Kleingewässer	BNatSchG §30 Abs. 2 Nr. 1	200m²
Röhrichte	BNatSchG §30 Abs. 2 Nr. 2	41500m²
Feldhecke	LNatSchG §21 Abs.1 Nr. 4	12m

Die erforderliche Kompensation erfolgt im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung (vgl. Anlage 12 des festgestellten Plans). Die Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope nach § 21 Abs. 1 LNatSchG sind damit ausgeglichen oder ersetzt.

2.3.3 Zulässigkeit nach § 44 Abs.1 i.V.m. § 44 Abs.5 BNatSchG / Ausnahme gemäß § 45 Abs.7 BNatSchG von den Verboten des § 44 Abs.1 BNatSchG (Artenschutz)

Das Vorhaben ist gemäß § 44 Abs. 1 i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG zulässig. Es sind keine artenschutzrechtlichen Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforder-

derlich, da unter Berücksichtigung von Minimierungsmaßnahmen und artenschutzrechtlicher Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen dem Vorhaben keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG entgegenstehen.

Auf Ziffer 2.3.5 (Nebenbestimmungen) wird verwiesen.

2.3.4 Zulässigkeit nach § 34 BNatSchG – Natura 2000 (Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung oder Europäische Vogelschutzgebiete), (ggf.) Abweichungsentscheidung nach § 34 Abs.3-5 BNatSchG

Das Vorhaben ist mit den Anforderungen des Gebietsschutzes nach § 34 BNatSchG vereinbar. Die vorgelegte Vorprüfung auf Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen der Natura 2000-Gebiete gemäß § 34 BNatSchG ist für folgende Gebiete durchgeführt worden:

- EU-Vogelschutzgebiet DE 0916-491 „Ramsar-Gebiet S-H Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete“
- FFH-Gebiet DE 1719-391 „Untereider“

Für folgendes Gebiet wurde darüber hinaus vorsorglich eine Prüfung auf Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen der Natura 2000-Gebiete gemäß § 34 BNatSchG durchgeführt:

- erweitertes Vogelschutzgebiet DE1618-401 „Eiderstedt“

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

Die oberste Naturschutzbehörde (MELUND) hat mit Schreiben vom 15.04.2019 AZ: V534-22078/2019 ihr Benehmen zur Verträglichkeit des Vorhabens gemäß § 34 BNatSchG i.V.m. § 25 Abs. 1 LNatSchG hergestellt.

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

2.3.5 Nebenbestimmungen (2.3.1 bis 2.3.4)

1. Die mit dem landschaftspflegerischen Begleitplan verbindlich festgestellten Kompensationsmaßnahmen sind spätestens mit Baubeginn zu beginnen und entsprechend ihrer landschaftsökologischen Zielsetzung (siehe Anlagen 12.0 bis 12.3 des festgestellten Planes) spätestens in der folgenden Vegetationsperiode nach Verkehrsfreigabe fertig zu stellen und ihrer Zielfunktion zuzuführen. Die artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen unterliegen jeweils eigens definierten Anfor-

derungen an den Zeitpunkt der Durchführung und Wirksamkeit. Die Planfeststellungsbehörde ist vom Beginn der Durchführung, von der Verkehrsfreigabe und der Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen schriftlich zu unterrichten.

2. Um die fachgerechte Ausführung entsprechend der planerischen Vorgaben sicherzustellen, sind für alle planfestgestellten Vermeidungs- sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Umsetzungskontrollen (Herstellungskontrollen) durchzuführen. Zur Überprüfung der Wirksamkeit der durchgeführten Vermeidungs- sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind Funktionskontrollen durchzuführen. Auf Grundlage der vom Vorhabenträger durchgeführten Herstellungs- und Funktionskontrollen ist für die in den Maßnahmenblättern der Anlage 12 und in den Maßnahmenplänen der Anlage 12.2 dargestellten Ziele eine Kontrolle der Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG dahingehend durchzuführen, dass fünf Jahre nach Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen der Planfeststellungsbehörde ein mit der obersten Naturschutzbehörde abgestimmter Bericht vorzulegen ist.
3. Im Rahmen der Funktionskontrollen ist darzustellen, ob das jeweils angestrebte Maßnahmenziel erreicht wurde, ob ggf. Korrekturen erforderlich sind und ob die festgesetzten Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen zur Erreichung des Maßnahmenziels ausreichend sind. Ist abzusehen, dass das Maßnahmenziel nicht erreicht wird, ist eine Nachsteuerung der Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen in Abstimmung mit dem 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.
4. 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 Absatz 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.

5. Die vom Vorhabenträger durchgeführten **Maßnahmen zur Kompensation** von Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes sind **dauerhaft** zu erhalten und in ihrer Funktion zu sichern.
6. Die Kompensationsmaßnahmen sind in das Kompensationsflächen- Informationssystem Schleswig-Holstein (KIS-SH) einzupflegen. Zusätzlich sind die Daten des § 7 Abs. 2 ÖkokontoVO nach Bestandskraft des Beschlusses in einer Excel-Tabelle aufzubereiten und der Planfeststellungsbehörde zu übermitteln. Die Details der Excel-Tabelle sind mit der Planfeststellungsbehörde abzustimmen.
7. 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 der einschlägigen gesetzlichen Regelungen und Vorschriften des Umwelt- und Naturschutzes im Hinblick auf alle Schutzgüter sicherstellt. Die Umweltbaubegleitung umfasst insbesondere:
 - die Mitwirkung bei der Integration von umwelt- und naturschutz- und artenschutzrechtlichen Vorgaben aus dem Planfeststellungsbeschluss in die Ausschreibungs- und Ausführungsunterlagen
 - die Beteiligung bei der Erstellung eines integrierten Bauablaufplanes unter Berücksichtigung der umwelt-, naturschutz- und artenschutzrechtlichen Vorgaben
 - die Beteiligung an der Einweisung der am Bau beteiligten Unternehmen und Unterrichtung über die Aufgaben der Umweltbaubegleitung und die zu berücksichtigenden Maßnahmen des Planfeststellungsbeschlusses
 - die abschließende Festlegung der Bautabuflächen vor Baubeginn und ihre Kontrolle während des Bauablaufes
 - die Überwachung der Einhaltung der festgelegten Bauzeitenregelungen in Bezug auf die vorbereitende Baufeldräumung
 - die Kontrolle der (rechtzeitigen) Durchführung und der Funktionsfähigkeit der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen unter Beteiligung von

Experten für die jeweilige Art oder Artengruppe sowie die Kontrolle der bauzeitlichen Schutzeinrichtungen

- die Vermeidung unvorhergesehener Verstöße gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG
 - die Vermeidung von Umweltschäden nach § 19 BNatSchG und sonstigen unvorhergesehenen Beeinträchtigungen
 - die Mitwirkung bei der Klärung, Beweissicherung, Beseitigung und ggf. Sanierung unvorhergesehener Umweltschäden und Beeinträchtigungen
 - 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 Durchführung der notwendigen Abstimmungen mit dem LLUR, sofern kein kontinuierlicher Baubetrieb sichergestellt werden kann
 - die regelmäßige Dokumentation der umweltrelevanten Bauabläufe und Verfassen von **Berichten über die Umweltbaubegleitung** 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
8. Für die Herstellung der Kompensationsmaßnahmen ist standortgerechtes heimisches, zertifiziertes Saat- und Pflanzmaterial zu verwenden, das gemäß § 40 Absatz 4 BNatSchG nicht gebietsfremd ist.
9. Baumfällungen erfolgen aus artenschutzrechtlichen Gründen zwischen dem 1.12. und dem 28./29.02. des Folgejahres. Die Mahd der Streuobstwiese ist frühestens ab dem 21.06. eines Jahres durchzuführen.
10. Altschilf und Säume im Baufeld werden vor der Baufeldräumung und während der gesamten Bauzeit vor Beginn der Brutzeit (vor dem 28.02. eines jeden Jahres) bis zu einer Entfernung von 50m zur Straße gemäht. Die Vegetation ist während der

gesamten Brutzeit (i.d.R. Brutzeit März bis Juli) so kurz zu halten, dass eine Ansiedlung der betreffenden Arten auszuschließen ist.

11. Im Bereich geeigneten Offenlandes zwischen Altendeich und Rothenspieker (ca. km 2+200 bis 3+300 beidseitig) sowie im Harbleker Koog und im Tetenskoog (ca. km 3+900 bis 5+400 beidseitig) werden zur Verhinderung der Ansiedlung von Brutvögeln Stöcke mit Flatterbändern aufgestellt. Diese müssen vor Beginn und während der Brutzeit (März bis Ende Juli) wirksam sein. Bei einer Unterbrechung von fünf oder mehr Tagen der Bautätigkeit während der Brutzeit müssen die Stöcke vor Einstellung der Tätigkeiten aufgestellt werden und bis Ende der Brutzeit wirksam sein, wenn die Arbeiten bis dahin nicht wieder aufgenommen werden. Die Stöcke sind 1,5m hoch und werden im Abstand von rd. 2 m einreihig entlang der Baufeldgrenze aufgestellt. Die Flatterbänder sollen so angebracht werden, dass sie den Boden nicht erreichen (sich also nicht verhakeln können).
12. Für die Beseitigung von regelmäßig genutzten Brutrevieren häufiger und ungefährdeter Vogelarten ist im Einklang mit den Maßnahmen der Eingriffsregelung die Neuanlage von Gehölzstrukturen und Baumreihen, die Neuanlage von Straßenrandgräben und die Entwicklung von Röhrichten und Staudenfluren auf einer Ausgleichsfläche vorzusehen. Dabei ist die zeitliche Verzögerung bis zum Aufwachsen der neuen Gehölzbestände („time lag“) bzw. des Entstehens von neuen Schilfbeständen tolerierbar.
13. Das Umsetzen der Fledermauskästen aus den zu fällenden Bäumen B2 und B4 an der K40alt hat im Zeitraum zwischen 01.12. und 28./29.02. vor Beginn der Baumaßnahme zu erfolgen.
14. Um Kollisionsgefahren zu minimieren, sind auf dem Brückenbauwerk an der Alten Eider mind. 4m hohe Kollisionsschutzsäune aufzusetzen. Die Kollisionsschutzsäune decken auch die alte Straße „Rothenspieker“ ab, die als Brückenzufahrt erhalten bleibt, da anzunehmen ist, dass diese weiter als Leitstruktur für Fledermäuse genutzt wird. Der Kollisionsschutz besteht dann von ca. 25m südlich der Brücke (km 3+923) bis km 4+014 nördlich der Brücke.
15. Im Kreuzungsbereich der Alten Eider mit der B5 ist dafür Sorge zu tragen, dass die straßenbegleitenden Gehölze zur Vermeidung von Kollisionen der regelmäßig jagenden Fledermäuse mit Kfz. mindestens 5m vom Fahrbahnrand entfernt sind. Hierfür sind die begleitenden Gehölzstrukturen ggf. zu entfernen. Neue Gehölze dürfen innerhalb dieses Bereiches nicht gepflanzt werden.

16. An den Unterführungen der Alten Eider ist während der Bauphase sowie für den Zeitraum der gesamten Nutzungsdauer der Bundesstraße und des Wirtschaftsweges auf Beleuchtungen jeglicher Art zum Schutz der lichtempfindlichen Wasserfledermäuse und des Fischotters zu verzichten.
17. Optimierung der vorhandenen Bermen an der Alten Eider unterhalb des vorhandenen Brückenbauwerks der B 5 und Fortführung unterhalb des geplanten Brückenbauwerks des westlich parallel zur B 5 verlaufenden Wirtschaftsweges durch Anhebung der am Nordufer des Gewässers gelegenen Berme über den mittleren Wasserstand und Anhebung der am Südufer des Gewässers gelegenen Berme über den Pegelstand des 10-jährigen Hochwassers sowie Schaffung von einheitlichen Laufflächen mit guter Eignung für den Fischotter. Die Bermen sind jenseits der Brückenbauwerke durch schräge Laufflächen an die Ufer / Gewässerränder der Alten Eider anzubinden. Errichtung von mind. 1,50 m hohen Otterschutzzäunen parallel zum Straßenrand der B 5 (Unterkante Böschung) beidseitig des Gewässers mit einer Länge von jeweils rd. 100 m. Die Zäune sind 20 – 30 cm tief in den Boden einzugraben, um ein Untergraben zu verhindern. Geeignete Zaunmaterialien sind z.B. verzinkte oder kunststoffummantelte Drahtgeflechte, Maschenweite 4 cm, Drahtstärke 2 – 3 mm (vgl. Fischottererlass Brandenburg, Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, 2008).
18. Errichtung eines mobilen Fang- und Sperrzaunes ein Jahr vor Baubeginn in einem Abstand von 0,5m zur Baufeldgrenze innerhalb des Baufeldes. Der Zaun besteht aus einem winddurchlässigen, reißfesten Kunststoffgewebe, welches etwa 30cm in den Boden einzugraben ist. Die Höhe über dem Boden beträgt mind. 50cm, wobei die obersten 10cm in einem Winkel von 45° abgewinkelt sind (Überkletterungsschutz). Innerhalb des Baufeldes sind Rampen zur Abwanderung vorzusehen. Die Fangzäune werden an den jeweiligen Enden abgeknickt und bleiben für die gesamte Bauzeit stehen. Während der Wanderungszeiten sind 1x täglich die aufgefundenen Amphibien abzusammeln und umzusetzen:
 - a. Südlich Diekhusen bis zur Zufahrt von Tönning (km 1+100 bis 1+700) westlich der B 5
 - b. Nördlich Altendeich auf der Ostseite der B 5 zwischen km 2+200 und km 2+700, von dort entlang der Südseite des Weidengebüsches bis zum Wirtschaftsweg (Achse 410), Anschluss an den dort zu errichtenden Schleusenzaun
 - c. Der Wirtschaftsweg (Achse 410) wird beidseitig mit einem Schleusenzaun versehen.

2.4 Lärmschutz

2.4.1 Lärmschutzanlagen (aktiver Lärmschutz)

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

1. 168 m Lärmschutzwand von Bau-km 1+137 bis Bau-km 1+305 auf der Westseite der B 5 mit einer Höhe von 1,50 m - 3,00 m über Gradiente (Fahrbahnhöhe in Straßenmitte)
2. 88 m Lärmschutzwand von Bau-km 1+258 bis Bau-km 1+346 auf der Ostseite der B 5 mit einer Höhe von 1,50 m - 3,50 m über Gradiente (Fahrbahnhöhe in Straßenmitte)
3. 120 m Lärmschutzwand von Bau-km 2+199 bis Bau-km 2+319 auf der Ostseite der B 5 mit einer Höhe von 1,50m - 3,00 m über Gradiente (Fahrbahnhöhe in Straßenmitte)
4. 132 m Lärmschutzwand von Bau-km 4+858 bis Bau-km 4+990 auf der Westseite der B 5 mit einer Höhe von 1,50 m - 4,50 m über Gradiente (Fahrbahnhöhe in Straßenmitte). Ab ca. 1,50m Höhe ist diese im Bereich der Gebäude mit transparenten Lichtbändern zu versehen.
5. 96 m Lärmschutzwand von Bau-km 5+336 bis Bau-km 5+460 auf der Westseite der B 5 mit einer Höhe von 1,50 m - 4,00 m über Gradiente (Fahrbahnhöhe in Straßenmitte)

2.4.2 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 Tönning (von ca. Bau-km 0+950 bis ca. Bau-km 1+050):

Straße, Haus-Nr.	Flur	Flurstück	Gebäudeseite	Geschoss
Friedrichstädter Chaussee 27	9	42/3	Südost	EG, OG

Gemeinde Oldenswort (von ca. Bau-km 3+900 bis ca. Bau-km 4+000):

Straße, Haus-Nr.	Flur	Flurstück	Gebäudeseite	Geschoss
Oldehöft 2	9	24/1	Südwest	EG, OG
			Nordost	EG, OG
			Südost	EG, OG

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

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

Die Einzelheiten sind in einer Vereinbarung zwischen dem Eigentümer und dem Straßenbaulastträger (vertreten durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Flensburg) 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

2.4.3 Entschädigungsansprüche für verbleibende Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches

Für die nachfolgend aufgeführten Wohngrundstücke besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung wegen verkehrslärmbedingter Nutzungsbeeinträchtigungen des Außenwohnbereiches:

Gemeinde Oldenswort (von ca. Bau-km 3+900 bis ca. Bau-km 4+000):

Straße, Haus-Nr.	Flur	Flurstück	Gebäudeseite	Anspruch für
Oldehöft 2	9	24/1		Terrasse
Oldehöft 2	9	24/1		Außenwohnbereich

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

2.5 Inanspruchnahme von Waldflächen

2.5.1 Umwandlungsgenehmigung

Dem Straßenbaulastträger wird hiermit die 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) erteilt.

Die Eingriffe in Waldflächen erfolgen in nachstehende Flurstücke:

Gemarkung	Flur	Flurstück	Inanspruchnahme [m²]	Ersatz im Verhältnis	notwendige Auf- forstungsfläche [m²]
Tönning	27	27	540	1:2	1.080
Tönning	27	27	1.063	1:2	2.126
Tönning	27	27	30	1:2	60
Tönning	9	201	729	1:2	1.458
Tönning	9	201	540	1:2	1.080
Tönning	9	201	134	1:2	268
Oldenswort	11	50/3	162	1:2	324
Oldenswort	11	50/3	74	1:2	148
$\Sigma =$			3.272	$\Sigma =$	6.544

Die beeinträchtigten Waldflächen und die Ersatzwaldflächen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan als Grundlage für die unter Ziffer 2.3.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses erteilte naturschutzrechtliche Genehmigung räumlich dargestellt und bilanziert worden.

Die Ersatzaufforstung für die umzuwandelnde Waldfläche wird auf folgendem Flurstück durchgeführt:

Gemarkung	Flur	Flurstück	Größenordnung (m ²)	Maßnahme LBP
Mildstedt	2	28	7.281, davon Aufforstung: 6.619	Ausgleichs- maßnahme A11

Dem Straßenbaulastträger wird hiermit die 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) erteilt.

2.5.2 Nebenbestimmungen

1. Die Waldflächen dürfen erst unmittelbar vor Verwirklichung des Vorhabens in diesem Bereich abgeholzt und gerodet werden. Die Fristen des § 34 Abs. 6 LNatSchG sind ggf. zu beachten.
2. Mit den Ersatzaufforstungen ist zum frühestmöglichen Zeitpunkt nach erfolgtem Eingriff in die Waldflächen zu beginnen.
3. Für diejenigen Flächen, auf denen die Ersatzaufforstung in Form einer anteiligen natürlichen Neuwaldbildung (Sukzession) hergestellt wird, ist fünf Jahre nach Beginn der Ersatzaufforstungsmaßnahme eine Erfolgskontrolle durch den Vorhabenträger durchzuführen.
4. An bestehenden und an Ersatzaufforstungen angrenzenden Knicks ist ein Knickenschutzstreifen von mindestens 5m Breite dauerhaft von Gehölzen freizuhalten.
5. Für die Herstellung der Ersatzaufforstung sind nur standortgerechte heimische Gehölze in naturraumtypischer Artenzusammensetzung in Abstimmung mit der zuständigen Forstbehörde zu verwenden.
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.
7. Soweit sich durch den Planfeststellungsbeschluss für die Westküstenleitung eine Verlagerung der Ersatzaufforstungsflächen ergibt, hat der Vorhabenträger

die Planfeststellungsbehörde hierüber unter Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses und Auszug aus den Planunterlagen zu unterrichten. Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, vor Beginn der Aufforstung auf dieser Fläche eine Abstimmung mit TenneT TSO GmbH Bayreuth (Bernecker Straße 70, 95448 Bayreuth) herbeizuführen.

2.6 Denkmalschutz

Dem Straßenbaulastträger wird hiermit gemäß § 12 Abs. 2 des Denkmalschutzgesetzes (DSchG) die Genehmigung nach Nr.6 zu Erdarbeiten an Stellen, von denen bekannt ist oder den Umständen nach zu vermuten ist, dass sich dort Kulturdenkmale befinden, erteilt.

Nebenbestimmungen

1. Aufgrund ausreichender Anhaltspunkte dafür, dass im Verlauf der weiteren Planung in ein Denkmal eingegriffen wird, sind gemäß §14 DSchG archäologische Untersuchungen erforderlich. Dafür ist ein frühzeitiger Austausch zwischen dem Vorhabenträger und dem Archäologischen Landesamt nötig.
2. Darüber hinaus sind gemäß §15 DSchG Entdeckungen und Funde von Kulturdenkmälern unverzüglich der oberen Denkmalschutzbehörde mitzuteilen.

2.7 Widmung, Einziehung, Umstufung

2.7.1 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 folgenden Anschlussstellen als Bestandteil der B 5 in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland

Anschlussstelle L 36

Achse Nr. 215 Abfahrt Rifa Tönning (V-Spur) 199 m (150 m)=349 m
Achse Nr. 210 Auffahrt Rifa Tönning (B-Spur) 186 m (150 m)=336 m
Achse Nr. 225 Abfahrt Rifa Husum (V-Spur) 269 m (150 m)=419 m
Achse Nr. 220 (Auffahrt Rifa Husum (B-Spur) 277 m (150 m)=427 m

2. die neugebaute Teilstrecke der L 36 (Bauwerk Nr. 87 / Überführung) von Bau-km 0+165 bis Bau-km 0+617 auf einer Länge von 452 m als Landesstraße in

der Baulast des Landes Schleswig-Holstein (Land); sie wird Bestandteil der L 36. Der Anfangspunkt liegt im Schnittpunkt der Fahrbahnachsen mit dem südlichen Anschlussarm der B 5 (Auffahrt Rifa Husum) und der Neubaustrecke der L 36. Der Endpunkt liegt auf der bisherigen Strecke im Schnittpunkt der Fahrbahnachsen der bisherigen K 40 (Abs. 010, km 0,392) und der Neubaustrecke der L 36.

Bei den folgenden Teilstrecken von öffentlichen Straßen, die verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt werden, gilt der neue Straßenteil durch Verkehrsübergabe gem. § 2 Abs. 6 a FStrG als gewidmet bzw. bei Teilstrecken von 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.

1. Der neu hinzukommende dritte Fahrstreifen der B 5 von Bau-km 0+132 bis Bau-km 5+730 (Abschnitt 490 km 1,783 bis Abschnitt 520 km 0,409) wird Bestandteil der Bundesstraße 5 in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland.
2. Die verlegte Teilstrecke der L 36 im Kreuzungsumbau K 40/ L 36 von Bau-km 0+866 bis Bau-km 1+100 (K 40 Abschnitt 010 km 0,143 bis L 36 Abschnitt 020 km 0,784) wird Bestandteil der Landesstraße 36 in der Baulast des Landes Schleswig-Holstein.

2.7.2 Einziehung

Die Teilstrecken öffentlicher Straßen und Wege, die aufgrund dieser Straßenbaumaßnahme jede Verkehrsbedeutung verlieren, gelten mit ihrer Überbauung bzw. Sperrung nach Verkehrsfreigabe der neuen Straßenteilstrecken gemäß § 6 FStrG und § 8 Abs. 7 StrWG i.V.m. § 8 a StrWG als eingezogen.

1. die Teilstrecke der bisherigen L 36 von Abschnitt 020 km 0,784 bis Abschnitt 030 km 0,040. Der Anfangs- und Endpunkt liegt jeweils im Schnittpunkt der Fahrbahnachsen der bisherigen L 36.
2. die Teilstrecke der bisherigen K 40 von Abschnitt 010 km 0,000 bis Abschnitt 010 km 0,143. Der Anfangspunkt liegt im Schnittpunkt der Fahrbahnachsen der K 40 und der bisherigen L 36. Der Endpunkt liegt im Schnittpunkt der Fahrbahnachsen der K 40 mit der verlegten Teilstrecke der L 36.
3. Die Teilstrecke der bisherigen K 40 von Abschnitt 010 km 0,392 bis Abschnitt 010 km 0,803. Der Anfangspunkt liegt im Schnittpunkt der Fahrbahnachsen der K 40 und der Neubaustrecke der L 36. Der Endpunkt liegt in der bisherigen Einmündung in die B 5.

2.7.3 Teileinziehung

Teileinziehung (nachträgliche Widmungsbeschränkung) zur Beschränkung des Gemeingebrauchs durch dauerhaften Ausschluss der Langsamverkehre im Sinne einer Kraftfahrstraße (§ 18 StVO)

Folgende Strecken werden mit dem Tag der Verkehrsfreigabe des dritten Fahrstreifens der Bundesstraße 5 von Tönning nach Rothenspieker aus Gründen des überwiegenden Wohls der Allgemeinheit teileingezogen (§ 2 Abs. 4 FStrG)

1. Bundesstraße 5 von Abschnitt 500 Station 0,178 bis Abschnitt 520 Station 0,387
2. Bundesstraße 5 von Abschnitt 4903 Station 0,000 bis Abschnitt 4903 Station 0,503 (Anschlussarm Husum Rtg. St. Peter-Ording)
3. Bundesstraße 5 von Abschnitt 4902 Station 0,000 bis Abschnitt 4902 Station 0,300 (Anschlussarm St. Peter-Ording Rtg. Husum)
4. Bundesstraße 5 neue Achsen 210, 215, 220 und 225 (Anschlussarme zur Landesstraße 36)
5. Bundesstraße 202 von Abschnitt 170 Station 0,135 bis Abschnitt 175 Station 0,264

Hierdurch wird die Beschränkung des Gemeingebrauchs durch dauerhaften Ausschluss der Langsamverkehre im Sinne einer Kraftfahrstraße (§ 18 StVO) gemäß § 2 Abs. 4 FStrG bewirkt. Zukünftig dürfen die vorstehend genannten Teilstrecken nur noch von Fahrzeugen befahren werden, welche die Voraussetzungen für das Befahren einer Kraftfahrstraße (Zeichen 331) im Sinne von § 18 Abs. 1 StVO erfüllen.

2.7.4 Umstufung

Folgende Teilstrecken von öffentlichen Straßen gelten mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck in Verbindung mit der Verkehrsfreigabe der neuen Anschlussstellen der B 5 und mit der Überlassung für den öffentlichen Verkehr der neuen L 36 gemäß §7 Abs. 1 StrWG i.V.m. §8 a StrWG und §3 StrWG als umgestuft:

1. Die Teilstrecke der L 36 von Abs. 030, km 0,040 bis Abs. 030, km 0,980 zur Gemeindestraße in der Baulast der Gemeinde Oldenswort.
Der Anfangspunkt liegt im Übergang zur Widmungsstrecke der neuen Anbindung der Gemeindestraße an die Landesstraße 36. Der Endpunkt liegt am östlichen Fahrbahnrand des neugebauten Wendehammers.

2. Die Teilstrecke der K 40 von Abs. 010, km 0,143 bis Abs. 010, km 0,392 zur Landesstraße 36 in der Baulast des Landes Schleswig-Holstein.
Der Anfangspunkt liegt im Schnittpunkt der Fahrbahnachsen der K 40 mit der verlegten Teilstrecke der L 36. Der Endpunkt liegt im Schnittpunkt der Fahrbahnachsen der südlichen Neubaustrecke der L 36.

2.7.5 Straßenverzeichnis

Hinweis: Das Straßenverzeichnis ist gemäß den gesetzlichen Bestimmungen nach § 1 Abs. 5 FstrG bzw. §3 Abs. 2 StrWG entsprechend zu ändern.

3 Entschädigungsforderungen

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

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

Insgesamt ist festzustellen, dass es einer Festsetzung von Entschädigungsansprüchen über die Regelung in Ziffer 2.4 hinaus nicht bedarf. Es sind insbesondere keine mittelbaren Beeinträchtigungen erkennbar, die unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vorkehrungen und Auflagen zu einer unzumutbaren Beeinträchtigung mittelbar Betroffener im Sinne des § 141 Abs. 2 LVwG führen.

4 Erledigung von Stellungnahmen und Einwendungen

Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Naturschutzvereine sowie die privaten Einwendungen konnten im nachfolgend dargelegten Umfang erledigt werden. Die Erledigung umfasst insbesondere die im Anhörungsverfahren zurückgenommenen Anregungen und Bedenken sowie die zwischen den Beteiligten einvernehmlich getroffenen Regelungen. Soweit nicht ausdrücklich entgegenstehende Entscheidungen getroffen werden, werden die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens (siehe Niederschriften des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, als Anhörungsbehörde zur 1. Planauslegung sowie zur 1. Planänderung, Gesch.Z.: 4010 - 553.32-B5-179) Bestandteil dieses Beschlusses. Aus datenschutzrechtlichen Erwägungen werden die den nachfolgenden Abschnittsziffern jeweils zugeordneten Einwender ausschließlich den jeweiligen Einwendungsführern sowie dem Träger des Vorhabens namentlich bekannt gegeben. Das Datum der Stellungnahmen bzw. Einwendungen ist in Klammern angegeben.

4.1 Träger öffentlicher Belange

4.1.1 Der Ministerpräsident, Staatskanzlei, Landesplanung (06.03.2014)

Raumordnung

Die übersandten Planfeststellungsunterlagen werden von der Landesplanung zur Kenntnis genommen.

Nach Ziffer 3.4.1 Abs. 6 LEP 2010 wird die verbesserte Anbindung des Wirtschaftsraums Brunsbüttel und ein qualifizierter Ausbau der Bundesautobahn 23/ Bundesstraße 5 zwischen Heide und Bredstedt mit dem Ziel, die Leistungsfähigkeit der Westküstenachse zu stärken, vordringlich verfolgt.

Nach Ziffer 7.2.3 Straßenverkehr des Regionalplans für den Planungsraum V, Neufassung 2002, ist bei der Beurteilung und Einstufung von Straßenverkehrsmaßnahmen im Planungsraum im Verhältnis zu anderen Landesteilen dem Umstand Rechnung zu tragen, dass Tourismus und Erholung als Wirtschaftsfaktor eine überregionale Rolle spielen und daher im Wettbewerb mit anderen Fremdenverkehrsangeboten im In- und Ausland angemessene verkehrliche Anbindungen und Ausbauten im überregionalen Straßennetz erfordern. Von Heide bis Bredstedt ist ein belastungsgerechter Ausbau möglichst mit einer einheitlichen Straßencharakteristik anzustreben.

Nach den Erläuterungen zu Ziffer 7.2.3 Straßenverkehr des Regionalplans für den Planungsraum V sollen Ausbau- und Ergänzungsmaßnahmen dazu beitragen, sowohl vorhandene Verkehrsverknüpfungen zu überregionalen Verbindungen zu verbessern, als auch lokale Engpässe in der regionalen Verkehrsinfrastruktur insbesondere für Berufs- Ausbildungs- und Einkaufsverkehre aufzubauen sowie angemessene Verbindungen zu Erholungsgebieten zu gewährleisten.

Die Maßnahme entspricht nach Auffassung der Landesplanung den Anforderungen der Raumordnung. Hinweise aus raumordnerischer Sicht gibt es nicht. Die Stellungnahme befürwortet das gegenständliche Vorhaben.

4.1.2 Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft und ländliche Räume (10.03.2014, 20.03.2017)

Variantenwahl

Die Abwägung, die zur Vorzugsvariante 3 führt, wird zur Kenntnis genommen, obwohl Variante 1 die umweltverträglichste ist. Der Argumentation könne dennoch gefolgt werden. Die Bestandserhebung für UVS und LBP, die Bewertung und Konfliktdarstellung, die Kompensations-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie die Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete und den Artenschutz seien nicht zu beanstanden.

Artenschutz

Zu den Bauzeitenregelungen des Maßnahmenblatts V 3 Ar getroffene Formulierungen werden als nicht nachvollziehbar gewertet. Zur Verbesserung werden Beispiele für Schilfbrüter und Offenlandbrüter vorgebracht. Der Vorhabenträger berücksichtigt den Hinweis und überarbeitet die Formulierungen zu den Brutvögeln. Darüber hinaus wird angeregt, wegen des Eschentriebsterbens auf *Fraxinus excelsior* zu verzichten. Der Vorhabenträger sagt dies zu. Dieser Punkt der Stellungnahme wird nach Vorlage des Deckblatts G/V 3 Ar als erledigt betrachtet.

Es wird gefordert, eine Umweltbaubegleitung vorzusehen, um die Umsetzung der geplanten naturschutzfachlichen und artenschutzrechtlichen Maßnahmen zu gewährleisten. Nach der Erörterung zur Planänderung nimmt der Vorhabenträger eine Umweltbaubegleitung als Deckblatt auf.

Ebenso wird wie gefordert das Maßnahmenblatt V 6 Ar zum Schutz des Moorfrosches dahingehend als Deckblatt überarbeitet, dass eine mehrmalige Besatzkontrolle im Baufeld vorgenommen wird. Außerdem werden statt unterirdischen Ventileimern oberirdische einseitige Übersteighilfen in Form von Rampen gebaut. Die Maßnahmenblätter V/A10Ar und V/A11Ar werden gestrichen, da mit dem Ausbau der Straße keine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos für Fledermäuse einhergeht.

Agrarstrukturelle Belange

Zur Berücksichtigung forstrechtlicher und agrarstruktureller Belange wird den Planungen und Planänderungen mit Hinweisen für zukünftige Maßnahmen zugestimmt. Der Vorhabenträger nimmt die genannten Hinweise zur Kenntnis. Damit sind diese Punkte der Stellungnahme erledigt. Zu weiteren Ausführungen der Stellungnahme siehe Punkt Zu 5.0.2.

4.1.3 Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (18.02.2014; 19.02.2014; 26.02.2014; 11.03.2014; 27.01.2017; 07.03.2017; 23.01.2017)

Abteilung 8 Ländliche Entwicklung, Dezernat 83: Wirtschaftswege

Den vorgetragenen Änderungen hinsichtlich der geplanten Wirtschaftswege wird mit der Stellungnahme zugestimmt, womit dieser Punkt der Stellungnahme als erledigt gilt. Darüber hinaus werden Hinweise für folgende Verfahren gegeben, die der Vorhabenträger zur Kenntnis nimmt.

Zu weiteren Punkten der Stellungnahme wird auf Punkt 5.0.2. verwiesen.

Technischer Umweltschutz

Aus Sicht des technischen Umweltschutzes bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben. Allerdings wird auf die schlechte Qualität der Unterlagen hingewiesen. Dieser pauschale Hinweis ist für die Planfeststellungsbehörde nicht nachvollziehbar.

Untere Forstbehörde

Waldumwandlung

Die von der unteren Forstbehörde wahrzunehmenden Belange sind durch das Vorhaben berührt, es bestehen aber keine Bedenken.

Es wird vorgetragen, dass die Umwandlung der zwei betroffenen Waldflächen möglich sei. Der Waldausgleich solle auf einer zur Aufforstung genehmigten Fläche stattfinden. Die durch die Planungen betroffenen Waldflächen wurden korrekt berücksichtigt. Auch der Umwandlungsfaktor 1:2 ist korrekt angewendet worden. Die Ersatzaufforstung von 0,66 ha ist auf dem Flurstück 28 (Gem. Mildstedt, Flur 2) vorgesehen.

Berücksichtigung 380-kv-Leitung

Es wird darauf hingewiesen, dass sich durch unvorhersehbare Änderungen (Windwurf) der Linienführung der geplanten 380 KV Leitung eine Überschneidung ergeben könnte. Möglicherweise wird die Leitung nämlich über das zur Aufforstung genehmigte Flurstück 28 (Flur 2, Gem. Mildstedt) führen, so dass dieses aufgrund des breiten Freihaltebereiches nicht mehr zur Waldbildung geeignet wäre. Die geplante Westküstentrasse (Abschnitt 3) wird einen Teil dieser Fläche überspannen. Dieser überspannte Teilbereich wird im Rahmen der Planung für die Westküstentrasse wiederum ausgeglichen.

Vor der Durchführung der Ersatzmaßnahme muss der dafür Beauftragte, hier die TenneT TSO GmbH, zur Vermeidung unnötiger Kosten über den dann vermutlich definitiv festgelegten Verlauf der Trasse informieren (Freihaltebereich).

Die Stellungnahme wird als erledigt betrachtet.

Obere Fischereibehörde (07.03.2017): Artenschutz

Die Obere Fischereibehörde trägt vor, dass bei dem 3-streifigen Ausbau der B5 zwischen Tönning und Husum u.a. die vorhandene Radwegbrücke (BW 1619501) über der Alten Eider abgebrochen und im Rahmen der Überführung des Wirtschaftsweges (Achse 400) durch ein neues Brückenbauwerk (BW Nr.: 2, Bau-km 3+025) ersetzt werden solle.

Um mögliche baubedingte Beeinträchtigungen des Gewässersystems Alte Eider zu vermeiden, wurde die Schutzmaßnahme 2 in das Maßnahmenverzeichnis aufgenommen. Die Obere Fischereibehörde begrüßt in ihrer Stellungnahme diese Schutzmaßnahme. Für die Zeit der Bauarbeiten soll dabei das Gewässer nicht angestaut werden, um die Durchgängigkeit aufrecht zu erhalten und eine Gefährdung der aquatischen Flora und Fauna zu vermeiden. Aus Erfahrungen mit vorangegangenen Bauarbeiten sei der oberen Fischereibehörde bekannt, dass es bei einem Anstau eines Gewässers und damit verbundenen Reduzierung des Wasserstandes im Zuge von Bauarbeiten zu solch niedrigen Wasserständen im Gewässer kommen kann, dass in Zeiten sommerlicher Sauerstoffarmut Fischverluste auftreten. Dies wird durch die ergänzte Schutzmaßnahme vermieden.

Die Stellungnahme wird als erledigt betrachtet

4.1.4 Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz (11.03.2014)

Die Belange des Landesbetriebes für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz sind durch den Ausbau der B 5 nicht betroffen. Daher bestehen keine Bedenken.

4.1.5 Landeskriminalamt – Kampfmittelräumdienst (20.02.2014)

Bombenabwurfgebiet, Zufallsfunde

Das Gebiet liegt in keinem dem Landeskriminalamt bekannten Bombenabwurfgebiet. Für die durchzuführenden Arbeiten bestehen aus Sicht des Kampfmittelräumdienstes keine Bedenken.

Zufallsfunde von Munition sind jedoch nicht gänzlich auszuschließen und unverzüglich der Polizei zu melden. Zusätzlich teilt das Landeskriminalamt den Inhalt eines Merkblattes zum Verhalten bei der Entdeckung von Kampfmitteln mit. Der Vorhabenträger erwidert, dass er den Hinweis zur Kenntnis nehme und den Forderungen des Merkblatts entsprechen werde. Die Stellungnahme wird deshalb insoweit als erledigt betrachtet. In diesem Zusammenhang wird auf Punkt 2.1.3.1 verwiesen.

4.1.6 Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein (16.04.2014; 14.03.2017)

Obere Denkmalschutzbehörde, Planungskontrolle: Kulturdenkmale

Das Archäologische Landesamt Schleswig-Holstein trägt vor, dass es innerhalb des Planungsbereiches und der Eingriffsgrenzen zum 3-streifigen Ausbau der Bundesstraße 5 einige archäologische Denkmale gibt, die nach § 1 DSchG in die Archäologische Landesaufnahme eingetragen sind und im Zuge der Planausführung beeinträchtigt oder gar zerstört werden. Denkmäler, die nach § 5 DSchG in das Denkmalsbuch eingetragen und geschützt sind, sind von den Planungen nicht betroffen. Die Warft Tofing (DB 1, Gemeinde Oldenswort) ist ca. 1.300m von der B 5 entfernt, negative Auswirkungen auf den Denkmalwert des Denkmals lassen sich nicht feststellen.

Die Bundesstraße 5 liegt im Planungsbereich zum Teil auf einem alten Deich LA 85, der in Abschnitten neben der Bundesstraße verläuft und dort teilweise bebaut ist, oder als Garten und Ackerland genutzt wird. Da dieser Deich nur noch fragmentarisch erhalten und stark überformt ist, hat er als archäologisches Denkmal nur noch einen sehr geringen Wert. Eine Überbauung und Veränderung wird daher seitens des Archäologischen Landesamtes als unproblematisch erachtet.

Es sind aber durch die Bauplanungen die historischen Deichlinien LA 264, LA 265 und LA 290, der Gemeinde Oldenswort betroffen. Zur Dokumentation des ursprünglichen Deichaufbaus ist an einer oder mehreren Stellen der Deiche, im Zuge der Erdarbeiten, ein archäologischer Deichschnitt anzulegen.

Im Norden der geplanten Trasse wird der archäologische Fundplatz LA 235 überbaut. Hier ist mit einer Siedlungsstelle im Boden zu rechnen. Funde von Herdstellen, Scherben sowie

ein Steertpot belegen dieses. Zwischen km 5+500 und dem Ende der Bautrecke ist daher eine archäologische Voruntersuchung durchzuführen, die prüft in welchem Zustand sich das Denkmal befindet und ob dieses durch Ausgrabungen gesichert, geborgen und dokumentiert werden muss.

Der Vorhabenträger sagt die Durchführung von Voruntersuchungen zu, sofern Denkmäler der archäologischen Landesaufnahme durch die Baumaßnahme betroffen werden.

Zudem wird vorgetragen, dass Teile der überplanten Flächen sich in einem archäologischen Interessengebiet befänden. Es handele sich daher gem. § 12 Abs. 2 Nr. 6 DSchG um Stellen, von denen bekannt ist oder den Umständen nach zu vermuten ist, dass sich dort Kulturdenkmale befänden. Erdarbeiten bedürfen demnach der Genehmigung des Archäologischen Landesamtes.

Denkmale sind gem. § 8 Abs. 1 DSchG, unabhängig davon, ob sie in der Denkmalliste erfasst sind, gesetzlich geschützt.

Der vorliegenden Planung wird zugestimmt. Da jedoch zureichende Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass im Verlauf der weiteren Planung in ein Denkmal eingegriffen werden wird, sind gem. § 14 DSchG archäologische Untersuchungen erforderlich. Der Verursacher des Eingriffs in ein Denkmal hat gem. § 14 DSchG die Kosten, die für die Untersuchung, Erhaltung und fachgerechte Instandsetzung, Bergung, Dokumentation des Denkmals sowie die Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse anfallen, im Rahmen des Zumutbaren zu tragen. Dabei gelte es zu berücksichtigen, dass archäologische Untersuchungen zeitintensiv sein können und eine Genehmigung frühzeitig eingeholt werden solle. Der Vorhabenträger sagt zu, sich entsprechend frühzeitig mit dem Archäologischen Landesamt in Verbindung setzen, um das weitere Vorgehen zu besprechen.

Darüber hinaus wird vorgetragen, dass der § 15 Denkmalschutzgesetz Schleswig-Holstein Verpflichtungen zum Umgang mit entdeckten oder gefundenen Kulturdenkmälern enthalte und solche unmittelbar oder über die Gemeinde der Oberen Denkmalschutzbehörde mitzuteilen seien. Der Vorhabenträger erwidert, dass er den Hinweis zur Kenntnis nehme. Die Stellungnahme wird deshalb insoweit als erledigt betrachtet.

4.1.7 Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein (03.04.2014)

Das Landesamt für Denkmalpflege gibt keine Stellungnahme, sondern lediglich eine Kurzmitteilung bzgl. der Rücksendung der Planunterlagen ab.

4.1.8 Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr – Kompetenzzentrum Baumanagement Kiel (05.03.2014)

Militärstraßengrundnetz

Die Belange der Bundeswehr werden durch die aufgeführten Planungen berührt. Die B 5 gehört zum Militärstraßengrundnetz (Nr. 722) und aus diesem Grund ist für diese Maßnahme die RIST – Richtlinie für Infrastrukturanforderungen an Straßen – Fahrbahnbreiten

und die RABS – Richtlinie für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge (Fassung Juli 1996) einzuhalten.

Laut Vorhabenträger in den Planungen die oben genannten Richtlinien berücksichtigt und eingehalten. Die Stellungnahme wird insoweit als erledigt betrachtet.

4.1.9 Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (04.04.2014, 23.05.2017)

Zum Vorhaben gibt es seitens der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben weder Bedenken noch Anregungen.

4.1.10 Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR (10.03.2014)

Es bestehen keine Einwände, da keine Landesliegenschaften betroffen sind.

4.1.11 Kreis Nordfriesland, Untere Naturschutzbehörde (15.04.2014, 18.04.2017)

Naturschutzrecht

Der vorgelegten Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung und den artenschutzrechtlichen Maßnahmen und rechtlichen Bewertungen wird weitgehend gefolgt. Die geplanten Vergrämuungsmaßnahmen sollen mit dem LLUR abgestimmt werden, was der Vorhabenträger zusagt. Daneben sollen Ansaaten mit zertifiziertem und regionalem Saatgut erfolgen. Der Vorhabenträger sagt zu, dies im LBP zu ergänzen. Für die Waldbildung sei es erforderlich, sich ausschließlich an der potentiellen natürlichen Vegetation zu orientieren. Die Neuwaldbildung erfolgt über die natürliche Sukzession. Gelangen Nitrophyten oder Neophyten in das Gebiet, werde dem entgegengewirkt. Dieses Vorgehen wird im Maßnahmenblatt ergänzt. Da für die Anpflanzung von Wald genannten Flächen zum Teil mit Knicks umgeben sind, wird gefordert, bei Pflanzungen einen Abstand von 5m zum Knick einzuhalten, um die Entwicklung eines natürlichen Waldrandes zu begünstigen. Da 30% der Fläche laut Richtlinien zur Entwicklung von naturnahen Wald-/Gehölzflächen nicht zu bepflanzen seien, lässt sich der geforderte Abstand einhalten. Die Maßnahmenbeschreibungen werden insoweit ergänzt. Abweichend von den Maßnahmenblättern A/E 9 und A 10 wird es für erforderlich gehalten, von einer Bodenbearbeitung in der Zeit vom 01.03. bis 31.10. eines Jahres abzu- sehen. Der Vorhabenträger sagt zu, diesen Hinweis im Entwicklungs- und Pflegekonzept entsprechend zu berücksichtigen, womit dieser Punkt der Stellungnahme als erledigt gilt.

Entwässerung

Hinsichtlich der Entwässerung bestehen keine wesentlichen Bedenken. Generell wird empfohlen, alle Überfahrten zu Koppeln zu verrohren, wenn kein Widerspruch des Anliegers vorliegt, da so erhebliche Vorteile für die Entwässerung entstünden. Der Empfehlung wird seitens des Vorhabenträger gefolgt. Darüber hinaus wird gefordert, mehrere Auflagen bezüglich der Entwässerung und der Ausführungsplanung für Bauwerke und den Gewässer- ausbau in den Beschluss aufzunehmen. Dieser Forderung wird seitens des Vorhabenträger

und der Planfeststellungsbehörde gefolgt. Auf die entsprechenden Auflagen wird verwiesen. (siehe Ziffer 2.2).

Zu weiteren Punkten der Stellungnahme wird auf Punkt 5.1.1. verwiesen.

4.1.12 Kreis Dithmarschen (03.03.2014, 19.05.2017)

Naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen

Gegen die Festsetzung der Ausgleichsmaßnahme (Maßnahmennummer 10) auf dem Flurstück 198, Flur 8, der Gemarkung Burg bestehen keine Bedenken. Die angegebenen Maßnahmen des Biotopentwicklungs- und Pflegekonzeptes sind geeignet, die ökologische Wertigkeit der Fläche zu erhöhen. Darüber hinaus passen die vorgesehenen Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen zu denen angrenzender Ausgleichs- bzw. Ersatzflächen.

Zudem wird vorgetragen, dass gegen die textlichen Ergänzungen für eine in Dithmarschen liegende Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahme (Maßnahmennummer 10 laut LBP) aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde des Kreises Dithmarschen fachlich und inhaltlich keine Bedenken bestünden.

4.1.13 Amt Eiderstedt sowie Gemeinde Oldenswort (08.04.2014, 11.04.2014, 07.04.2017)

Wirtschaftswege

Die Planungen zum dreistreifigen Ausbau werden grundsätzlich begrüßt. Die Einmündung des Wirtschaftsweges Achse 400 in die Friedrichstädter Chaussee wird aufgrund des steigenden landwirtschaftlichen Verkehrs und für den öffentlichen Personennahverkehr als zu schmal angesehen, weshalb eine Aufweitung des Einmündungsbereichs gefordert wird. Mit der Planänderung nimmt der Vorhabenträger die geforderte Aufweitung in die Planung auf, sodass dieser Einwand erledigt ist.

Die Forderung nach der Durchbindung des Wirtschaftsweges auf der Westseite der B 5 zwischen der K 40 und der L 36 wird nach Erörterung zurückgenommen, sodass dieser Punkt der Stellungnahme erledigt ist.

Sofern der geforderte Wirtschaftsweg nicht in die Planfeststellung aufgenommen wird, ist der Gemeindeweg „Rothenspieker“ von Höhe der Bauwerksnummer 88 bis zur neuen Trasse der B 5 zurückzubauen und zu renaturieren. Dieser Forderung wird seitens des Vorhabenträgers entsprochen, wodurch dieser Punkt der Stellungnahme erledigt ist.

Bushaltestelle

Die Verlegung der Bushaltestelle im Bereich der Einmündung der heutigen K 40 und heutigen L 36 wird im Einvernehmen zwischen Vorhabenträger und der Gemeinde in Abhängigkeit von der Linienführung des Buslinienbetreibers im Nachgang der Planfeststellung festgelegt, wobei der gewählte Standpunkt sich auf bereits öffentlich gewidmete Flächen zu beschränken hat.

Zu weiteren vorgebrachten Einwänden wird auf die Ausführungen unter Zu 5.0.2 und 5.1.3. verwiesen.

4.1.14 Amt Mittleres Nordfriesland sowie Gemeinde Bargum (09.04.2014, 27.01.2017; 09.06.2017)

Seitens des Amtes Mittleres Nordfriesland ergehen für die Gemeinde Bargum und für das Amt Mittleres Nordfriesland keine Einwände.

4.1.15 Amt Burg – St. Michaelisdonn sowie Gemeinde Burg (04.02.2014; 30.03.2017)

In der Gemeinde Burg sowie dem Amt Burg – St. Michealisdonn gibt es keine Bedenken gegen das Vorhaben. Im Amtsgebiet ist lediglich eine naturschutzfachliche Ersatzmaßnahme vorgesehen.

4.1.16 Amt Nordsee-Treene (06.03.2014, 17.05.2017)

Gegen das Vorhaben bestehen keine Bedenken.

4.1.17 DB Immobilien Region Nord (03.03.2014)

Gegen die Planfeststellung bestehen aus Sicht der DB Netz AG keine Bedenken.

4.1.18 Deutsche Telekom Technik GmbH (18.03.2014; 18.01.2017)

Beteiligung der Stellungnehmerin, Änderungen an Bestandsanlagen

Die Telekom Deutschland GmbH als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und entsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Bezüglich der geplanten Erhaltungsmaßnahmen an der B 5 wird davon ausgegangen, dass Änderungen an den Bestandsanlagen der Telekom Deutschland GmbH nicht erforderlich sind.

Eigene Maßnahmen seitens der Telekom seien aus heutiger Sicht nicht beabsichtigt.

Sobald Änderungen an den Anlagen der Telekom erforderlich werden, wird um frühzeitige Einbindung vor Beginn des Straßenbaus gebeten und um Mitteilung der beauftragten Straßenbaufirma, um die Straßenbaumaßnahme nicht unnötig zu behindern/ zu verzögern. Erforderliche Änderungen/ Umlegungen von Anlagen der Telekom würden mit einer durch die Telekom selbst beauftragen Firma durchgeführt werden. Der Vorhabenträger entspricht mit seiner Erwidern vom 20.09.2017 dieser Bitte und sagt zu, rechtzeitig zu Beginn der Bau- durchführung Kontakt mit der Deutschen Telekom Technik GmbH aufzunehmen.

Die Stellungnahme wird insoweit als erledigt betrachtet. Zusätzlich wird auf Ziffer 2.1.3.1 verwiesen.

4.1.19 Schleswig-Holstein Netz AG, Netzcenter Friedrichstadt (25.02.2014; 11.04.2017)

Beteiligung der Stellungnehmerin, Arbeiten im Leitungsbereich

Gegen das Vorhaben bestehen keine Bedenken. Es wird erläutert, dass sich im Geltungsbereich des Straßenausbaues in verschiedenen Bereichen Versorgungsleitungen und Anlagen der Schleswig-Holstein Netz AG (z. B. 0,4 kV- und 20 kV- Kabel) befinden.

Da in Teilbereichen vorhandene Versorgungsleitungen von der Baumaßnahme berührt werden und eventuell umgelegt werden müssen, wird darum gebeten, dass der Vorhabenträger sich 12 Wochen vor Baubeginn der Tiefbauarbeiten an das Netzcenter Friedrichstadt, Herrn Ingwersen, Tel. 04881/93620-9213, wendet, um die erforderlichen Maßnahmen abzustimmen (vgl. Ziffer 2.1.3.1).

Der Vorhabenträger entspricht dieser Bitte mit seiner Erwiderung vom 20.09.2017.

Bezüglich einer Stellungnahme für die in Gemeindebereich Tönning verlaufende 100 kV-Freileitung wird an die Schleswig-Holstein Netz AG in Hamburg verwiesen. Für die bei Bau-km 0+490 kreuzende 110 kV-Leitung (siehe Anlage 10.01, Blatt-Nr. 1) wird auf die Stellungnahme der Schleswig-Holstein Netz AG vom 13.03.2017 verwiesen.

Die Stellungnahme wird insoweit als erledigt betrachtet.

4.1.20 E.ON Netz GmbH (13.03.2014)

Beteiligung der Stellungnehmerin, Arbeiten im Leitungsbereich

Bei Einhaltung einer Gradienten von 2,570m über N.N. im Bereich des Kreuzungspunktes mit der geringsten Annäherung zwischen der B 5 und der 110 kV-Freileitung bestehen keine Bedenken. Trotz der vom Vorhabenträger berechneten 2,64m und damit einer Überschreitung von 7cm, wird der Sicherheitsabstand eingehalten.

Wie gefordert, wird der Vorhabenträger die Arbeitshöhen und die Standorte der einzusetzenden Baumaschinen sowie Aufschüttungen oder kurzzeitige Erdablagerungen innerhalb des Leitungsschutzbereichs im Zuge der Bauvorbereitung mit der Stellungnehmerin abstimmen. Das Merkheft für Baufachleute „Wichtige Hinweise zum Schutz der Leitungen vor Schäden durch Bauarbeiten und zur Verhütung von Unfällen“ wird wie gefordert an das bauausführende Unternehmen weitergegeben.

Die Stellungnahme ist damit erledigt.

4.1.21 Schleswig-Holstein Netz AG, Rendsburg (13.03.2017)

Beteiligung der Stellungnehmerin, Arbeiten im Leitungsbereich

Der Stellungnehmer betreibt eine 110-kV-Freileitung im Kreuzungsbereich mit der B 5. Es wird gefordert, bei Arbeiten im Leitungsschutzbereich von je 50m beidseits der Trasse die maximalen Arbeits- und Bauhöhen einzuhalten sowie die Mindestabstände einzuhalten. Der Vorhabenträger berücksichtigt diese Forderungen im Rahmen der Bauausführung und wird sich mit der Schleswig-Holstein Netz AG hierzu abstimmen. Jegliche Arbeiten innerhalb des

Leitungsschutzbereichs sind durch die Schleswig-Holstein Netz AG zu genehmigen. Mögliche Freischaltungen sind frühzeitig abzustimmen und kostenpflichtig. Dazu wird auf Ziffer 2.1.3.1 verwiesen.

Im Falle veränderter Flächennutzungen oder Veränderungen an der Leitung selbst durch die Baumaßnahme müssten Sicherheitsabstände überprüft werden. Da keine Änderung der Nutzungen geplant ist und die Gradienten der Straßen wie im Ausgangszustand bestehen bleiben, ergibt sich für den Vorhabenträger kein Handlungsbedarf.

Der Hinweis, dass Informationen über zu veräußernde Flächen im Leitungsbereich für die Erstellung des Lage-/Profilplans weiterzugeben sind, wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme ist somit erledigt.

4.1.22 Wasserbeschaffungsverband Eiderstedt (10.03.2014; 20.01.2017)

Änderungen an Wasserleitungen

Der Wasserbeschaffungsverband Eiderstedt empfiehlt in seiner Stellungnahme zu prüfen, ob der Trassenverlauf der Trinkwasserleitung des Wasserbeschaffungsverbandes mit der Darstellung in der Unterlage 10.1, Blatt 6 (Bau-km 5+275 bis 5+600) deckungsgleich ist. Der Vorhabenträger erwidert, dass er dieser Forderung entspricht. Betreffend Nr. 202b, 202e, 202g, 202h, 202j werden Vorschläge zum Bauverfahren und zur Wahl des Materials gemacht. Der Vorhabenträger sagt zu, sich diesbezüglich im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Wasserbeschaffungsverband abzustimmen. Ebenso wird zugesagt, nicht mehr benötigte Trinkwasserleitungen wie vorgeschlagen, zu beseitigen, die Änderungen im Grundbuch werden veranlasst. Betreffend Nr. 202a und 208 werden anderslautende Regelungen vorgeschlagen. Betreffend Nr. 223 des Bauwerksverzeichnisses wird vorgeschlagen, den Passus zur Schutzrohrerfordernis zu streichen. Den Vorschlägen wird entsprochen, die Regelungen im Bauwerksverzeichnis sind im Planänderungsverfahren geändert. Darüber hinaus wird gefordert, beidseits der Leitungstrasse einen Arbeitsraum von 4m für die Verlegearbeiten vorzusehen. Der Vorhabenträger sagt zu, die vorübergehende Inanspruchnahme zwischen Bau-km 2+470 und Bau-km 2+980, zwischen Bau-km 3+680 und Bau-km 3+928 sowie zwischen Bau-km 4+960 und Bau-km 5+770 auf der Ostseite, zwischen Bau-km 3+880 und Bau-km 3+920 auf der Westseite der B 5 sowie zwischen Bau-km 2+995 und Bau-km 3+102 südlich der geplanten Achse 400 um jeweils 4m zu verbreitern. Gegen die Planänderungen bestehen keine Einwände. Die Stellungnahme wird insofern als erledigt betrachtet. Zu weiteren Aspekten wird auf Punkt 5.1.5. verwiesen.

4.1.23 Autokraft GmbH (16.05.2017)

Gegen das Vorhaben bestehen keine Einwände oder Bedenken.

4.1.24 TenneT TSO GmbH Bayreuth (20.03.2014, 16.03.2017)

Die TenneT TSO GmbH plant in Schleswig-Holstein den Bau der 380-kV-Leitung „Westküstenleitung“ für den Stromtransport aus dem windreichen Norden in Richtung Süden. Ein Berührungspunkt dieser Planung mit der gegenständlichen Planung besteht insoweit, als

die Fläche, die für die im Zuge der Waldumwandlung nötige Aufforstung vorgesehen ist, von der Energietrasse überspannt wird. Mit der öffentlichen Auslegung der gegenständlichen Planfeststellungsunterlagen ist die Veränderungssperre eingetreten. Die öffentliche Auslegung der Planunterlagen der „Westküstenleitung“ erfolgte vom 09.12.2014 bis 22.01.2015 und damit nach der Auslegung der Planunterlagen für die B 5. Die Genehmigung von Erst-aufforstung auf dem betroffenen Flurstück datiert vom 09.12.2013. Die Planung der „Westküstenleitung“ behandelt das gegenständliche Flurstück so, als wäre die Kompensation des Eingriffs durch den Straßenbau bereits erfolgt und gleicht den Eingriff in „Sonstigen Laubwald frischer bis trockener Standorte“ auf einer geeigneten Fläche aus. Eine auch von anderen Trägern öffentlicher Belange geforderte Abstimmung zwischen Stellungnehmer und Vorhabenträger zum Planungsverfahren sagen beide Beteiligte zu.

Beteiligung des Stellungnehmers, Westküstenleitung

Der Stellungnehmer fordert, umgehend über Änderungen des Planungsfortschrittes und geplante Bauzeiten informiert zu werden sowie im Rahmen des Genehmigungsverfahrens weiter beteiligt zu werden. Ebenso ist das beantragte Vorhaben zur Westküstenleitung vollumfänglich in Planung und Bauausführung zu berücksichtigen. Der Vorhabenträger sagt zu, den Forderungen zu entsprechen. Weiterhin wird gefordert, den dauerhaften Zugang während der Arbeiten zur Erdverkabelung der 110kv-Leitung zu gewährleisten. Dies wird ebenfalls zugesichert. Der Hinweis zu Sicherheitsvorkehrungen bei Arbeiten im Bereich von Hochspannungsfreileitungen wird ebenso zur Kenntnis genommen. Eine weitere Abstimmung mit dem Vorhabenträger wird gefordert. Diese hat bereits am 24.07.2017 telefonisch stattgefunden. Bei gleichzeitiger Ausführung der Baumaßnahmen wird es rechtzeitig eine weitere Abstimmung geben. Die Stellungnahme wird damit als erledigt angesehen.

4.1.25 DHSV Eiderstedt (10.04.2014, 06.04.2017)

Entwässerung

Der DHSV wünscht einen größeren Profil-Durchlass bei Bau-km 0+567 für eine bessere Reinigungsmöglichkeit. Gegen Kostenerstattung durch den DHSV wäre der Vorhabenträger bereit, einen modifizierten Durchlass einzubauen. Im Rahmen der Erörterung wird die Kostenübernahme abgelehnt und der Wunsch zurückgezogen, sodass diese Forderung erledigt ist.

Des Weiteren wird im Bereich der Überführung der K 40 eine Drosselung des Straßenoberflächenwassers z.B. durch ein Regenrückhaltebecken gefordert. Im Rahmen der Planänderung wird im östlichen Anschlussohr der K 40 eine Haltung Dn 150 PP vor den Durchlass DN 600 installiert und der vorhandene Graben reguliert, sodass der Abfluss verzögert wird und eine Drosselung besteht. Die Forderung ist damit erledigt.

Bepflanzung Uferstreifen, Stauanlage

Der Forderung, Baumpflanzungen nur außerhalb des Unterhaltungstreifens an Gewässern vorzunehmen, wird entsprochen. Die Problematik der Gewässerunterhaltung ist mit der Verlegung des Wirtschaftsweges Achse 400 und der damit verbundenen nicht mehr nötigen Verlegung des Oldehöfter Sielzuges im Rahmen der Planänderung erledigt. Die in den Planfeststellungsunterlagen vermisste, laut genehmigtem Anlagenverzeichnis am Axendorfer Sielzug vorhandene Stauanlage ist laut Vorhabenträger nicht vorhanden. Laut Aussage des Hauptsachgebietes Wasserwirtschaft des Kreises Nordfriesland sei die Darstellung im Anlagenverzeichnis falsch. Im Bereich der renaturierten alten K 40 wird die vorhandene Berme am Wester-Sielzug nicht von der Baumaßnahme betroffen, sodass die Unterhaltung weiterhin gewährleistet ist. Eine Zufahrt zur Achse 200 ist vorgesehen.

Ausgleichsfläche Kleingewässer

Die Neuanlage eines Kleingewässers direkt am Speicherbecken Rothenspieker wird abgelehnt, da die Fläche als Ablagerungsort für eine potentielle Speicherbeckenräumung vorgesehen ist. Der Vorhabenträger folgt dem Einwand und realisiert die Ausgleichsmaßnahme an anderer Stelle. Zur vorgeschlagenen Realisierung im Anschlussohr wird auf Ziffer 5.1.4. verwiesen.

4.2 anerkannte Naturschutzvereinigungen

4.2.1 NABU Schleswig-Holstein (10.04.2014)

Widersprüche UVS gegenüber Anlage 1 Erläuterungsbericht

Die Einwenderin bemängelt die Darstellung in der allgemein verständlichen Zusammenfassung der UVS, wonach Variante 3 aus Umweltsicht die Vorzugsvariante sei. Diese Aussage stehe im Widerspruch zum Ergebnis der UVS, die einen klaren Vorteil der Variante 1 zeige. Der Vorhabenträger erklärt diesen Einwand als berechtigt und ändert die Aussage in der AVZ. In diesem Punkt ist die Stellungnahme erledigt. Zu weiteren Ausführungen siehe Ziffer 5.2.1.

4.3 private Einwendungen

4.3.1 Einwender 1 (14.04.2014)

Zufahrten

Die Einwenderin ist unmittelbar grundstücksbetroffen. Sie fordert, wegen der vorhandenen Klärgrube eine neue Zufahrt zu ihrem Grundstück zwischen Schuppen und Garage anzulegen und mit einem Tor zu versehen. Der Vorhabenträger sagt zu, der Forderung nach der Zufahrt zu entsprechen. Ebenso wird diese mit einem Tor ausgestattet, sofern bereits zuvor eines vorhanden war. Darüber hinaus wird ein Zaun auf der Seite zum neu geplanten Wirtschaftsweg mit Zufahrt zur Klärgrube gefordert. Der Forderung der Einwenderin wird seitens des Vorhabenträger entsprochen.

Lärmschutz

Ebenso wird gefordert, die geplante LSW mindestens 15m vom Gebäude entfernt zu errichten, da ansonsten das Grundstück zu sehr verdunkelt wird. Der Vorhabenträger sagt zu, die LSW ab einer Höhe von 1,5m mit transparenten Elementen auszustatten. Sie werde im Abstand von 1,5m zum neuen Fahrbahnrand im Bereich der vorhandenen Betonrinne zwischen Fahrbahn und Radweg errichtet. Die Einwenderin zieht daraufhin die Forderung nach dem Abstand von 15m in der Erörterung zurück.

Information, Fernsehempfang, Grunderwerb

Der Forderung nach einer Information zum Baubeginn und der jederzeitigen Erreichbarkeit des Grundstücks wird seitens des Vorhabenträger entsprochen. Im Fall der Behinderung des Fernsehempfangs durch die geplante LSW sichert der Vorhabenträger zu, die SAT-Anlage entsprechend zu versetzen. Hinsichtlich der Entschädigungsforderungen für die Inanspruchnahme von Grundeigentum wird auf die Grunderwerbsverhandlungen verwiesen. Die Einwendung ist somit erledigt.

4.3.2 Einwender 2 (15.10.2014)

Lärmschutz und Erreichbarkeit

Die Einwenderin ist unmittelbar grundstücksbetroffen. Die Einwenderin legt Widerspruch gegen die geplante Lärmschutzwand auf ihrem Grundstück ein und fordert, im Falle des notwendigen Baus, eine Errichtung aus Glas, um Schattenwurf zu vermeiden. Darüber hinaus befürchtet sie eine schlechtere Erreichbarkeit ihres Hauses. Ebenso fordert sie, dass sämtliche entstehend Kosten vom Vorhabenträger zu übernehmen seien. Der Vorhabenträger erklärt, dass die Erreichbarkeit des Grundstücks über den Wirtschaftsweg zum Vorplatz gesichert ist.

Der Vorhabenträger sichert weiterhin zu, dass die geplante Lärmschutzwand auf Straßengebiet hergestellt wird. Die vom Vorhabenträger genannte Planung, die unteren 1,5m der LSW undurchsichtig zu erstellen und darüber transparente Lichtbänder vor den Gebäuden einzusetzen, wird von der Einwenderin akzeptiert. Die Kosten für die vorhabenbedingten Änderungen auf dem Grundstück sowie für die LSW übernimmt der Vorhabenträger. Die Einwendung wird somit als erledigt betrachtet.

4.3.3 Einwender 3 (14.04.2014, 09.04.2017)

Erreichbarkeit, Zufahrten

Der grundstücksbetroffene Einwender fordert, dass seine Grünlandflächen und der Haubarg während der Bauarbeiten erreichbar sind und dass die Wasserführung, die Einzäunung der Weideflächen, die Drainage, Hecktore und Überfahrten und eine Fangeinrichtung für mindestens 30 Rinder gesichert sind. Darüber hinaus müsse als Zuwegung eine mit mindestens 40 Tonnen befahrbare Brücke die Zuwegung sicherstellen. Der Vorhabenträger sagt die Erreichbarkeit während der Bauphase ebenso zu wie eine ordnungsgemäße Entwässerung

während und nach der Baumaßnahme. Angeschnittene oder durchschnittene Bereiche werden wieder eingezäunt, die Drainage und Fangeinrichtungen wiederhergestellt. Zuvor mit einem Tor versehene Zufahrten werden ebenso mit Hecktoren ausgestattet wiederhergestellt. Die Erschließung durch eine genügend tragfähige Brücke wird sichergestellt (vgl. Bauwerksverzeichnis). Im Rahmen der Erörterung erfolgt seitens des Einwenders der Verzicht auf die geplante Zufahrt zum Flurstück 20/2 sowie im Einvernehmen die Verlegung der Zufahrt zum Flurstück 21/2 unmittelbar an die K 40 bei Bau-km 0+550 rechts, wohin ebenfalls die vorhandene Fangeinrichtung versetzt wird. Zu weiteren Punkten der Einwendung siehe Ziffer 5.3.1.

4.3.4 Einwender 4 (14.04.2014)

Wirtschaftsweg

Der Einwender ist unmittelbar grundstücksbetroffen und wendet sich gegen die Planung des parallelen Wirtschaftsweges Achse 400, der in dieser Planung seine Flächen teile und für Gefahren Sorge. Der im Rahmen der Erörterung seitens des Einwenders vorgebrachte Vorschlag, den Wirtschaftsweg unmittelbar parallel zur B 5 vor seinem Gebäude zu erstellen, da somit weniger Flächen zerschnitten würden, wird in der Planänderung aufgenommen, sodass sich dieser Punkt der Einwendung erledigt hat.

Artenschutz

Darüber hinaus weist der Einwender auf das Vorhandensein von Fledermäusen und eines Otterpärchens in unmittelbarer Nähe der Baumaßnahme hin. Im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans wird diesem Umstand bereits planerisch Rechnung getragen und der Artenschutz gewahrt. Dieser Punkt der Einwendung ist somit erledigt. Zu weiteren Punkten der Einwendung siehe Ziffer 5.3.2.

4.3.5 Einwender 5 (09.04.2014)

Flächeninanspruchnahme, Einzäunung

Die Einwenderin ist unmittelbar grundstücksbetroffen. Für die Erstellung der Entwässerungsgräben ist eine vorübergehende Flächeninanspruchnahme nötig. Für eine geringstmögliche betriebliche Beeinträchtigung wird gefordert, diese auf den Bereich außerhalb des Zauns zu beschränken und gegebenenfalls den Zaun bei Entfernung wiederherzustellen. Der Vorhabenträger sagt zu, die Einzäunung zu erhalten, da die Herstellung der Gräben über die Straße erfolgen kann, wodurch sich die vorübergehende Flächeninanspruchnahme verringert. Der Zaun wird gegebenenfalls wiederhergestellt.

Ausgleichsmaßnahme Baumreihe

Darüber hinaus wird die Anlage der Baumreihe als Ausgleichsmaßnahme kritisch gesehen, da Laubeinträge den Betrieb erschweren und die Sichtbarkeit nicht mehr gegeben wäre. Daher fordert die Einwenderin die Reinhaltung durch den Vorhabenträger, die Anpflanzung

von Nadelbäumen oder das Aufstellen eines Netzes, sofern kein anderer Standort für die Ausgleichsmaßnahme gefunden werden kann. Der Vorhabenträger sagt am 18.03.2016 schriftlich zu, die Maßnahme andernorts zu verwirklichen. Blatt 1 der landschaftspflegerischen Maßnahmenpläne ist entsprechend geändert. (Maßnahme A 13). Damit sind die Einwendungen in diesen Punkten erledigt. Zu weiteren Punkten siehe Ziffer 5.3.3 des Beschlusses.

4.3.6 Einwender 6 (09.04.2014, 05.04.2017)

Entwässerung

Die Einwender befürchten Überschwemmungen ihrer betroffenen landwirtschaftlichen Nutzflächen durch die Anlage eines Wirtschaftswegs. Nach Erläuterung der vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen durch den Vorhabenträger in der Erörterung können diese Befürchtungen ausgeräumt werden.

Wirtschaftsweg

Nach der Erörterung der Planauslegung einigen sich die Einwender und der Vorhabenträger auf einen geänderten Verlauf des Wirtschaftsweges Achse 430 / Achse 431, welcher in den Planänderungsunterlagen enthalten ist. Ebenso wird der Anlage zusätzlicher geforderter Zufahrten durch den Vorhabenträger zugestimmt. Infolge der Erörterung der ersten Planänderung wird der Verlauf der Achsen 430/431 inklusive der Lage des Wendehammers erneut geändert. Mit Zustimmung der Betroffenen ist dieser Punkt der Einwendung erledigt. Zu weiteren Punkten der Einwendung siehe Ziffer 5.3.4 des Beschlusses.

4.3.7 Einwender 7 (11.04.2014)

Entwässerung

Der Einwender befürchtet Überschwemmungen seiner unmittelbar betroffenen Ländereien und fordert, dass kein Straßenwasser auf seine Grundstücke gelangt und auch während der Bauphase die Entwässerung sichergestellt ist. Ebenso soll die Reinigung und Kontrolle der Gräben nicht dem Einwender auferlegt werden. Der Vorhabenträger sagt die ordnungsgemäße Entwässerung, auch während der Bauphase, zu. Die Unterhaltung des Straßenentwässerungsgrabens obliegt dem Straßenbaulastträger. Die Einwendung ist somit erledigt.

Zufahrt und Erreichbarkeit

Die vom Einwender geforderte Verlegung der Zufahrt zum Flurstück 42/2 inklusive eines Überwegungsrechts über Flurstück 119 wird im Rahmen der Planänderung berücksichtigt. Die Zufahrt zum Flurstück 29/2 wird ebenso wie gefordert angepasst bzw. wiederhergestellt. Die Zufahrt zum Flurstück 27/1 wird unmittelbar an den Wirtschaftsweg mit 8m Breite angeschlossen, verjüngt sich dann Richtung Flurstück auf 6m Breite.

Sollten Einfriedungen durch die Baumaßnahme versetzt werden müssen, werden diese nach Beendigung der Baumaßnahme wiederhergestellt. Die Erreichbarkeit der Flächen und der Hofstelle auch während der Bauarbeiten wird vom Vorhabenträger sichergestellt.

Zu den baulich bedingten Flächeninanspruchnahmen erklärt der Vorhabenträger hinsichtlich der Flächenprämien, dass diese ebenso Eingang in die Entschädigungsverhandlungen finden werden.

4.3.8 Einwender 8 (15.04.2014)

Entwässerung

Der Einwender ist unmittelbar grundstücksbetroffen und fordert, die K 40 auf der westlichen Seite zu verbreitern, damit kein Flächenerwerb nötig ist und den Wassergraben zu verrohren. Der Vorhabenträger sieht in der Planänderung vor, die Entwässerung über eine Betonrinne zu bewältigen, sodass kein dauerhafter Erwerb mehr nötig ist. Ein Versetzen des Zauns ist dadurch ebenfalls nicht mehr nötig. Sollten Baumaßnahmen eine zeitweise Verlegung erfordern, wird der Zaun wiederhergestellt.

Wirtschaftsweg

Der zunächst geplante Wirtschaftsweg Achse 420 entfällt mit der Planänderung, sodass dadurch befürchtete zusätzliche Verkehrsbelastungen ausbleiben. Diese Punkte der Einwendung sind somit erledigt. Zu den weiteren Punkten siehe Ziffer 5.3.6.

4.3.9 Einwender 9 (15.04.2014, 10.04.2017)

Zufahrt und Einzäunung

Die Einwenderin ist unmittelbar grundstücksbetroffen und fürchtet eine Einschränkung der wirtschaftlichen Nutzbarkeit der landwirtschaftlich genutzten Fläche. Sie fordert eine ausreichend dimensionierte Zufahrt in den Rothenspieker Weg, die eine Ausfahrt in beide Richtungen ermögliche. Der Vorhabenträger sagt dies zu. Ebenso werde, wie gefordert, der vorhandene Stacheldrahtzaun wiederhergestellt. Details dazu werden im parallellaufenden Entschädigungsverfahren geklärt. In diesen Punkten ist die Einwendung erledigt, bezüglich der weiteren Punkte wird auf Ziffer 5.3.7 des Beschlusses verwiesen.

5 Zurückgewiesene Stellungnahmen und Einwendungen

Die Stellungnahmen und Einwendungen der nachstehend aufgeführten Träger öffentlicher Belange, anerkannten Naturschutzvereinigungen und privater Einwender werden zurückgewiesen, sofern sie nicht im Anhörungsverfahren ausgeräumt worden sind. Diesbezüglich wird auf die Ziffern 4.1 bis 4.3 dieses Beschlusses verwiesen. Das Datum des Eingangs der Stellungnahmen bzw. Einwendungen ist in Klammern angegeben. Aus datenschutzrechtlichen Gründen werden die den nachfolgenden Abschnittsziffern unter 0 jeweils zugeordneten Einwender ausschließlich den jeweiligen Einwendungsführern sowie dem Träger des Vorhabens namentlich bekannt gegeben.

Soweit Anregungen und Bedenken in Einwendungen thematisch gleichlautend vorgetragen werden, werden diese thematisch unter Ziffer 0 Allgemeine Einwendungen und Stellungnahmen betrachtet.

5.0 Allgemeine Einwendungen und Stellungnahmen

5.0.1 Anschlussstelle Rothenspieker

5.0.2 Nutzung Ortsdurchfahrt Hemmerdeich für den langsamen Verkehr

5.1 Träger öffentlicher Belange

5.1.1 Kreis Nordfriesland – Unter Naturschutzbehörde sowie Verkehrsabteilung (15.04.2014, 07.04.2017, 18.04.2017)

- Eingriffsregelungen
- Ausgleichsflächen
- Radweg

5.1.2 Stadt Tönning (11.04.2014)

- Ausgestaltung Wirtschaftswege
- Widmung Wirtschaftswege

5.1.3 Amt Eiderstedt sowie Amt Eiderstedt für die Gemeinde Oldenswort (08.04.2014, 11.04.2014, 07.04.2017)

- Lärmschutz
- Ausgestaltung Wirtschaftswege
- Radweg
- Brücke Alte Eider
- Pendlerparkplatz
- Widmung der Wirtschaftswege
- Wirtschaftswegeverbindung Hemmerdeich

5.1.4 DHSV Eiderstedt (10.04.2014, 06.04.2017)

- Lage Ausgleichsmaßnahme Kleingewässer

5.1.5 Wasserbeschaffungsverband Eiderstedt (10.03.2014, 20.01.2017)

- Trinkwasserleitung K 40

5.1.6 Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung (20.03.2017)

- Wirtschaftswegeverbindung Hemmerdeich

5.1.7 Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (LLUR), Abteilung 8 Ländliche Entwicklung (27.01.2017)

- Wirtschaftswegeverbindung Hemmerdeich

5.2 anerkannte Naturschutzvereinigungen

5.2.1 NABU Schleswig-Holstein (10.04.2014, 10.04.2017)

- Bewertungsmethodik Alternativenprüfung
- Flächeninanspruchnahme
- Verkehrsprognose
- Baukosten

5.3 private Einwendungen

5.3.1 Einwender 3 (14.04.2014, 09.04.2017)

- Flächeninanspruchnahme und Anschlussstelle Rothenspieker
- Schallschutzmaßnahmen
- Wertminderung/Mietausfall

5.3.2 Einwender 4 (13.04.2014)

- Schallschutzmaßnahmen
- Erschütterungen

5.3.3 Einwender 5 (08.04.2014)

- Flächeninanspruchnahme
- Steigerung Betriebsgefahr
- Lärmschutz

5.3.4 Einwender 6 (07.04.2014, 05.04.2017)

- Ersatz in Land

5.3.5 Einwender 7 (31.03.2014)

- Planrechtfertigung
- Existenzgefährdung durch Umwege
- Übernahme Ausgleichsmaßnahme
- Verwendung Mutterbodenaushub
- Wirtschaftsweg Diekhusen
- Zufahrten
- Entschädigung in Land

5.3.6 Einwender 8 (14.04.2014, 10.04.2017, 07.04.2017)

- Flächeninanspruchnahme, Wiederherstellung Zufahrt
- Erschütterungen
- Lärmschutz
- Brückenbauwerk Anschlussstelle Rothenspieker
- Lebensqualität, Wertminderung

5.3.7 Einwender 9 (14.04.2014, 10.04.2017)

- Flächeninanspruchnahme

- Erreichbarkeit landwirtschaftlich genutzter Flächen, Entwässerung

5.3.8 Einwender 10 (11.03.2014, 27.03.2017)

- Planrechtfertigung (Verkehrsprognose)
- Anschlussstelle Rothenspieker
- Wirtschaftsweg und Schallschutz Harbleker Koog

5.3.9 Einwender 11 (26.03.2017)

- Planrechtfertigung, technische Ausgestaltung
- Anschlussstelle Rothenspieker
- Ausgestaltung K 40 zwischen Anschlussstelle und Rothenspieker
- Wirtschaftsweg Reimersbude

5.3.10 Einwender 12 (14.04.2014)

- Flächeninanspruchnahme
- Planrechtfertigung und Alternativenprüfung Anschlussstelle Rothenspieker
- Wertminderung, betriebliche Einbußen Existenzgefährdung (Erreichbarkeit)
- Schallschutzmaßnahmen

5.3.11 Einwender 13 (14.04.2014)

- Flächeninanspruchnahme
- Planrechtfertigung und Alternativenprüfung Anschlussstelle Rothenspieker
- Wertminderung, betriebliche Einbußen Existenzgefährdung (Erreichbarkeit)
- Schallschutzmaßnahmen

5.3.12 Einwender 14 (14.04.2014, 03.04.2017)

- Flächeninanspruchnahme, Eigenjagdbezirk
- Erreichbarkeit landwirtschaftlich genutzter Flächen

5.3.13 Einwender 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 (01.04.2014)

- Wirtschaftswegeverbindung Hemmerdeich

5.3.14 Einwender 23 (07.03.2014)

- Lärmschutz

5.3.15 Einwender 24 (09.04.2014)

- Lärmschutz

5.3.16 Einwender 25 (09.04.2014)

- Linienführung, Bahnübergang

6 Kostenentscheidung

Dieser Planfeststellungsbeschluss ergeht gebührenfrei. Auslagen werden nicht erhoben.

II Begründung:

Zu 1 (Tenor)

Das Vorhaben wird im Wege der Planfeststellung zugelassen, da den verfahrensrechtlichen Vorgaben und Vorgaben des UVPG a.F. entsprochen ist (vgl. hierzu unter A und B) sowie auch die materiell-rechtliche Anforderungen vorliegen (vgl. hierzu unter C).

A. Verfahrensrechtliche Würdigung

Der Planfeststellungsbeschluss beruht auf einem ordnungsgemäßen Verfahren. Die verfahrensrechtlichen Vorgaben des FStrG, des LVwG und des UVPG a.F. wurden gewahrt.

Die Vorgaben des UVPG a.F. sind zu beachten, da es sich vorliegend um ein Verfahren handelt, in welchem für das Vorhaben gemäß §3b UVPG a.F. i. V. m. Ziff. 14.5 Anlage 1 UVPG a.F. eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist.

Nach § 74 UVPG a.F. ist im vorliegenden Fall die Umweltverträglichkeitsprüfung nach der Fassung dieses Gesetzes, die vor dem 16. Mai 2017 galt, zu Ende zu führen, da vor diesem Zeitpunkt die Unterlagen nach § 6 in der bis dahin geltenden Fassung dieses Gesetzes vorgelegt wurden. Nachfolgende Gesetzesbezüge auf das UVPG in der Fassung vor dem 16. Mai 2017 werden im Weiteren mit dem Zusatz UVPG a.F. kenntlich gemacht.

A.1 Zuständige Behörde

Das Amt für Planfeststellung Verkehr ist zuständige Behörde für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses nach § 55 Abs. 1 StrWG SH i.V.m. der Landesverordnungen zur Bestimmung von Zuständigkeiten im Straßenbau und Verkehr (StrVZustVO). Nach § 1 Nr. 1 und 2 StrVZustVO ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie – Amt für Planfeststellung Verkehr-SH (im Folgenden: APV) zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde sowohl für die Bundesfernstraßen als auch für die Landesstraßen. Damit ist diese Zuständigkeit vom Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein – Dezernat 40 – auf das Amt für Planfeststellung Verkehr übergegangen.

A.2 Antrag und Auslegung

Die Planfeststellung gemäß § 17 a FStrG i.V.m. § 140 LVwG erfolgte auf Antrag des Vorhabenträgers vom 29.08.2013. Der Vorhabenträger ist der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Flensburg.

Die Planunterlagen einschließlich der Unterlagen über die Umweltauswirkungen (vgl. Ziff. 1.2) haben in der Zeit vom 18.02.2014 bis einschließlich 18.03.2014 im Rathaus der Stadt Tönning, in der Amtsverwaltung des Amtes Eiderstedt, in der Amtsverwaltung des Amtes Nordsee-Treene, in der Amtsverwaltung des Amtes Mittleres Nordfriesland sowie in der

Amtsverwaltung des Amtes Burg - St. Michaelisdonn zur Einsicht ausgelegt. Auf die Auslegung war in der Bekanntmachung vom 24.01.2014 hingewiesen worden. Die Einwendungsfrist lief am 15.04.2014 ab.

Bekanntmachung und Auslegung der Planunterlagen haben nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde den gesetzlichen Vorgaben der § 17 a FStrG i.V.m. § 140 LVwG, §9 UVPG a.F. entsprochen.

A.3 Erörterungen

Die im Rahmen des Anhörungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen sind gemäß §140 Abs. 6 LVwG folgendermaßen erörtert worden:

Datum	Kreis	Ort
18.02.2015	Träger öffentlicher Belange	Garding, Amtsverwaltung Eiderstedt
24.02.2015	Träger öffentlicher Belange	Oldenswort, Gemeindezentrum Oldenswort
10.03.2015	Einzelerörterungen mit Privatbetroffenen	Oldenswort, Gemeindezentrum Oldenswort
12.03.2015	Öffentlich bekanntgemachter Termin	Oldenswort, Gemeindezentrum Oldenswort

Es wurden entsprechende Niederschriften erstellt. Auf den bekanntgemachten Termin wurde durch Bekanntmachung vom 20.02.2015 gemäß §140 Abs. 6 LVwG hingewiesen.

A.4 Änderungen

Mit Schreiben vom 29.04.2016 hat der Vorhabenträger die Planunterlagen aufgrund von Stellungnahmen und Einwendungen und der Ergebnisse der Erörterungstermine geändert und die Durchführung eines Planänderungsverfahrens beantragt.

Gegenstand der Änderungen ist im Wesentlichen:

- *Aktualisierung der Verkehrsprognose*
- *Änderungen bei Abmessungen der Nothaltebuchten gemäß RAL*
- *Änderungen im nachgeordneten Wegenetz*
- *Anpassungen der Bauwerkspläne, des Bauwerksverzeichnis, der Lärmschutzmaßnahmen/-berechnungen, der entwässerungstechnischen Unterlagen, des Umstufungsplans*
- *Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie mit „fachgutachterlicher Ermittlung der Chlorid-Einträge“*
- *Überarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans*

Die Unterlagen der 1. Planänderung haben in der Zeit vom 13.02.2017 bis einschließlich 13.03.2017 im Rathaus der Stadt Tönning, in der Amtsverwaltung des Amtes Eiderstedt, in

der Amtsverwaltung des Amtes Nordsee-Treene, in der Amtsverwaltung des Amtes Mittleres Nordfriesland sowie in der Amtsverwaltung des Amtes Burg - St. Michaelisdonn zur Einsicht ausgelegt. Auf die Auslegung war in der Bekanntmachung vom 13.01.2017 hingewiesen worden. Zudem erfolgte gemäß § 86a LVwG (neu eingeführt ab 01.09.2015) die Veröffentlichung des Bekanntmachungstextes und der Planänderungsunterlagen im Internet auf der Serviceplattform „BOB-SH“.

Die Einwendungsfrist für das Planänderungsverfahren endete am 10.04.2017.

Die im Rahmen des Planänderungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen sind am 19.03.2018 und 20.03.2018 erörtert worden. Es wurden entsprechende Niederschriften erstellt.

Datum	Kreis	Ort
19.02.2018	Träger öffentlicher Belange	Oldenswort, Gemeindezentrum Oldenswort
20.03.2018	Einzelerörterungen mit Privatbetroffenen	Oldenswort, Gemeindezentrum Oldenswort
20.03.2018	Öffentlich bekanntgemachter Termin	Oldenswort, Gemeindezentrum Oldenswort

Auf den bekanntgemachten Termin wurde durch Bekanntmachung vom 21.02.2018 entsprechend den Vorgaben des § 140 Abs. 6 LVwG hingewiesen.

Als Ergebnis des Anhörungsverfahrens wurden Deckblätter durch den Vorhabenträger erstellt und zum Bestandteil der Planunterlage gemacht. Dabei handelt es sich um Einzelseiten mit Korrekturen

- in den Maßnahmenblättern S2, V3Ar, V6Ar, V/A10Ar, V/A11Ar, V12Ar, A1Ar, A4Ar, A5Ar, A7Ar, A13Ar, A14 und U sowie in der textlichen Einarbeitung in den LBP
- in den Lage-, Grunderwerbs- und Bauwerksplänen sowie dem Bauwerks- und Grunderwerbsverzeichnis zur Änderung des Verlaufes der Achse 431 inklusive Wendehammer.

Die Änderungen dienen dazu, die erlangten Erkenntnisse auch in den Planunterlagen widerzuspiegeln. Sie haben allerdings nicht ein solches Gewicht erreicht, dass ein Beteiligungsverfahren erforderlich geworden wäre.

A.5 Abschluss des Anhörungsverfahrens

Das Amt für Planfeststellung Verkehr Schleswig-Holstein, als Anhörungsbehörde, hat zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens eine Stellungnahme vom 19.12.2018 (APV18 - 553.32-B 5 -179) abgegeben.

A.6 Hinweise zum UVPG

Die entsprechend § 11 UVPG a. F. erarbeitete zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen wurde gemäß § 12 UVPG a.F. von der Planfeststellungsbehörde bewertet und bei der mit dem Planfeststellungsbeschluss getroffenen Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens berücksichtigt. Auf die Ausführungen der Planfeststellungsbehörde nach § 11 und § 12 UVPG a.F. wird auf Ziffer B dieses Beschlusses verwiesen.

Die Prüfung der Maßnahme hinsichtlich der Verträglichkeit mit den Umweltbelangen führte zu Maßgaben unter Ziffer 2.3 des Beschlusses.

A.7 Hinweise zur Auslegung und Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses

Dieser Planfeststellungsbeschluss wird gem. § 141 Abs. 4 LVwG dem Träger des Vorhabens, den Vereinigungen, über deren Stellungnahmen entschieden worden ist, und denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, mit Rechtsbehelfsbelehrung zugestellt.

Eine Ausfertigung dieses Beschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung und eine Ausfertigung des festgestellten Planes werden gemäß § 141 Abs. 4 LVwG

- Im Rathaus der Stadt Tönning
- In der Amtsverwaltung des Amtes Eiderstedt
- in der Amtsverwaltung des Amtes Nordsee-Treene
- in der Amtsverwaltung des Amtes Mittleres Nordfriesland sowie
- in der Amtsverwaltung des Amtes Burg – St. Michaelisdonn

nach vorheriger örtlicher Bekanntmachung zwei Wochen öffentlich zur Einsicht ausgelegt. Gleichzeitig mit der örtlichen Bekanntmachung wird eine amtliche Bekanntmachung nach § 141 Abs. 5 S. 2 LVwG erfolgen.

Die amtliche Bekanntmachung dient auch der Bekanntgabe der Zulässigkeitsentscheidung des Vorhabens nach den Bestimmungen des § 9 UVPG a.F.) i.V.m. § 141 Abs. 5 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG).

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 wird, werden die Nummern direkt mitgeteilt.

Darüber hinaus können der Planfeststellungsbeschluss im Volltext sowie die zugehörigen Planunterlagen auf der Homepage des Amtes für Planfeststellung Verkehr abgerufen werden.

Berichtigungen

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 zu berichtigen, ohne dass es hierzu jeweils der Erhebung einer Klage bedarf (vgl. § 111 LVwG).

B. Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen nach §§ 11, 12 UVPG a. F.

B.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG a.F.)

Für das beantragte Vorhaben besteht gemäß §§ 3a, 3b Abs. 1 i.V.m. Nr. 14.5 der Anlage 1 zu § 3 Abs. 1 UVPG a.F. die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird nach § 2 Abs. 1 UVPG a.F. als unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die Darstellungen in den Planunterlagen, insbesondere in dem Landschaftspflegerischen Begleitplan und der Allgemein verständlichen Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG a.F., entsprechen den Anforderungen des § 6 UVPG a.F. Neben den vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen, die von der Planfeststellungsbehörde durchgehend auf ihre Eignung und Plausibilität geprüft wurden, hat die Planfeststellungsbehörde bei der Umweltverträglichkeitsprüfung die behördlichen Stellungnahmen sowie Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit und Ergebnisse eigener Ermittlungen berücksichtigt.

Auf dieser Grundlage wurde von der Planfeststellungsbehörde eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 11 UVPG a.F. erarbeitet. Auf ihrer Basis wurde von der Planfeststellungsbehörde eine Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG a.F. vorgenommen. Die durch § 12 UVPG a.F. vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltfachlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß §§ 11, 12 UVPG a.F. wurde in der Abwägung des Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt.

Die Auswirkungen des Vorhabens lassen sich durch einen Vergleich des Ist-Zustandes mit dem zu prognostizierenden Plan-Zustand ermitteln. Zu diesem Zweck werden zunächst der Untersuchungsraum und die verwendete Untersuchungsmethodik beschrieben, anschließend getrennt nach den einzelnen Schutzgütern des UVPG a.F. der Ist-Zustand dargestellt und schließlich die jeweils mit dem Vorhaben einhergehenden Auswirkungen aufgezeigt. Dabei werden die vorgesehenen Schutz- und Kompensationsmaßnahmen mit einbezogen.

Der Untersuchungsraum der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) von Tönning bis Husum umfasst insgesamt eine Fläche von 1.934 ha. Die Untersuchungsraumgrenzen verlaufen beidseits der bestehenden B 5 in einem mittleren Abstand von 500 m zur Straße sowie 500 m südlich des Netzknotens 1619-004 bzw. nördlich des Netzknotens 1520-031. Dieser Raum wurde bei Bedarf schutzgutbezogen variiert.

Der Untersuchungsraum zum 1. Bauabschnitt (Landschaftspflegerischer Begleitplan) erstreckt sich innerhalb des Naturraumes „Eiderstedter Marsch“ auf dem Gebiet der Stadt Tönning und der Gemeinde Oldenswort. Prägend für den Untersuchungsraum sind insbesondere die zahlreichen Sielzüge und Gräben in der überwiegend landwirtschaftlich genutzten Marschlandschaft. Die Niederung der Eider östlich der B 5 ist vom Bearbeitungsgebiet durch die Eindeichung nicht wahrnehmbar. Der Untersuchungsraum umfasst einen Raum von im Regelfall ca. 120m beidseitig der bestehenden B 5 sowie bis ca. 150 bis 200 m im Bereich des Anschlusses K 40/B 5 bei Rothenspieker sowie der anschließenden Anbindung der K 40 an die L 36. Der relativ eng gefasste Untersuchungsraum ergibt sich aus der Charakteristik des Ausbauvorhabens (Neubau an der bestehenden Trasse orientiert) sowie dem Umstand, dass aufgrund der sich durch den Ausbau nicht wesentlich ändernden Verkehrszahlen keine immissionsbedingten Wirkzonen des Straßenbauvorhabens berücksichtigt werden müssen. Der so abgegrenzte Untersuchungsraum ist geeignet, die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 UVPG a.F. hinreichend ermitteln und bewerten zu können und ist damit ausreichend dimensioniert.

Die Bestandserfassung und -bewertung sowie die Eingriffsermittlung im Rahmen des LBP wurden entsprechend dem "Orientierungsrahmen zur Bestandserfassung, -bewertung und Ermittlung der Kompensationsmaßnahmen im Rahmen Landschaftspflegerischer Begleitplanungen für Straßenbau-vorhaben (Kompensationsermittlung Straßenbau)" abgehandelt, der mit Erlass vom Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr sowie vom Minister für Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft am 11. August 2004 eingeführt wurde.

Die Untersuchung erfolgte für die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Klima und Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.

B 1.1 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile

Schutzgut Mensch

Im Untersuchungsraum finden sich neben dem nordöstlichen Rand der Stadt Tönning und dem dörflichen Siedlungsbereich Rothenspieker nur Einzelhoflagen. Die Einzelhoflagen umfassen in der Regel landwirtschaftliche Hofstellen und Wohngebäude und liegen entlang der

B 5 in der freien Landschaft im Außenbereich. Sämtliche Siedlungsbereiche mit überwiegenden Wohnfunktionen sowie Einzelhofanlagen und wohnbaulich genutzte Bereiche im Außenbereich werden als Flächen mit hoher Bedeutung bewertet, da dort Menschen ihren ständigen Wohnsitz haben, deren Gesundheit und Wohlbefinden von Wirkungen des Straßenbaus direkt und kontinuierlich betroffen werden kann (hohe Empfindlichkeit).

Der Raum nördlich von Tönning wird aufgrund der siedlungsnahen Lage und einer relativ abwechslungsreichen und hochwertigen Landschaftsbildausstattung trotz Vorbelastungen durch die bestehende B 5 und einer bedingt gegebenen Erschließung mit für die landschaftsgebundene Erholung nutzbaren Wegen insgesamt als hoch bedeutsamer Erholungsraum eingestuft. Ansonsten sind die Räume im Bereich des 1. BA nur als gering bis mittel bedeutend in Bezug auf die Erholung anzusehen.

Schutzgut Tiere

Eine differenzierte Darstellung der Bestandssituation 2012-2015 für den gesamten Untersuchungsraum ist in den Karten zu dem gesondert erstellten faunistischen Gutachten (Bioplan 2016b, Materialband) enthalten.

Faunistische Untersuchungen wurden in den Jahren 2005 bis 2012 für folgende Artengruppen durchgeführt:

- Groß- und Mittelsäuger
- Fledermäuse
- Brut- und Rastvögel
- Amphibien
- Fische
- Libellen

Im Jahr 2015 wurde die Aktualität der Fledermausuntersuchung von 2012 nach den Kriterien der „Arbeitshilfe zur Beachtung der artenschutzrechtlichen Belange von Fledermäusen bei der Planfeststellung von Straßenbauvorhaben in Schleswig-Holstein“ (LBVSH 2011) überprüft. Die Ergebnisse mündeten in einer Aktualisierungskartierung von Jagdhabitaten und Höhlenbäumen.

Weiterhin wurden in 2015 trassennahe Gräben auf mögliche Vorkommen der Grünen Moosjungfer kontrolliert. Geeignete Probeflächen wurden auf das Vorkommen der Ringelnatter untersucht. Eine Brutvogelerfassung erfolgte in zwei durch Maßnahmen des Straßenbaus möglicherweise betroffenen Gehölzen. Für den nördlichen Bereich des Harbleker Koogs wurde eine Plausibilitätsüberprüfung durchgeführt. Durch Recherchen sollte die Wahrscheinlichkeit des Vorkommens artenschutzrechtlich relevanter Arten der Tiergruppen Käfer, Schmetterlinge und Weichtiere und der Haselmaus ermittelt werden. Für die Recherche erfolgten Abfragen beim Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und ländliche Räume (LLUR) am 29.6.2015, am 07.10.2015, am 02.11.2016 sowie zur Plausibilisierung am

24.01.2019. Im Januar 2019 erfolgte eine Plausibilitätsprüfung für die genannten Artengruppen.

Für die untersuchten Tiergruppen Groß- und Mittelsäuger, Fledermäuse, Brut- und Rastvögel, Amphibien, Fische und Libellen verläuft die Grenze des erweiterten Untersuchungsraums (arten- und landschaftsraumspezifisch) im Bereich des 1. Bauabschnitts Tönning – Rothenspieker zum Teil bis zu 300/400 m entfernt von der B 5.

Als Ergebnisse der faunistischen Untersuchungen für den 1. BA lassen sich festhalten:

Groß- und Mittelsäuger: Im Untersuchungsraum des 1. BA wird dem Gewässerdurchlass an der Alten Eider in Bezug auf den Fischotter eine sehr hohe potenzielle Bedeutung als Wanderstrecke zugeordnet. Ein Nachweis des Fischotters erfolgte im nördlichen Bereich des Untersuchungsraumes der UVS, im Untersuchungsraum des 1. BA jedoch nicht. Dem Untersuchungsraum wird eine mäßige Bedeutung für den Feldhasen und das Reh zugeordnet. Die Arten Rothirsch, Damhirsch und Wildschwein kamen lt. Angaben der Hegeringleiter 2009/2010 im Untersuchungsraum nicht vor. Auch aktuell ist nicht von einem Vorkommen im Bereich der B 5 auszugehen.

Haselmaus: Ein Vorkommen der Haselmaus wird sicher ausgeschlossen. Sie tritt nach Auskunft des LLUR auf Anfrage am 07.10.2015 definitiv nicht an der Westküste auf.

Fledermäuse: Es konnten im Untersuchungsraum fünf Arten nachgewiesen werden. Alle Fledermausarten werden im Anhang IV der FFH-Richtlinie gelistet und sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG auf nationaler Ebene „streng geschützt“.

Der Funktionsraum bei Rothenspieker an der Alten Eider weist eine große Artenanzahl an Fledermäusen und eine besondere Bedeutung auf. So konnten Wasser-, Breitflügel-, Zwerg-, und Rauhaufledermaus sowie 2015 auch der Große Abendsegler nachgewiesen werden.

Ein weiterer Funktionsraum mit mittlerer Bedeutung für die Zwergfledermaus wurde 2012 westlich der B 5 am Nordrand von Tönning abgegrenzt. Hier befanden sich ein Balzquartier und ein Quartierverdacht der Zwergfledermaus. Diesem Bereich wird deshalb eine besondere Bedeutung zugesprochen. Dieser Funktionsraum wurde aufgrund der Ergebnisse der Erfassungen in 2015 nicht erneut abgegrenzt, da sich die wesentlichen Merkmale (die vermutlichen Quartierstandorte in den Gebäuden und Bäumen) außerhalb des Erfassungskorridors befanden und somit nicht bestätigt werden konnten. Gleichwohl ist davon auszugehen, dass sich an der Einschätzung aus 2012 bezüglich dieses Funktionsraumes nichts Grundlegendes geändert hat. An weiteren Teillebensräumen der Fledermäuse konnten Jagdgebiete festgestellt werden. In dem oben genannten Funktionsraum bei Rothenspieker befindet sich das mit Abstand bedeutendste Jagdgebiet. Darüber hinaus wurden bei den Erfassungen 2015 neun weitere Jagdgebiete abgegrenzt, sechs davon mit mittlerer und drei

lediglich mit mäßiger Bedeutung. Flugstraßen wurden in 2012 nur im Funktionsraum Rot-henspieker festgestellt. In 2015 erfolgte keine erneute Erfassung von Flugstraßen. Potenzi-elle Quartiere befinden sich in mehreren Gebäuden, die jedoch überwiegend außerhalb des direkten Eingriffsbereiches liegen. Ein Nachweis einer Quartiernutzung in den vier vom Aus-bau betroffenen Gebäuden konnte nicht erbracht werden. Zum Nachweis möglicher Baum-quartiere wurde im Herbst 2012 eine Höhlenbaumkartierung durchgeführt, die im Mai/Juni 2015 ergänzt und im November 2015 noch einmal aktualisiert wurde. Aktuell weisen 24 Bäume im Umfeld des Vorhabens fledermausrelevante Strukturen wie Höhlen, Stamm- oder Rindenschäden auf. Eine Winterquartiereignung besteht nicht. 15 der 24 Bäume besitzen gegenwärtig eine mögliche Eignung als Wochenstubenquartier. Die übrigen Bäume sind für einzelne Tiere als Tagesversteck oder als Balzquartier geeignet. Bei Besatzkontrollen in 2015 konnten weder in den Baumhöhlen – oder spalten noch in den Vogel- und Fleder-mauskästen Fledermäuse nachgewiesen werden.

Brutvögel: Die Brutvögel des 1. BA wurden 2012 flächendeckend in einem 600-800 m brei-ten Korridor beidseitig der B 5 erfasst, wobei insgesamt 53 verschiedene Brutvogelarten nachgewiesen wurden. Das entspricht rund 27 % des regelmäßigen Arteninventars Schles-wig-Holsteins (vgl. BERNDT et al. 2002). Drei weitere Arten (Graureiher, Saatkrähe und Mehlschwalbe) brüteten unmittelbar außerhalb der Untersuchungsflächen.

Langjährige Kolonien von Saatkrähe und Graureiher bestehen bei Langenhemme. Im Un-tersuchungsgebiet konnten zwei aktuell in Schleswig-Holstein als gefährdet eingestufte Brutvogelarten nachgewiesen werden (Kiebitz und Feldlerche), drei Arten stehen auf der bundesweiten Roten Liste. Hinzu kommen verschiedene Arten der landes- und bundesdeut-schen Vorwarnliste „V“. Zwei gefährdete Arten (Nebelkrähe und Tüpfelsumpfhuhn) wurden außerhalb des Untersuchungsgebietes nachgewiesen.

Von den Arten im Untersuchungsgebiet zählen Rohrweihe und Blaukehlchen zu den beson-ders zu schützenden Arten des Anhangs I EU-Vogelschutzrichtlinie, 9 Brutvogelarten gelten als streng geschützte Art gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG. Neben den Wiesenvögeln sind vor allem die Häufigkeit und weite Verbreitung des Schilfrohrsängers zu erwähnen, bei dem sich auch im Rahmen der Untersuchungen an der B 5 2010 (BIOPLAN 2012) und 2012 (BIOPLAN 2016b) gezeigt hat, dass Eiderstedt offensichtlich einen der Hauptverbreitungs-schwerpunkte in Schleswig-Holstein darstellt.

Generell sind nach dem faunistischen Gutachten zur UVS zwischen Tönning und Husum (BIOPLAN 2012) bis auf wenige Ausnahmen im Umfeld der Streusiedlungen oder in stark eingeeengten Teilflächen alle trassennahen Marschenbereiche als hochwertige Vogellebens-räume einzustufen, was auch für den 1. BA gilt. Alle hoch und potenziell hoch eingestuften Brutvogellebensräume werden als bedeutend eingestuft.

Bei den Brutvogeluntersuchungen 2012 wurde der Bereich des nördlichen Harbleker Kooges und nördlich der L 36 nicht erfasst, da diese zum damaligen Planungsstand zum Untersuchungsraum des 2. Bauabschnittes gehörten (Erfassung in 2010). Die Daten von 2010 wiesen keine ausreichende Aktualität mehr auf. Daher wurde für diesen Bereich in 2015 eine Plausibilitätsprüfung durchgeführt, die keine Änderung der Nutzung oder landschaftlichen Struktur ergab. Es ist daher davon auszugehen, dass die Angaben zu Brutvogel-Vorkommen von 2010 weiterhin Gültigkeit haben. Wesentlich ist dies für das Vorkommen der Rohrweihe im Nordwesten des Harbleker Kooges.

Alle anderen 2010 nachgewiesenen Arten suchen sich jedes Jahr einen neuen Nistplatz. Zu den Arten mit besonderen Nistplatzansprüchen zählen Schilfrohrsänger, Blaukehlchen und Wiesenpieper. Die von ihnen besiedelten Strukturen waren auch 2015 in gleicher Eignung vorhanden.

Weiterhin wurden in 2015 zwei Gehölze untersucht, die in 2012 nicht zum Untersuchungsraum gehörten bzw. deren Vogelwelt nicht im Detail erfasst wurde, für die durch die aktuelle Planung eine Betroffenheit von Brutvögeln aber möglich ist. Zum einen handelt es sich um ein baumgeprägtes Gehölz in Rothenspieker an der Alten Eider, zum anderen um eine ausschließlich von Sträuchern aufgebaute schmale Hecke an der Straße „Oldehöft“.

In beiden Gehölzen wurden allgemein häufige und verbreitete Arten nachgewiesen.

Rastvögel: Die Rastvogelbestände des Untersuchungsraumes wurden 2011/12 in einem ca. 500 m breiten Korridor beidseitig der bestehenden B 5 erfasst. Generell lässt sich für große Teile des Untersuchungsraumes eine mindestens hohe Bedeutung als Rastvogellebensraum für einzelne Vogelarten feststellen. Ausgenommen sind vor allem Flächen östlich der B 5: die straßennahen Teile des Süderfriedrichskoogs, die Flächen zwischen Altendeich und Rothenspieker und der Südteil des Harbleker Kooges. Bei letzterem dürften auch Vergrämnungsmaßnahmen eine Rolle spielen.

Die Qualitätsmerkmale des Untersuchungsraumes für die bedeutsame Rastvogelgemeinschaft der Offenländer sind:

- Großräumige Offenheit und Übersichtlichkeit
- (Noch) hoher Anteil von Dauergrünlandflächen
- Lage zwischen Eider und Eiderstedt als jeweils hochbedeutsamen Vogelrastgebieten

Wegen dieser Qualitätsmerkmale rasten – trotz der Vorbelastung durch die B 5 - vor allem verschiedene binnenländisch auftretende Limikolen wie Kiebitz, Goldregenpfeifer, Großer Brachvogel, Kampfläufer und Bekassine, einige Gänse und verschiedene Möwenarten, Krähenvögel, Stare sowie eine Reihe anderer Kleinvögel in großer Zahl im Untersuchungsraum. Die maximal festgestellten Kiebitzbestände lagen allerdings deutlich unter denen von 2005/06. Unter den einzelnen Rastarealen bestehen zum Teil intensive Wechselbeziehungen.

Der weitgehend gehölzfreie Bahndamm und auch offene Abschnitte der B 5 werden dabei von den Vögeln (artreine Trupps, aber auch gemischte Verbände von Kiebitzen, Goldregenpfeifern und Staren) offenbar nicht als Barriere wahrgenommen. Anders als 2005/06 dienten Teile des Untersuchungsraumes von August bis Ende Dezember Hunderten von Lach- und Sturmmöwen auf den Dauergrünlandflächen zur Nahrungssuche. Im Frühjahr waren die Bestände dagegen deutlich kleiner. Die Möwen beziehen dabei keine festen Plätze, sondern verteilen sich je nach Nahrungsangebot über das gesamte Gebiet.

Für Nonnen- und Graugans sind wie 2005/06 vor allem die deichnahen Ackerflächen des Untersuchungsraumes von besonderer Bedeutung. Überraschenderweise traten jedoch sehr große Bestände der Nonnengans von November an im Gebiet westlich der B 5 (auch straßennah) auf. Die Ursache für die Zunahme der Art ist in den insgesamt größeren Brutbeständen der Art zu vermuten.

Amphibien: Im 1. BA wurden 2012 drei Amphibienarten nachgewiesen: Moorfrosch, Grasfrosch und Erdkröte. Alle untersuchten Probeflächen sind nur von geringer bis mittlerer Wertigkeit, ebenso die Potenzialflächen. Gräben, die abschnittsweise aktuell oder potenziell Bedeutung als Laichgewässer für Moorfrosch, aber auch Erdkröte haben und im Faunistischen Fachgutachten als mindestens mittel bedeutend bewertet wurden, werden als Lebensraumstrukturen von besonderer Bedeutung für Amphibien eingestuft.

Bei den Kartierungen im Frühjahr 2005, aber auch in Nächten des Jahres 2008, wurden (auch im Rahmen anderer Kartierungen) keine konzentrierten Wanderungsbeobachtungen im Bereich der B 5 festgestellt.

Reptilien: In 2015 erfolgte aufgrund eines Nachweises der Ringelnatter im 4. Bauabschnitt die gezielte Nachsuche im Untersuchungsraum des 1. Bauabschnitts. Dabei konnte die Ringelnatter nicht nachgewiesen werden.

Fische: Die Fischfauna wurde 2005 und 2011 an der Alten Eider auf einer Länge von jeweils 500 m beidseits der Trasse erfasst. Dort ist eine Fischfauna beherbergt, die sich aus anpassungsfähigen Arten zusammensetzt. Insgesamt konnten in dem Abschnitt westlich der Straßenbrücke der B 5 sieben Arten nachgewiesen werden. Insgesamt wird die Bedeutung der Alten Eider im Untersuchungsraum als mittel eingestuft. Der Schlammpeitzger wurde nicht nachgewiesen. Die Aktualisierungsprüfung in 2015 kommt zu dem Ergebnis, dass weiterhin von dem Fehlen der Art auszugehen ist. In einer Kurzexpertise (NEUMANN 2016) wird zudem dargestellt, dass aufgrund der Gewässer- / Lebensraumstrukturen relevante Vorkommen der Arten Fluss- und Meerneunauge, Schnäpel, Finte und Rapfen für den Lebensraum Alte Eider (Wester-Sielzug) auszuschließen sind.

Käfer: Ein Vorkommen der artenschutzrechtlich relevanten Arten Eremit und Heldbock an

der B 5 ist auszuschließen, da entsprechende Lebensräume nicht vorhanden sind. Die Abfrage beim Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und ländliche Räume vom 07.10.2015 bestätigt dies.

Libellen: An 14 ausgewählten Gewässern und Gräben wurde im Bereich des 1. Bauabschnitts eine Libellenerfassung durchgeführt. In den untersuchten Gewässern konnten 15 Libellenarten nachgewiesen werden. Hohe und sehr hohe Bedeutungen der Gewässer für Libellen wurden nicht festgestellt. Dem einzigen, als mittel bedeutend eingestuften Teich bei Langenhemme wird im Zusammenhang mit dem Untersuchungsraum eine besondere Bedeutung für Libellen zugesprochen. Alle trassennahen, geeigneten Gewässer, Gräben und Sielzüge wurden 2011 und 2015 auf das Vorkommen der Kriebsschere untersucht, welche Rückschlüsse auf das Vorkommen der Grünen Mosaikjungfer zulässt. Kriebsscherenbestände fehlen in den untersuchten Gewässern. Bodenständige Vorkommen der artenschutzrechtlich relevanten Grünen Mosaikjungfer sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden. Eine Datenabfrage beim LLUR am 29.06.2015 und am 03.11.2016 bestätigt dies.

Schmetterlinge: Ein Vorkommen des artenschutzrechtlich relevanten Nachtkerzenschwärmers wird definitiv ausgeschlossen (Anfrage beim LLUR vom 07.10.2015).

Weichtiere: Ein Vorkommen der artenschutzrechtlich relevanten Arten Bachmuschel bzw. der Gattung Windelschnecken wird definitiv ausgeschlossen (Anfrage beim LLUR vom 07.10.2015).

Schutzgut Pflanzen/Biotope

Der Untersuchungsraum ist in weiten Teilen geprägt von einer Agrarlandschaft intensiver Nutzung. Entlang der B 5 befinden sich Baumreihen. Knicks / Feldhecken sind im Untersuchungsgebiet kaum vorhanden. Die intensiv genutzten landwirtschaftlichen Flächen werden vorherrschend sowohl von Acker als auch durch Intensivgrünland geprägt. Das Vorkommen von mesophilem Grünland ist selten. Es fehlen größere Waldstrukturen, punktuell sind Feldgehölze vorhanden bzw. die Einzelhöfe von Gehölzen eingerahmt.

Zahlreiche Kleingewässer befinden sich in der Agrarlandschaft. Als Hauptfließgewässer kreuzt die Alte Eider bei Rothenspieker den Untersuchungsraum. Zudem ist die Landschaft von zahlreichen Gräben und Sielzügen durchzogen. Die Dichte an gesetzlich geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 21 LNatSchG ist insgesamt gering, wobei auch die Röhrichte an den Gräben als gesetzlich geschützte Biotope zu sehen sind.

Biotope mit einer sehr hohen naturschutzfachlichen Bedeutung kommen im Bearbeitungsgebiet nicht vor. Auch Biotope mit einer hohen naturschutzfachlichen Bedeutung, wie flächige (Land-)röhrichte sind im Untersuchungsraum sehr selten. Biotoptypen mittlerer Bedeutung kommen mit mesophilen oder Feucht-Grünländern, Ruderalfluren und Laubwäldern bzw. – gehölzen nur in geringerer Ausdehnung und zumeist isolierter Lage innerhalb

der intensiv genutzten Agrarlandschaft vor. Es dominieren Acker- und Intensivgrünlandflächen geringer bis mäßiger Wertigkeit, diese werden jedoch von vielen Gräben (mäßige Bedeutung), häufig mit Röhricht bestandenen Ufern (mittlere Bedeutung), und teilweise von Gehölzen (i.d.R. meist mittlere Bedeutung) durchzogen. Die Kleingewässer sind überwiegend von mittlerer naturschutzfachlicher Bedeutung. Den Gehölzstrukturen entlang von Straßen und Wegen wurde in der Regel eine mäßige Bedeutung zugeordnet.

Lebensräume nach Anhang I der FFH-Richtlinie sind innerhalb des Untersuchungsraumes des 1. Bauabschnitts nicht vorhanden.

Schutzgut Boden

Die Bodenverhältnisse sind durch die Marsch geprägt. Im Besonderen finden sich Kleimarsch, Kalkmarsch und Dwogmarsch, die als bedeutende Böden im Naturhaushalt einzustufen sind. Nur Aufschüttungen und anthropogen stark veränderte Böden sind im Untersuchungsgebiet von allgemeiner Bedeutung.

Schutzgut Wasser

Oberflächengewässer: Die Eider als bedeutsamstes natürliches Fließgewässer der Region grenzt östlich an den Untersuchungsraum an. Das Marschengebiet selbst wird von der Alten Eider als einzigem ehemals natürlichem Fließgewässer sowie zahlreichen künstlich angelegten Sielzügen und Zuggräben durchzogen. Alle Fließgewässer entwässern in die Eider. Die Hauptfließrichtung ist dementsprechend von West nach Ost. In größerer Zahl sind Kleingewässer anthropogenen Ursprungs, insbesondere Tränkekuhlen, anzutreffen. Die Fließgewässer und Gräben im Untersuchungsraum sind ausgebaut und stark von den angrenzenden Nutzungen geformt. Die Kleingewässer zeigen aufgrund der angrenzenden Nutzungen (Beweidung, Räumung, Eutrophierung) keine oder nur wenige natürliche Strukturen. Insofern wird den Oberflächengewässern im Untersuchungsraum bezogen auf die biotische Lebensraumfunktion lediglich eine allgemeine Bedeutung beigemessen.

Grundwasser: Bereiche mit besonderer Bedeutung für die Trinkwassergewinnung existieren im Untersuchungsraum nicht. Hinsichtlich der Wasserdargebotsfunktion sind die Flächen des Untersuchungsraumes von allgemeiner Bedeutung. Von besonderer Bedeutung für den Landschaftswasserhaushalt (biotische Lebensraumfunktion) sind sämtliche grundwasserbeeinflussten Bereiche, d.h. alle Böden mit Grundwasserflurabständen < 2 m. Dies trifft auf den gesamten Untersuchungsraum mit Marschböden zu.

Schutzgut Klima/Luft

Der Untersuchungsraum liegt in der klimaökologischen Region „Küstennaher Raum“, der durch ganzjährig gute Austauschbedingungen („Küstenklima“) geprägt ist. Kaltluftentstehungsgebiete in Form von Acker-, Grünlandbereichen kommen im gesamten Untersuchungsraum vor. Die Kaltluft ist dann ein wichtiger Faktor, wenn in windschwachen Strah-

lungsnächten Luftzirkulationssysteme entstehen, die u.a. die Ortslagen mit Frischluft versorgen und raschere nächtliche Abkühlung der besiedelten Bereiche bewirken. Kaltluftabflüsse sind jedoch im Bereich des Untersuchungsraumes nicht nur aufgrund der geringen Reliefunterschiede, sondern auch wegen der ständigen Winde nicht ausgeprägt. Auch thermisch bedingte Austauschprozesse sind im Bereich des Küstenklimas von nachrangiger Bedeutung, zumal sie als Flurwinde auf größere Städte beschränkt sind.

Größere Waldbereiche sind im Bereich des Untersuchungsraumes nicht vorhanden, sodass ausgeprägte Frischluftentstehungsgebiete und Schadstofffilter fehlen.

Schutzgut Landschaft

Das Landschaftsbild wird durch die offene, ebene und weiträumige Marschenlandschaft geprägt und ist vergleichsweise einheitlich strukturiert. Es ist durch einen hohen Anteil an Grünlandflächen geprägt, die von einem engen Netz an Gräben und Sielzügen durchzogen werden. In weiten Teilen werden die Areale auch ackerbaulich bewirtschaftet. Typisch für den Untersuchungsraum sind Kleingewässer sowie kleine Siedlungsbereiche und einzelne Gehöfte. Der Eiderdeich (außerhalb des Untersuchungsgebietes), die Bebauung und Gehölzstrukturen insbesondere entlang des nördlichen Stadtrandes von Tönning, die Gehölzbestände im Bereich der Höfe sowie die Baumreihen entlang der B 5 gliedern das Untersuchungsgebiet. Die Eider und ihre Vorlandbereiche sind nur vom Eiderdeich, aber nicht vom Untersuchungsgebiet der B 5, 1. BA, erlebbar. Dabei wird dem südlichen Raum der Agrarlandschaft von Tönning bis zur Alten Eider mit einem größeren Struktureichtum (insbesondere: hohe Dichte des Grabennetzes, Kleingewässern, hohe Anzahl von Hofanlagen, Vorkommen von Gehölzstrukturen) eine hohe Bedeutung zugeordnet, die nördlich der Alten Eider anschließende Agrarlandschaft wird als mittelwertig eingestuft. Auch sie weist noch überwiegend die landschaftstypischen Strukturen auf, ist gleichzeitig aber durch eine intensivere Bewirtschaftung gekennzeichnet, die eine Einschränkung der Naturnähe, Vielfalt und Identität bewirkt. Der nördliche Siedlungsrand von Tönning ist durch Gewerbe-/ Industrie Flächen geprägt, das Ortsbild wird als geringwertig eingestuft. Dem dörflich geprägten Siedlungsbereich Rothenspieker wird eine hohe Landschaftsbildqualität zugesprochen.

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Im trassennahen Untersuchungsraum sind nach Auskunft des Archäologischen Landesamtes zahlreiche Bodendenkmäler und archäologische Fundstellen vorhanden. Hierbei handelt es sich insbesondere um alte Warften, Wurten, Hofstellen, Deichsiedlungen, Deiche, Köge und Sietwenden. Ihnen kommt eine besondere Bedeutung zu. Weiterhin bestehen historische Deichlinien. Visuell sind diese allerdings nicht mehr wahrnehmbar und bereits durch die B 5 stark überbaut.

Wechselwirkungen (Biotopkomplex)

Im Nahbereich zum Vorhaben besteht der Wechselwirkungskomplex „Eider einschließlich ihrer Vorlandbereiche“, welcher an das Untersuchungsgebiet angrenzt. Er wird durch die Ausbaumaßnahme nicht erheblich beeinträchtigt. Baubedingte kurzzeitig im Bereich der Alten Eider bedingte Trübungen während der Bauphase werden als so gering eingestuft, dass keine erheblichen Auswirkungen auf die Eider zu erwarten sind. Weitere Wechselbeziehungen sind somit nicht zu betrachten.

Entwicklung des Raumes ohne das geplante Vorhaben

Auf landwirtschaftlich genutzten Flächen ist generell eine zunehmende Intensivierung der Nutzung anzunehmen. Zu erwarten ist außerdem eine Umwandlung von Grünlandstandorten in Ackerstandorte. Dies ist für alle Flächen zu erwarten, bei denen Bodenverbesserungsmaßnahmen ackerbauliche Nutzungen noch möglich machen. Allerdings sind im Untersuchungsraum bereits in den letzten Jahren auf vielen der landwirtschaftlich genutzten Flächen genannte Umstrukturierungen durchgeführt worden, so dass für die Zukunft Intensivierungen und Nutzungsänderungen nur in geringem Maße zu erwarten sind. Somit sind Auswirkungen auf das Landschaftsbild (Strukturverlust) nur in geringem Umfang zu prognostizieren. Auch mit einer Siedlungszunahme in den überwiegend ländlichen Ortslagen ist entsprechend der kommunalen Bauleitplanungen nur in geringem Umfang zu rechnen. Der Flächennutzungsplan Tönning umfasst eine Erschließung von Gewerbeflächen östlich des Anschlusses der B 202 an die B 5.

B 1.2 Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Umweltauswirkungen Schutzgüter Pflanzen und Tiere

Durch Nutzung der geplanten Trasse als Baustraße und die Minimierung der baubedingten Inanspruchnahme im Bereich von mindestens mittelwertigen Biotopen sowie durch Verkleinerung des in der Regel 4,5 m breiten, baubedingten Streifens soweit möglich, wird der temporäre Flächenverbrauch und damit die Beeinträchtigung von Biotopstrukturen reduziert. Zum Schutz empfindlicher bzw. wertvoller Biotope/ Strukturen während der Bauphase werden entlang der Trasse Tabuflächen ausgewiesen. Ein überplantes Kleingewässer wird auf der Ausgleichsfläche bei Rothenspieker wiederhergestellt und ist als Laichgewässer für den Moorfrosch nutzbar (V 13).

Der Zeitraum für die Gehölzrodung (V3 Ar) innerhalb der Eingriffsgrenze bzw. baubedingten Flächeninanspruchnahme auf gesamter Baustrecke wird auf die Zeit zwischen 1. Dezember und 28./29. Februar vor Beginn der Baumaßnahme als artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme zur Vermeidung des Tötungsverbotes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG in Bezug auf (potenziell) betroffene Arten der Fledermäuse und Gehölzvögel begrenzt.

Während anlage- und betriebsbedingte Störungen für die Art auszuschließen sind, besteht eine erhebliche Empfindlichkeit des Kiebitzes gegenüber baubedingten Störungen. Durch die länger anhaltende Anwesenheit des Menschen kann eine Vertreibung von straßennah

brütenden Kiebitzen nicht ausgeschlossen werden. Deshalb wird die Vergrämung von Brutvögeln (V3 Ar) als artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme zur Vermeidung des Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG in Bezug auf (potenziell) betroffene Brutvögel des Offenlandes genutzt. Bei Brutvögeln bodennaher Gras- und Staudenfluren/ Grabensäumen und Gewässer besteht insofern kein Tötungs- oder Störungsrisiko, da die Mahd der Altschilfbestände und Säume im Baufeld bis zu einer Entfernung von 50 m zur Straße vor Beginn der Brutzeit (bis 28.02. eines jeden Jahres) erfolgt und die Flächen nach der ersten Mahd während der gesamten Brutzeit dauerhaft kurzgehalten werden. So wird eine Ansiedlung von Brutvögeln vermieden. Im Bereich geeigneten Offenlandes (ausgedehnte Ackerfluren) zwischen Altendeich und Rothenspieker (ca. km 2+200 bis 3+400, beidseitig) sowie im Harbleker Koog und im Tetenskoog (ca. km 3+900 bis 5+400, beidseitig) werden Flatterbänder an langen Stöcken bzw. Pfosten aufgestellt und so das Ansiedeln von Brutvögeln des Offenlandes verhindert. Die Flatterbänder müssen vor Beginn und während der Brutzeit wirksam sein. Da die mit dem LLUR abgestimmte Vergrämungsmaßnahme lediglich eine reversible Störung darstellt, geht mit dieser kein Verbotstatbestand gemäß §44 Abs.1 Nr.2 BNatSchG einher.

Baumreihen, landschaftsbestimmende Einzelbäume und Gehölze werden soweit wie möglich erhalten. Zum Schutz der zu erhaltenden Bäume und Gehölze werden entsprechende Schutzmaßnahmen nach DIN 18920 und RAS-LP4 vorgenommen (S 1).

Bei randlichen Anschnitten bzw. Verlusten von Gehölzbeständen und flächigen Röhrichten erfolgt eine abschnittsweise Vorpflanzung von Sträuchern bzw. ein Wiederherstellen von Gehölzrändern, grabenbegleitenden Gehölzsäumen und Röhrichten als Lebensraumstrukturen (G/V 2Ar, G/V 5Ar).

Die vorhandenen Bermen unterhalb des vorhandenen Brückenbauwerks der B 5 über die Alte Eider werden optimiert und unterhalb des geplanten Brückenbauwerks des westlich parallel zur B 5 verlaufenden Wirtschaftsweges fortgeführt durch Anhebung der am Nordufer des Gewässers gelegenen Berme über den mittleren Wasserstand und Anhebung der am Südufer des Gewässers gelegenen Berme über den Pegelstand des 10jährigen Hochwassers sowie die Schaffung von einheitlichen Lauflächen mit guter Eignung für den Fischotter. Dazu erfolgt die Errichtung von jeweils 100 m langen ottergerechten Schutzzäunen beidseits der B 5 (artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme). Durch die Anlage von Ausgleichsflächen an der Alten Eider wird der potenzielle Wanderkorridor beruhigt, so dass sich die Gesamtsituation für den Fischotter verbessert (V 4 Ar). Erhebliche Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten.

Als artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme werden mobile Amphibienzäune (gegen baubedingte Verluste des Moorfrosches (V 6 Ar) und Kollisionsschutzzäune für Fledermäuse am Brückenbauwerk (Querungshilfe) über die Alte Eider errichtet sowie Hecken als Sperr- und Leitstrukturen zur Vermeidung von möglicher Schädigung / Tötung von Fleder-

mäusen durch Kollisionen mit dem Straßenverkehr angelegt. Die vorhandenen Fledermauskästen werden umgesetzt (V 7 Ar). Außerdem wird während der Bauphase sowie für den Zeitraum der gesamten Nutzungsdauer der Bundesstraße auf Beleuchtung bei den Querungsbauwerken über die Alte Eider verzichtet (V 8Ar).

Schutzgut Boden, Wasser, Klima

Durch die Nutzung der Flächen des geplanten Trassenausbaus sowie von parallel verlaufenden Erschließungswegen als Baustraßen wird die baubedingte Flächeninanspruchnahme soweit wie möglich reduziert (Minimierung Bodenverlust und Minimierung des Verlustes von Versickerungsflächen). Es erfolgt eine Initialisierung natürlicher Bodenentwicklung durch Verwendung von Oberboden und Entwicklung von Staudenfluren auf den Dammbauwerken / Nebenanlagen.

Ggf. notwendige Baustellenanlagen werden zurückgebaut und Verdichtungen nach der Bauphase zur Minimierung verbleibender Verdichtungen beseitigt. Verkehrsflächen werden entsiegelt und zurückgebaut und naturnah entwickelt.

Das Niederschlagswasser von den Verkehrsflächen wird ausschließlich über Bankette und Böschungen zu (zum Teil straßenparallel neu zu schaffenden) Gräben abgeleitet. Eine konzentrierte Einleitung über Rohrleitungen ist nicht vorgesehen. Infolge teilweiser vorheriger Bodenpassage sowie insbesondere der langen Fließzeiten in den Grabensystemen ist das anfallende Oberflächenwasser der Verkehrsanlagen in Bezug auf Einleitungsmenge und Schadstoffbelastung als unbedeutend einzustufen.

Die Flächen der Nebenanlagen (Staudenfluren, Baumreihen, Gräben mit Röhricht) werden als Vegetationsflächen neugestaltet (G 1), sodass sie zu einer Verdunstung und damit einer Verbesserung des Mikroklimas beitragen.

Schutzgut Landschaft/Landschaftsbild

Durch die Nutzung der Flächen des geplanten Trassenausbaus sowie von parallel verlaufenden Erschließungswegen als Baustraßen soweit wie möglich werden die baubedingte Flächeninanspruchnahme und damit auch der Eingriff in das Landschaftsbild reduziert.

Landschaftsbildwirksame Strukturen entlang der Trasse wie Baumreihen, Gräben mit Röhrichten, Einzelbäumen / Baumgruppen, Staudenfluren, angeschnittenen Gehölzbeständen (G/V 2 Ar) sowie angeschnittenen Röhrichtbeständen (G/V 5 Ar) im Bereich der neuen Nebenanlagen bzw. im Bereich der baubedingten Flächeninanspruchnahme werden soweit wie möglich wiederhergestellt.

Lärmschutzwände vor Einzelgebäuden werden zur Einbindung der Wände in das Landschaftsbild punktuell bepflanzt (G 4).

B 1.3 Auswirkungen des Vorhabens

Die zu erwartenden Auswirkungen/ Beeinträchtigungen durch die Trasse werden schutzgutbezogen ermittelt und unter Berücksichtigung der in Kap. 4 genannten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen betrachtet.

Anlagebedingte Beeinträchtigungen sind innerhalb der so genannten Eingriffszone (Straßenkörper, Böschungen, Anschlussbauwerke, Nebenanlagen) zu betrachten.

Baubedingte Beeinträchtigungen ergeben sich insbesondere durch die temporäre Inanspruchnahme von Flächen (Arbeitsstreifen) sowie durch Störwirkungen. Betriebsbedingte Auswirkungen wie Schadstoffimmissionen sind auf die Beurteilungswerte der 22. BImSchV und in ihrer Reichweite maximal auf die „Wirkzone“ nach dem „Orientierungsrahmen Straßenbau“ (MinWAV S-H und MUNF S-H 2004) bezogen. Lärmbeeinträchtigungen werden an der 16. BImSchVO und bezüglich der landschaftsgebundenen Erholung in der freien Landschaft an der 49 dB(A)-Isophone (tags) orientiert. Insgesamt gesehen ist durch den Ausbau der B 5 zwischen Tönning und nördlich Rothenspieker betriebsbedingt nicht von einer erheblichen Zunahme der Schadstoffbelastung auszugehen, da die Verkehrszahlen nicht erheblich zunehmen bzw. sich nur punktuell verlagern. Gleiches gilt für die Lärmbelastung in Bezug auf die Siedlungsgebiete, die landschaftsgebundene Erholung bzw. für mögliche zusätzliche Lärmbelastungen für die Fauna: Die Isophonen beim Ausbau verschieben sich gegenüber der Bestandssituation gar nicht bzw. lediglich um wenige Meter. Die Zunahme ist auf jeden Fall geringer als 3 dB(A) und liegt damit unterhalb des für das menschliche Gehör als zusätzliche Lärmbelastung wahrnehmbaren Bereichs. Weiterhin ist davon auszugehen, dass sich die Lärm- und Schadstoffbelastung unmittelbar an der B 5 durch die Verbesserung der Verkehrsabläufe (gleichmäßiger Verkehrsfluss, gesicherte Überholmöglichkeiten, Reduzierung der Kreuzungen und Einmündungen) sowie der Lärm sich durch den Einbau eines lärm mindernden Deckenbelags verringert. Insgesamt ist die Zunahme des Lärms, die nur für wenige Bereiche an der K 40 und den nördlich davon liegenden Abschnitt der B 5 prognostiziert ist, so gering, dass sie als unerheblich einzustufen ist.

Schutzgut Mensch

Durch den Ausbaustreifen ergeben sich geringe und nur randliche Verluste von Siedlungsfreiflächen (punktuell) und von Erholungsräumen am Rande der B 5. Bei Bau-km 2+165 kann die Wegeverbindung über die B 5 hinweg von Fußgängern und Radfahrern nicht mehr gequert werden, sodass eine erholungsrelevante Wegebeziehung zerschnitten wird.

Schutzgüter Pflanzen und Tiere

Es kommt zu einem Verlust von Lebensräumen und Biotopstrukturen innerhalb der Eingriffsgrenze und der baubedingten Flächeninanspruchnahme. Verloren gehen insgesamt 8.823 m Straßenbaumreihen. Der überwiegende Anteil davon besteht aus jungen Bäumen (Bäume $d < 30$ cm; 7.835 m), nur 726 m sind mittelalte (Bäume $d = 30 - 60$ cm) und 261 m sind alte Baumreihen ($d > 60$ cm). Weiterhin gehen 7 einzelnstehende, landschaftsbestimmende Bäume ($d > 60$ cm) verloren. Von den verlorengehenden Bäumen werden insgesamt 10 als potenziell als Balzquartier und Tagesversteck für Fledermäuse geeignet eingeschätzt. In 5 von ihnen ist aufgrund der Größe und strukturellen Gegebenheiten gleichzeitig auch eine mögliche Nutzung als Wochenstubenquartier gegeben, davon ergibt sich für zwei

die Eignung aus vorhandenen angehängten Fledermauskästen. Bei Besatzkontrollen in 2015 konnten jedoch weder in den Baumhöhlen oder -spalten noch in den Vogel- und Fledermauskästen Fledermäuse nachgewiesen werden. Die Gehölze können weiterhin zum Teil Brutplätze für ungefährdete Gehölzvogelarten darstellen. Daneben kommt es zu einem Verlust von insgesamt 10.414 m Straßengräben mit begleitenden linearen Röhrichtbeständen (gesetzlich geschützte Biotop § 30 BNatSchG i.V.m. § 21 LNatSchG, insgesamt 3,94 ha). An weiteren Biotopstrukturen (ohne § 30 Biotop, s. unten) gehen Ackerflächen (anlagebedingt 4,46 ha/ baubedingt 5,59 ha), Grünland (2,74 ha/ 3,68 ha), Wald (0,12 ha/ 0,21 ha) und weitere Gehölzstrukturen (4,39 ha/ 4,31 ha), Staudenfluren (0,24 ha/ 0,28 ha), Straßenbegleitgrün (3,75 ha/ 0,53 ha) sowie Siedlungs- und Grünflächen (0,32 ha/ 0,17 ha) verloren.

Neben den linearen Röhrichtbeständen (s. oben) gehen punktuell Teilflächen von nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 21 LNatSchG geschützten, flächigen Röhrichten (insgesamt 0,20 ha) verloren. Ein kleiner Feldheckenabschnitt (12 m) muss beseitigt werden. Ein Kleingewässer von insgesamt 0,02 ha Größe kann aufgrund nicht vermeidbarer, baubedingter Flächeninanspruchnahme nicht erhalten werden.

Durch die Baumaßnahme wird es zu keiner dauerhaften Absenkung des Grundwassers kommen. Ggf. wird während des Baus des Brückenbauwerks eines Wirtschaftsweges über die Alte Eider eine Wasserhaltung erforderlich sein. In diesem Fall wird zeitweilig der Grundwasserstand im Bereich der Baugrube sowie in deren näherem Umfeld abgesenkt. Es ist davon auszugehen, dass die Absenkungen des Grundwassers während der Bauphase aufgrund der geringen zeitlichen und räumlichen Ausdehnung nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen von Biotopen führen.

Der randliche Teilverlust von straßennahen (Gehölz-) Strukturen in Bereichen mit Bedeutung für Fledermäuse (Jagdgebiete, Funktionsräume) ist insgesamt gering. Die Auswirkungen werden durch entsprechende Minimierungsmaßnahmen (Anpflanzung der angeschnittenen Bestände) minimiert. Durch den Ausbau der B 5, die Verlegung der K 40 (Achse 400) und durch den Neubau eines Wirtschaftsweges südlich von Rothenspieker gehen potenzielle Quartierbäume von Fledermäusen verloren. Bei Besatzkontrollen in 2015 konnten weder in den Baumhöhlen oder -spalten noch in den Vogel- und Fledermauskästen Fledermäuse nachgewiesen werden. Ein Ausgleich / Ersatz dieser quartierrelevanten Strukturen ist darum nicht erforderlich. Innerhalb des Fledermausfunktionsraumes an der Alten Eider gehen durch die Verlegung der K 40 zwei Bäume verloren, an denen Fledermauskästen aufgehängt sind. Diese werden vor Beginn der Baumaßnahme an andere geeigneten Bäumen übertragen.

Schutzgut Boden, Wasser, Klima/Luft

Durch die Versiegelung des Bodens (Neuversiegelung 6,18 ha) werden Austauschprozesse zwischen Boden und Atmosphäre unterbunden. Lebensvorgänge unter versiegelten Flächen werden verhindert bzw. stark eingeschränkt. Beim Ausbau der B 5 sind anteilig 3,47 ha Böden besonderer Bedeutung durch Neuversiegelung betroffen. Die Versiegelung führt zu einer dauerhaften Einschränkung der Versickerung des Niederschlagswassers durch erhöhten Oberflächenwasserabfluss. Versiegelte Flächen speichern tagsüber die eingestrahlte Sonnenenergie und heizen sich auf. Da die zusätzliche Versiegelung von Flächen im Rahmen des Ausbaus relativ gering ist und das Mikroklima insbesondere durch die Winde im Raum stark überprägt wird, wird eine Veränderung des Mikroklimas durch den Ausbau als unerheblich eingestuft.

Durch die Straßenbaumaßnahme werden im Bereich der Nebenanlagen (Dämme) gewachsene Bodenstrukturen durch Bodenauftrag bzw. –abtrag zerstört bzw. beeinträchtigt (insgesamt 23,02 ha, davon 11,29 ha auf Böden besonderer Bedeutung). Der Boden erfährt auch im Bereich der baubedingten Flächeninanspruchnahme Beeinträchtigungen durch zeitlich begrenzte Überbauung, Versiegelung bzw. Verdichtung, Abgrabung, Aufschüttung etc. infolge der geänderten Druckverhältnisse auf den Boden (insgesamt 10,32 ha, davon 7,93 ha auf Böden besonderer Bedeutung). Diese Sachverhalte führen auch zu einer (zeitweisen) Einschränkung der Versickerung des Niederschlagswassers.

Straßengräben werden in einem Umfang von 10.414 m verloren gehen, aber mit insgesamt 16.595 m wiederhergestellt. Ein Kleingewässer geht verloren. Dabei können die baubedingt in Anspruch genommenen Teile der Gewässer nach Abschluss der Bauarbeiten an gleicher Stelle wieder hergestellt werden. Über die Anlage eines Kleingewässers auf einer Maßnahmenfläche bei Rothenspieker kann der Eingriff ausgeglichen werden.

Schutzgut Landschaft

Durch den Ausbau der B 5 kommt es zu einem Verlust von für das Landschaftsbild wirksamen Landschaftsbildelementen. So gehen insbesondere parallel zur Straße verlaufende Gehölzstrukturen wie Baumreihen, herausragende Einzelbäume und Straßengräben mit Röhricht verloren. Der Verlust wird aber durch Wiederherstellung der Strukturen und Wiedereinbindung der neuen Trasse weitgehend minimiert.

Im Rahmen eines Ausbauvorhabens sind nur die neu durch den Ausbau entstehenden visuellen Wirkzonen zu berücksichtigen, die im Sinne des Landesnaturschutzgesetzes das Landschaftsbild zusätzlich zur bisherigen Wahrnehmbarkeit der Straße erheblich beeinträchtigen. Beim Ausbauvorhaben B 5 zwischen Tönning und nördlich Rothenspieker ist dies im Bereich der neuen Anschlussstelle bei Rothenspieker mit der zusätzlichen Führung einer Wirtschaftswegbrücke über die Alte Eider der Fall, da hier erheblich vom bisherigen Straßenverlauf abgewichen wird und durch die Höhenentwicklung ein neuer, sichtbarer Straßenkörper entsteht. In allen anderen Bereichen des Ausbaus wird der bestehende Straßendamm im Wesentlichen zu einer Seite verbreitert sowie sichtverschattende Elemente

zwar zum Teil angeschnitten, aber nicht vollständig beseitigt, so dass hier nicht von einer erheblich erweiterten Sichtbarkeit in der freien Landschaft auszugehen ist.

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Baudenkmäler sind nicht betroffen, allerdings ist mit dem Verlust von ca. 4.500 m bereits überbauter historischer Deichlinie zu rechnen. Insgesamt ist von dem Verlust von sieben archäologischen Fundstellen auszugehen, die zum Teil durch die B 5 aber bereits überprägt sind.

Wechselwirkungen

Der Wechselwirkungskomplex „Eider einschließlich ihrer Vorlandbereiche“, welcher an das Untersuchungsgebiet angrenzt, wird durch die Ausbaumaßnahme nicht erheblich beeinträchtigt. Baubedingte, kurzzeitig im Bereich der Alten Eider bedingte Trübungen während der Bauphase werden als so gering eingestuft, dass keine erheblichen Auswirkungen auf die Eider zu erwarten sind. Weitere Wechselbeziehungen sind somit nicht zu betrachten.

B 1.4 Kompensationsmaßnahmen (Ausgleich bzw. Ersatz) für verbleibende Beeinträchtigungen

Unter Berücksichtigung der bereits vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung / Minimierung von umwelterheblichen Auswirkungen sind folgende Umweltauswirkungen nach § 15 BNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen:

- Verlust von Biotoperelementen, insbesondere von nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 21 LNatSchG gesetzlich geschützten Biotopen, punktuelle funktionale Beeinträchtigungen von Lebensräumen der Fauna.
- Verlust von Bodenfunktionen, Beeinträchtigungen des Bodenwasserhaushaltes.
- Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes insbesondere im Bereich der Anschlussstelle K 40/ B 5.

Als wesentliche ökologische Zielsetzungen bei der Ausbauplanung der B 5 werden folgende Maßnahmen realisiert:

- Als Ausgleichsmaßnahmen werden Straßenbaumreihen (A 1 Ar) und Straßengräben mit Röhrichtbeständen (A 2 Ar) an der B 5 wiederhergestellt. Des Weiteren werden trassennah die Pflanzungen von Einzelbäumen / Baumgruppen, Hecken sowie von flächigen Gehölzen (A 4 Ar) und die Anlage einer Streuobstwiese (A 13 Ar) vorgesehen. In großem Umfang werden insbesondere auf den Straßennebenflächen Hochstaudenfluren entwickelt (A 7 Ar).
- Ausgleichsmaßnahmen im trassennahen Bereich konzentrieren sich darüber hinaus auf den Bereich der „Alten Eider“, da hier der bestehende ausgewiesene Biotopverbund gestärkt werden soll und der größte Eingriff des Ausbauvorhabens (Neubau der Anschlussstelle B 5 / K 40) erfolgt. Die Maßnahmen zielen auf die Ergänzung von

uferbegleitenden Biotopen (z.B. Röhrichtflächen, Maßnahme A 14) und eine struktureiche Ergänzung der angrenzenden Flächen (Baumreihen, Gehölze, Staudenfluren) zur Stärkung der faunistischen Funktionen (A 7 Ar).

- Nicht mehr benötigte versiegelte Flächen der B 5 bzw. von Nebenstraßen werden entsiegelt und nachfolgend naturnah entwickelt (A 2 Ar).
- Da im weiteren Umfeld des Trassenbereichs Tönning / Rothenspieker aktuell keine Flächen für den Ausgleich zur Verfügung stehen und erworben werden konnten, wird auf einen großflächigen Komplexes in der Eiderniederung südlich der Ortslage bei Drage (ca. 27 ha) am Rande des gleichen Naturraums „Eiderstedter Marsch“ (A/E 9) sowie auf eine kleinere Fläche in der Burger Au (A 10) als Ausgleichs- bzw. Ersatzfläche zurückgegriffen. Hier wird insbesondere Extensivgrünland entwickelt. Die Flächen sind für den Ausgleich für das Vorhaben „Ausbau des 1. Bauabschnitts der B 5“ geeignet.
- Da eine Neuwaldentwicklung bzw. umfassende Gehölzentwicklungen im unmittelbaren Umfeld der Baumaßnahme nicht mit den Zielen des Schutzes von Offenlandarten (Avifauna) vereinbar ist, werden Ausgleichsflächen in größerer Entfernung zum Eingriffsort in den Gemeinden Mildstedt (A11) und Bargum / Lindholm (A 12 Ar) in Anspruch genommen.

Die Maßnahmen gliedern sich entsprechend ihres Flächenumfangs wie folgt auf:

- Pflanzung von Straßenbaumreihen 7.969 m
- Einzelbaumpflanzungen / Pflanzung in Gruppen / Pflanzung von Obstbäumen 134 Stück
- Herstellung von (Straßen-)gräben 19.595m
- Röhrichtentwicklung 8,89 ha
- Neuwaldbildung 0,66 ha
- Entwicklung von Feldgehölzen 2,86 ha
- Heckenneuanlage 250 m
- Kleingewässerneuanlage 0,03 ha
- Entwicklung von Hochstaudenflur 10,35 ha
- Entwicklung von extensiv genutztem Grünland 23,23 ha

Die qualitative und quantitative Bewertung von Bestand und Entwurf erfolgt nach dem „Orientierungsrahmen zur Bestandserfassung, -bewertung und Ermittlung der Kompensationsmaßnahmen im Rahmen Landschaftspflegerischer Begleitplanungen für Straßenbauvorhaben (Kompensationsermittlung Straßenbau)“ (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Forsten des Landes Schleswig-Holstein 2004).

Durch Ermittlung der baubedingten Flächeninanspruchnahme sind die durch den Baubetrieb zu erwartenden Eingriffe bereits im Bilanzierungsverfahren berücksichtigt.

Nach den Bestimmungen des § 15 Abs. 2 BNatSchG ist der Eingriff durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landespflege auszugleichen oder zu ersetzen. Durch die Anwendung des Orientierungsrahmens kann der erforderliche Umfang der Kompensationsmaßnahmen bestimmt werden.

Im Ergebnis der Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich stehen 29,19 ha Eingriffszone (inklusive des bestehenden Straßenkörpers), davon 6,18 ha Neuversiegelung, sowie weiterhin 10,13 ha baubedingte Flächeninanspruchnahme einer Summe von 35,66 ha tatsächlichen Kompensationsflächen mit 29,58 ha Anteilen, die für die biotoptypbezogene Bilanzierung anrechenbar sind, gegenüber.

Die schutzgutbezogene Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung im Landschaftspflegerischen Begleitplan weist für jedes Schutzgut nach, dass der erforderliche Kompensationsbedarf mit den vorgesehenen Maßnahmen gedeckt werden kann.

B 1.5 Darstellung der Auswirkungen auf europäische Schutzgebiete des Netzes Natura 2000

Durch das Kieler Institut für Landschaftsökologie KIfL wurden FFH-Verträglichkeitsprüfungen bzw. Vorprüfungen und – im Zuge der inhaltlichen und zeitlichen Aktualitätsüberprüfungen – Untersuchungen zu den Vorprüfungen für den Ausbau der B 5 zwischen Tönning und Husum für in der Umgebung liegende FFH- und Vogelschutzgebiete durchgeführt, die Ergebnisse sind im Folgenden zusammengefasst.

FFH-Gebiet DE 1917-391 „Untereider“

Im Rahmen der Untersuchung zur FFH-Vorprüfung „Untereider“ (Kieler Institut für Landschaftsökologie KIfL, 2015b) wurden die Auswirkungen des dreistreifigen Ausbaus der B 5 Tönning – Husum im 1. Bauabschnitt Tönning – Rothenspieker untersucht, um mögliche Beeinträchtigungen der Erhaltungs- und Entwicklungsziele des FFH-Schutzgebiets DE 1917- 391 „Untereider“ zu prüfen.

Der 1. Bauabschnitt besitzt einen Abstand von ca. 500 m zum Schutzgebiet und liegt somit außerhalb des FFH-Gebietes. Vorhabenbedingte Beeinträchtigungen der Erhaltungs- und Entwicklungsziele des Schutzgebiets können ausgeschlossen werden. Im schutzgebietsnächsten Abschnitt der B 5 führt der geplante Ausbau zu einer im Vergleich zum Null-Fall 2025 geringfügigen Abnahme der Verkehrsbelastung. Da keine vorhabenbezogenen Beeinträchtigungen zu erkennen sind, können sich keine Kumulationseffekte mit anderen Plänen und Projekten ergeben. Die Untersuchung zur FFH-Vorprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass zur Feststellung der Verträglichkeit keine vertiefenden Untersuchungen erforderlich sind (Kieler Institut für Landschaftsökologie KIfL, 2015b).

Vogelschutzgebiet „Ramsar-Gebiet schleswig-holsteinisches Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete“ (DE 0916-491)

Die Trasse der B 5 verläuft im gesamten Ausbauabschnitt vollständig außerhalb des Schutzgebiets "Ramsar-Gebiet S-H Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete".

Vorhabenbedingte Beeinträchtigungen der Erhaltungs- und Entwicklungsziele des Schutzgebiets können ausgeschlossen werden. Im schutzgebietsnächsten Abschnitt der B 5 führt der geplante Ausbau zu einer im Vergleich zum Null-Fall 2025 geringfügige Abnahme der Verkehrsbelastung. Da keine vorhabenbezogenen Beeinträchtigungen zu erkennen sind, können sich keine Kumulationseffekte mit anderen Plänen und Projekten ergeben. Zur Feststellung der Verträglichkeit sind keine vertiefenden Untersuchungen erforderlich (Kieler Institut für Landschaftsökologie KIfL, 2015a).

Vogelschutzgebiet „Eiderstedt“ (DE 1618-404)

Im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung gem. Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie im Bereich des Besonderen Schutzgebietes „Eiderstedt“ (DE 1618-401) hat das Kieler Institut für Landschaftsökologie (KIfL) im Jahr 2007 den Ausbauabschnitt der B 5 zwischen Husum und Tönning hinsichtlich seiner Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des gegenüber der Gebietsmeldung im Jahr 2006 erweiterten Vogelschutzgebietes „Eiderstedt“ in den Grenzen der ehemaligen Gebietskulisse von Juni 2004 gemäß § 34 BNatSchG überprüft.

Aufgrund der deutlichen Gebietsverkleinerung (2.780 ha) gegenüber der ursprünglichen Gebietsgröße (19.729 ha) konnte zum Zeitpunkt der Verträglichkeitsprüfung die Überprüfung der Gebietsabgrenzung durch die EU-Kommission im Rahmen des gegen die Bundesrepublik Deutschland angestellten Vertragsverletzungsverfahrens nicht ausgeschlossen werden.

Aus Gründen einer möglichst großen Planungssicherheit wurde daher die deutlich größere Gebietskulisse des Schutzgebietes von Juni 2004 mit ca. 19.729 ha berücksichtigt. In der Verträglichkeitsprüfung wird dieses Gebiet fortan als „erweitertes Schutzgebiet“ bezeichnet. Das erweiterte Schutzgebiet „Eiderstedt“ umfasst in der betrachteten Gebietskulisse von Juni 2004 weite Teile der an der Westküste Schleswig-Holsteins gelegenen Halbinsel Eiderstedt im Landkreis Nordfriesland.

Im Folgenden werden die Beeinträchtigungen, die sich bei der Variante 3 der B 5 Tönning-Husum im Bereich des ersten Bauabschnittes ergeben, zusammengefasst.

Relevante anlagebedingte Zerschneidungseffekte, die das Kollisionsrisiko verstärken, sind im erweiterten Schutzgebiet nicht zu erwarten. Die gesamte Variante 3 der B 5 Tönning - Husum hat noch tolerierbare Beeinträchtigungen der Erhaltungs- und Entwicklungsziele des erweiterten Schutzgebiets „Eiderstedt“ zur Folge.

Geringe bzw. tolerierbare Beeinträchtigungen entstehen im Wesentlichen durch den Wirkfaktorenkomplex aus bau- bzw. betriebsbedingten optischen Scheucheffekten und Lärmim-

missionen sowie Zerschneidungseffekte und dauerhafte Flächeninanspruchnahme im vierten Bauabschnitt bei Husum. Die 2012 von KIfL vorgelegte Studie zur FFH-VP schloss mit folgendem Ergebnis: Bei dieser Variante der B 5 Tönning – Husum ergeben sich auch unter Berücksichtigung anderer Pläne und Projekte im Höchstfall noch tolerierbare und damit ebenfalls keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungs- und Entwicklungsziele des erweiterten Vogelschutzgebiets „Eiderstedt“.

Im Juli 2008 wurde die 2007er Verträglichkeitseinschätzung unter Berücksichtigung der am 14. Mai 2008 von der Landesregierung Schleswig-Holsteins benannten Schutzgebietsgrenzen erneut geprüft. Das neue Schutzgebiet war deutlich kleiner als das im Jahr 2007 als Prüfhypothese betrachtete Gebiet. Aufgrund des großen Abstands zwischen dem Vogelschutzgebiet und dem Ausbauvorhaben Tönning- Husum der B 5 konnten jegliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden (Kieler Institut für Landschaftsökologie 18.06.2008). Seit dem 12. Dezember 2008 stehen die heute aktuellen Gebietsgrenzen und die gebiets-spezifischen Erhaltungsziele für das Vogelschutzgebiet fest. In einer weiteren Stellungnahme vom Februar 2012 kommt das KIfL hinsichtlich der Verträglichkeit des Vorhabens nach aktuellem Stand der Gebietskulisse zu nachfolgender Erkenntnis:

Der für die Studie zur FFH-VP (KIfL 2007) detailliert untersuchte Raum um das Vorhaben B 5 orientiert an sich an der maximalen Reichweite der aus dem Vorhaben resultierenden Wirkfaktoren. Bei Straßenbauvorhaben besitzt der Faktorenkomplex aus Lärm und optischer Scheuchwirkungen für Brut- als auch Rastvögel häufig die größten Reichweiten, wobei für Rastvögel des Offenlands (Nonnengänse, Kiebitze, Goldregenpfeifer) die optischen Scheuchwirkungen innerhalb des Faktorenkomplexes voraussichtlich die bedeutendste Störquelle darstellen. Bei einer maximalen Entfernung der Trasse zur Grenze des Untersuchungsraums von ca. 1.000 m werden erfahrungsgemäß alle für Straßenbauvorhaben typischen Wirkprozesse ausreichend berücksichtigt.

Aufgrund der Entfernung der Ausbautrasse zum SPA „Eiderstedt“ in der aktuell benannten Gebietskulisse vom 20. August 2008 von mindestens 3.000 m sind aus den vorgenannten Gründen ebenfalls keine vorhabenbedingten Beeinträchtigungen der Erhaltungs- und Entwicklungsziele des Gebietes „Eiderstedt“ zu erwarten.

Die Stellungnahme über das nicht mehr gegebene Prüferfordernis von 2012 (redaktionelle Änderungen von 2015 (KIfL 2015c) bestätigt die Verträglichkeit des Vorhabens mit den seit dem 12. Dezember 2008 feststehenden aktuellen Gebietsgrenzen und gebietsspezifischen Erhaltungsziele für das Vogelschutzgebiet.

B 1.6 Artenschutz

Die Berücksichtigung der zentralen Vorschriften des besonderen Artenschutzes nach § 44 BNatSchG wird im Artenschutzbericht und im Landschaftspflegerischen Begleitplan abgehandelt und hier im Ergebnis zusammenfassend dargestellt.

In der artbezogenen Wirkungsprognose werden die projektspezifischen Wirkfaktoren (insbesondere baubedingte Störungen, anlagebedingter Lebensraumverlust, betriebsbedingte Störungen) den artspezifischen Empfindlichkeitsprofilen gegenübergestellt und geprüft, welche der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände für die relevanten Arten zutreffen bzw. zu erwarten sind (im Detail s. Bioplan 2016a (s. Materialband)). Die Konfliktanalyse hat zur Aufgabe, für alle relevanten Arten bzw. Artengruppen zu prüfen, ob durch das geplante Vorhaben Zugriffsverbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG eintreten können. Bei der Beurteilung in Bezug auf die Verbotstatbestände werden notwendige Artenschutzmaßnahmen abgeleitet und einbezogen. Diese werden im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgesetzt. Es handelt sich um

- Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen
- CEF-Maßnahmen (vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen zur Erhaltung der ökologischen Funktion im räumlichen Zusammenhang)
- Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen (nicht vorgezogen, aber zur Erhaltung der ökologischen Funktion im räumlichen Zusammenhang erforderlich)

Unter Berücksichtigung der im LBP genannten artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen und der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen wird durch den Ausbau der B 5, 1. BA nicht gegen die Verbote des § 44 Abs.1 BNatSchG verstoßen. CEF-Maßnahmen (vorgezogene artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen) zur Erhaltung der ökologischen Funktion im räumlichen Zusammenhang sind nicht erforderlich (s. Artenschutzbericht Bioplan2016a, s. Materialband).

B 1.7 Übersicht über den voraussichtlichen Flächenbedarf

Die Flächeninanspruchnahme durch das Straßenbauvorhaben ist begründet durch Bauwerke (Fahrbahnen, Überführungsbauwerke) und Nebenanlagen (Böschungen der Dammbauwerke, Entwässerungsgräben etc.). Insgesamt ergibt sich eine anlagebedingte Größe der Eingriffszone von **29,19 ha**, wobei hier die bereits bestehende B 5 mit ihren Nebenanlagen eingeschlossen ist. Durch den Ausbau neu versiegelt werden **6,18 ha**.

Hinzu kommt eine Fläche von **10,13 ha**, die während der Bauphase in Anspruch genommen werden muss. Diese Bereiche werden aber nach der Inanspruchnahme wiederhergestellt und der ursprünglichen Nutzung wieder zugeführt.

Die Flächengröße der Kompensationsflächen beträgt **35,66 ha**, wobei davon **29,58 ha** für die Kompensation anrechenbar sind.

B 1.8 Hinweise auf Kenntnislücken und Schwierigkeiten

Nach § 10, Abs. 4 Abs. LUVPG sind Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der umwelterheblichen Auswirkungen sowie daraus resultierende Kenntnislücken aufzuführen. Wesentliche, entscheidungsrelevante Unterlagen und Auswirkungen wurden nach den aktuell gültigen Standards ermittelt und bewertet (vgl. schutzgutbezogene Ermittlung der Um-

weltauswirkungen). Die Beschränkung auf entscheidungsrelevante Unterlagen ist darin begründet, dass „die behördliche Sachverhaltsermittlung auf solche Umstände begrenzt ist, die entscheidungsrelevant sind“ (UVPG-Kommentar, Hoppe, 1996). Auf im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie und des Landschaftspflegerischen Begleitplans nicht entscheidungsrelevant eingestuft und deshalb nicht vertieft bearbeiteten Unterlagen wird aus o.g. Gründen nicht weiter eingegangen.

Innerhalb der entscheidungsrelevanten Kriterien der UVS und des Landschaftspflegerischen Begleitplans sind folgende Kenntnislücken und Schwierigkeiten aufzulisten:

- Für die Schutzgüter Pflanzen und Tiere sind Zerschneidungs- und Barriereeffekte in ihrer Auswirkung auf gefährdete Arten nicht immer exakt bestimmbar, aber hinreichend bestimmbar zur Einschätzung der umwelterheblichen Beeinträchtigungen.
- Für das Schutzgut Boden sind die Vorbelastungen der Böden durch Schadstoffe im Untersuchungsgebiet nicht bekannt.
- Für das Schutzgut Wasser wurden grundwassernahe Flächen durch die Interpretation der Grundwasserflurabstände der Bodentypen überwiegend nach der Bodenkarte festgelegt. Dabei sind bestehende Vorbelastungen wie z.B. Entwässerungsmaßnahmen nicht berücksichtigt.
- Lokalklimadaten liegen für das Untersuchungsgebiet nicht vor. Die Bedeutung und Funktion des Klimas im Untersuchungsraum erfolgte über die Interpretation von Regionalklimadaten in Verbindung mit topographischen Strukturen.
- Die Wirkungszusammenhänge zwischen den Schutzgütern (Wechselwirkungen) können aufgrund fehlender, wissenschaftlich fundierter Grundlagenermittlung nur generalisierend ermittelt und dargestellt werden.

B.2 Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG a.F.

Die in § 12 UVPG a.F. vorgeschriebene Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens dient der Entscheidungsvorbereitung im Planfeststellungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Die Bewertung der Umweltauswirkungen ist die Auslegung und Anwendung der gesetzlichen Umweltanforderungen auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Für die Bewertung der Umweltauswirkungen werden fachgesetzliche Grenzwerte oder Orientierungswerte, die eine Konkretisierung gesetzlicher Anforderungen darstellen, herangezogen. Im Rahmen des LBP, der eine maßgebliche Unterlage i.S.v. § 6 UVPG a.F. für die Planfeststellung darstellt, wurde der Orientierungsrahmen Kompensationsermittlung Straßenbau angewendet, der entsprechende Orientierungswerte vorgibt oder eine Beurteilung im Einzelfall vorsieht. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG a.F. Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans wurden die erheblichen Umweltauswirkungen

schutzgutbezogen ermittelt und in der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG a.F. zusammenfassend dargestellt. Im Folgenden werden sie im Hinblick auf die gesetzlichen Umwelanforderungen bewertet.

Die vorliegende Planung betrifft den ersten Bauabschnitt des dreistreifigen Ausbaus der B 5 zwischen Tönning und Rothenspieker der Gesamtmaßnahme Dreistreifigkeit Tönning-Husum. Die planfestgestellte Strecke hat inklusive der veränderten K 40 eine Gesamtlänge von ca. 6 km.

Ziel des Vorhabens ist eine Verbesserung der verkehrlichen Situation auf diesem Abschnitt. Es werden Überholmöglichkeiten geschaffen, um den Überholdruck abzubauen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Des Weiteren wird die Reisegeschwindigkeit erhöht und die Fahrzeit verkürzt.

Da es sich bei diesem Vorhaben um ein Ausbauvorhaben einer vorhandenen Bundesstraße handelt, liegt der Trassenverlauf im Wesentlichen fest, sodass lediglich unterschiedliche Ausbauvarianten Gegenstand der Variantenuntersuchung sind. Als umweltverträglichste Variante gilt nach der UVS ein Ausbau mit plangleichen Knotenpunkten. Als Abwägungsergebnis der Untersuchungen der Auswirkungen auf die Umwelt in Verbindung mit den verkehrlichen, raumordnerischen und wirtschaftlichen Belangen wurde die Variante mit planfreien Knotenpunkten als Vorzugsvariante ermittelt.

Bei der Prüfung der Einhaltung der artenschutzrechtlichen Belange werden Verbotstatbestände nach §44 BNatSchG unter Berücksichtigung von Bauzeitenregelungen sowie weiterer artenschutzrechtlicher Vermeidungs- bzw. Minimierungsmaßnahmen beim Ausbau der B 5 vermieden. Die entsprechenden artenschutzrechtlichen Belange zum Schutz von Kleinsäugetern, Brutvögeln, Rastvögeln, Amphibien und Fledermäusen sind ausreichend berücksichtigt worden.

Vermeidbare Beeinträchtigungen werden durch Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, artenschutzrechtliche Vermeidungs- und artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen vermieden. Die mit der Realisierung des Vorhabens verbundenen unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden im Rahmen der Eingriffsregelung vollständig kompensiert (vgl. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 11 UVPG a.F.).

Der Landschaftspflegerische Begleitplan behandelt die auftretenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter hinreichend.

Als auftretende Beeinträchtigungen sind insbesondere die Versiegelung, Zerschneidungswirkungen, Beeinträchtigungen des Boden- und Wasserhaushaltes, des Landschaftsbildes, der Fauna sowie bau- und anlagebedingte Biotopverluste zu nennen, welche im Rahmen der Eingriffsregelung betrachtet wurden.

Im Zuge des Vorhabens wird überwiegend in landwirtschaftlich genutzte Flächen (vor allem Intensivgrünland und Acker) und Straßenrandbereiche eingegriffen. In geringerem Umfang sind höherwertige Biotoptypen betroffen, wie u.a. nach § 30 BNatSchG i.V.m. §21

LNatSchG gesetzlich geschützte Biotope. Erhebliche Beeinträchtigungen geschützter Biotope werden im Rahmen der Eingriffsregelung im Sinne des § 30 BNatSchG kompensiert und eine Befreiung gem. § 67 BNatSchG von den Verboten des § 30 BNatSchG erteilt.

Die Inanspruchnahme von Wald wird im Rahmen der Eingriffsregelung durch Ersatzaufforstung kompensiert. Es werden die Anforderungen des Landeswaldgesetzes erfüllt und die Genehmigung zur Umwandlung von Waldflächen gemäß § 9 BWaldG i.V.m. § 9 LWaldG erteilt.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete durch das Vorhaben können ausgeschlossen werden. Das Vorhaben steht den in der WRRL formulierten Umweltqualitätszielen und den im WHG normierten Bewirtschaftungszielen nicht entgegen.

Durch eine Umweltbaubegleitung wird die fachgerechte Umsetzung der im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen gewährleistet.

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen führen dazu, dass insgesamt keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zurückbleiben.

Den fachgesetzlichen Vorgaben des BNatSchG, LNatSchG, des BBodSchG, des Wasserhaushalts- und des Landeswassergesetzes, des Denkmalschutzgesetzes, des LWaldG sowie der relevanten EU-Richtlinien (FFH-Richtlinie, Vogelschutzrichtlinie, Wasserrahmenrichtlinie) wird Rechnung getragen. Demzufolge kann festgestellt werden, dass es im betroffenen Gebiet nur zu Auswirkungen kommt, die im Sinne der Fachgesetze kompensiert werden können. Es bleibt für die Ebene der Planfeststellung das Prinzip der wirksamen Umweltvorsorge gewahrt, sodass das Vorhaben nach den anzuwendenden umweltfachgesetzlichen Anforderungen zulässig ist.

C. Materiell-rechtliche Würdigung

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass die vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen mit dem materiellen Recht im Einklang stehen, und stellt diese nach Abwägung aller berührten öffentlichen und privaten Belange unter Würdigung der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens fest. Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass dem öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens der Vorrang gegenüber den entgegenstehenden Belangen einzuräumen ist und daher das Vorhaben im beantragten Umfang unter Einbeziehung der in diesem Beschluss ausgesprochenen Inhalts- und Schrankenbestimmungen festgestellt werden kann. Dieses Ergebnis ist getragen von den Erwägungen zu den Planungszielen (C 2), der Planrechtfertigung (C 3), dem Verkehrsaufkommen und den bestehenden unzureichenden Verkehrsverhältnissen (C 4), der Verkehrsprognose (C 5), der Variantenwahl und Abschnittsbildung (C 7), den vom Vorhaben und seiner Erstellung ausgehenden Immissionen (C 9), der Schadstoffbelastung (C 10), den

Eingriffen in Natur und Landschaft (C 11), der Störung des Wasserhaushalts (C 12), den Agrar- und forstrechtlichen Belangen (C 13), den Belangen des Eigentums (C 14) sowie dem Verlust von Wegebeziehungen (C 15) und mündet in die Gesamtabwägung (C 16).

C1 Allgemeines (Vorhabenbeschreibung)

Die B5 beginnt an der deutsch-dänischen Grenze bei Süderlügum und verläuft weiter über Husum, Heide und Marne bis nach Itzehoe. Bei Heide geht die B5 in die A23 Hamburg-Heide über. Hierdurch besteht eine Anbindung des gesamten Westküstenraumes an die Metropolregion Hamburg. Die B5 stellt in Verbindung mit der A23 nach der A7 die wichtigste überregionale Nord-Südverbindung des Landes Schleswig-Holsteins mit Verbindungsfunktion zum westlichen Dänemark dar.

Gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN – Ausgabe 2008) ist die B5 als überregionale Straßenverbindung der Straßenkategorie LS II zugeordnet.

Die Planungen des dreistreifigen Ausbaus der B5 zwischen Tönning und Husum erfolgen jeweils in Abschnitten mit einem eigenständigen Verkehrswert. Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist der 5,730 km lange erste Abschnitt des dreistreifigen Ausbaus der B5, der von Tönning bis Rothenspieker verläuft. Er beginnt nördlich von Tönning im Bereich der planfreien Anschlussstelle der B202 an die B5 (Abschnitt 490, km 1,651), verläuft von dort aus in Richtung Norden im Wesentlichen auf der vorhandenen Trasse und endet ca. 400m nördlich der bestehenden Einmündung der L36 in die B5 (Abschnitt 520, km 0,409) nördlich der Ortschaft Rothenspieker. Mit diesem Abschnitt wird der erste von insgesamt vier Abschnitten der dreistreifigen Verbindung zwischen Tönning und Husum vollzogen.

C2 Planungsziel/Zielerreichung

Die aktuell nachteiligen Verkehrsverhältnisse (vgl. C 4) erfordern das Planungsziel, die Sicherheit und Leichtigkeit der heute zweistreifigen Bundesstraße nachhaltig zu verbessern und schließlich den überregionalen Verkehr über eine wesentlich sicherere und leistungstärkere dreistreifige Bundesstraße abzuwickeln. Eine homogene Streckencharakteristik dient der Vermeidung von unerwarteten und damit unfallträchtigen Situationen. Eine möglichst einheitliche Streckencharakteristik ist außerdem umso wichtiger, je höher die Verbindungsbedeutung ist.

Bundesfernstraßen sind Straßen mit überwiegender Verbindungsfunktion, die vor allem außerhalb von bebauten Gebieten spezielle Anforderungen hinsichtlich ihrer raumordnerischen Aufgabe erfüllen müssen, mit hoher Verkehrssicherheit und angemessener Qualität den Verkehrsablauf zu gewährleisten. Sie sind deswegen auch mit einer gleichmäßigen, angemessenen Geschwindigkeit zu befahren, d.h. die raumordnerisch angestrebten Zielgrößen der Reisegeschwindigkeit sind zu gewährleisten. Die B5 dient in Verlängerung der A 23 ab Heide als Hauptverbindung zwischen Hamburg und Nordfriesland. Nachfolgend sind die Planungsziele in Kurzform zusammengefasst:

- Sicherstellung einer leistungsfähigen überregionalen Nord-Süd-Verbindung in Verlängerung der A 23
- Verbesserung der Leichtigkeit des Verkehrs, Schaffung von Überholmöglichkeiten
- Verbesserung der Sicherheit und Verminderung von Unfällen
- Vereinheitlichung der Streckencharakteristik, Herstellung eines anbaufreien Zustandes

C3 Notwendigkeit der Maßnahme (Planrechtfertigung)

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist für dieses Vorhaben die Planrechtfertigung gegeben.

Die Planrechtfertigung liegt vor, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, - 4 A 1001.04 -, NVwZ 2006, 1055).

Das Vorhaben entspricht den Zielen des Fernstraßengesetzes. Die Gesamtmaßnahme ist Bestandteil der Ausbauplanungen des Bundes. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mit Schreiben vom 14.06.2007 (AZ: S 20/40.25.81-1005/7 SH 06) bzw. 19.11.2008 (AZ: S 20/72131.15-1005/933565) dem vorgelegten Konzept als langfristige Zielsetzung zur Verringerung des Unfallgeschehens und zur Verbesserung der Verkehrsqualität zugestimmt.

Der dreistreifige Ausbau der B5 zwischen Husum und Tönning ist ein Teil des Verkehrskonzeptes der Bundesrepublik Deutschland zur Bewältigung der Verkehrssituation im norddeutschen Raum.

Die straßenbaurechtliche Planung findet ihre fachliche Rechtfertigung darin, dass für das beabsichtigte Vorhaben nach dem FStrG allgemein verfolgten Zielen ein Bedürfnis besteht. Die geplante Baumaßnahme entspricht den Vorgaben der §§1,3 und 4 FStrG. Die B5 als Bundesfernstraße fügt sich demnach in ein zusammenhängendes Verkehrsnetz ein und dient dem weiträumigen Verkehr. Der Träger der Straßenbaulast hat nach seiner Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraße in einem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern und sonst zu verbessern. Dabei muss der Bau allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Wie unter C 2 dargestellt, verfolgt der dreistreifige Ausbau der B 5 das Ziel, eine leistungsfähige überregionale Nord-Süd-Verbindung sicherzustellen, die Leichtigkeit des Verkehrs und die Sicherheit zu erhöhen sowie eine einheitliche Streckencharakteristik zu verwirklichen. Als Verlängerung der A 23 dient sie dem weiträumigen Verkehr und ist Teil eines zusammenhängenden Straßennetzes. Das Verkehrsaufkommen und die unzureichenden Verkehrsverhältnisse (vgl. C 4) erfordern den dreistreifigen Ausbau. Die Verkehrsprognose (vgl. C5) belegt nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde, dass mit dem Ausbau die angestrebte Zielsetzung erreicht wird. Auch weitere öffentliche Belange stützen die Planrechtfertigung, insbesondere

Gesichtspunkte der Raumordnung (vgl. C 3.1). Die Planrechtfertigung wird darüber hinaus nicht durch Fragen der Finanzierung in Zweifel gezogen. Zeitpunkt und Modalitäten der Finanzierung eines Fernstraßenbaus sind weder Bestandteil der fachplanerischen Abwägung im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens sind (§ 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG), noch werden sie in dem Planfeststellungsbeschluss geregelt. Lediglich dann, wenn die Realisierung einer Maßnahme nach objektiven Gesichtspunkten aus finanziellen Gründen nicht realisierbar ist, ist dieser Fakt in die Abwägung einzustellen. Dies ist hier nicht der Fall.

Die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen haben ein solches Gewicht, dass sie geeignet sind, durch die mit der durch dieses Vorhaben verbundenen Inanspruchnahme von Privateigentum entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden. Die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele stellen öffentliche Interesse dar, die Gemeinwohlerfordernissen im Sinne des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG dienen.

C3.1 Raumordnungsrechtliche Belange

Die Leitvorstellung der Raumordnung ist, einen Raum nachhaltig zu entwickeln, sodass wirtschaftliche, soziale und ökologische Aspekte in Einklang miteinander stehen. Die Raumordnung hat dabei stets größere räumliche Zusammenhänge im Blick. Rechts- und Verfahrensgrundlagen für die Raumordnung sind das Raumordnungsgesetz (ROG), das Landesplanungsgesetz Schleswig-Holstein (LaPlaG) und die Raumordnungsverordnung (RoV). Raumordnungspläne sind der Landesentwicklungsplan und die Regionalpläne (vgl. Ziffer 4.1.1).

Die B5 verbessert die Anbindung des Nordseeraumes und große Bereiche Schleswig-Holsteins und dient dem wirtschaftspolitischen Ziel, strukturschwache Räume besser an das nationale Verkehrsnetz und an wirtschaftlich bedeutsame Regionen in Deutschland (Hamburg, Niedersachsen) und zentrale Regionen der Gemeinschaft (skandinavischen Länder wie Dänemark) anzubinden.

Damit entspricht der Ausbau der B5 und die zu dessen Realisierung erforderlichen Teilstrecken dem raumordnerischen Grundsatz, räumliche und strukturelle Ungleichgewichte auszugleichen und ausgeglichene infrastrukturelle und wirtschaftliche Verhältnisse zu erreichen sowie strukturschwache Räume zu stärken (§2 Nr.1 und 4 ROG) sowie dem raumordnerischen Grundsatz, eine gute und verkehrssichere Erreichbarkeit der Teilräume untereinander durch schnellen und reibungslosen Verkehr zu erreichen (§2 Nr.3 ROG).

Ebenso als Zielsetzung des aktuellen Landesentwicklungsplanes Schleswig-Holstein ist vordringlich der Ausbau der B5 zwischen Heide und Bredstedt gefordert mit dem Ziel, die Leistungsfähigkeit der Westküstenachse zu stärken. Entsprechend ihrer verkehrlichen Belastung sind zur Steigerung der Attraktivität und Erreichbarkeit der Westküste der dreistreifige Ausbau zwischen Tönning und Husum und die Ortsumgehungen zwischen Hattstedt

und Bredstedt geplant. Nördlich von Heide bis zur dänischen Grenze sind langfristig Verbesserungen geplant, die vorrangig auf die Herausnahme der langsamen Verkehre (z.B. durch parallele Wirtschaftswege) abzielen. Auch der Regionalplan Schleswig-Holstein für den Planungsraum V sowie das regionale Entwicklungskonzept des Kreises Nordfriesland dokumentieren die Notwendigkeit des Ausbaus der B 5. Damit sollen die überregionalen Verkehrsanbindungen verbessert werden und so die Attraktivität als Wirtschafts- und Tourismusstandort gesteigert werden.

Für die gewerbliche Wirtschaft stellen die relativ zeitaufwendige Erreichbarkeit Nordfrieslands aus benachbarten Ballungsräumen und der unzureichende Ausbauzustand für eine optimale Güterverkehrsabwicklung auf Bundes- und Landesstraßen ein Entwicklungshemmnis dar. Entsprechendes gilt für die Tourismuswirtschaft. In Zeiten zunehmender Flexibilisierung der Urlaubsentscheidungen und des Anstiegs des Anteils der Kurzurlaube kommt einer schnellen Erreichbarkeit der Tourismusregion Nordfriesland zunehmend größere Bedeutung zu. Darüber hinaus zeigt das Gutachten „Infrastruktur und ökonomische Entwicklung entlang der Westküste“ 2012 (EU gefördertes INTERREGA4A-Projekt), das im Auftrag des Vereins „Infrastruktur Vestkysten“ (Zusammenschluss dänischer und deutscher Akteure aus Kommunen, Institutionen sowie Vertreter der regionalen Wirtschaft) erstellt wurde, dass die Verbesserung der Infrastruktur zwischen Heide und Esbjerg eindeutige Vorteile für die Region nach sich ziehen würde und von entscheidender Bedeutung für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung ist, da andernfalls eine wirtschaftliche Stagnation einsetzen könnte und vorhandene Wachstumspotentiale kaum genutzt werden könnten.

C4 Verkehrsaufkommen/Unzureichende Verkehrsverhältnisse

Die Notwendigkeit des Ausbaus der B5 ergibt sich aufgrund der vorhandenen verkehrlichen Situation. Die B 5 weist in ihrem Verlauf zwischen der Bundesautobahn 23 und der Bundesgrenze derzeit erhebliche Unterschiede in der Streckencharakteristik, dem Ausbaustandard und der Verkehrsqualität auf. Südlich des Planungsraumes vom Ende der A 23 bei Heide bis zur Anschlussstelle der L 155 südlich von Tönning wird die B 5 als anbaufreie Kraftfahrstraße mit planfreien Knotenpunkten geführt.

Nördlich des Planungsraumes wird die B 5 im Zuge der Ortsumfahrung der Stadt Husum ebenfalls als anbaufreie Kraftfahrstraße mit planfreien Knotenpunkten geführt. Im weiteren Verlauf ist eine Verlegung der B 5 im Zuge der Ortsumfahrungen Hattstedt, Struckum, Breklum und Bredstedt als anbaufreie Kraftfahrstraße mit teilplanfreien Knotenpunkten geplant.

Infolge der vorhandenen hohen Verkehrsbelastung der B 5 zwischen Tönning und Husum (DTV2010 zwischen Witzwort und Südermarsch 13.067 Kfz/24h) im Zusammenhang mit dem hohen Lkw-Anteil (rd. 968 Lkw/24h), sowie dem langsam fahrenden landwirtschaftlichen Verkehr in Verbindung mit den eingeschränkten Sichtverhältnissen (ca. 39% der Strecke), den angeordneten Überholverböten (ca. 24%) und Geschwindigkeitsbegrenzungen

(ca. 20%), sind die Überholmöglichkeiten für den schnelleren Pkw-Verkehr sehr eingeschränkt, was die Leichtigkeit des Verkehrs deutlich herabsetzt sowie zu einer Verringerung der Reisegeschwindigkeit führt. Dies trifft verstärkt in den Spitzenzeiten, in den Ferienmonaten und an den Wochenenden zu.

Wesentlich schwerwiegender ist jedoch der dadurch erzeugte Überholdruck mit den daraus resultierenden stark verkehrsgefährdeten Fahrmanövern.

Weitere Faktoren, die zu einer Abnahme der Leichtigkeit des Verkehrs führen, sind die Häufung von Kreuzungen und Einmündungen (nur teilweise mit Abbiegestreifen) sowie die Vielzahl von Zufahrten, auch zu bebauten Grundstücken. Die Zufahrten zu den bebauten Grundstücken werden in der Regel täglich mehrmals genutzt.

Darüber hinaus stellen die o. g. Punkte erhebliche Gefahrenquellen dar. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Tönning und Husum haben sich im Zeitraum von 2006 – 2010 im Mittel 25 Unfälle/Jahr ereignet. In diesem Zeitraum verunglückten 3 Menschen tödlich, 31 Menschen schwer und 131 Menschen leicht.

Aufgrund der gestiegenen Verkehrsbelastung wird die B 5 zwischen Tönning und Husum mit ihrem heutigen Ausbauzustand der Verbindungsfunktion im Fernverkehr gemäß der Straßenkategorie LS II nicht mehr gerecht.

C5 Verkehrsprognose

Das Verkehrsgeschehen im Planungsraum wurde in einer Verkehrsuntersuchung für den dreistreifigen Ausbau der B 5 zwischen Tönning und Husum vom Ing. Büro Wasser- und Verkehrskontor (WVK) Neumünster in 2006 auf Grundlage der Voruntersuchung vom Ing.-Büro eds-planung, Gettorf untersucht. Im März 2007 wurde die Verkehrsuntersuchung mit der vom Ing. Büro eds-planung im Rahmen der Voruntersuchung erarbeiteten ergänzenden Modulvariante 3a und heutigen Variante 3 ergänzt. Im Februar 2011 erfolgte mit der „1. Ergänzung zur Berechnung der Lärmfaktoren Schwerverkehre“ eine Aktualisierung des Verkehrsgutachtens. Die Verkehrsentwicklung des Planungsraumes wird durch eine Trendprognose gem. HBS bis zum Jahr 2025 aufbauend auf der Entwicklung der Verkehrsstärken der klassifizierten Straßen ermittelt. Dabei werden die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung der Straßenbauverwaltung aus den Jahren 1985 bis 2000 als Prognosegrundlage verwendet. Die Verkehrsuntersuchung wurde mit der 2. Ergänzung zur Auswirkung der Straßenverkehrszählung 2010 in 2013 fortgeschrieben (s. Materialband I, Anlage 2).

Die Verkehrsuntersuchungen wurden mit der 3. Ergänzung zur Plausibilitätsprüfung vor dem Hintergrund der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (s. Materialband) im Hinblick der fortwährenden Brauchbarkeit der bisherigen Aussagen überprüft. Im Ergebnis sind die Prognosen der Verkehrsuntersuchungen zur Berechnung der Leistungsfähigkeiten der Verkehrsentwicklungen als angemessener Ansatz zu betrachten.

Der planfestzustellende Teilabschnitt der B5 ist geprägt durch Quell- und Zielverkehr einerseits und Durchgangsverkehr andererseits sowie landwirtschaftlichen Verkehr. Das Vorhaben

ist erforderlich, um den derzeitigen und künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können.

Nach Ermittlung der Verkehrsprognose für 2025 gemäß Anlage 2 des Materialbandes I werden im Bereich der B5 zwischen B202 (Bauanfang) und der K40 12.233 Kfz/24h mit einem SV-Anteil von 13% erwartet. Im weiteren Bereich zwischen der K40 und Bauende des ersten planfestzustellenden Teilabschnittes werden 13.403 KFZ/24h mit einem SV-Anteil von 13% prognostiziert. Es ist nicht davon auszugehen, dass der Ausbau an sich eine Verkehrssteigerung induziert, denn ebenso bei einem Beibehalten des aktuellen Zustandes sind nahezu identische Verkehrszahlen zu erwarten.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Leichtigkeit des Verkehrs soll die B5 eine einheitliche Straßencharakteristik erhalten und einen einheitlichen Ausbaustandard aufweisen. Dieses soll durch die Ausweisung der B5 zur Kraftfahrstraße, einer Reduzierung der vorhandenen Einmündungen und der Aufhebung sämtlicher Zufahrten, sowie der Schaffung von gesicherten Überholmöglichkeiten für den schnelleren Pkw-Verkehr erreicht werden.

Der hohe Anteil des Schwerverkehrs kann durch eine leistungsfähige (dreistreifige) Bundesstraße bewältigt werden, wodurch eine schnellere und sichere Verbindung entsteht.

C6 Planungsgenese

Die rechtlichen Vorgaben der Planung einer Bundesstraße ergeben sich im Wesentlichen aus dem Bundesfernstraßengesetz. Die fachplanerischen Grundlagen werden im Rahmen der Auftragsverwaltung gemäß Art. 90 GG von der Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erarbeitet.

In Folge dessen erfolgte die erste verkehrliche Untersuchung der B5 von Heide bis zur Landesgrenze Dänemark unter Beachtung der B5 als Haupteerschließungsstraße für die Westküstenregion Schleswig-Holstein im Jahr 2001 durch die Straßenbauverwaltung des Landes im Auftrage des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie (MWAVT).

Aufgrund der Ergebnisse und aufgezeigten Probleme aus den vorherigen Untersuchungen wurde im Jahr 2004 der Planungsauftrag vom MWAVT für den Abschnitt Tönning-Husum konkretisiert, indem eine dreistreifige Verkehrsführung untersucht wurde.

Die verkehrstechnische Untersuchung der B5 von Heide bis zur Bundesgrenze Dänemark wurde dem MWATV Mitte 2005 vom Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr S-H, Niederlassung Flensburg, vorgelegt. Der dreistreifige Ausbau wurde als zwingend erforderlich und dringend herausgearbeitet. Das Bundesverkehrsministerium hat nach Sichtung und Bewertung der Untersuchung dieses Ergebnis bestätigt (Schreiben des Bundesverkehrsministeriums, 14.06.2007 (AZ: S 20/40.25.81-1005/7 SH 06)).

C7 Variantenwahl und Abschnittsbildung

Die Ausbaumaßnahme der B 5 zwischen Tönning und Husum ist in mehrere Teilabschnitte unterteilt. Der gegenständliche Abschnitt beginnt an der Verknüpfung der B 5 mit der B 202 in Richtung St. Peter-Ording und endet nördlich der Einmündung der heutigen L 36. Diese Abschnittsbildung steht einer Zulassung nicht entgegen. Der hier betrachtete erste Bauabschnitt knüpft an bereits vorhandene Strecken an und erhält so eine eigenständige Verkehrsfunktion. Ebenfalls sprechen im weiteren Verlauf der Gesamtmaßnahme keine unüberwindbaren Hindernisse von vornherein gegen den Ausbau, die eine Zulassung des ersten Bauabschnitts verhindern würden.

Die vorliegende Planung beinhaltet den dreistreifigen Ausbau der B5. Die Linie der B5 ist im Wesentlichen von der vorhandenen Straße vorbestimmt, so dass auf ein Linienbestimmungsverfahren nach § 16 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) verzichtet werden konnte.

Die vom Vorhabenträger durchgeführte Variantenwahl ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, bei der Variantenuntersuchung wurde zum einen die Gesamtmaßnahme in den Blick genommen (C 7.1), aber auch Ausbauvarianten innerhalb des gegenständlichen Abschnitts (C 7.2).

Die Variantenuntersuchungen beziehen sich auf mögliche Ausbauvarianten im Hinblick auf verkehrliche (Knotenpunkte, Streckenlänge, Neuordnung des nachgeordneten Straßennetzes, usw.), wirtschaftliche (Kosten), raumordnerische und naturschutzfachliche Aspekte. Ziel ist es, die für und gegen die einzelnen Varianten sprechenden Argumente zu ermitteln und zu gewichten, soweit nicht bereits im Wege einer Grobanalyse einzelne Varianten ausgeschlossen werden können.

C7.1 Gesamtmaßnahme

Die aufgeführten Varianten beziehen sich auf die Gesamtmaßnahme. Auf die Ausführungen u.a. in Anlage 1 unter Kapitel 3 des Erläuterungsberichtes wird ergänzend verwiesen.

Neben der Untersuchung der Nullvariante sind auch verschiedene Ausbauvarianten zu prüfen. Im Planungsprozess hat der Vorhabenträger drei Varianten analysiert. Bei allen drei Varianten ist ein dreistreifiger Ausbau der B5 untersucht worden. Er beginnt in allen Varianten mit der Baukilometrierung im Schnittpunkt der Überführung der B5/B202, der bereits planfrei erstellt worden ist. Lediglich die Trassierung der Linien, Anschlüsse der Knotenpunkte und Bauenden der Strecke variieren in den verschiedenen Varianten. Außerdem ist bei allen Varianten der Aus- bzw. Neubau von Wirtschaftswegen als Ersatzwegenetz für den langsameren Verkehr aufgrund der Dreistreifigkeit geplant. Sie variieren nur in ihrer Länge.

a) Nullvariante

Auf eine explizite Betrachtung der Nullvariante, also den Verzicht auf den Ausbau der B5 zwischen Tönning und Husum, wird verzichtet, da sich mit der Nullvariante die verkehrswirt-

schaftlichen Ziele einer leistungsfähigen, großräumigen Nord-Südverbindung für die Abwicklung auch überregionaler – insbesondere nordeuropäischer – Verkehrsströme nicht erreichen lassen. Bei einer Beibehaltung des Ist-Zustandes würden die unzureichenden Verkehrsverhältnisse (C 4) verfestigt.

Da die Nullvariante keine realistische Alternative zur Planungsmaßnahme ist und damit die mit dem Vorhaben verbundenen Ziele nicht erreicht werden können, ist die gewählte Vorgehensweise, die Nullvariante nicht explizit als eigenständige Variante in den Variantenvergleich aufzunehmen, zielführend und sachgerecht.

b) Variante1

Der dreistreifige Ausbau erfolgt bei Variante1 auf der vorhandenen Trasse, sodass eine Verlegung nicht erfolgt. Der dreistreifige Ausbau beginnt ab dem Knotenpunkt B5/B202 bei Bau-km 0+300 und endet bei km 14+000, wo die Bahnstrecke Tönning-Husum plangleich quert und bestehen bleibt. Danach wird der Ausbau, aufgrund der restlichen kurzen Abschnittslänge bis zum Bauende, zweistreifig bis Bau-km 17,570 weitergeführt.

Die plangleichen Knotenpunkte der B5 mit der K40, der L32, der K34, der Gemeindestraße Dingsbülldeich, der K55 und die Einmündung der L31 werden plangleich an die geplante Dreistreifigkeit angeschlossen. Dabei ist der Bau von Linksabbiegestreifen vorgesehen.

Die Anschlüsse der Gemeindestraße Friedrichstädter Chaussee, der L36, der K1 und der L273 werden aufgehoben. Einschließlich der Rad- und Ersatzwege und dem Ausbau der Knotenpunkte wird eine Fläche von 9,1 ha neu versiegelt.

c) Variante 2

Bei Variante 2 erfolgt der dreistreifige Ausbau ab dem Knotenpunkt B5/B202 bei Bau-km 0+300 zunächst auch im Bereich der vorhandenen Trasse. Ab der Einmündung der L36 ist eine Verlegung der Bundesstraße auf einer Länge von ca. 3,4 km geplant. Die neue Trasse verläuft im Abstand von ca. 50m und mit einer Länge von 2 km parallel zur Bahnstrecke Tönning-Husum. Durch die Verlegung verkürzt sich die Ausbaustrecke um ca. 100m und endet bei Bau-km 17+370.

Der Knotenpunkt B5/K40 wird planfrei ausgeführt. Die L32 wird im Bereich der verlegten B5 planfrei angeschlossen, wie auch die Gemeindestraße Dingsbülldeich. Die Bahnstrecke Tönning-Husum wird von der L32 und der B5 künftig höhenfrei gequert.

Die Anschlüsse der Gemeindestraße „Friedrichstädter Chaussee“, der L36, der K1, der L31 und der L273 werden aufgehoben. Für die Kurvenabflachung bei Bau-km 16+800 bis 17+300 erdend ein neues Brückenbauwerk über den Großen Sielzug und eine Unterführung des Binnenmäder Sielzuges erforderlich. Einschließlich der Rad- und Ersatzwege sowie den Knotenpunkten werden 16,6 ha zusätzlich versiegelt.

d) Variante 3

Der dreistreifige Ausbau erfolgt im Bereich der vorhandenen Trasse der B5. Sie beginnt wie auch bei den anderen Varianten ab dem Knotenpunkt B5/B202 bei Bau-km 0+300 und endet bei Variante 3 nördlich der bisherigen Einmündung der L273 südlich von Husum bei Bau-km 17+470.

Die Kreuzungen der B5 mit der K40, der L32 und K34 erfolgen planfrei. Die Gemeindestraße „Dingsbülldeich“ wird über die B5 geführt, sie bekommt aber keinen direkten Anschluss. Die B5 wird bei Bau-km 14+000 planfrei über die Bahnstrecke Husum-Tönning überführt.

Die Anschlüsse der Gemeindestraße „Friedrichstädter Chaussee“, der L36, der K1, der L31 und der L273 werden aufgehoben. Einschließlich der Rad- und Ersatzwege sowie dem Ausbau der Knotenpunkte wird eine Fläche von 15,2 ha neu versiegelt.

e) Bewertung der Varianten für die Gesamtmaßnahme

Bei einer Gesamtbetrachtung der Wertungskriterien Umwelt, Verkehr, Wirtschaftlichkeit und Raumordnung stellt sich heraus, dass die Variante 1 (Ausbau auf der vorhandenen Trasse mit plangleichen Knotenpunkten) eine unzureichende Lösung darstellt. Zwar schneidet diese Ausbauvariante bei der Bewertung der zu erwarteten Umweltauswirkungen und in Bezug auf die zu investierenden Kosten als günstigste Variante ab, allerdings widersprechen verkehrliche Aspekte dem Planungsziel. Plangleiche Knotenpunkte behindern einerseits die Leichtigkeit des Verkehrs und führen andererseits zu fehlender Sicherheit durch Ein- und Abbiegevorgänge. Da zudem in den südlich und nördlich anschließenden Streckenabschnitten planfreie Knotenpunkte bestehen, führt eine uneinheitliche Streckencharakteristik ebenfalls zu Sicherheitsbedenken. Darüber hinaus ist bei dieser Variante die kürzeste dreistreifige Verkehrsführung zu erreichen. Da sich durch diese Variante die Planungsziele nicht realisieren lassen, wird diese nachvollziehbar nicht als Vorzugsvariante weiterverfolgt.

Die Variante 2 verursacht im Gegensatz zu Variante 3 höhere Kosten, höhere Umweltauswirkungen und raumordnerische Auswirkungen aufgrund des Neubaus im Bereich der Verlegung der B5. Als Vorzugsvariante hat der Vorhabenträger die Variante 3 gewählt, da die Vorteile in den Bereichen Verkehr und Raumordnung gegenüber den anderen Varianten überwiegen. Die Planfeststellungsbehörde kann diese Entscheidung nachvollziehen.

C7.2 Ausbauvarianten innerhalb des ersten Bauabschnitts

Die grundsätzliche Trassierung der Abschnitte ist im Zusammenhang mit der Gesamtmaßnahme des dreistreifigen Ausbaus der B5 zwischen Tönning und Husum zu sehen.

Durch den geplanten dreistreifigen Ausbau erfolgt eine Verbreiterung um 5,00m von 7,50m i. M. auf die geplante Breite von 12,50m. Die Gesamtlänge der Ausbaustrecke von Tönning

nach Rothenspieker beträgt 5,730 km. Innerhalb des 1. Bauabschnittes hat der Vorhabenträger 4 Ausbauvarianten geprüft und bewertet, wobei die Nullvariante aus oben genannten Gründen ausscheidet.

a) Variante 1 - Verbreiterung auf der Ostseite

Bei einer einseitigen Verbreiterung auf der Ostseite wird der Umbau von drei Brückenbauwerken erforderlich. Diese befinden sich bei Bau-km 0+175 (Anschluss B202/B5), bei Bau-km 0+715 (Anschluss der Gemeindestraße „Friedichstädter Chaussee“/B5) und bei Bau-km 3+960 (Brückenbauwerk „Alte Eider“). Außerdem wird der Umbau der Anschlussrampen bei Bau-km 0+175 (Anschlussrampe zur B202) und bei Bau-km 0+715 (östliche Anschlussrampe) notwendig.

Der Neubau der Gemeindestraße „Friedichstädter Chaussee“ wird von Bau-km 1+150 bis Bau-km 2+150, die auf der Ostseite parallel zur B5 verläuft, für das Ersatzwegenetz für den langsamen Verkehr notwendig. Außerdem befindet sich bei km 1+320 ein bebautes Grundstück, welches im Zuge des Neubaus der Gemeindestraße umfahren werden muss, sodass landwirtschaftlich genutzte Flächen zerschnitten werden. Der vorhandene Radweg wird zurückgebaut. Der Radverkehr nutzt dann das Ersatzwegenetz.

b) Variante 2 - Verbreiterung auf der Westseite

Bei einer Verbreiterung auf der Westseite wird der Umbau von zwei Brückenbauwerken bei Bau-km 0+175 (Anschluss B202/B5) und bei Bau-km 0+715 (Gemeindestraße „Friedichstädter Chaussee“/B5) notwendig. Außerdem wird der Umbau der Anschlussrampen bei Bau-km 0+175 (Anschlussrampe zur B202) und bei Bau-km 0+715 (westliche Anschlussrampe) notwendig.

Das gesamte Brückenbauwerk über die „Alte Eider“ bei Bau-km 3+960 muss neu gebaut werden. Im Bereich zwischen Bau-km 1+170 bis Bau-km 1+280 und Bau-km 4+870 bis Bau-km 4+970 werden Flächen von bebauten Gebieten in Anspruch genommen und im letzteren Bereich wird ein Gebäude abgerissen. Der auf der Westseite verlaufende Radweg wird von Bau-km 0+960 bis Bau-km 5+720 teilweise überbaut, sodass in diesem Bereich eine geringere Flächeninanspruchnahme notwendig ist.

c) Variante 3-Beidseitige Verbreiterung

Eine durchgängige beidseitige Verbreiterung wäre im Gegensatz zu einer einseitigen Verbreiterung durch aufwendige Maßnahmen für den Baugrund und Verzögerungen im Bauablauf nur sinnvoll, wenn eine einseitige Verbreiterung nicht möglich ist. Außerdem wird die Aufrechterhaltung des Verkehrsablaufs auf der B5 während der Bauzeit erheblich erschwert. Daher hat der Vorhabenträger diese Variante nachvollziehbar nicht weiter berücksichtigt.

d) Variante 4-Wechselseitige Verbreiterung

Die wechselseitige Verbreiterung wurde aus wirtschaftlichen Gründen so gewählt, dass möglichst wenige Brückenbauwerke umgebaut werden müssen.

Die Fahrbahnverbreiterung erfolgt von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+700 beidseitig. Somit bleiben die Brückenbauwerke bei Bau-km 0+175 und Bau-km 0+715 unverändert. Die Anschlussrampen der B202 werden nur in geringem Umfang angepasst.

Ab Bau-km 1+300 bis Bau-km 3+600 erfolgt die Verbreiterung auf die Westseite der B5, um weniger landwirtschaftliche Flächen zu überbauen bzw. zu zerschneiden. Hierbei wird der dortige Radweg überbaut. Damit kann auch die auf der Ostseite parallel zur B5 verlaufende Gemeindestraße „Friedrichstädter Chaussee (Bau-km 1+150 bis Bau-km 2+150) erhalten werden.

Aufgrund der nur östlich möglichen Erweiterung auf der Brücke der „Alten Eider“ sowie der vorhandenen Bebauung auf der Westseite der B 5 erfolgt die Fahrbahnverbreiterung zwischen Bau-km 3+800 und Bau-km 5+300 auf der Ostseite.

e) Bewertung der Ausbauvarianten innerhalb des ersten Bauabschnittes

Nach Abwägung hat der Vorhabenträger die Variante 4, also die wechselseitige Verbreiterung, als seine Vorzugsvariante gewählt. Diese stellt aufgrund der Berücksichtigung der Zwangspunkte Brückenbauwerke, randliche Bebauung sowie der Ausnutzung der Radwegflächen im Hinblick auf die Minimierung von Eingriffen in Privateigentum, landwirtschaftliche Fläche sowie die Kosten die beste Lösung dar. Diese Abwägung kann die Planfeststellungsbehörde nachvollziehen und schließt sich ihr an.

C8 Aufbau/Netzfunktion

Die Straße ist von ihrer Ausgestaltung ausreichend dimensioniert. Gemäß Richtlinie für die Anlage von Landstraßen, Ausgabe 2012 (RAL) soll die B5 als Bundesstraße nach der Entwurfsklasse EKL1 mit einer Richtgeschwindigkeit von 110km/h einen Regelquerschnitt RQ 15,5 erhalten. Die grundsätzlichen Voraussetzungen und Einsatzkriterien für eine dreistreifige Verkehrsführung sind außer in der RAL 2012 auch in dem Allgemeinen Rundverfügung Straßenbau ARS 28/1996 vom BMI festgelegt.

Danach ist eine dreistreifige Straße immer als Kraftfahrstraße (StVO §18) zu betreiben, d.h. das Fahrzeuge mit bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit mit mehr als 60 km/h dürfen diese Straße nutzen, aber nicht Fahrzeuge wie Kleinmotorräder, Radfahrer und Fußgänger. Für alle Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 60 km/h sind daher der Ausbau bzw. die Ergänzung des vorhandenen Ersatz- bzw. Wirtschaftswegenetzes geplant. Über dieses Netz ist die Erreichbarkeit der Anlieger gewährleistet. Hier wird auf die festgestellten Pläne verwiesen.

Des Weiteren wird die B5 im Planungsraum als Kraftfahrstraße anbaufrei bzw. zufahrtsfrei mit höhenfreien Knotenpunkten des nachgeordneten Straßennetzes hergestellt.

Durch den RQ 15,5 erhält die B5 einen einbahnig 3-streifigen Querschnitt mit einer durchgehenden wechselseitigen Folge von Überholfahrstreifen, die für jede Fahrriichtung verkehrsrechtlich eindeutige und sichere Überholmöglichkeiten schafft.

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

C9 Immissionen – Schalltechnische Untersuchung

Gem. § 41 BImSchG wird beim Neubau und der wesentlichen Änderung der Straße sichergestellt, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik mit vertretbarem wirtschaftlichen Aufwand vermeidbar gewesen wären. Grundlage der schalltechnischen Untersuchung sind die 16.BImSchV sowie die 24.BImSchV.

Die Auswirkungen des Verkehrslärms wurden für die Abschnitte Tönning –Anschluss K 40, K 40 bis Bauende sowie die verlegte K 40 mit dem Programm SOUNDPLAN berechnet. Auch wurden die Beurteilungspegel getrennt nach der Tageszeit (6:00h – 22:00h) und der Nachtzeit (22:00h – 06:00h) berechnet. Die schalltechnische Untersuchung der ausgebauten B 5 berechnet die Beurteilungspegel anhand der Verkehrsstärke und der LKW-Anteile, der Geschwindigkeiten für Pkw (100km /h) und Lkw (80 km/h), der Steigung und des Gefälles der Straße (durchgängig < 5%, deshalb ohne Einfluss auf die Berechnung), eines Korrekturfaktors für den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (-2 db(A)). Abschirmwirkungen und Reflexionen der vorhandenen Bebauung und der geplanten Lärmschutzwände wurden ebenso in die Berechnung integriert wie die Topographie der Umgebung. Es wird auf die schalltechnische Untersuchung des Büros eds-Planung beratende Ingenieure GmbH, 24214 Gettorf, vom 22.04.2013 in der Anlage 11 der Unterlagen zum Planfeststellungsbeschluss verwiesen.

Bezüglich weiterer Ausführungen wird auf Ziffer Zu 2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Gebietseinstufung

Gemäß § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV sind für die Anwendung der Immissionsgrenzwerte auf die baulichen Anlagen und Gebiete die Festsetzungen in den Bebauungsplänen maßgeblich. Gebiete, für die keine Festsetzungen in den Bebauungsplänen bestehen, wurden entsprechend der Eigenart der näheren Umgebung bzw. anhand der tatsächlichen Nutzung eingestuft. Die Einstufung erfolgte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV. Bauliche Anlagen im Außenbereich wurden nach § 2 Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4 der 16. BImSchV entsprechend der Schutzbedürftigkeit beurteilt. Wird die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so wurde nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum angewendet. Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht nur für die Gebäude, die bei der Auslegung der Planunterlagen für den Ausbau der B 5 baurechtlich genehmigt waren (BImSchG § 42 Abs. 1, Ziffer 25, 2. Spiegelstrich der VLärmSchR 97).

3-streifiger Ausbau der B 5

Die vorliegende schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Baumaßnahme Lärmbetroffenheiten zu erwarten sind. Auf Grund der zu erwartenden Lärmsituation werden Schutzmaßnahmen sowohl durch aktiven als auch durch passiven Schallschutz erforderlich, wobei den aktiven Schutzmaßnahmen der Vorzug gegeben wird. Lediglich an zwei Gebäuden sind passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, da die Grenzwerte nicht eingehalten werden können. Bei einem Gebäude ist eine Gebäudeseite nachts lediglich geringfügig betroffen. Die Kosten einer aktiven Schallschutzmaßnahme stünden hier nicht im Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Das zweite Gebäude liegt in unmittelbarer Nähe zum Brückenbauwerk über die „Alte Eider“. Hier sind mehrere Gebäudeseiten sowie zwei Außenwohnbereiche betroffen. Aufgrund der komplizierten Lage ergibt sich beim Vergleich passiver zu aktiven Schallschutzmaßnahmen ein Kostenverhältnis von mindestens 1:8, sodass die Kosten im Vergleich zu passiven Maßnahmen unverhältnismäßig hoch wären.

Beeinträchtigungen durch Baulärm und Erschütterungen

Der Baustellenverkehr und die Bodentransporte zum 3-streifigen Ausbau der B 5 werden grundsätzlich auf der vorhandenen Trasse durchgeführt, um die Störungen aus den Bautätigkeiten auf den Verkehr des vorhandenen öffentlichen Straßen- und Wegenetzes und auf die Anwohner so gering wie möglich zu halten. Unzumutbare Auswirkungen durch den von Baufahrzeugen verursachten Lärm auf den Bestandsstraßen sind nicht zu erwarten. Mehr als unerhebliche Verkehrslärmzuwächse werden durch den Baustellenverkehr nicht ausgelöst.

Immissionen während der Bauphase sind nur von vorübergehender Natur und nicht auf Dauer angelegt; Überschreitungen von Immissionsrichtwerten im Rahmen der Bauphase sind daher ggf. hinzunehmen, wenn die Bauarbeiten im öffentlichen Interesse dringend erforderlich sind und die Bauarbeiten ohne die Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden können bzw. durch wirtschaftlich zumutbare technische Maßnahmen nicht verhindert werden können.

Der beim Bau einer Straße ausgehende Lärm gehört, wie der Verkehrslärm, im Regelfall zu den Einwirkungen aus ortsüblicher Benutzung des Straßengrundstückes für Verkehrszwecke. Er ist daher von der Nachbarschaft im Rahmen des Art. 14 GG entschädigungslos und ohne weitere Schallschutzmaßnahmen zu dulden, der ihr aufgrund des Abstandes der Baustelle zur Bebauung zugemutet werden kann. Unter der ortsüblichen Nutzung, bezogen auf den Fall eines Autobahnbaues, ist nach ständiger Rechtsprechung der Lärm zu verstehen, der normalerweise bei dem Bau einer Autobahn entstehen würde.

Für die Beurteilung der Schalleinwirkungen auf die Nachbarschaft während der Bauphase gilt die AVV - Baulärm. Lärmschutzmaßnahmen sind durchzuführen, wenn die darin enthaltenen Immissionsrichtwerte um mehr als 5 dB(A) überschritten werden. Baumaschinenlärm,

der nach dem Stand der Technik vermeidbar ist, ist nicht zulässig. Es dürfen nur Baumaschinen zum Einsatz kommen, die mindestens den Anforderungen 32. BImSchV entsprechen. Darüber hinaus regelt sie den Betrieb der Baumaschinen; so dürfen diese z.B. in Wohngebieten an Sonn- und Feiertagen ganztätig nicht sowie an Werktagen nur in der Zeit von 7 Uhr bis 20 Uhr betrieben werden.

Es ist davon auszugehen, dass durch dieses Bauvorhaben mit Baulärm und sonstigen Bauimmissionen während der Bauzeit zu rechnen ist. Diese sind allerdings bei Einhaltung des Vermeidbarkeitsgrundsatzes nach § 22 Abs. 1 Satz 1 BImSchG und der Vorgaben der AVV - Baulärm zumutbar und hinzunehmen. Die Beeinträchtigungen sind jedoch nicht so schwerwiegend, dass die Baumaßnahme unterbleiben müsste. Die Planung stellt sicher, dass die Beeinträchtigungen so gering wie möglich gehalten werden.

Wann die Beeinträchtigungen, beispielsweise aus Baulärm oder Schmutz, jedoch das Maß des Zumutbaren überschreiten und somit nicht mehr entschädigungslos hinzunehmen sind, ist außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens in eventuellen Entschädigungsverhandlungen zu klären.

C10 Schadstoffbelastung

Mit dem dreistreifigen Ausbau der B 5 und einer künftigen, geringfügigen Verkehrszunahme sind zusätzliche Schadstoffimmissionen zu erwarten. Für das Vorhaben wurde eine Abschätzung der verkehrsbedingten Schadstoffe wie Kohlenmonoxid, Stickstoffdioxid, Stickstoffmonoxid, Schwefeldioxid, Benzol und Feinstaubpartikel gemäß den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS-2012“ durchgeführt. Die Berechnungen erfolgten mit dem „PC-Berechnungsverfahren zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffemissionen RLuS 2012, Version 1.4 CD 2010. Es wurde der Schadstoffanteil des Vorhabens an der Luftverunreinigung unter Berücksichtigung bekannter Vorbelastungen ausgewiesen sowie die Gesamtbelastungen ermittelt.

Im Ergebnis werden die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV für die Jahresmittelwerte deutlich unterschritten. Der Stundenmittelwert bei NO₂ wird direkt am Straßenrand 1-mal/Jahr überschritten (erlaubt sind 18 Überschreitungen/Jahr). Der Tagesmittelwert bei Feinstaub wird direkt am Straßenrand 18-mal/Jahr überschritten (erlaubt sind 35 Überschreitungen/Jahr). Der Schutz der menschlichen Gesundheit und Umwelt diesbezüglich ist somit hinreichend berücksichtigt.

C11 Natur und Landschaft

Bezüglich der mit dem Vorhaben verbundenen Umweltauswirkungen gem. UVPG a.F. wird auf Ziffer B verwiesen.

Der dreistreifige Ausbau der B 5 ist mit einem Eingriff in Natur und Landschaft gem. § 14 BNatSchG verbunden. Vermeidbare Beeinträchtigungen werden durch Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, artenschutzrechtliche Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnah-

men vermieden. Die mit der Realisierung des Vorhabens verbundenen unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden im Rahmen der Eingriffsregelung vollständig kompensiert. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2.3.1 und Zu Ziffer 2.3.1 und Anlage 12 wird verwiesen.

Das Vorhaben ist mit dem unvermeidbaren Verlust/der Beeinträchtigung von gem. § 30 Abs. 2 BNatSchG i.V.m. § 21 Abs. 1 LNatSchG geschützten Biotopen verbunden. Im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung erfolgt der erforderliche Ausgleich und Ersatz (vgl. Anlage 12.0 sowie Anlage 12.2 des festgestellten Plans). Die Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG i.V.m. § 21 Abs. 1 LNatSchG gelten damit als kompensiert. Auf Ziffer 2.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Das Vorhaben ist mit einer unvermeidbaren Inanspruchnahme von Wald verbunden (Waldumwandlung gem. § 9 BWaldG). Die Inanspruchnahme wird durch Ersatzaufforstungen kompensiert. Auf Ziffer 2.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Unter Berücksichtigung von Minimierungsmaßnahmen und artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen werden bei Umsetzung des Vorhabens keine Verbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG eintreten. Auf Ziffer 2.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete können ausgeschlossen werden. Es wird auf Ziffer 2.3.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Belange des Naturschutzes sind in den Planunterlagen umfassend dargestellt und entsprechend in die Abwägung eingestellt.

C12 Störung des Wasserhaushalts

Der 1. Bauabschnitt des dreistreifigen Ausbaus der B 5 zwischen Tönning und Rothenspieker liegt im Einzugsgebiet der Oberflächenwasserkörper Wester-Sielzug (FGE Eider, DESH_uei_04), Norderbootfahrt (FGE Eider, DESH_uei_08) und Untereider (FGE Eider, DESH_uei_0).

Das Vorhaben liegt im Bereich des Grundwasserkörpers Eider/Treene – Marschen und Niederungen (FGE Eider, DESH_Ei15), die Kompensationsflächen im Bereich der Grundwasserkörper Arlau/Bongsieler Kanal – Geest (FGE Eider, DESH_Ei11) und NOK-Marschen (FGE Elbe, DESH_Ei05).

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den ökologischen Zustand bzw. das ökologische Potenzial und den chemischen Zustand der Oberflächenwasserkörper wurden anhand der Qualitätskomponenten und Umweltqualitätsnormen gem. OGewV im Rahmen des Fachbeitrages WRRL durch den Vorhabenträger untersucht. Ebenso erfolgte die Untersuchung des chemischen und mengenmäßigen Zustands der Grundwasserkörper entsprechend der in der GrwV genannten Kriterien.

Ergebnis der Untersuchung durch den Vorhabenträger ist, dass das Vorhaben den in der WRRL formulierten Umweltqualitätszielen und den im WHG normierten Bewirtschaftungszielen nicht entgegensteht.

Nach Prüfung auch unter Einbeziehung der im Anhörungsverfahren hierzu geltend gemachten Punkte schließt sich die Planfeststellungsbehörde diesem Ergebnis an – im Einzelnen wird auf die nachstehenden Ausführungen verwiesen.

Eingehend ist anzumerken, dass es sich bei der Baumaßnahme um ein Ausbauvorhaben einer vorhandenen Bundesstraße handelt, deren grundsätzliche Entwässerungssituation nicht geändert, sondern lediglich an die Verbreiterung der Straße sowie die Veränderung der Zuwegungen angepasst wird. Darüber hinaus ist trotz einer größeren versiegelten Fläche keine höhere Belastung zu erwarten, da keine signifikante Steigerung der Verkehrszahlen prognostiziert ist.

Oberflächenwasserkörper

Untereider und Norderbootfahrt liegen in einem gewissen Abstand zur Baumaßnahme und in diese Oberflächenwasserkörper erfolgen keine direkten Einleitungen, so dass diese erst nach längerer Fließzeit und damit einhergehenden Vermischung in Berührung mit dem eingeleiteten Straßenoberflächenwasser kommen. Der Wester-Sielzug ist im Gegensatz dazu nicht nur betriebsbedingt durch Einleitungen sondern auch anlagebedingt betroffen, da das Brückenbauwerk 2 das Gewässer quert.

Der *Wester-Sielzug* wird als künstlich angelegtes Gewässer mit einem mäßigen Potential bewertet, wobei Großalgen in die Kategorie „gut“ fallen. Die Morphologie und der Wasserhaushalt werden als „nicht gut“ bewertet, die Durchgängigkeit ist allerdings gegeben. Darüber hinaus werden die allgemeinen chemisch-physikalischen Parameter nicht eingehalten. Der chemische Zustand wird aufgrund der Überschreitung der Umweltqualitätsnorm für Quecksilber als schlecht eingeschätzt, wobei das Gewässer im Hinblick auf Nitrat und Pestizide gut dasteht. Die Belastungen aus diffusen Quellen (vor allem durch landwirtschaftliche Nutzungen) und durch Abflussregulierungen und morphologische Veränderungen sind signifikant. Als Zielsetzung gilt es laut Bewirtschaftungsplan, ein gutes ökologisches Potential sowie einen guten chemischen Zustand zu erreichen. Dafür sind Maßnahmen zur Gewährleistung des Abflusses, zur Verbesserung der Habitate im Uferbereich sowie beispielsweise Maßnahmen zur Vermeidung unfallbedingter Stoffeinträge vorgesehen.

Mögliche anlagenbedingte Auswirkungen durch das Vorhaben sind nicht zu erwarten. Es handelt sich lediglich um die Verbreiterung eines bereits jetzt vorhandenen Brückenbauwerks. Mit dieser Verbreiterung sind nur geringe Eingriffe in die Morphologie vorgesehen, kleinräumige Veränderungen der Uferbereiche werden naturnah gestaltet. Die Durchgängigkeit wird darüber hinaus durch die Optimierung der Otterbermen verbessert. Baubedingte Auswirkungen werden durch den Einsatz von Maschinen nach dem Stand der Technik sowie die Schutzmaßnahme S 2 vermieden. Auswirkungen auf andere Parameter der ökolo-

gischen Qualitätskomponenten durch die Verbreiterung des Brückenbauwerks können damit ausgeschlossen werden. Gleiches ist auch für den Neubau der Wirtschaftswegbrücke anzunehmen.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf die ökologische Qualitätskomponente und den chemischen Zustand sind grundsätzlich durch den Eintrag von Schadstoffen mit dem Straßenoberflächenwasser möglich. Die gesondert untersuchten Chlorid-Einträge führen in den in diesem Bereich liegenden Gewässern zu keiner Verschlechterung der Qualitätskomponenten, da in den durch den Meerwassereinfluss ohnehin sehr salzigen Marschengewässern durch die Einleitung des Straßenoberflächenwassers rechnerisch sogar eine (nicht messbare) Verdünnung stattfindet. Vorhabenträgerseits wurde eine Ist-Chlorid-Belastung von 1819 mg/l ermittelt und in einer Berechnung eine Konzentration von 1822 mg/l errechnet. Im Gegensatz zum jetzigen Zustand wird durch das Mehr an Versiegelung bei gleichbleibender Verkehrszahl die Schadstoffe im Straßenoberflächenwasser in einer geringeren Konzentration vorliegen, so dass eine Verschlechterung durch den Eintrag betriebsbedingter Schadstoffe verneint werden kann. Durch die langen Fließzeiten und die Versickerung im Grabensystem der Entwässerung ist ebenfalls nicht mit einem erhöhten Eintrag sonstiger Stoffe zu rechnen.

Das Ziel, eine Verbesserung des ökologischen Potentials sowie des chemischen Zustandes zu erreichen (Verbesserungsgebot), wird durch die Baumaßnahme ebenfalls nicht gefährdet. Vielmehr wird durch verschiedene Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans besonders hinsichtlich der Morphologie und der Durchgängigkeit (z.B. für Fischotter) die aktuelle Situation verbessert.

Die nicht anlagebedingt betroffenen Oberflächengewässer *Norderbootfahrt* (künstlich) und *Untereider* (erheblich verändert) sind ebenfalls mit einem mäßigen ökologischen Potential sowie einem schlechten chemischen Zustand bewertet und unterliegen Belastungen aus diffusen Quellen (vor allem durch landwirtschaftliche Nutzungen) sowie durch Abflussregulierungen und morphologische Veränderungen. Genau wie beim Wester-Sielzug beinhalten die Bewirtschaftungspläne dieser Gewässer Maßnahmen zur Verbesserung der Morphologie, um den Ablauf und Rückhalt des Wassers naturnaher zu gestalten. Darüber hinaus sind Maßnahmen zur Verbesserung der Habitate im Uferbereich sowie zur Vermeidung von Stoffeinträgen vorgesehen.

Während keine anlagebedingten Auswirkungen der Baumaßnahme auf diese Gewässer zu erwarten sind, werden baubedingte Auswirkungen (Fernwirkungen) mit verschiedenen Maßnahmen vermieden. Dazu gehört beispielsweise die Nutzung der vorhandenen Straßen und Wege als Baustraßen, die Verwendung von Baumaschinen nach dem Stand der Technik sowie das Verhindern von Verwehungen der Baumaterialien. Betriebsbedingte Auswirkungen durch Schadstoffeinträge sind aufgrund der langen Fließzeiten in den Entwässerungsgräben und der damit einhergehenden Vermischung und Verdünnung ebenfalls nicht

zu erwarten. Die natürlich gegebene erhöhte Chlorid-Konzentration ist auch in diesen Gewässern anzufinden und wird durch das Vorhaben nicht erhöht.

Grundwasserkörper

Der maßgeblich zu betrachtende Grundwasserkörper Eider/Treene – Marschen und Niederungen ist in einem mengenmäßig und chemisch guten Zustand. Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand ergeben sich bau- und anlagebedingt durch die Versiegelung von Flächen (Verringerung der Versickerungs- und Grundwasserneubildungsrate). Da das Oberflächenwasser über die Böschungsflächen abfließt und im Grabensystem Versickerungen zu erwarten sind und baubedingte Versiegelungen/Verdichtungen des Bodens zurückgebaut werden (Maßnahme V 1), wird die Verringerung der Grundwasserneubildung minimiert. Der mengenmäßige Zustand des Grundwasserkörpers wird durch das Vorhaben insgesamt nicht beeinflusst.

Auswirkungen auf den chemischen Zustand des Grundwassers können sich durch die Versickerung von Betriebsstoffen im Baubetrieb sowie betriebsbedingte Schadstoffemissionen über den Wirkungspfad Boden – Wasser ergeben. Die im LBP beschriebenen Vorsorgemaßnahmen minimieren die Auswirkungen im Baubetrieb. Die Ableitung des Oberflächenwassers über die Böschungen und Gräben führt zur Vorreinigung des Niederschlagswassers durch die Filterfunktion des Bodens, sodass keine nachteiligen Auswirkungen auf den chemischen Zustand des Grundwasserkörpers zu erwarten sind.

Die im Bewirtschaftungsplan genannten Ziele, die Stoffbelastung aus der Landwirtschaft zu reduzieren sowie eine Maßnahme zum Trinkwasserschutz durchzuführen, werden durch die Baumaßnahme nicht verhindert.

Die Grundwasserkörper Arlau/Bongsieler Kanal – Geest (mengenmäßiger Zustand gut, chemischer Zustand schlecht) und NOK-Marschen (mengenmäßiger und chemischer Zustand gut) liegen im Bereich der Kompensationsmaßnahmen. Die Extensivierung der Landwirtschaft in diesen Bereichen verbessert den mengenmäßigen und chemischen Zustand der Grundwasserkörper, da eine Verbesserung hinsichtlich des Schadstoff- bzw. Nährstoffeintrags zu erwarten sind. Somit wird die Trendumkehr durch diese Maßnahmen unterstützt.

Insgesamt steht damit fest, dass durch das Vorhaben keine Verschlechterung des ökologischen Potentials/Zustands und des chemischen Zustands der Oberflächenwasserkörper und Grundwasserkörper eintritt. Ebenso stellt das Vorhaben keine Gefährdung der Bewirtschaftungsziele der WRRL gemäß der §§ 27 und 47 WHG dar. Die Umsetzung der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen wird durch eine Umweltbaubegleitung (vergleiche Maßnahmenblatt U) sichergestellt.

C13 Agrar- und forstwirtschaftliche Nutzungen

Durch den Ausbau der B 5 im ersten Bauabschnitt werden landwirtschaftliche Nutzflächen in einem Umfang von insgesamt rund 16,47 ha überplant. Des Weiteren erfolgt eine Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

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.

Die Maßnahmenplanung des LBP setzt sich wie folgt zusammen:

- Entsiegelungen von Verkehrsflächen in einem Umfang von 0,25 ha
- Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen auf weiterhin landwirtschaftlich genutzten Flächen (Extensive Grünlandnutzung, forstwirtschaftlich nutzbare Waldfläche, Anlage einer Streuobstwiese) erfolgen auf 23,96 ha
- Nicht mehr landwirtschaftlich genutzte Flächen in Höhe von 4,56 ha:
 - Umwandlung von intensiv genutztem Grünland in Schilfbestände, Anlage eines Kleingewässers, Pflanzung von Weiden, Anlage eines Gehölzstreifens (A 5)
 - Umwandlung von Ackerflächen und intensiv genutztem Grünland in Staudenfluren und Feldgehölze, Pflanzung von Einzelbäumen (A 7)
 - Umwandlung von Ackerflächen und intensiv genutzten Grünlandflächen in naturnahe Gehölzflächen (A 12)

Es wurden alle verfügbaren Potenziale für Entsiegelungsmaßnahmen und die Vernetzung von Lebensräumen im Rahmen des Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems im naturräumlichen Zusammenhang genutzt. 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 über Bewirtschaftungs- und Pflegevorgaben realisiert wird. 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 aus der landwirtschaftlichen Nutzung herausgenommen. Insgesamt wird ein weitaus kleinerer Teil landwirtschaftlicher Flächen für die Kompensation aus der Nutzung genommen (4,56 ha) als Eingriffsflächen für den Ausbau der B 5 im 1. BA benötigt werden (29,19 ha). Den Anforderungen des § 15 Abs. 3 BNatSchG und § 9 Abs. 3 LNatSchG ist somit für das vorliegende Bauvorhaben entsprochen.

C14 Belange des Eigentums

Unmittelbare Flächeninanspruchnahme

Durch das Vorhaben werden Flächen, die im Privateigentum sind, in Anspruch genommen. Soweit landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen werden, erzeugt diese Flächeninanspruchnahme über die bloße Inanspruchnahme hinaus zum Teil auch Bewirtschaftungsschwernisse.

Der festgestellte Eingriff in das Privateigentum durch die Maßnahme hält sich nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde in einem planerisch unvermeidbaren Umfang. Da es sich um eine Ausbaumaßnahme handelt, werden die Privatflächen in der Regel im Randbereich in Anspruch genommen. Der Vorhabenträger hat ein umfassendes Konzept vorgesehen, um verlorengehende Wegebeziehungen wiederherzustellen. Die mit dem Vorhaben für landwirtschaftliche Flächen entstehenden Bewirtschaftungsschwernisse bestehen daher überwiegend in Mehr- und Umwegen.

Die Planfeststellungsbehörde ist nach sorgfältiger Abwägung und Gewichtung zu der Auffassung gelangt, dass das öffentliche Interesse an dem Vorhaben die durch die Eigentumsinanspruchnahme betroffenen privaten Belange zu überwinden vermag.

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.

Wertminderung durch mittelbare Beeinträchtigungen

Die Auswirkungen des Vorhabens auf fremde Grundstücke beschränkt sich nicht nur auf die für die Verwirklichung des Vorhabens benötigten und in der Anlage 14 der Planfeststellungsunterlagen aufgelisteten Grundstücke, sondern erstreckt sich darüber hinaus durch mittelbare Wirkungen auch auf einige andere Grundstücke.

Dem Interesse (auch) dieser Grundstückseigentümer, von mittelbaren Beeinträchtigungen soweit als möglich verschont zu bleiben, trägt die Planung des Vorhabenträgers angemessene Rechnung. Durch die vorgegebene Linienführung, den Gradientenverlauf und insbesondere die Schutzanlagen ist es gelungen, unzumutbare Nachteile für die (nur) mittelbar

betroffenen Grundstücke abzuwenden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Grundstückseigentümer vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft (wie etwa dem Näherrücken einer Straße) nicht generell, sondern nur soweit geschützt ist, wie das Recht ihm Abwehr- oder Schutzansprüche zubilligt.

Vorliegend sind die maßgeblichen Schwellenwerte des § 2 der 16. BImSchV beim Schall – z. T. nach Realisierung aktiver Lärmschutzanlagen – nur an den unter Ziffer 2.4.2 genannten Gebäuden überschritten, wobei es sich hier ausschließlich um Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes nachts handelt. Des Weiteren werden weder in Bezug auf Schadstoffe noch auf andere Auswirkungen hin Schwellenwerte überschritten. Insoweit stehen den Betroffenen weder Abwehr-, Schutz- noch Entschädigungsansprüche zu.

Allgemeine Wertminderungsansprüche, wie z.B. sinkende Verkehrswerte der Immobilie, sind dagegen nicht durchgreifend. Auch die Gewährleistung des Eigentums durch Art. 14 GG enthält keine Wertgarantie, sondern lediglich eine Substanzgarantie des Eigentums in seinem konkreten Bestand. Weitergehende Entschädigungsansprüche wegen einer Verschlechterung des wirtschaftlichen Wertes des Grundstückes stehen den Eigentümern nicht zu (s. a. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az.: 4 C 9.95).

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass § 42 Abs. 2 BImSchG und § 141 Abs. 2 Satz 3 LVwG keinen gesetzlichen Anspruch auf einen Ausgleich sämtlicher Vermögensnachteile eröffnen, welche eine Straßenplanung auslöst. Ein Entschädigungsanspruch ist für die Wertminderung nur dann gegeben, wenn durch die zugelassene Nutzung der planfestgestellten Straße die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändert wird und „dadurch das benachbarte Wohneigentum schwer und unerträglich trifft“. In der Rechtsprechung wird ein Anspruch auf Übernahme des Grundstückes erwogen, wenn die Beeinträchtigungen faktisch ein derartiges Gewicht haben, das jede weitere Nutzung als unzumutbar erscheinen muss. Das ist bei schweren und unerträglichen Lärmbelastungen angenommen worden. Ein derartiger mittelbarer enteignender Eingriff ist z. B. infolge einer Betroffenheit durch Straßenverkehrslärm bei Beurteilungspegeln erst wesentlich über 70 dB(A) am Tage bzw. 60 dB(A) in der Nacht vorstellbar. Ausweislich der Anlage 11 ist beim Ausbau der B 5 eine solche Konstellation nicht gegeben. Aus den Planunterlagen und den Unterlagen des Anhörungsverfahrens ergeben sich keine Anhaltspunkte dafür, dass eine Grundstückssituation so nachhaltig verändert wird, dass dies als schwer und unerträglich einzustufen ist.

Bei der hier planfestzustellenden Straßenbaumaßnahme, die den Ausbau einer 2-streifigen Bundesstraße zu einer 3-streifigen Bundesstraße zum Inhalt hat, ist einzustellen, dass die betroffene Bebauung bereits eine deutliche Vorbelastung ebengerade durch diese vorhandene Bundesstraße aufweist. Sie bedingt bereits heute eine Wertminderung, so dass im Rahmen dieser Ausbauplanung auch nur möglicherweise zusätzliche Wertminderung einzustellen wäre. Auch bei den übrigen mittelbaren Beeinträchtigungen (z. B. Schall unter den

Grenzwerten) sind die bereits bestehenden Vorbelastungen relevant. Insgesamt ist festzustellen, dass nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde die durch die mittelbaren Beeinträchtigungen betroffenen Belange hinter dem öffentlichen Interesse am gegenständlichen Vorhaben zurücktreten müssen.

C15 Verlust von Wegebeziehungen

Grundsätzlich besteht kein Recht auf Erhalt der bestehenden Wegebeziehungen.

Unabhängig vom vorstehenden Sachverhalt werden durch den Ausbau der B 5 im Einzelfall landwirtschaftliche Eigentumsflächen zukünftig nicht mehr wie bisher auf direktem Wege zu erreichen sein, sondern über andere, bereits vorhandene oder neu zu erstellende Wirtschaftswege, die möglicherweise einen Mehrweg (Umweg) bedeuten. Eigentümer solcher Flächen nutzen als Verkehrsteilnehmer die öffentliche Straße zum Verkehr im Rahmen der Widmung und der Straßenverkehrsvorschriften aufgrund der straßenrechtlichen Bestimmung des § 20 StrWG – Gemeingebrauch. Für die Aufrechterhaltung bestimmter vorteilhafter Verkehrsverbindungen, die sich aus dem Gemeingebrauch an einer öffentlichen Straße und damit aus einer bestimmten Verkehrslage zu einer bestimmten Zeit ergeben, sind für die Verkehrsteilnehmer keine geschützten Eigentümerrechte abzuleiten. Das Recht zur Teilnahme am Gemeingebrauch an öffentlichen Straßen umfasst von vornherein nicht das Recht auf Beibehaltung einer bestimmten Verkehrslage. Das Grundeigentum der Eigentümer ist und bleibt an das öffentliche Straßen- und Wegenetz angebunden, sie werden somit in ihrem Recht auf Anliegergebrauch nicht verletzt. Der Umfang des durch Art. 14 GG geschützten Anliegergebrauchs reicht nur soweit, dass der Anlieger zur angemessenen Nutzung des Grundstücks eine entsprechende Verbindung zum Straßen- und Wegenetz hat. Ein besonderer Vertrauenstatbestand, aus dem die Eigentümer einen Anspruch auf Fortbestand der günstigen Lage herleiten können, ist ebenfalls nicht gegeben. Die Mehrbelastungen durch Mehrwege zu (Pacht-) Flächen bzw. Umwege beruflicher und privater Art sind hinzunehmen und nicht entschädigungsfähig.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich anhand der Unterlagen davon überzeugt, dass die Erreichbarkeit der Grundstücke ggf. durch neu anzulegende Wirtschaftswege auch nach Fertigstellung gegeben ist. Anhaltspunkte, dass dies im Einzelfall nicht gewährleistet ist, wurden auch im Anhörungsverfahren nicht geltend gemacht.

C16 Gesamtabwägung

Der dreistreifige Ausbau der B5 zwischen Tönning und Husum ist geeignet, Ziele und Zwecke der Bundesstraßen entsprechend der Vorgaben nach §§1, 3 sowie 4 FStrG unter Beachtung der Grundsätze der Verhältnismäßigkeit und des geringen möglichen Eingriffes zu erfüllen.

Der Träger der Straßenbaulast hat die Bundesstraße in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder zu verbessern. Dabei sind allen Anforderungen an Sicherheit und Ordnung genüge zu leisten. Der Ausbau

der B5 zwischen Tönning und Husum fügt sich in ein zusammenhängendes Verkehrsnetz ein und dient dem weiträumigen Verkehr.

Durch den dreistreifigen Ausbau der B5 erfolgt eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Mit dem zusätzlichen Fahrstreifen, den planfreien Knotenpunkte und dem Wegfall des langsameren Verkehrs von der Bundesstraße werden Überholmöglichkeiten geschaffen, die die Leichtigkeit des Verkehrs verbessern, Unfallhäufigkeit verringern, die Reisegeschwindigkeiten erhöhen und auch dem zukünftigen zu erwartendem Verkehrsaufkommen genüge leisten wird. Somit dient die Baumaßnahme der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die aufgestellten Planungsziele in vollem Umfange erreicht werden und mithin ein öffentliches Interesse an der Realisierung des gegenständlichen Abschnittes besteht.

Gleichzeitig berührt das Vorhaben öffentliche und private Belange.

Die vorliegende Planung löst in dem hier planfestzustellenden Bereich Betroffenheiten Dritter aus. Diese bestehen vornehmlich durch eine teilweise oder vollständige Inanspruchnahme von Eigentumsflächen in unterschiedlicher Schwere. Die Eingriffe werden durch den Ausbau so gering wie möglich gehalten und sind in Größe und Art der betroffenen Flächen als zumutbar anzusehen. Hinzu treten Beeinträchtigungen bei der Bewirtschaftung, veränderte Wegebeziehungen und mögliche mittelbare Beeinträchtigungen.

Das geplante Bauvorhaben ist verbunden mit Eingriffen in Natur und Landschaft. Die daraus resultierenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden in räumlichen und funktionellen Zusammenhang mit dem Eingriff vollständig ausgeglichen oder in sonstiger Weise kompensiert.

Die lärmtechnische Untersuchung hat ergeben, dass durch das Bauvorhaben die Immissionsgrenzwerte teilweise überschritten werden. Um die durch die Ausbaumaßnahme ausgelösten überschrittenen Grenzwerte einzuhalten, werden sowohl aktive als auch passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen (vgl. Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen und Ziffer 2.4 des Beschlusses).

Im Ergebnis überwiegt das öffentliche Interesse an der geplanten Baumaßnahme die berührten öffentlichen und privaten Belange wie sie sich auch unter Würdigung der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens darstellen. Ergänzend zu den obigen Ausführungen wird auf die Erwägungen unter 4., 5. Zu 5. Und Zu 2 verwiesen.

Das Vorhaben wird daher zugelassen. Die Planung berücksichtigt die im Fernstraßengesetz und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, entspricht den Anforderungen des Abwägungsgebotes und materiell-rechtlichen Vorgaben.

Auf Antrag des Landesbetrieb Straßenbau, Niederlassung Flensburg vom 29.08.2013 in der Fassung der Änderungsanträge vom 29.04.2016 wird der Plan für das vorstehend bezeichnete Vorhaben mit Änderungen und Ergänzungen sowie Nebenbestimmungen festgestellt. Alle Einwendungen der Betroffenen und alle Stellungnahmen der Behörden, Träger öffentlicher Belange und Naturschutzvereinigungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch diesen Planfeststellungsbeschluss insgesamt oder teilweise stattgegeben wird oder sie sich nicht durch Rücknahme, Berücksichtigung seitens der Vorhabenträger oder auf andere Weise insgesamt oder teilweise erledigt haben (Ziffer 4).

Entscheidungen, die unmittelbar innerhalb der Nebenbestimmungen 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 die Vorhabenträger gleichermaßen.

Zu 2 (Inhalts- und Nebenbestimmung)

Zu 2.1: (Auflagen)

Die genannten Auflagen ergeben sich aus den Zusagen des Vorhabenträgers auf Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange im Anhörungsverfahren bzw. dienen einer Vermeidung von Konflikten mit Anwohnern und einer ordnungsgemäßen Baudurchführung.

Zu 2.1.3.2 (Beweissicherung bei Schäden an Gebäuden)

Mit dieser Auflage wird eine Beweissicherung hinsichtlich möglicher Beschädigungen von Gebäuden und Anlagen im Nahbereich der Bautätigkeit für diese Vorhaben angeordnet.

Eine mögliche Beeinträchtigung von Gebäuden und Anlagen im Nahbereich kann durch die von der Bautätigkeit ausgelösten Erschütterungen herrühren. Dabei sind die vom normalen Verkehr auf einer Straße gegenüber den von der Baustelle herrührenden zu unterscheiden. Die Erschütterungen, die von der ortsüblichen Benutzung einer vorhandenen Straße herrühren, hierzu zählt z. B. auch die Benutzung der Straße durch den Baustellenverkehr mit den Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) entsprechenden Fahrzeugen, sind von den Nachbarn (Anliegern) selbst dann hinzunehmen, wenn sie zu einer wesentlichen Beeinträchtigung führen.

Hinsichtlich möglicher Beschädigungen von Gebäuden durch Bohrungen und Erschütterungen im Zuge der Bauaktivitäten des hier planfestzustellenden Streckenabschnittes der B 5 hat der Vorhabenträger im Rahmen des Anhörungsverfahrens in Einzelfällen die Bereitschaft zur Durchführung von Beweissicherungen an Gebäuden zugesagt. Auf die entsprechenden Niederschriften zu den Erörterungsterminen wird verwiesen. Diese Nebenbestimmung geht in Teilen über diese Zusage hinaus. Sie steht neben den Zusagen des Vorhabenträgers.

Eine Beweissicherung aller Gebäude und Anlagen findet grundsätzlich im Nahbereich der Trasse in einem Korridor von 100 m beiderseits der B 5 statt. Für die Beweissicherung wird ein Gutachter beauftragt, der auf die Eigentümer zugeht und dort die entsprechenden Feststellungen vor und nach der Beendigung der Baumaßnahme durchführen wird. Dies bedeutet, dass die betreffenden Gebäude vor Beginn der Bauarbeiten von einem Gutachter aufgenommen werden und auf bestehende Risse sogenannte Gipsmarken geklebt werden. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die Gebäude erneut aufgesucht, um festzustellen, ob Schäden eingetreten oder aber Gipsmarken gerissen sind.

Es liegt im Ermessen des Vorhabenträgers über diese Nebenbestimmung hinaus weitere Beweissicherungen vorzunehmen. Die Notwendigkeit der Durchführung weiterer Beweissicherungsverfahren kann sich abhängig vom Bauverfahren, dem Baugrund sowie der Bausubstanz der Gebäude, Straßen und Wege ergeben.

Die Entschädigungsvereinbarungen werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.

Zu 2.2: (Wasserrecht)

Zu 2.2.1: (Wasserrechtliche Erlaubnis)

Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen sind nach § 19 WHG zwar dergestalt in das fernstraßenrechtliche Planfeststellungsverfahren eingebunden, dass ebenfalls die Planfeststellungsbehörde über deren Erteilung entscheidet (Zuständigkeitskonzentration). In Bezug auf die Entscheidungskonzentration wird jedoch die Eigenständigkeit des Entscheidungsbestandteils unter dem Verfahrensregime des WHG betont (BVerwGE 123, 243, 125, 279). Die wasserrechtliche Entscheidung tritt daher, auch wenn sie im Planfeststellungsbeschluss getroffen wird, als rechtlich selbständiges Element neben die Planfeststellung. Die wasserrechtliche Erlaubnis konnte im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens erteilt werden, da die Voraussetzungen hierfür erfüllt sind.

Das Einvernehmen der Wasserbehörde des Kreises Nordfriesland wurde mit E-Mail vom 12.02.2019 hergestellt.

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

Zu 2.2.2: (Genehmigungen für Bau bzw. Verlängerung von Durchlässen, Verlegung einer Gewässerteilstrecke bzw. Gewässerausbau))

Die Voraussetzungen für die Erteilung der Genehmigung für den Bau bzw. die Verlängerung von Durchlässen nach § 56 Abs. 1 und § 3 LWG i.V.m. § 68 WHG liegen vor. Eine Beein-

trächtigung des Wohles der Allgemeinheit und dabei insbesondere der öffentlichen Sicherheit ist nicht zu erwarten, die sonstigen Anforderungen des WHG und andere öffentlich-rechtliche Vorschriften werden erfüllt.

Zu 2.2.3: (Gewässerschutz)

Der Straßenbaulastträger hat hinreichende Maßnahmen in die Planung eingestellt, um nach Umsetzung der Planung den gegenwärtigen Zustand der betroffenen Gewässer zu wahren oder sogar zu verbessern. Die Ausweisung von Ausgleichsflächen im Nahbereich der Alten Eider sowie die Verbesserung der Durchlässigkeit dieses Gewässers beispielsweise für Fischotter und Fledermäuse führt zur Aufwertung des Gewässers als Lebensraum für Flora und Fauna.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die vorliegende Planung in allen Bereichen die aktuellen gesetzlichen Auflagen erfüllt. Eine Verschlechterung der Wasserkörper, sowohl bei den Oberflächengewässern als beim Grundwasser, ist nicht zu erwarten, eine Verbesserung des Zustands wird durch die Baumaßnahme nicht verhindert. Auf die Erwägungen unter C 12 wird verwiesen.

Zu 2.3: (Landschaftspflege)

Zu 2.3.1: (Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung)

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.

Die grundsätzliche Nutzung der bestehenden Trasse der B 5 sowie die Nutzung dieser als Baustraße während der Bauphase entsprechen dem gegebenen Vermeidungs- und Minimierungsgebot. Darüber hinaus werden Schutzvorrichtungen für bestehende Gehölze, Röhrichte sowie das Oberflächengewässer Alte Eider eingerichtet, die mögliche Störungen des Lebensraumes und Tötungsverbote vermeiden. Bauzeitenregelungen zum Schutz von Fledermäusen und Brutvögeln und Vergrämnungsmaßnahmen zum Schutz von Brutvögeln (insbesondere Kiebitz und Bachstelze) vermeiden ebenfalls Zugriffsverbote im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG. Mit dem Rückbau zeitweiliger Versiegelungen, dem frühzeitigen Umsetzen von Fledermauskästen, der Optimierung der Otterbermen,

dem Verzicht auf Beleuchtung im Bereich der Alten Eider sowie der Errichtung von Amphibienschutzzäunen sowie Kollisionsschutzzäunen für Fledermäuse werden die Eingriffe in die Natur minimiert und vermieden.

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 Eingriffen gehören die Neuversiegelung und Überschüttung von Böden, die eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen mit sich bringen sowie der Verlust von Gräben mit Röhricht, von Wald sowie weiteren Gehölzen, z.B. Straßenbaumreihen, die Funktionsräume für verschiedene Arten bilden. Ebenso wird ein Kleingewässer überplant.

Mit der Entsiegelung vorhandener Verkehrsflächen, der Entwicklung neuer Gräben mit Röhrichten, Schilfbeständen sowie der Wiederherstellung und Neuanlage eines Kleingewässers und der Pflanzung von Baumreihen, Einzelbäumen und Hecken werden die Eingriffe eingriffsnah ausgeglichen sowie durch die teilweise multifunktionalen Kompensationen in trasenfernen Gebieten ersetzt wie durch die Aufforstung in Mildstedt und die Ersatzmaßnahmen in Drage, Bargum und Burg.

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. Auf die Anlage 12 (Landschaftspflegerischer Begleitplan) wird verwiesen.

Gemäß § 9 Abs. 2 LNatSchG schließen die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung des angestrebten Erfolgs ein.

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. Dazu zählen Entsiegelungsmaßnahmen bestehender Verkehrsflächen, die Wiedervernetzung von Lebensräumen sowie Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen ohne landwirtschaftliche Nutzungsaufgabe, sodass die Eingriffe in landwirtschaftliche Flächen geringgehalten werden.

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 und ländliche Räume vom 15.04.2019, Aktenzeichen V534-22078/2019 hergestellt.

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

Der Ausbau des planfestgestellten Vorhabens bedingt eine Flächeninanspruchnahme im Bereich gesetzlich geschützter Biotope, sodass die Verbote des § 30 Abs. 2 BNatSchG i.V.m. § 21 LNatSchG berührt sind. Die mit dem Bau des planfestgestellten Vorhabens ver-

bundenen Eingriffe werden so gering wie möglich gehalten. Diesbezüglich wird auf die Vermeidungsmaßnahmen (Anlage 12) des planfestgestellten Plans verwiesen. Die Befreiung für die Beseitigung von 12 m Knick / Feldhecke, 200 m² Kleingewässer und 4,15 ha Röhricht wird 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 materiell-rechtliche Würdigung unter Ziffer C dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 2.3.3 (Zulässigkeit gem. §44 Abs. 1 i.V.m. §44 Abs. 5 BNatSchG (besonderer Artenschutz))

Unter Berücksichtigung der planfestgestellten artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen und der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen stehen der Realisierung des Vorhabens keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG entgegen. Auf die Nebenbestimmungen in Ziffer 2.3.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Artenschutzrechtlich relevante Tierarten sind verschiedene Fledermausarten, der Moorfrosch, der Fischotter und die im Gebiet vorkommenden europäischen Vogelarten. Hierzu wird zudem auf die Ausführungen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages in Anlage VII des Materialbands des festgestellten Plans verwiesen.

Fledermäuse

Das Vorkommen der Fledermäuse wurde in den Jahren 2005/2006, 2010 und 2012 erfasst, wobei auf Flugrouten, Quartiere und Jagdgebiete eingegangen wurde. Im Zuge der längeren Planungszeit sowie der Einführung der „Arbeitshilfe Fledermäuse“ des LBV SH wurde im Jahr 2015 eine erneute Erfassung durchgeführt.

Die Jagdhabitate wurden gemäß der Vorgabe für relativ strukturarmes Offenland an vier Terminen zwischen Mai und September in einem 100 m breiten Korridor beidseitig der Straße mit Detektoren erhoben. Die potentiellen Quartiere wurden im Rahmen der Detektorerhebungen insbesondere durch Schwärmphasenerhebungen am frühen Morgen durchgeführt. Die bereits installierten Fledermauskästen wurden durch Beobachtung, endoskopische Überprüfung im Sommer und Ableuchten auf Besatz überprüft. Aufgrund der Planänderung wurde ebenfalls der Gehölzbestand bei Rothenspieker sowie der Kreuzungsbereich der K 40 mit der B 5 auf das Vorhandensein potenzieller Fledermausbäume untersucht. Darüber hinaus wurden alle in 2012 ermittelten potenziellen Höhlenbäume während der Wochenstubenzeit einmalig endoskopisch auf Besatz und die Qualität der potenziell quartiergeeigneten Strukturen hin untersucht.

Bei den Untersuchungen nachgewiesen wurden die Breitflügelfledermaus, die Zwergfledermaus, die Rauhaufledermaus, die Wasserfledermaus sowie 2015 auch erstmals der Große

Abendsegler. Als Charakterart innerhalb des Trassenkorridors einzustufen ist die Zwergfledermaus, die flächendeckend verbreitet ist. Die Breitflügelfledermaus und die Wasserfledermaus treten vermehrt im Aufweitungsbereich der Alten Eider auf, der Große Abendsegler und die Rauhautfledermaus sind lediglich unregelmäßige Gäste ohne tieferen ökologischen Bezug zum Planungsraum. Ein Funktionsraum von hoher regionaler naturschutzfachlicher Bedeutung der Fledermaus befindet sich bei Rothenspieker zu beiden Seiten der B 5 mit dem wertvollsten Jagdhabitat des Untersuchungsraumes an der Alten Eider und der Flugstraße entlang dieser über die B 5. Mehrere Gebäudequartiere, Baumquartiere und Balzreviere wurden in diesem Bereich ermittelt. Ein weiterer Funktionsraum bei Diekhusen/Süderfriedrichskoog hat eine weniger starke Bedeutung, da sich Quartiersverdachte aus den vorherigen Untersuchungen außerhalb des Erfassungskorridors befinden bzw. nicht bestätigt werden konnten. Winterquartiere sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden, 15 Einzelbäume besitzen eine mögliche Eignung als Wochenstubenquartier. Balzreviere befinden sich vor allem im Funktionsraum an der Alten Eider sowie im gesamten Trassenbereich bevorzugt in der Nähe von Wegkreuzungen. Neben dem Jagdgebiet im Funktionsraum an der Alten Eider wurden neun weitere Jagdgebiete ermittelt, von denen keines als naturschutzfachlich bedeutend eingestuft wurde. Durch die zeitliche Beschränkung der Gehölzrodungen auf den Zeitraum zwischen dem 1. Dezember und Ende Februar des Folgejahres (V 3 Ar) (siehe auch 2.3.5) und die Versetzung vorhandener Fledermauskästen (V 12 Ar) werden Tötungen von Fledermäusen in ihren Quartieren vermieden. Darüber hinaus wird während der Bauarbeiten und für den gesamten Nutzungszeitraum der B 5 auf die Beleuchtung des Brückenbauwerks der Alten Eider verzichtet, um eine Störung der Wasserfledermaus zu vermeiden (V 8 Ar). Die Unterführung der Alten Eider unter der B 5 dient als Querungshilfe für die Wasserfledermaus. Zum Schutz der Zwerg- und Breitflügelfledermaus im Bereich einer bedeutenden Flugroute werden beidseits der B5 auf und am als Querungshilfe genutzten Brückenbauwerk an der Alten Eider Kollisionsschutzzäune errichtet (V 7 Ar). Die Wasserverbindung sowie die Baumreihen (A 1 Ar) entlang der B 5 dienen als Leitstrukturen. Die Zugriffsverbote im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 3 BNatSchG, Tötung oder Störung der Arten sowie die Beschädigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten, werden mit Umsetzung der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen nicht ausgelöst.

Fischotter

Der Fischotter wurde bei den faunistischen Untersuchungen im nördlichen Teil des Untersuchungsraumes 2005/2006 und 2010 nachgewiesen. Es wird davon ausgegangen, dass der Fischotter die B 5 im gesamten Untersuchungsraum besiedelt, sodass auch im Betrachtungsraum des 1. Bauabschnittes vom Vorkommen der Art auszugehen ist. Durch die fischottergerechte Optimierung der Querung der Alten Eider mit Bermen und die Errichtung von Ottersperrzäunen beidseits des Brückenbauwerks wird eine Tötung und Störung von Tieren im Straßenverkehr vermieden. (V 4 Ar). Darüber hinaus wird zur Vermeidung der Störung

auf eine Beleuchtung des Brückenbauwerks der Alten Eider während der Bauphase und der gesamten Nutzungsdauer der B 5 verzichtet (V 8 Ar). Mit der Anlage von Ausgleichsflächen im Bereich der Alten Eider (A 7 Ar) wird sich die Gesamtsituation für den Fischotter verbessern. Das Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Nachstellen, Fangen, Verletzen, Töten) tritt nicht ein. Das Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (erhebliche Störung) tritt durch das Vorhaben ebenfalls nicht ein. Durch den fischottergerechten Ausbau der Bermen wird der Wanderweg des Fischotters optimiert. Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Fischotters gehen aufgrund der Betroffenheit nicht geeigneter Teilhabitate nicht verloren. Das Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) tritt nicht ein.

Moorfrosch

Das Vorkommen des Moorfrosches wurde in Untersuchungen 2005 und 2012 in einem Korridor von 300 m beidseitig der B 5 erfasst. Da 2005 keine konzentrierten Zuwanderungen ermittelt wurden, entfiel diese Untersuchung 2012. Stattdessen wurden in zwei Begehungen die Laichgesellschaften erfasst und die Laichplätze kartiert sowie die Gewässer auf Kaulquappen untersucht. In einem Untersuchungsraum von 310 ha wurden 2012 400 Laichballen gefunden, wovon 208 auf die Grabensysteme bei Diekhusen und 126 auf die Grabensysteme bei Langenhemme entfielen. Im restlichen Bereich der Strecke sind lediglich vereinzelt sehr geringe Vorkommen nachgewiesen worden. Die Errichtung von mobilen Amphibienschutzgittern (V 6 Ar) in Bereichen mit großen, straßennahen Vorkommen des Moorfrosches südlich Diekhusen (Bau-km 1+100 bis 1+700 auf der Westseite der B 5) und nördlich Altendeich (Bau-km 2+200 bis etwa 2+900 auf der Ostseite der B 5 sowie beidseitig an der Achse 410) verhindert ein vermeidbares Töten von Individuen während der Bauarbeiten. Aufgrund der sehr geringen Vorkommen in der Nähe des Eingriffsbereichs und der umfangreichen Minimierungsmaßnahmen wird keine artenschutzrechtliche Ausnahme notwendig. Die Funktionalität des Fangzaunes wird regelmäßig durch einen Fachexperten kontrolliert. Aufgrund der Vorbelastung durch die stark befahrene B 5 und unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen wird von keiner relevanten Erhöhung der Verluste durch Kollisionen mit Kfz ausgegangen, die das allgemeine Lebensrisiko überschreiten.

Brutvögel

Die Brutvögel wurden im Rahmen der faunistischen Untersuchungen im Jahr 2012 flächendeckend in einem Bereich ca. 300 – 400 m beidseitig der B 5 erfasst. Dabei wurden fünf Funktionsräume identifiziert, von denen derjenige bei Langenhemme eine hohe ökologische Bedeutung hat, während drei weitere eine mittlere und der fünfte bei Süderfriedrichskoog eine mäßige Bedeutung aufweisen. Insgesamt wurden 53 Brutvogelarten nachgewiesen, davon vorrangig Arten der Gilde der Wiesenvögel wie z.B. Kiebitz und Feldlerche sowie in

geringer Zahl Bewohner der schilfbestandenen Sielzüge, Kleingewässer und Entwässerungsgräben wie z.B. Schilfrohrsänger oder Rohrammer. Um eine Zerstörung von Gelegen der Wiesenvögel zu vermeiden, werden die Wiesenvögel vor und während der Brutzeit durch Pflöcke mit Flatterbändern vergrämt (V 3 Ar). Aufgrund der gleichbleibenden Verkehrsbelastung sind betriebsbedingte Störungen (z.B. durch erhöhte Lärmbelastung) ebenso auszuschließen wie anlagebedingte Störungen, ein direkter Eingriff in Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach § 44 Abs.1 Nr. 3 BNatSchG ist auszuschließen. Die mit dem LLUR abgestimmte Vergrämung des Kiebitzes stellt eine reversible Störung dar und ist deswegen nicht als Verbotstatbestand zu werten. Der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert sich durch die Maßnahme nicht. Vorgezogene Maßnahmen sind aus diesem Grund nicht notwendig. Ebenso werden Brutvögel bodennaher Gras- und Staudenfluren und der Grabensäume sowie Vögel der Gewässer nicht gestört oder getötet, da durch Mähen des Altschilfs und der Saumfluren vor der Brutzeit und das Kurzhalten der Vegetation die Nutzung des Eingriffsbereichs als Brutplatz verhindert wird. (V 3 Ar). Der Verlust von Vogelbrutrevieren durch die Rodung von Gehölzen und Grabenverfüllungen wird durch die Neuanlage von Gehölzen (A 1Ar, A 4 Ar, A 7 Ar, G/V 2 Ar, G/V 3 Ar, A 2 Ar, G/V 5 Ar) ausgeglichen. Da die Betroffenheiten gering sind und ausreichende Ausweichmöglichkeiten für die ungefährdeten Arten in geringer Entfernung vorhanden sind, ist die zeitliche Verzögerung bei der Anlage der Ausgleichsmaßnahmen tolerierbar. Wegen der im Umfeld des Eingriffsbereichs vorhandenen vergleichbaren Lebensräume in großer Zahl und Ausdehnung, ist nicht davon auszugehen, dass es durch die Zerstörung von Nistmöglichkeiten zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands dieser Arten kommt. Von einem Erhalt der ökologischen Funktion im räumlichen Zusammenhang und dem Erhalt des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen ist auszugehen.

Rastvögel

Zwischen August 2011 und Mai 2012 wurden die Rastvogelbestände in einem Korridor von 500 m beidseitig der B 5 an 16 Erfassungstagen flächendeckend erfasst. Zusätzlich wurden alle rast- und Zugereignisse protokolliert, die während der Brutvogeluntersuchungen (April – Juli 2012) beobachtet werden konnten. Insgesamt konnten dabei 31 verschiedene Rast- und Gastvogelarten identifiziert werden. Die dominanten Arten sind Star, Nonnengans und Kiebitz, wobei die beiden letztgenannten Arten Rastbestände von landesweiter Bedeutung aufweisen. Auswirkungen auf die Rastvögel sind wegen der Entfernung der Rastplätze zur Straße und den bisherigen Vorbelastungen lediglich während der Bauzeit zu erwarten. Mögliche Störungen durch Menschen während der Bauzeit können mithilfe von Vergrämnungsmaßnahmen vermieden werden. Diese reversible Störung ist ohne Auswirkungen auf die lokale Population, sodass auch in diesem Fall ein Verbotstatbestand ausgeschlossen werden kann.

Zusammenfassung

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 Artenschutzes bei der Planfeststellung“ (LBV-SH 2013), die mit Schreiben vom 05.03.2013 als Rundverfügung des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr eingeführt wurde. Die inhaltliche Bearbeitung der artenschutzrechtlichen Belange erfolgt umfangreich im Artenschutzfachbeitrag (Materialband) und im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 12.0 der Planfeststellungsunterlagen). Die Planfeststellungsbehörde hat die Angaben der genannten Unterlagen geprüft und ist zu dem Schluss gekommen, dass für die vom Vorhaben betroffenen Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und der Europäischen Vogelarten keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG infolge der Realisierung des Vorhabens erfüllt werden. Die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme ist demnach nicht erforderlich.

Zu 2.3.4 (Zulässigkeit gem. §34 BNatSchG – Natura 2000 (bei Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung oder Europäischem Vogelschutzgebiet))

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich bei ihrer Prüfung nach § 25 Abs. 1 LNatSchG den Ergebnissen der Fachprüfungen gemäß § 34 BNatSchG (s. Anlage VIII des Materialbandes) für die nachfolgend aufgeführten Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung an:

- EU-Vogelschutzgebiet DE 0916-491 „Ramsar-Gebiet S-H Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete“
- FFH-Gebiet DE 1719-391 „Untereider“

Der geplante Ausbau der B 5 zwischen Tönning und Rothenspieker verläuft außerhalb der Schutzgebiete. Der geringste Abstand zwischen den Schutzgebietsgrenzen des EU-Vogelschutzgebietes „Ramsar-Gebiet S-H Wattenmeer“ bzw. des FFH-Gebietes „Untereider“ und der Trasse beträgt im Bereich der Querung der Alten Eider ca. 400m.

Für beide genannten Schutzgebiete kommt die Fachprüfung unter Berücksichtigung der Erhaltungsziele des Schutzgebietes und der Auswirkungen des Vorhabens zu dem Ergebnis, dass erhebliche Beeinträchtigungen des Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen durch das beantragte Vorhaben nicht eintreten. Die Erhaltung von geeigneten Rastplätzen von ausreichender Größe sowie die Erhaltung weitgehend unzerschnittener Räume zwischen den Rastplätzen wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Eine erhebliche Störung für die Populationen der Rastvögel liegt somit nicht vor.

Aufgrund der ungeklärten Situation zu Beginn der Planung hinsichtlich der Ausweisung weitere Schutzgebiete wurde darüber hinaus eine FFH-Verträglichkeitsprüfung des erweiterten Vogelschutzgebietes DE 1618-401 „Eiderstedt“ durchgeführt. Auch für dieses Gebiet kommt die Fachprüfung unter Berücksichtigung der Erhaltungsziele des Schutzgebietes und der Auswirkungen des Vorhabens zu dem Ergebnis, dass erhebliche Beeinträchtigungen des Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen durch das beantragte Vorhaben nicht eintreten.

Da keine vorhabenbedingten Beeinträchtigungen zu erkennen sind, können sich keine Kumulationseffekte mit anderen Plänen und Projekten ergeben. Eine Berücksichtigung von anderen Plänen und Projekten ist deshalb in diesem Fall nicht notwendig.

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

Zu 2.3.5 (Nebenbestimmungen)

Die Nebenbestimmungen stellen sicher, dass gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft unterlassen und gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen innerhalb einer angemessenen Frist durch den Verursacher ausgeglichen oder ersetzt werden und somit die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes des Landschaftsbildes möglichst gering gehalten und vollständig ausgeglichen oder ersetzt werden. Darüber hinaus stellen sie sicher, dass keine artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG eintreten

Zu 1.: Die mit dem Vorhaben verbundenen unvermeidbaren Beeinträchtigungen sind gemäß § 15 BNatSchG in einer angemessenen Frist auszugleichen oder zu ersetzen. Durch die Nebenbestimmung wird sichergestellt, dass eine zeitnahe Kompensation erfolgt.

Zu 2. und 3.: Zur Sicherstellung der Umsetzung der geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen ist die Durchführung von Umsetzungskontrollen, Funktionskontrollen und Erfolgskontrollen vorzusehen.

Zu 4.: Das Erfordernis einer **Nachbilanzierung** nach Durchführung des Eingriffs ist gegeben, da sich im Rahmen der Ausführungsplanung erfahrungsgemäß Sachverhalte ergeben können, die zu zusätzlichen erforderlichen Eingriffen nach § 14 BNatSchG führen können. Zusätzlich auftretende Eingriffe sind im Rahmen der Nachbilanzierung zu ermitteln und anschließend die notwendigen Kompensationsmaßnahmen zu entwickeln und in einem Bericht darzulegen.

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

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 zum jetzigen Zeitpunkt über der Pflege von KIS-SH einer tabellenmäßigen Aufbereitung.

Zu 7.: Aufgrund der Komplexität des Baugeschehens für das Vorhaben und der besonderen naturschutzrechtlichen Anforderungen an die Durchführung der Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sowie (vorgezogenen) Ausgleichsmaßnahmen insbesondere im Hinblick auf das Artenschutz-, bodenschutz- und Wasserrecht ist eine **Umweltbaubegleitung** erforderlich. Die Anlagen 12 der Teile A und B benennen die Aufgaben der Umweltbaubegleitung in eigenen Maßnahmenblättern und ordnen die durch die Umweltbaubegleitung zu überwachenden Maßnahmen konkret zu. Regelmäßige und in besonderen Fällen zusätzliche Berichte der Umweltbaubegleitung über die Umsetzung der Maßnahmen und besondere Vorkommnisse im Baufortschritt sind dem MELUND als zuständiger Naturschutzbehörde und der Planfeststellungsbehörde zu übermitteln.

Zu 8.: Mit der Festlegung wurde die Stellungnahme des Kreises Nordfriesland, Untere Naturschutzbehörde, gewürdigt. Zum Schutz der heimischen Biodiversität wurde im Jahr 2009 in § 40 (4) BNatSchG eine Regelung eingeführt, nach der vorwiegend keine gebietsfremden Arten in der freien Natur ausgebracht werden sollen.

Zu 9. Bis 11.: Die zur Vermeidung der Tötung von **Brutvögeln und Fledermäusen** angeordneten Bauzeitenregelungen bestimmen die für die Baufeldfreimachung erlaubten Zeiträume außerhalb der Kernbrutzeiten der jeweiligen Artengruppen in Abhängigkeit von den zu beseitigenden Habitatstrukturen. Ebenso werden zu diesem Zweck Vergrämnungsmaßnahmen festgelegt.

Zu 12 bis 15.: Die festgelegten Regelungen sind artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen zur Vermeidung der Tötungsbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG i.V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG. Sie berücksichtigen die Ansprüche der artenschutzrechtlich relevanten Artengruppe der Fledermäuse in Abhängigkeit der Habitatstrukturen.

Zu 16.: Der Verzicht auf eine Beleuchtung der Querung der Alten Eider während und nach der Bauzeit wird angeordnet zur Vermeidung der Störung von Fischottern und Fledermäusen.

Zu 17.: Zur Vermeidung der Störung des Lebensraums des Fischotters, insbesondere der Wanderbeziehungen, wird der Durchlass der Alten Eider mit fischottergerechten Bermen versehen.

Zu 18.: Aufgrund der Betroffenheit der artenschutzrechtlich relevanten Amphibie Moorfrosch sind für die Baumaßnahme Maßnahmen zur Vermeidung der Tötungen von Individuen während der Baufeldfreimachung erforderlich.

Zu 2.4: (Lärmschutz)
(Entscheidungsgrundlagen)

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 Verkehrsräusche 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:

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

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 v.g. Grundsätzen durchzuführen, entfällt, soweit die Kosten außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

Die vorgenannten Kriterien stellen die Grundlage der nachfolgenden Entscheidung dar.

Durch die Erweiterung der B 5 um einen auf drei Fahrstreifen handelt es sich bei diesem Vorhaben 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. Trotz der Verlegung und dem höheren Profil der K 40 ergibt sich in diesem Falle keine Notwendigkeit zur Lärmvorsorge, da die Straße von der vorhandenen Bebauung ab-rückt und sämtliche Grenzwerte, auch in den Außenwohnbereichen, eingehalten werden.

Gem. § 1 Abs. 1 und Abs 2 der 16. BImSchV gelten die Grenzwerte der 16. BImSchV auf der gesamten Baulänge ohne einschränkende Nebenbedingungen.

Verkehrslärmemissionen sind die vom Verkehr auf der Straße ausgehenden 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 25m Abstand von der Achse berechnet und durch den Emissionspegel gekennzeichnet. Grundlage der Emissionsberechnungen sind die über

alle Tage des Jahres für das Jahr 2025/2030 prognostizierte durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV in Kfz/24Std.) sowie die Lkw-Anteile tags und nachts. Verkehrslärmimmissionen sind die von der Schallquelle ausgehenden und auf den Immissionsort einwirkenden Lärmimmissionen, die durch den Mittelungspegel gekennzeichnet werden. Der Mittelungspegel am Empfänger wird unter Berücksichtigung der topographischen Gegebenheiten zwischen Immission- und Emissionsort (Entfernung, Höhendifferenz, Bodendämpfung, Abschirmung und Reflexion) getrennt für den Tag (6-22 Uhr) und die Nacht (22-6 Uhr) berechnet. Die an Immissionsorten berechneten Mittelungspegel werden als Beurteilungspegel mit den jeweils gültigen Immissionsgrenzwerten verglichen.

Für die lärmtechnische Berechnung der ausgebauten B 5 wurden u.a. folgende Eingangswerte zu Grunde gelegt (auf Anlage 11 wird verwiesen):

Die lärmtechnische Untersuchung wurde mit der zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV in Kfz/24 Std.) sowie den dazugehörigen Lkw-Anteilen Tag und Nacht in Prozent durchgeführt. Die verwendeten Verkehrszahlen sind der Verkehrsuntersuchung (siehe Anlage XI des Materialbandes) entnommen. Die Beurteilungspegel resultieren aus Emissionspegeln (Pegel der Linien-schallquelle Straßenverkehr), die nach der Richtlinie für den Lärmschutz (RLS-90) auf der Grundlage von projektbezogenen 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.

Die in der schalltechnischen Berechnung angesetzten Geschwindigkeiten betragen 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw, welche gem. der RLS-90 die für die Berechnung maßgeblich zulässigen Höchstgeschwindigkeiten darstellen.

Die im gesamten Planfeststellungsbereich liegenden Längsneigungen liegen unter 5 %, so dass bei den Berechnungen keine Zuschläge zu berücksichtigen sind. Die Geländetopographie und Reflexionen von neu zu installierenden Lärmschutzwänden sind in die Berechnungen eingeflossen.

Als Fahrbahnbelag auf der ausgebauten B 5 wird eine lärmmindernde Straßenoberfläche berücksichtigt. Ein solcher Belag vermindert bei einer Geschwindigkeit über 60 km/h die Lärmimmission um 2 dB(A). Der entsprechende Korrekturwert $D_{Stro} = -2\text{dB(A)}$ wurde in die Berechnungen eingestellt. Diese Lärmminderung ist auf Dauer sicherzustellen. Ein stärker lärmmindernder Fahrbahnbelag, offener Asphalt, kommt bei dieser Ausbaumaßnahme nicht zu Anwendung. Neben erhöhten Einbauanforderungen spricht dagegen, dass in relativ kurzen Intervallen von ca. 8 Jahren unter Vollsperrung der Strecke ein Austausch des Belags stattfinden müsste, sodass auch ein gravierender Umleitungsverkehr die Folge wäre. Zudem stehen die im Vergleich zum gewählten Fahrbahnbelag erheblich höheren Kosten nicht im Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck.

Zu 2.4.1: (Lärmschutzanlagen - aktiver Lärmschutz)

Unter Anwendung der vorstehenden Entscheidungsgrundlagen hat der Straßenbaulastträger die festgesetzten aktiven Lärmschutzanlagen durchzuführen. Die Festsetzung erfolgt unter Beachtung der gesetzlichen Verpflichtung, primär den notwendigen Lärmschutz in Form von Wällen, Wänden oder Wall-Wand-Kombinationen durchzuführen, soweit dies technisch möglich ist, andere öffentliche oder private Belange nicht entgegenstehen und die Kosten nicht außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Im Bereich der Ausbaustrecke der B 5 ist der aktive Lärmschutz aufgrund der beengten Verhältnisse ausschließlich mit Lärmschutzwänden zu erreichen.

Die Lärmschutzwand 1 von Bau-km 1+180 bis Bau-km 1+260 mit einer Höhe von 1,50m bis 3,00m über Gradienten ist in der Länge so bemessen, dass die westlich der B 5 gelegenen Wohngebäude eine Abminderung von bis zu 10 dB(A) erhalten, sodass die Lärmbelastung in allen Geschossen und dem Außenwohnbereich unter den maßgebenden Grenzwerten von 64 dB(A) tagsüber und 54 dB(A) nachts liegt.

Die Lärmschutzwand 2 von Bau-km 1+258 bis Bau-km 1+346 mit einer Höhe von 1,50m bis 3,50m über Gradienten ist in der Länge so bemessen, dass das östlich der B 5 gelegene Wohngebäude eine Abminderung von bis zu 7 dB(A) erhält, sodass die Lärmbelastung in allen Geschossen unter den maßgebenden Grenzwerten von 64 dB(A) tagsüber und 54 dB(A) nachts liegt.

Die Lärmschutzwand 3 von Bau-km 2+199 bis Bau-km 2+319 mit einer Höhe von 1,50m bis 3,00m über Gradienten ist in der Länge so bemessen, dass die östlich der B 5 gelegenen Wohngebäude eine Abminderung von bis zu 7 dB(A) erhalten, sodass die Lärmbelastung in allen Geschossen und auf der Terrasse unter den maßgebenden Grenzwerten von 64 dB(A) tagsüber und 54 dB(A) nachts liegt.

Die Lärmschutzwand 5 von Bau-km 4+910 bis Bau-km 4+940 mit einer Höhe von 1,50m bis 4,50m über Gradienten ist in der Länge so bemessen, dass die westlich der B 5 gelegenen Wohngebäude eine Abminderung von bis zu 14 dB(A) erhalten, sodass die Lärmbelastung in allen Geschossen und im Außenwohnbereich unter den maßgebenden Grenzwerten von 64 dB(A) tagsüber und 54 dB(A) nachts liegt.

Die Lärmschutzwand 6 von Bau-km 5+366 bis Bau-km 5+460 mit einer Höhe von 1,50m bis 4,00m über Gradienten ist in der Länge so bemessen, dass das westlich der B 5 gelegene Wohngebäude eine Abminderung von bis zu 8 dB(A) erhält, sodass die Lärmbelastung in allen Geschossen unter den maßgebenden Grenzwerten von 64 dB(A) tagsüber und 54 dB(A) nachts liegt.

Zu 2.4.2: (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.

Gebäude 2:

Im vorliegenden Fall ist nur eine Gebäudeseite des Wohnhauses nachts geringfügig betroffen, der Grenzwert ist um 1 bis 2 dB(A) überschritten. Wegen der geringen Betroffenheit und den für diesen Fall unverhältnismäßig hohen Kosten, kommt aktiver Lärmschutz nicht in Betracht.

Gebäude 10:

Im vorliegenden Fall ist an drei Gebäudeseiten mindestens einer der zulässigen Grenzwerte um bis zu 7 dB(A) überschritten. Darüber hinaus sind bei zwei Außenwohnbereichen die zulässigen Grenzwerte tagsüber überschritten. Bei dem gegenständlichen Gebäude handelt es sich um ein Wohngebäude, das bereits heute durch die bestehende B 5 eine Vorbelastung erfährt. Die prognostizierten Verkehrszahlen weisen keinen nennenswerten Anstieg im Vergleich zu heute aus. Darüber hinaus erfolgt der Ausbau der B 5 in dem betroffenen Bereich auf der Ostseite der Straße, somit abgerückt vom gegenständlichen Gebäude. Insgesamt bleibt die Lärmsituation des Hauses somit auch nach Vollendung der Baumaßnahme unverändert. Aufgrund der komplizierten Lage in unmittelbarer Nähe zur Alten Eider wurden mehrere Alternativen für den aktiven Lärmschutz untersucht. Da auf dem bisherigen Brückenbauwerk keine Errichtung einer LSW möglich ist, könnte eine separate Tragkonstruktion installiert werden. Je nach Höhe der dann geplanten LSW wären weitere Maßnahmen zum passiven Lärmschutz erforderlich (Varianten 4 und 4c). Alternativ wäre eine Installation der LSW abknickend entlang der Alten Eider möglich, wobei für einen umfangreichen Schutz eine derart große Höhe nötig wäre, dass das Wohnhaus quasi eingehaust wäre (Variante 4a). Alternativ wäre ebenso zusätzlicher passiver Schutz nötig (Alternative 4b). Allen Alternativen gemein ist die aufwendige Konstruktion, die sich in erheblichen Kosten auswirkt, sodass das Kostenverhältnis zwischen passivem und aktivem Lärmschutz bei Werten zwischen 1:8 (Alternative 4c) und 1:13 (Alternative 4a) liegt.

Durch die Verlegung der Achse 400 im Laufe des Planänderungsverfahrens kann grundsätzlich auf dem neuen Brückenbauwerk die Aufnahme einer LSW vorgesehen werden. Allerdings läge auch in diesem Fall das Kostenverhältnis zwischen passivem und aktivem Lärmschutz aufgrund der aufwendigen Maßnahmen bei 1:9.

Die Planfeststellungsbehörde sieht die hohe Belastung, der das Gebäude ausgesetzt ist. Dennoch ist dieses Gebäude passiv zu schützen, da die möglichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht im angemessenen Verhältnis zur erzielten Wirkung stünden.

Bei den angegebenen Gebäuden wird (wenigstens) ein maßgebender Immissionsgrenzwert an den genannten Gebäudeseiten überschritten. Die Bedingung einer wesentlichen Änderung liegt vor, da die B 5 um einen durchgehenden Fahrstreifen baulich erweitert wird. 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 Verkehrsräusche 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, zu richten (§ 4 der Landesverordnung über die zuständigen Behörden nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 31.08.1993 - GVOBl. Schl.-H. S. 404).

Zu 2.4.3: (Entschädigungsansprüche für verbleibende Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches)

Entschädigungen für verbleibende Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches richten sich nach § 141 (2) LVwG i. V. m. § 42 Abs. 2 BImSchG sowie der Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 -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, 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 (IGW) am Tage abzustellen. Bei den genannten Grundstücken 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, zu richten (§ 4 der Landesverordnung über die zuständigen Behörden nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz).

Zu 2.5: (Inanspruchnahme von Waldflächen)

Zu 2.5.1: (Umwandlungs-Genehmigung)

Das Erfordernis der Genehmigung der Waldumwandlung ergibt sich aus § 9 BWaldG i.V.m. § 9 LWaldG. Die Voraussetzungen hierfür liegen vor:

Der Verlust von Gehölzstrukturen entlang der Ausbaustrecke der B 5 beeinträchtigt weder Naturwald, noch gefährdet der Eingriff benachbarten Wald. Für die Erholung der Bevölkerung sind die verlorengehenden Gehölze nicht von wesentlicher Bedeutung. Die Eingriffe beschränken sich auf ein geringes Maß, sodass größere Verluste vermieden werden. Da die Verluste durch die Ausgleichsmaßnahme A11 kompensiert werden, liegt die Voraussetzung für die Umwandlungsgenehmigung vor.

Zu 2.5.2: (Nebenbestimmungen)

Die Genehmigung ist gemäß § 9 Abs. 8 S. 1 LWaldG auf fünf Jahre zu befristen. Aufgrund des Umfangs des Vorhabens / der eingereichten Planunterlagen ist davon auszugehen, dass der Vorhabenträger für die Verwirklichung der Waldumwandlung den vollen Zeitraum ausschöpfen wird. Es ist auch nicht damit zu rechnen, dass sich innerhalb der nächsten fünf Jahre die Situation vor Ort derart schwerwiegend ändert, dass sich die Genehmigungsvoraussetzungen ändern. Daher erscheint eine Frist von fünf Jahren im vorliegenden Fall angemessen.

Die Erfolgskontrolle dient der Beantwortung der Frage, ob die beabsichtigte Verjüngung (Sukzession) entstanden und gesichert ist. Auf die Rechtsfolge des § 8 Abs. 1 Satz 2 LWaldG wird verwiesen.

Zu 2.6: (Denkmalschutz)

Unter Berücksichtigung der Auflagen und Nebenbestimmungen hat das Archäologische Landesamt mit Stellungnahmen vom 16.04.2014 sowie vom 14.03.2017 ebenso wie das Landesamt für Denkmalpflege mit Stellungnahme vom 03.04.2014 der vorgelegten Planung zugestimmt.

Zu 2.7: (Widmung, Einziehung und Umstufung)

Zu 2.7.1: (Widmung)

Die Einteilung in die Straßengruppen erfolgt aufgrund der gesetzlichen Bestimmung gemäß § 1 Abs. 2 FStrG und § 3 Abs. 1 StrWG.

Zu 2.7.2: (Einziehung)

Die Einziehung der genannten Verkehrswege erfolgte aufgrund der gesetzlichen Bestimmung gemäß § 2 Abs. 6 a FStrG bzw. § 8 Abs. 7 StrWG.

Zu 3 **(Entschädigungsforderungen)**

Entscheidungen über die Höhe der Entschädigungen für die planfestgestellte unmittelbare Inanspruchnahme von Grundstücken, ob dauerhaft oder vorübergehend, sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

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.).

Entschädigungen für sonstige mittelbare Beeinträchtigungen, die sich nicht als mittelbare Folgewirkung einer unmittelbaren Inanspruchnahme darstellen, setzt die Planfeststellungsbehörde sowohl dem Grunde als auch der Höhe nach fest, die Höhe betreffend zumindest in Form der Angabe der für die Berechnung maßgeblichen Faktoren. 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, § 141 Abs. 2 LVwG. Solche unzumutbaren mittelbaren Beeinträchtigungen sind durch das gegenständliche Vorhaben nicht ersichtlich.

Keine Schutzvorkehrungen und demgemäß auch keine Entschädigung können wegen einer Beeinträchtigung von rechtlich nicht geschützten wirtschaftlichen oder sonstigen Belangen verlangt werden, 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. 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 Satz 3 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.

Dies gilt grundsätzlich auch im Hinblick auf etwaige Mietminderungen oder Mietausfälle. Diese mögen zivilrechtlich berechtigt sein, weil der Vermieter den vertragsgemäßen Mietgebrauch verschuldensunabhängig schuldet. Der planfeststellungsrechtliche Entschädigungsmaßstab weicht hiervon jedoch ab, wie die vorstehenden Erläuterungen zeigen. So ist die mietvertragliche Duldungsschwelle für den Mieter deutlich niedriger als die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle für den Eigentümer. Soweit allerdings auch die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten ist, sind auch die auf dieser Überschreitung beruhenden Mietminderungen oder Mietausfälle und andere Ertragseinbußen zu erstatten. Die hierfür zu leistenden Entschädigungen hätten, soweit vorhanden, hierauf beruhende Mietminderungen oder Mietausfälle und andere Ertragseinbußen zu beinhalten.

Nach Prüfung der Planunterlagen und unter Würdigung der im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwenden bestehen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keine solchen Beeinträchtigungen, die die Zumutbarkeitsschwelle überschreiten und somit den Ausspruch einer Entschädigung nach § 141 Abs. 2 Satz 3 LVwG in diesem Beschluss erfordern. Ergänzend zu den oben genannten Grundsätzen liegen dieser Entscheidung die Erwägungen zu Grunde, die bezogen auf die einzelnen einwenderseits geltend gemachten Beeinträchtigung unter zu 5.3 dargelegt sind.

Ferner wird auf die Begründung zu Ziffer 2.1.3.2 zu möglichen Beschädigungen von Gebäuden und zu Baustellenimmissionen im Zuge der Bauaktivitäten des hier planfestzustellenden Streckenabschnittes der B 5 verwiesen. Für Schäden an Gebäuden und/ oder Anlagen, die infolge des Baues eintreten, richten sich die Entschädigungen nach privatrechtlichen Grundsätzen. Eine Regelung in diesem Beschluss ergeht daher nicht.

Ebenso wird auf die Ziffer 2.1.3.4 (Immissionen während der Bauausführung) dieses Beschlusses nebst Begründung verwiesen.

Zu 5 (Zurückgewiesene Stellungnahmen und Einwendungen)

Vorbemerkung

Im Planfeststellungsbeschluss ist über die nicht schon anderweitig erledigten Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Naturschutzvereine zu entscheiden. Ebenso ist auch über die schriftlich oder zur Niederschrift eingelegten Einwendungen, die im Anhörungsverfahren nicht ausgeräumt werden konnten, zu entscheiden.

Straßenbauvorhaben greifen regelmäßig in vorhandene tatsächliche Verhältnisse ein und berühren bestehende Rechtsverhältnisse. Zweck der Planfeststellung ist es, alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und anderen Behörden sowie den Betroffenen umfassend rechtsgestaltend zu regeln. In diesem Verfahren wird angestrebt, einen Ausgleich zwischen den zwangsläufig gegensätzlichen Interessen der Betroffenen und dem 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.

Zu 5.0 (Allgemeine Einwendungen)

Anträge – sofern nicht bereits im Anhörungsverfahren entsprochen oder darüber entschieden wurde werden zurückgewiesen.

Zu 5.0.1 (Anschlussstelle Rothenspieker)

In verschiedenen Einwendungen privater Betroffener wird die Planung der Anschlussstelle Rothenspieker kritisiert. Gegen diese Verkehrsführung sprächen diverse Gründe, sodass

alternative Lösungen Vorteile hätten. Das betrifft zum einen das Brückenbauwerk mit Anschlussrampen selbst, da dieses einen hohen Flächenbedarf habe, das Landschaftsbild nachteilig beeinflusse und sehr hohe Kosten im Vergleich zu einem geringen Nutzen habe, da die wenigen Einwohner von Rothenspieker und Hemmerdeich ohnehin lediglich die Verbindung nach Süden in Richtung Tönning benötigten. Darüber hinaus sei, wie sich an Häusern in der Umgebung zeige, der Baugrund nicht geeignet, ein solches Bauwerk zu halten und im Hinblick auf Brückensanierungen in der Zukunft solle auf Neubauten verzichtet werden.

Zum anderen betreffen Einwendungen die durch die Anschlussstelle erwartete stärkere Verkehrsbelastung der K 40. Höhere Geschwindigkeiten und eine Zunahme der Immissionen würden so unter anderem zu einer Minderung der Lebensqualität führen.

In diesem Zusammenhang ebenfalls kritisiert wird die geplante Schließung der Anbindung der L 36 an die B 5. Ein Unfallschwerpunkt, der die Schließung rechtfertigt, sei hier, anders als in den Planunterlagen behauptet, nicht vorhanden. Dagegen führe die fehlende Anbindung wegen der Umwege für Kunden und Anlieferung zu wirtschaftlichen Einbußen des dort ansässigen Gewerbe- und Gastronomiebetriebes.

Im Zuge der Kritikpunkte an der geplanten Anschlussstelle sind mehrere Alternativvorschläge eingegangen, die jeweils Vor- und Nachteile haben.

Die häufig geforderte Anlage eines Kreisverkehrsplatzes ist als Planungsalternative für diesen Knotenpunkt nicht geeignet. Vorteilhaft wären die geringeren Baukosten, der verringerte Flächenverbrauch sowie die mögliche Anbindung der L 36. Ein Kreisverkehr eignet sich allerdings nicht, das Ziel, den Verkehrsfluss auf der Bundesstraße zu steigern, zu erreichen. Durch die Brems- und Beschleunigungsvorgänge an solchen Knotenpunkten würde auch die Reisegeschwindigkeiten herabgesetzt werden. Des Weiteren würde es zu Problemen mit dem langsamen Verkehr kommen, der die B5 kreuzen würde. Diese müssten davon abgehalten werden auf die zukünftige Kraftfahrstraße B5 einzubiegen bzw. zu nutzen. Zudem würde ein Kreisverkehr der einheitlichen Streckencharakteristik widersprechen, da sowohl im südlich anschließenden Bereich als auch nördlich, im Zuge der Ortsumgehung Husum, planfreie Anschlussstellen bestehen. Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, ist eine solche Form der Knotenpunkte auch im Abschnitt zwischen Tönning und Husum vorzusehen.

Des Weiteren ergingen Vorschläge zur Örtlichkeit der Anbindung. Da weniger Grundstücksanlieger betroffen seien und der dortige Gewerbebetrieb weniger Einbußen zu befürchten hätte, sei die Anlage des Knotenpunktes mit Brücke besser auf Höhe der Anbindung der heutigen L 36 vorzusehen. Der Vorhabenträger erläutert, dass grundsätzlich nicht beide heutigen Anbindungen (K 40 und L 36) aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen als planfreie Knotenpunkte angeschlossen werden können. In der Abwägung sei der Anschluss der heutigen K 40 die Vorzugsvariante, da sowohl die Eingriffe in das Privateigentum sowie

in Natur- und Landschaft geringer seien als auch die verkehrliche Anbindung von Hemmerdeich an dieser Stelle Vorteile aufweise. Auch die nach technischen Regelwerken geforderte möglichst rechtwinklige Kreuzung des Brückenbauwerks mit der B 5 lässt sich auf Höhe der Einmündung der L 36 nicht realisieren. Ebenso entspricht eine vorgeschlagene Lösung, dass lediglich von Husum kommend eine Abfahrmöglichkeit von der B 5 in Richtung heutiger L 36, eventuell auch über den geplanten Wirtschaftsweg, vorgesehen wird, nicht den technischen Regelwerken und scheidet darüber hinaus wegen fehlender Flächenverfügbarkeit westlich der vorhandenen B 5 aus.

Des Weiteren wurde angeregt, anstelle der geplanten Auffahrrampen zur B 5 parallele Rampen („Holländerrampen“) zu bauen, um so den Flächenverbrauch zu minimieren. Der Vorhabenträger verweist auf die technischen Regelwerke, wonach diese Art der Anschlussrampen lediglich in Ausnahmefällen zur Anwendung kommen soll. Problematisch sei zudem, dass dafür eine längere Strecke benötigt werde, sodass in diesem Fall das Brückenbauwerk nach Norden versetzt werden müsste, um die südlichen Rampen unmittelbar an der vorhandenen Brücke über die Alte Eider beginnen zu lassen. Durch die Anlage von insgesamt vier Rampen anstelle von zweien sei darüber hinaus der Flächenverbrauch im Vergleich zur geplanten Bauweise nicht wesentlich geringer.

Die Planfeststellungsbehörde hat die vorgetragenen Nachteile der vorliegenden Planung und die verschiedenen Alternativen nachvollzogen. Eine Verlegung drängt sich nicht auf und würde ihrerseits zu anderen, teilweise erheblicheren Betroffenheiten führen. Auch der Baugrund erfordert, wie das Baugrundgutachten im Materialband erläutert, keinen Verzicht auf die Erstellung eines Brückenbauwerks. Die Einwendungen sind somit zurückzuweisen. Die vorgesehene Planung entspricht dem Stand der Technik und stellt die Erreichung der verkehrlichen Ziele in adäquater Weise sicher, sodass dieser nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde Vorrang vor den einwenderseits vorgetragenen Alternativen einzuräumen ist.

Zu 5.02 (Wirtschaftswegeverbindung Hemmerdeich)

Aufgrund der Ausweisung der ausgebauten B 5 als Kraftfahrstraße ist es lediglich Fahrzeugen mit einer Geschwindigkeit von über 60 km/h gestattet, diese zu befahren. Daraus folgt, dass der sogenannte langsam fahrende Verkehr die Strecke auf parallel zur B 5 verlaufenden Straßen zurückzulegen hat. Zu diesem Zweck können sowohl neue Wirtschaftswege angelegt werden als auch bereits vorhandene genutzt werden, sofern diese den Voraussetzungen für die Nutzung entsprechen. Im Fall der ausgebauten B 5 wird westlich der Bundesstraße von Tönning bis zur heutigen K 40 ein durchgehender paralleler Wirtschaftsweg inklusive einer Querung über die Alte Eider neu erstellt, die Weiterführung erfolgt über die heutige K 40 und L 36 in Richtung Norden. Auf der östlichen Seite der Bundesstraße ist von Tönning bis zur Einmündung der Straße „Altendeich“ bereits ein paralleler Wirtschaftsweg vorhanden. Die Weiterführung des langsamen Verkehrs auf dieser Seite der Bundesstraße

ist daran anschließend über die Gemeindestraße durch die Ortslage Hemmerdeich geplant, bis diese ebenfalls auf die K 40 trifft.

Gegen diese Führung erheben diverse private Anlieger der Straße Hemmerdeich ebenso Einwendungen wie das Amt Eiderstedt für die Gemeinde Oldenswort. Auch das MELUND sowie das LLUR sehen diese Planung im Hinblick auf die Agrarstruktur kritisch. Gefordert wird eine Weiterführung des parallelen Wirtschaftsweges von der Einmündung Altendeich in Richtung Norden, sodass die Ortsdurchfahrt Hemmerdeich vom langsamen Verkehr nicht genutzt wird. Probleme werden dahingehend gesehen, dass sowohl die Ausweisung der B 5 als Kraftfahrstraße als auch die Schließung der Einmündungen von der B 5 zu landwirtschaftlichen Flächen und Gemeindestraßen zu einer signifikant höheren Verkehrsbelastung in der Ortslage Hemmerdeich führen würden. Dem sei diese nicht gewachsen, da die Straße aufgrund der engen Bebauung sowie der Führung eines Entwässerungsgrabens in unmittelbarer Nähe der Straße zu schmal und nicht erweiterbar sei. Außerdem sei kaum Begegnungsverkehr möglich, zu welchem die erhöhte Verkehrsbelastung jedoch stärker als bislang führen würde.

Aus Sicht des Vorhabenträgers sind jedoch die örtlichen Gegebenheiten ausreichend und der Bau eines Parallelweges nicht geboten. Einerseits deshalb, weil neben erhöhten Kosten für den geforderten Weg weitere Flächeninanspruchnahmen von Privatpersonen nötig würden, wobei die Enteignungen nicht in angemessenem Verhältnis zum Bedarf stehen würden, andererseits sei laut Vorhabenträger die erwartete Verkehrsbelastung nicht in einem Maße, das die Nutzungsmöglichkeit der Ortsdurchfahrt Hemmerdeich übersteigen würde. Dazu wurde im Nachgang der Erörterung der ersten Planänderung eine Stellungnahme des Verkehrsgutachters Wasser- und Verkehrs-Kontor Neumünster eingeholt. Diese beschreibt einerseits, dass die Ortsdurchfahrt trotz der Enge die baulichen Anforderungen an ländliche Wege (gemäß Richtlinien für den ländlichen Wegebau) entsprechen, andererseits, dass nicht mit einer signifikanten Verkehrsverlagerung zu rechnen sei. Diese Aussage stützt sich auf die Tatsache, dass der weitaus größte Teil des Verkehrs die B 5 weiterhin nutzt. Daneben wird auch der deutlich größte Anteil des langsamen Verkehrs, darunter sämtlicher überörtlicher Verkehr, nicht die östliche Seite inklusive der Durchfahrt Hemmerdeich nutzen wird, sondern den deutlich kürzeren parallelen Wirtschaftsweg auf der Westseite. Eine Verkehrsverlagerung in die Ortslage Hemmerdeich kommt lediglich dadurch zustande, dass landwirtschaftlich genutzte Flächen zwischen Tönning, Hemmerdeich, dem Eiderdeich und der B 5 aus Richtung Norden nicht mehr über die B 5 und die Einmündung Altendeich angefahren werden können, sondern über die Gemeindestraße Hemmerdeich. Diese Zunahme wird von Seiten des Gutachters als so gering erachtet, dass bei einer Verkehrsstärke von 20 Kfz/h keine Überlastung der Straße im bisherigen Zustand zu erwarten ist. Die Planfeststellungsbehörde hat die Argumentation in den Einwendungen und Stellungnahmen

nachvollzogen. Auch infolge der gutachterlichen Aussagen, die die Planfeststellungsbehörde für plausibel hält, ist sie zur Überzeugung gelangt, dass eine Anpassung der Wirtschaftswegeverbindung in diesem Bereich entbehrlich ist.

Die diesbezüglichen Einwendungen und Stellungnahmen werden zurückgewiesen.

Zu 5.1. (Träger öffentlicher Belange)

Zu 5.1.1 (Kreis Nordfriesland))

Untere Naturschutzbehörde (15.04.2014, 18.04.2017)

Eingriffsregelungen

Während der vorgelegten Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung und den artenschutzfachlichen Maßnahmen weitgehend zugestimmt wird, wird für das Fällen von Gehölzen und das Mähen von Röhricht und Streuobstwiesen auf die Regelungen in §39 BNatSchG hingewiesen. Da bei Eingriffsvorhaben die bei dieser Planung vorgesehenen (strengerer) Regelungen aus §44 BNatSchG maßgeblich sind (1.12. bis Ende Februar), ist diese Forderung zurückzuweisen.

Ebenso soll für die Verfüllung von Gräben aus artenschutzrechtlichen Gründen die Zeit zwischen 01.08. und 15.10. eines Jahres eingehalten werden. Der Vorhabenträger kann dies aufgrund des Bauablaufs nicht gewährleisten, sieht allerdings andere artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen (V 6 Ar) vor, sodass das Tötungsverbot nicht ausgelöst wird. Die Forderung ist somit zurückzuweisen.

Hinsichtlich der Flächenpflege habe man sich an den Auflagen des Vertragsnaturschutzes (keine Düngung, kein Schleppen) zu orientieren. Die Modelle des MELUND beinhalten kein generelles Verbot von Walzen, Schleppen und Düngen, sodass das Walzen und Schleppen der Kompensationsflächen in Zeiträumen außerhalb der Vegetations-, Brut- und Rastzeit nicht ausgeschlossen wird.

Ausgleichsflächen

Die Anlage einer Ausgleichsfläche in Burg in großer Entfernung zum Eingriff wird als nicht sinnvoll bewertet, im Nahbereich stünden genügend Ausgleichsflächen mit extensiv genutztem Grünland zur Verfügung. Der Vorhabenträger erläutert, dass die Fläche ursprünglich für die Waldbildung gewählt wurde und die einzig verfügbare gewesen sei. Da auf Nachbarflächen im späteren Verlauf Kompensationsmaßnahmen für Offenlandvögel geplant worden seien, wäre eine Waldbildung unverträglich, sodass das Zielbiotop in Extensivgrünland geändert wurde. Auch unter diesen neuen Vorzeichen ist die Nutzung der Fläche als Ausgleichsfläche für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar aufgrund der Flächenverfügbarkeit für den Vorhabenträger.

Verkehrsabteilung (07.04.2017)

Radweg

Der Stellungnehmer fordert, entlang der ausgebauten K 40 zwischen der Planfeststellungsgrenze bei Hemmerdeich bis zur Einmündung an die heutige L 36 einen Radweg zu erstellen, da dadurch für die Einwohner von Hemmerdeich und Altendeich sowie für Fahrradtouristen in Nord-Süd-Richtung die sichere Erreichbarkeit des Bedarfshaltepunktes in Harblek gewährleistet bleibe. Eine Führung auf der Straße, wie vorgesehen, sei aufgrund von Sicherheitsbedenken nicht akzeptabel. Der Vorhabenträger stimmt der Forderung nicht zu, da sowohl diese Strecke als auch der bestehende Radweg an der B 5 nicht Teil des landesweiten Radverkehrsnetzes sind. Die Führung des Radverkehrs auf den Wirtschaftswegen sowie der K 40 seinen zumutbar, denn die Verkehrszahlen machten keinen separaten Radweg erforderlich. Laut RAL ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ab 10.000 Kfz/24/h aus Sicherheitsgründen nicht vertretbar, die Zweckmäßigkeit eines gemeinsamen Geh- und Radwegs bei einem durchschnittlichen täglichen Kfz-Verkehr von 2500 bis 4000 Kfz/24h und einem Rad- und Fußgängerverkehr von über 200/24h gegeben. Die Verkehrsprognose weist für die ausgebauten K 40 Kfz-Zahlen aus, die unterhalb der angegebenen Grenzwerte liegen, sodass auch die Planfeststellungsbehörde die Anlage eines gesonderten Radwegs nicht für geboten erachtet. Damit wird dem Minimierungsgebot des Eingriffs in die Rechte Dritter und in den Naturhaushalt Rechnung getragen.

Nach den obigen Ausführungen sind die in der Stellungnahme geltend gemachten Punkte zurückzuweisen, soweit sie sich nicht wie unter 4.1.11 dargestellt, erledigt haben.

Zu 5.1.2 (Stadt Tönning (11.04.2014))

Ausgestaltung der Wirtschaftswege

Die Stadt fordert für die Kreuzung der Friedrichstädter Chaussee mit der Gemeindestraße Süderfriedrichskoog einen Schleppkurvennachweis, damit der landwirtschaftliche Verkehr und der ÖPNV diese nutzen können. Genauso sei die Situation westlich der B 5 an der Einmündung nach Diekhusen. Der Vorhabenträger hält einen solchen Nachweis für entbehrlich, da der Hauptverkehrsweg geradeaus führt und nur wenige Anlieger betroffen seien. Dennoch werde die Einmündung auf den ersten 20m auf 5,50m verbreitert. Die Einmündung nach Diekhusen sei auch mit Gelenkbussen befahrbar.

Westlich der B 5 wird gefordert, den Wirtschaftsweg in 4,5m Breite zu erstellen. Der Vorhabenträger lehnt diese Forderung ab und verweist auf die RLW 1999, sodass eine Breite von 3,50m als ausreichend erachtet wird. Die Planfeststellungsbehörde folgt dieser Argumentation. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist dem Vorhabenträger kein breiterer Wirtschaftsweg aufzuerlegen.

Ebenso wird gefordert, dass der Unterhaltungsweg zum Regenrückhaltebecken erhalten bleibt. Der Vorhabenträger erklärt, dass der Unterhaltungsweg überplant wird. Als Ersatz

wird ein neuer Unterhaltungsweg erstellt, der die Zugänglichkeit sicherstellt. Da somit die Erreichbarkeit sichergestellt ist, ist die Forderung zurückzuweisen.

Widmung der Wirtschaftswege

Die Gemeinde fordert die Widmung der Wirtschaftswege entlang der B 5 als Kreisstraßen, da diese nicht nur den langsam fahrenden Verkehr zwischen den Gemeinden aufnehmen, sondern überwiegend dem überörtlichen Verkehr innerhalb des Kreises Nordfriesland dienen würden.

Die Einstufung der Wirtschaftswege richtet sich nach der räumlich überwiegenden Einstufung. Mit Ausnahme der temporären bauzeitigen Nutzung dienen diese vorrangig der Erschließung der bebauten Grundstücke und der landwirtschaftlichen Nutzflächen sowie dem Verkehr der betroffenen Gemeinden untereinander und sind demnach als Gemeindestraßen zu widmen. Der geringe Anteil des überörtlichen Verkehrs rechtfertigt eine Widmung als Kreisstraße nicht. Auch bei Sperrungen der Bundesstraße wird der Ausweichverkehr über das nachgeordnete klassifizierte Straßennetz geleitet, nicht über die Wirtschaftswege. Die Widmung der Wirtschaftswege erfolgt nicht in diesem Beschluss. Das FStrG sieht in § 2 Abs. 6 lediglich die Möglichkeit vor, nicht aber die Verpflichtung. Der Forderung der Gemeinde nach einer entsprechenden Widmung der Wirtschaftswege wird somit in diesem Beschluss nicht entsprochen.

Nach den obigen Ausführungen sind die in der Stellungnahme geltend gemachten Punkte zurückzuweisen.

Zu 5.1.3 (Amt Eiderstedt für die Gemeinde Oldenswort (11.04.2014, 07.04.2017))

Lärmschutz

Es wird um Prüfung gebeten, warum für das Haus Oldehöft 2 keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen geplant seien und ob insgesamt nicht nur die Werte der 16. BImSchV, sondern auch die Richtwerte der TA Lärm eingehalten werden. Der Vorhabenträger erklärt, dass wegen der unverhältnismäßig hohen Kosten für aktiven Lärmschutz passive Maßnahmen geplant seien. Die TA Lärm ist beim Bau oder der Änderung von Straßen nicht anzuwenden, sodass die Richtwerte nicht berücksichtigt wurden. Auf die Ausführungen unter 2.4 bzw. Zu 2.4 wird verwiesen.

Ausgestaltung der Wirtschaftswege

Hinsichtlich der Wirtschaftswege befürchtet die Gemeinde erhebliche Schäden durch Umleitungsverkehr während möglicher Sperrungen der B 5 während des Baus und im Betrieb. Der Vorhabenträger erwidert, dass während des Baus tatsächlich Teile des Verkehrs über die westlich der B 5 geplanten Parallelwege geführt werden sollen, wofür diese einen verstärkten Aufbau erhielten. Im Falle von Sperrungen der B 5 im Betrieb werde der Verkehr nicht über die Wirtschaftswege, sondern über das nachgeordnete klassifizierte Straßennetz geleitet. Nach Aussage des Amtes Eiderstedt seien die klassifizierten Straßen ebenfalls

nicht in einem Zustand, die Verkehre aufzunehmen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist dieses genannte Straßennetz schon heute für die Aufnahme des eventuellen Umleitungsverkehrs zu nutzen. Da der Ausbau nicht zu einer erheblichen Verkehrssteigerung führt, ist die Forderung nach anderen Umleitungsmaßnahmen zurückzuweisen.

Ebenso sollten die Wirtschaftswege, zumindest jener westlich der B 5 zwischen Tönning und der K 40, eine Breite von 4,50m haben und die Zufahrten zu den landwirtschaftlichen Flächen 12m breit, die Ausweichstellen statt 1,25m 2m breit, sein. Der Vorhabenträger lehnt diese Forderungen ab und beruft sich auf die Regeln für den ländlichen Wegebau sowie die Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen. Die Zufahrten werden in einer Breite von maximal 6m hergestellt, darüber hinaus gehende Forderungen im Rahmen der Entschädigungsverhandlungen geregelt. Die Planung des Vorhabenträgers entspricht dem Stand der Technik, sodass die Forderungen der Gemeinde somit zurückgewiesen werden.

Des Weiteren fordert die Gemeinde eine „Begradigung“ des Wirtschaftsweges Achse 440 an der Einmündung zur heutigen L 36, damit das steigende Verkehrsaufkommen vor allem des landwirtschaftlichen Verkehrs bewältigt werden kann.

Da diese Änderung jedoch zu einer erheblich stärkeren Inanspruchnahme privater Flächen, die der Eigentümer ablehnt, führen würde, lehnt der Vorhabenträger die Änderung der Planung ab. Die Planfeststellungsbehörde hält eine Beibehaltung der Planung unter der Berücksichtigung des Minimierungsverbots für gerechtfertigt. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Radweg

Bezüglich der Forderung nach einem Radweg siehe Zu Ziffer 5.1.1.

Brücke Alte Eider

Zudem wird seitens der Gemeinde ein Brückenneubau der Gemeindebrücke über den Wester-Sielzug (Alte Eider) an der östlichen Ausweichstrecke gefordert, da diese aufgrund des steigenden Verkehrs kurzfristig instandgesetzt werden müsse und für schwereren Verkehr nicht ausreichend tragfähig sei. Der Vorhabenträger lehnt diese Forderung ab, da er keine stärkere Belastung dieses Streckenabschnitts sehe und nur dann eine Änderung gegeben sei. In diesem Fall verbleibe die Zuständigkeit beim Baulastträger des ländlichen Weges. Der Planfeststellungsbeschluss muss nur notwendige Folgemaßnahmen mit umfassen. Notwendig im Sinne des § 142 Abs. 1 Satz 1 VwVfG sind nur solche Folgemaßnahmen, die dazu dienen, nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit anderer Anlagen, insbesondere vorhandener Straßen und Wege vorzubeugen bzw. diese zu beseitigen. Folgemaßnahmen sind zu treffen, um die Probleme zu lösen, die durch das Vorhaben für die Funktionsfähigkeit an anderen Anlagen entstehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 06.10.2010 - 9 A 12.09 -, juris). Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird nicht gesehen, dass das Vorhaben

zu einer Mehrbelastung der Brücke Alte Eider führt. Somit ist dem Vorhabenträger ein entsprechender Brückenneubau nicht aufzugeben.

Pendlerparkplatz

Im Bereich der Anschlussstelle der K 40 an die B 5 wird von Seiten der Gemeinde die Planung eines Pendlerparkplatzes für 10 PKW gefordert. Der Vorhabenträger lehnt den Bau und die Unterhaltung von Pendlerparkplätzen ab, da diese keinen verkehrlichen Bezug zu einer Anschlussstelle einer Bundesautobahn aufweise. Bei einer Übernahme der Kosten für Bau und Unterhaltung durch die Gemeinde würde der Vorhabenträger den geforderten Parkplatz im Rahmen der Baumaßnahme realisieren. Dies wird von der Gemeinde abgelehnt. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde kann der Bau des geforderten Pendlerparkplatzes nicht als notwendige Folgemaßnahme des gegenständlichen Vorhabens eingestuft werden. Die Forderung wird somit zurückgewiesen.

Widmung der Wirtschaftswege

Die Gemeinde fordert die Widmung der Wirtschaftswege entlang der B 5 als Kreisstraßen, da diese nicht nur den langsam fahrenden Verkehr zwischen den Gemeinden aufnehmen, sondern überwiegend dem überörtlichen Verkehr innerhalb des Kreises Nordfriesland dienen würden. Die Einstufung der Wirtschaftswege richtet sich nach der räumlich überwiegenden Einstufung. Mit Ausnahme der temporären bauzeitigen Nutzung dienen diese vorrangig der Erschließung der bebauten Grundstücke und der landwirtschaftlichen Nutzflächen sowie dem Verkehr der betroffenen Gemeinden untereinander und sind demnach als Gemeindestraßen zu widmen. Der geringe Anteil des überörtlichen Verkehrs rechtfertigt eine Widmung als Kreisstraße nicht. Auch bei Sperrungen der Bundesstraße wird der Ausweichverkehr über das nachgeordnete klassifizierte Straßennetz geleitet, nicht über die Wirtschaftswege. Die Forderung der Gemeinde ist somit zurückzuweisen.

Durch den Ausbau sei es des Weiteren nötig, die örtlichen Feuerwehren mit anderer Ausrüstung auszustatten. Der Vorhabenträger verweist auf die gesetzlichen Regelungen und die Zuständigkeit des Innenministeriums zu dieser Thematik.

Wirtschaftswegeverbindung Hemmerdeich

Zu diesem Aspekt der Stellungnahme siehe Punkt Zu 5.0.2.

Nach den obigen Ausführungen sind die in der Stellungnahme geltend gemachten Punkte zurückzuweisen, soweit sie sich nicht wie unter 4.1.13 dargestellt, erledigt haben.

Zu 5.1.4 (DHSV Eiderstedt (06.04.2017))

Lage Ausgleichsmaßnahme Kleingewässer

Die vom Stellungnehmer vorgeschlagene Realisierung des Kleingewässers im Abfahrtsorh der Anschlussstelle Rothenspieker zur Drosselung des Straßenoberflächenwassers wird durch den Vorhabenträger abgelehnt, da kein zusätzlicher Retentionsraum benötigt werde

und das Kleingewässer als Moorfroschlebensraum dienen sollte. Die Lage im Abflussohr würde diesem Ziel widersprechen. Deshalb wird die Maßnahme an anderer Stelle realisiert, die Drosselung erfolgt durch andere Maßnahmen. Dieser Punkt der Stellungnahme ist somit zurückzuweisen.

Nach den obigen Ausführungen sind die in der Stellungnahme geltend gemachten Punkte zurückzuweisen, soweit sie sich nicht wie unter 4.1.25 dargestellt, erledigt haben.

Zu 5.1.5 (Wasserbeschaffungsverband Eiderstedt (10.03.2014, 20.01.2017))

Trinkwasserleitung K 40

Der Wasserbeschaffungsverband fordert, die vorgesehene Regelung zur Verlegung der Trinkwasserleitung im Bereich der K 40 inklusive der Folgemaßnahmen zu streichen, da diese erst im Jahr 2004 mit erhöhter Widerstandsfähigkeit erneuert wurde und so finanzielle Mittel gespart werden könnten. Da die Trinkwasserleitung im Bereich der geplanten Fahrbahn liegt und es sich um weichen Untergrund handelt, lehnt der Vorhabenträger die Forderung ab. Aufgrund der erhöhten Verkehrsbelastung und der Sicherstellung der Trinkwasserversorgung erscheint die Verlegung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für sinnvollerweise geboten, sodass die Forderung zurückgewiesen wird.

Nach den obigen Ausführungen sind die in der Stellungnahme geltend gemachten Punkte zurückzuweisen, soweit sie sich nicht wie unter 4.1.22 dargestellt, erledigt haben.

Zu 5.1.6 (Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung (20.03.2017))

Wirtschaftswegeverbindung Hemmerdeich

Zu diesem Aspekt der Stellungnahme siehe Punkt Zu 5.0.2.

Zu 5.1.7 (Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (LLUR), Abteilung 8 Ländliche Entwicklung (27.01.2017))

Wirtschaftswegeverbindung Hemmerdeich

Zu diesem Aspekt der Stellungnahme siehe Punkt Zu 5.0.2.

Zu 5.2. (anerkannte Naturschutzvereine)

Zu 5.2.1 (NABU Schleswig-Holstein (10.04.2014, 10.04.2017))

Bewertungsmethodik Alternativenprüfung

In der Stellungnahme wird kritisiert, dass im Rahmen der Alternativenprüfung eine uneinheitliche Bewertungsmethodik angewendet worden sei, die Einzelbelange stärker gewichte als andere. So sei zum Beispiel der Verkehr als „maßgebliches Kriterium mit ausschließender Wirkung“ gewertet worden. Ebenso sei die Darstellung mit Ziffern und Pfeilen missverständlich. Der Vorhabenträger erwidert, dass er sich bei der Wahl der Trassen ausführlich mit sämtlichen abwägungserheblichen Belangen auseinandergesetzt habe und die Variante 3 dabei als Vorzugsvariante ermittelt wurde. Lediglich bei Variante 1 sei das Kriterium „Verkehr“ maßgebliches Kriterium mit ausschließender Wirkung, da mit dieser Variante das Planungsziel nicht erreicht werden kann. Die Darstellung der Bewertung mithilfe von Symbolen

wurde in der Planänderung unterlassen. Die Planfeststellungsbehörde kann den Abwägungsprozess sowie die entscheidenden Kriterien nachvollziehen und beanstandet das Ergebnis der Variante 3 als Vorzugsvariante nicht. Dieser Punkt der Stellungnahme ist damit zurückzuweisen.

Flächeninanspruchnahme

Während der generelle Bedarf an einem Ausbau der B 5 nicht angezweifelt wird, wird die Flächeninanspruchnahme von 15,2 ha landwirtschaftlich genutzten Flächen kritisch gesehen, da sie den Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung widerspreche und Teil einer falschen Verkehrspolitik sei und dem sog. 30-ha-Ziel entgegenstehe. Das verstärkte Angebot schaffe erst die Nachfrage nach zusätzlichem Verkehr. Der Vorhabenträger verweist in diesem Zusammenhang auf die politische Willensbildung. Die Flächeninanspruchnahme wird beim Ausbau so gering wie möglich gehalten und die Verkehrsprognose geht nicht von einem durch den Ausbau induzierten Verkehrswachstum aus, sodass dieser Punkt der Stellungnahme zurückzuweisen ist.

Verkehrsprognose

Ein weiterer Kritikpunkt betrifft die Verkehrsprognose, die aus Sicht der Stellungnehmer nicht nachvollziehbar sei. Entgegen der auf der Verkehrszählung von 2005 basierenden Verkehrsprognose für den Zeitraum bis 2025 von 2006 seien die Werte bis 2010 nicht nur nicht im erwarteten Maße (12,2%) gestiegen, sondern sogar zurückgegangen. Die 2013 korrigierte Prognose sähe trotzdem weiterhin eine Steigerung von 10,3% im Jahr 2025 gegenüber 2005 vor. Diese Prognose sei in Anbetracht des Rückgangs im ersten Teil des Prognosezeitraums nicht glaubwürdig. Der Vorhabenträger verweist auf das methodische Vorgehen bei der Verkehrsprognose, die ausgehend vom Jahr 1985 erstellt wurde. Da in den Anfangsjahren deutliche Verkehrssteigerungen festgestellt wurden, fließen diese weiterhin in die Prognose ein. Der geringfügige Rückgang zwischen 2005 und 2010 äußert sich demnach lediglich in der leicht gesenkten erwarteten Steigerungsrate. Gestützt wird die Prognose durch die Verkehrsverflechtungsprognose 2030, die ebenfalls deutliche Verkehrszunahmen erwartet. Die Planfeststellungsbehörde kann die Verkehrsprognose nachvollziehen. Sie entspricht methodisch dem Stand der Technik und ist aus diesem Grund nicht zu beanstanden.

Baukosten

Zusätzlich wird bemängelt, dass in den Unterlagen keine Angaben zu den Baukosten gemacht werden, obwohl diese für die Betrachtung der Wirtschaftlichkeit nötig seien. Der Bitte nach Angaben zu Baukosten wird seitens des Vorhabenträger nicht entsprochen, da Baukosten grundsätzlich nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen seien. Die Planfest-

stellungsbehörde folgt dieser Argumentation. Fragen der Finanzierung sind lediglich zu betrachten, wenn das Vorhaben aufgrund fehlender Finanzierbarkeit objektiv nicht zu realisieren ist. Es gibt nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür, dass die Finanzierung dieses Vorhabens nicht gesichert ist. Die Stellungnahme ist zurückzuweisen.

Nach den obigen Ausführungen sind die in der Stellungnahme geltend gemachten Punkte zurückzuweisen, soweit sie sich nicht wie unter 4.2.1 dargestellt, erledigt haben.

Zu 5.3 (private Einwendungen)

Zu 5.3.1 (Einwender 3 (14.04.2014, 09.04.2017))

Flächeninanspruchnahme und Anschlussstelle Rothenspieker

Der Einwender ist unmittelbar grundstücksbetroffen. Von der Planung werden Grundstücke des Eigentümers betroffen, die eine Gesamtfläche von 186.821 qm aufweisen. 30.356 qm sind zum Erwerb ausgewiesen und 6.077 qm werden vorläufig in Anspruch genommen. Ein Großteil seiner im Nahbereich der Trasse liegenden Grundstücke bleibt unberührt. Durch das Ausbauvorhaben werden seine Grundstücke randlich angeschnitten.

Er wendet sich gegen die Inanspruchnahme von 4 ha landwirtschaftlich genutztem Dauergrünland und verweist dabei auch auf das Ziel der EU, den Dauergrünlandanteil nicht zu verringern. Bei der Fläche handelt es sich nicht um eine Fläche mit nach §21 Abs. 1 Nr. 6 LNatSchG gesetzlich geschütztem „arten – und strukturreichen Dauergrünland“, sondern um Intensivgrünland und wird damit nicht vom gesetzlichen Biotopschutz erfasst. Der besondere Schutz, der den Erhalt von Dauergrünland nach dem Dauergrünlanderhaltungsge-
setz befördern soll, ist in der vorliegenden Konstellation ebenfalls nicht einschlägig.

Des Weiteren konnte im Rahmen der Planänderung die dauerhafte Flächeninanspruchnahme um 7.419 m² auf 30.356 m² reduziert werden. Dieser dennoch vergleichsweise hohe Wert ist bedingt durch die Anlage des Brückenbauwerks mitsamt den Rampen für die Anschlussstelle Rothenspieker der K 40 an die B 5. Der Vorschlag des Einwenders, mithilfe eines Kreisverkehrsplatzes anstelle des Brückenbauwerks den Flächenbedarf zu reduzieren, wird vom Vorhabenträger nachvollziehbar abgelehnt (siehe Punkt Zu 5.0.1).

Die Planfeststellungsbehörde erkennt die individuelle Betroffenheit des Einwenders durch die umfangreiche Grundstücksinanspruchnahme, weist die Einwendung aufgrund des öffentlichen Interesses (siehe materiell-rechtliche Würdigung) und der begründeten Alternativenprüfung für die Anschlussstelle Rothenspieker durch den Vorhabenträger allerdings zurück.

Schallschutzmaßnahmen

Des Weiteren verlangt der Einwender, im Zuge der Baumaßnahmen die vorhandenen, sanierungsbedürftigen Fenster des Haubargs durch Schallschutzfenster Klasse 6 zu ersetzen.

Da die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden, besteht kein Anspruch auf passiven Lärmschutz, sodass die Erneuerung nicht erfolgen kann. Lärmbeeinträchtigungen während der Bauzeit werden durch die Einhaltung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) auf ein Mindestmaß beschränkt. Die Einwendung wird somit zurückgewiesen.

Wertminderung/Mietausfall

Für den Zeitraum der Bauarbeiten sowie danach wird die schlechte Erreichbarkeit des zur Vermietung genutzten Haubargs sowie aufgrund der steigenden Lärmbelastung eine Wertminderung desselben befürchtet, sodass Mietausfall gefordert wird.

Die Erschließung des Feriendomizils wird sowohl während der Bauphase als auch danach durch den Vorhabenträger gewährleistet. Da nach der ständigen Rechtsprechung kein Anspruch auf eine jederzeitige besondere Wohnlage besteht, sind Nachteile einer Straßenplanung unter Bezug auf Art. 14 Abs. 2 GG entschädigungslos hinzunehmen. Da darüber hinaus die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden, besteht auch in diesem Zusammenhang kein Entschädigungsanspruch; auf die Ausführungen unter C 14 zu Fragen der Wertminderung wird verwiesen. Die vom Einwender befürchteten Nachteile (Wertminderung, Mietausfall) erreichen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht ein solches Gewicht, dass sie als schwer und unerträglich und damit unzumutbar einzustufen sind. Hierfür gibt letztendlich auch der Vortrag des Einwenders im Anhörungsverfahren keinen Anlass. Diese vom Einwender geltend gemachten Belange müssen hinter dem öffentlichen Interesse an dem Vorhaben zurücktreten.

Insgesamt ist festzustellen, dass der Einwender in mehrfacher Hinsicht durch das Vorhaben betroffen ist. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist das öffentliche Interesse am Vorhaben gegenüber den Belangen des Einwenders als überwiegend zu bewerten.

Nach den obigen Ausführungen sind die in der Einwendung geltend gemachten Punkte zurückzuweisen, soweit sie sich nicht wie unter 4.3.3 dargestellt, erledigt haben.

Zu 5.3.2 (Einwender 4 (13.04.2014))

Schallschutzmaßnahmen

Der Einwender bemängelt die Planung hinsichtlich des Lärmschutzes für sein Wohngebäude in unmittelbarer Nachbarschaft zur Querung über die Alte Eider. In diesem Fall sind mehrere Grenzwerte sowohl an Gebäudeseiten als auch im Außenwohnbereich überschritten, sodass ein Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach besteht. Wenngleich grundsätzlich gilt, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen passiven Maßnahmen vorzuziehen sind, wird hier der Bau einer aktiven Lärmschutzeinrichtung abgelehnt. Die Gründe liegen in den speziellen topographischen Gegebenheiten mit der Brücke und dem Gewässer unmittelbar

am Hausgrundstück, die dazu führen, dass die Kosten für aktiven Lärmschutz außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stünden. Die Einrichtung passiver Lärmschutzmaßnahmen und die Entschädigung für verbleibende Immissionen im Außenbereich sind demnach begründet und die Einwendung zurückzuweisen. Der Vorhabenträger prüft, ob die Installation des passiven Lärmschutzes entgegen des Regelfalls bereits zu Beginn der Baumaßnahme erfolgen kann.

Erschütterungen

Darüber hinaus befürchtet der Einwender Schäden am Haus, die auf Erschütterungen durch den Verkehr auf der ausgebauten B 5 zurückzuführen seien. Er verweist dabei auf eine gerichtliche Auseinandersetzung zwischen ihm und dem Straßenbaulastträger aus dem Jahr 2016, in welchem ein Zusammenhang zwischen einer Rissbildung im Gebäude und der mangelhaften Ausführung der Übergänge zwischen Fahrbahn und der Brücke über die Alte Eider gutachterlich nicht ausgeschlossen wird. Diese mangelhafte Ausführung ist zwischenzeitlich behoben. Der Ausbau der B 5 erfolgt nach dem Stand der Technik, sodass keine betriebsbedingten Erschütterungen zu erwarten sind. Die Einwendung ist somit zurückzuweisen. Gleichwohl wird der Forderung nach einem Beweissicherungsverfahren vor und nach der Bauphase nachgekommen. Siehe dazu Ziffer 2.1.3.2.

Der Einwender ist im geringen Maß eigentumsbetroffen und in nicht unerheblichen Maß lärmschutzbetroffen. Wie oben dargelegt, werden von Seiten der Planfeststellungsbehörde keine weiteren Maßnahmen gesehen, um die Betroffenheiten des Einwenders weiter zu reduzieren. Die verbleibenden Beeinträchtigungen der privaten Belange müssen hinter dem öffentlichen Interesse am Vorhaben zurücktreten.

Nach den obigen Ausführungen sind die in der Einwendung geltend gemachten Punkte zurückzuweisen, soweit sie sich nicht wie unter 4.3.4 dargestellt, erledigt haben.

Zu 5.3.3 (Einwender 5 (08.04.2014))

Flächeninanspruchnahme

Die Einwenderin kritisiert die dauerhafte Flächeninanspruchnahme ihres bereits kleinen Grundstücks (5.219 qm) und fordert eine angemessene Entschädigung.

In der Planung wurde die dauerhafte Flächeninanspruchnahme nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auf das erforderliche Maß beschränkt. Eine Möglichkeit zur weiteren Reduzierung wird nicht gesehen. Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme beträgt 145 qm. 243 qm werden vorübergehend in Anspruch genommen. Bezüglich der geforderten Entschädigung wird auf die Grunderwerbsverhandlungen verwiesen, die außerhalb des Planfeststellungsverfahrens ablaufen. Insoweit wird auf die Ausführungen unter zu 3 verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt die Betroffenheit der Einwenderin durch die Grundstücksinanspruchnahme. Diese muss aber hinter dem öffentlichen Interesse an dem Vorhaben (siehe materiell-rechtliche Würdigung) zurücktreten.

Steigerung Betriebsgefahr

Zudem befürchtet die Einwenderin eine Steigerung der Betriebsgefahr durch die Verbreiterung der Straße und damit ein höheres Risiko, durch Schäden in Anspruch genommen zu werden. Der Straßenbaulastträger habe deshalb die gegenüber dem status quo steigende Betriebsgefahr zu tragen bzw. seiner Verkehrssicherungspflicht nachzukommen.

Der Vorhabenträger erwidert, dass die Trassierung der ausgebauten B 5 auf Grundlage des geltenden technischen Regelwerkes erfolge, sodass Gefahren, die mit dem Straßenverkehr verbunden sind, reduziert werden. Der Straßenbaulastträger übernehme die Pflichten im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben (FStrG), wozu auch die gesetzlich vorgeschriebene Verkehrssicherungspflicht zählt. Das verbleibende nichtreduzierende Restrisiko sei hinzunehmen.

Die Planfeststellungsbehörde folgt dieser Argumentation und ist der Überzeugung, dass der Vorhabenträger nicht für Betriebsgefahren der Einwenderin einzustehen hat. Die Ausführungen der Einwendung zur kausalen Verbindung zwischen dem Vorhaben und einer Steigerung der Betriebsgefahr des Betriebs der Einwenderin sind sehr allgemein gehalten, so dass auch von Seiten der Planfeststellungsbehörde keine weiteren zu berücksichtigen oder durch Schutzmaßnahmen reduzierbaren Aspekte erkennbar sind. Dieser Punkt der Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Nach den obigen Ausführungen sind die in der Einwendung geltend gemachten Punkte zurückzuweisen, soweit sie sich nicht wie unter 4.3.5 dargestellt, erledigt haben.

Zu 5.3.4 (Einwender 6 (07.04.2014, 05.04.2017))

Ersatz in Land

Die Einwender fordern für die Flächeninanspruchnahme Ersatzland statt Entschädigungen in Geld. Der Forderung nach Gestellung von Ersatzland kann im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens grundsätzlich nicht entsprochen werden, da für die im Grunderwerbsplan zum Erwerb ausgewiesenen Flächen nur ein Rechtsanspruch auf Entschädigung in Geld besteht, § 7 Satz 2 EnteigG SH. Mögliche Flächentausche können im parallel durchgeführten Flurbereinigungsverfahren verhandelt werden.

Die Inanspruchnahme der landwirtschaftlichen Flächen ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auf das tatsächlich Erforderliche begrenzt. Die beeinträchtigten privaten Belange müssen hinter dem öffentlichen Interesse am Vorhaben zurücktreten.

Nach den obigen Ausführungen sind die in der Einwendung geltend gemachten Punkte zurückzuweisen, soweit sie sich nicht wie unter 4.3.6 dargestellt, erledigt haben.

Zu 5.3.5 (Einwender 7 (31.03.2014))

Der Einwender ist unmittelbar grundstücksbetroffen. Von der Planung werden landwirtschaftlich genutzte Grundstücke des Eigentümers betroffen, die eine Gesamtfläche von 81.051 qm aufweisen. 7.898 qm sind zum Erwerb ausgewiesen und 3.781 qm werden vorläufig in Anspruch genommen. Die Flächen werden durch das Vorhaben randlich angeschnitten. Ein Großteil seiner im Nahbereich der Trasse liegenden Grundstücke bleibt unberührt.

Planrechtfertigung

Der Einwender kritisiert die Verkehrsprognose als fehlerhaft, weshalb kein Bedarf für einen Ausbau der B 5 bestehe. Die Folgerung, dass es bis 2025 zu Verkehrssteigerungen komme, sei nicht plausibel. Die Orientierung am Bedarfsplan sei demnach ein Abwägungsfehler. Die Verkehrsprognose wurde nach den anerkannten Regelwerken erstellt und entspricht dem Stand der Technik. Neben anderen Verkehrsprognosen u.a. des Bundes bestätigen die Plausibilisierungen der Verkehrsprognose für das Jahr 2030 den Trend. Die Maßnahme ist nicht Bestandteil des Bedarfsplans des Bundes, sondern wird u.a. durch die Verkehrsbelastung gerechtfertigt. Auf die Ausführungen unter C. zur materiell-rechtlichen Würdigung wird verwiesen. Für die Planfeststellungsbehörde sind keine Fehler der Verkehrsprognose erkennbar. Die Einwendung ist zurückzuweisen.

Existenzgefährdung durch Umwege

Der Einwender sieht durch die Baumaßnahme seine wirtschaftliche Existenz gefährdet, da durch die Schließung von Zufahrten und Querungsmöglichkeiten erheblich Umwege nötig würden.

Die landwirtschaftlich genutzten Flächen auf der Westseite der B 5 werden über den parallelen Wirtschaftsweg angeschlossen, sodass die Erschließung weiterhin gegeben ist. Auf die Ausführungen unter C 15 wird verwiesen. Die Umwege sind aufgrund der Lage der Flächen nicht als unzumutbar einzustufen. Es wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde gesehen, dass die Um- und Mehrwege zu Bewirtschaftungerschwernissen der landwirtschaftlichen Flächen führen. Das vom Vorhabenträger konzipierte Wirtschaftswegenetz mildert diese Folgen ab und stellt die Erschließung sicher. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist dem Vorhabenträger keine darüberhinausgehende Anbindung aufzugeben. Eine Existenzgefährdung kann von Seiten der Planfeststellungsbehörde allein durch die vom Einwender vorgetragenen Umwege nicht gesehen werden. Die Umwege bringen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht eine solche Erschwernis der Bewirtschaftung mit sich, die zu einer Existenzgefährdung führen. Anhaltspunkte hierfür wurden

vom Einwender nur pauschal vorgetragen. Die Beeinträchtigung durch die Mehr- und Umwege muss hinter dem öffentlichen Interesse am Vorhaben zurücktreten. Die Einwendung ist insoweit zurückzuweisen.

Eine Umwegeentschädigung ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Übernahme Ausgleichsmaßnahme

Die Forderung, dass der Vorhabenträger die Ausgleichsmaßnahme für einen vom Einwender geplanten Stallneubau im Zuge der Baumaßnahme übernehmen solle, wird zurückgewiesen, da der Stallneubau und der Ausbau der B 5 nicht im Zusammenhang stehen. Wegen der baubedingten vorübergehenden Flächeninanspruchnahme dürfe die geplante Pflanzung von Baumreihen nicht innerhalb der dafür vorgesehen und durch die Veränderungssperre geschützten Bereiche stattfinden.

Verwendung Mutterbodenaushub

Der Einwender fordert, den beim Ausbau der B 5 anfallenden Mutterboden auf seinem Flurstück auszubringen, da dieses tiefer liege. Da diese Maßnahme nicht im Zusammenhang mit dem Ausbau steht, lehnt der Vorhabenträger diese Forderung ab. Er verweist auf die Möglichkeit, diese Maßnahme auf eigene Kosten und mit eigenständig eingeholter Genehmigung durchzuführen.

Wirtschaftsweg Diekhusen

Der Einwender fordert den Ausbau des Wirtschaftsweges (Betonspur) von seiner Hofstelle bis zur Abzweigung Langenhemme.

Der Wirtschaftsweg ist nicht von der Baumaßnahme betroffen und stellt sich auch nicht als Folgemaßnahme selbiger dar, sodass ein Ausbau zulasten des Straßenbaulastträgers der B 5 zurückzuweisen ist.

Zufahrten

Der Einwender fordert neben den geplanten Zufahrten weitere zu den Flurstücken 27/1 und 32/3. Der Vorhabenträger lehnt diese Forderung mit der Begründung ab, dass die Erschließung der Flächen bereits durch geeignete Zufahrten gewährleistet sei. Da nicht die bestmögliche Zufahrt, sondern lediglich die Erreichbarkeit der Fläche gewährleistet sein muss, ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger keine Erstellung einer weiteren Zufahrt aufzugeben. Die Einwendung ist somit zurückzuweisen.

Entschädigungen in Land

Der vorübergehende und dauerhafte Flächenbedarf soll nach Wunsch des Einwenders möglichst in Land entschädigt werden. Der Forderung nach Gestellung von Ersatzland kann im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens grundsätzlich nicht entsprochen werden, da

für die im Grunderwerbsplan zum Erwerb ausgewiesenen Flächen nur ein Rechtsanspruch auf Entschädigung in Geld besteht. Diesbezüglich wird auf die Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen verwiesen.

Nach Auswertung der im Anhörungsverfahren vorgetragenen Belange und der vom Vorhabenträger vorgelegten Planung müssen die betroffenen Belange des Einwenders hinter dem öffentlichen Interesse am Vorhaben zurücktreten.

Nach den obigen Ausführungen sind die in der Einwendung geltend gemachten Punkte zurückzuweisen, soweit sie sich nicht wie unter 4.3.7 dargestellt, erledigt haben

Zu 5.3.6 (Einwender 8 (14.04.2014, 07.04.2017, 10.04.2017))

Flächeninanspruchnahme, Wiederherstellung Zustand

Der Einwender ist unmittelbar grundstücksbetroffen. Von der Planung wird ein Wohngrundstück des Eigentümers betroffen, das eine Gesamtfläche von 1.101 qm aufweist. Davon werden 73 qm vorübergehend in Anspruch genommen, ein dauerhafter Erwerb ist nicht vorgesehen. Er wendet sich gegen die Inanspruchnahme des Grundstücks für die Verbreiterung der K 40. Im Planänderungsverfahren erfolgt der Verzicht auf dauerhafte Flächeninanspruchnahme durch die Veränderung der Entwässerung. Die Zufahrt wird angepasst und der Zaun, sollte ein baubedingter Eingriff nötig sein, wiederhergestellt. Die vorübergehende Flächeninanspruchnahme von voraussichtlich maximal 6 Monaten ist verhältnismäßig und kann nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht weiter reduziert werden. Der Ausbau erfolgt, wie gefordert, auf der gegenüberliegenden Seite.

Erschütterungen

Darüber hinaus werden durch die geplante Anschlussstelle der K 40 an die B 5 bei Rothenpieker negative Folgen befürchtet. Die K 40 sei bereits heute dem Verkehrsaufkommen nicht gewachsen und weise Beschädigungen auf. Der Vorhabenträger erwidert, dass die Straße im Zuge der Baumaßnahme saniert und verbreitert werde, sodass der zusätzliche Verkehr aufgenommen werden kann.

Der Einwender befürchtet Schäden am Haus durch Erschütterungen, die aufgrund der steigenden Verkehrsbelastung zunehmen würden. Der Vorhabenträger sagt für eventuelle Schäden während der Bauphase ein Beweissicherungsverfahren zu und erläutert, dass im Zuge der Verbreiterung der gesamte Oberbau der Straße saniert werde. Dieser würde, im Gegensatz zur heutigen Straße, die Erschütterungen aufgrund des Aufbaus aufnehmen, sodass diese nicht auf das Haus übertragen würden. Trotz der Verkehrszunahme ist somit mit weniger Schäden durch den Betrieb der Straße zu rechnen.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass durch den neuen Straßenaufbau eine Verbesserung der bestehenden Situation des Einwenders eintritt. Es wird damit keine Veranlassung gesehen, dem Vorhabenträger weitere Schutzmaßnahmen aufzugeben.

Lärmschutz

Darüber hinaus wird eine Zunahme der Lärmimmissionen erwartet, da neben landwirtschaftlichem, gewerblichem und Schwerlastverkehr auch der touristische Verkehr aufgrund der Schließung der Einmündung der L 36 auf die B 5 zunehmen werde. Die Zunahme der Immissionen werde zudem durch die vor dem Haus liegende Rampe und damit verbundenen Beschleunigungs- und Bremsvorgängen verursacht. Die gemäß 16.BImSchV berechneten Immissionen berücksichtigen die Geländetopographie und übersteigen die Grenzwerte nicht, sodass kein Anspruch auf aktiven oder passiven Lärmschutz besteht. Ebenso werden jene der 39.BImSchV eingehalten, sodass von keiner die Grenzwerte übersteigenden Belastung mit Luftschadstoffen ausgegangen werden kann.

Brückenbauwerk Anschlussstelle Rothenspieker

Ebenso kritisiert wird die Erstellung der Brücke mitsamt den Rampenbauwerken für die Anschlussstelle der K 40 an die B 5. Diese würde auf Höhe des Grundstückes beginnen und Teile des Gartens in Anspruch nehmen, sodass der Verkehr noch näher an das Gebäude heranrückt und Schäden verursacht. Darüber hinaus werde das Landschaftsbild beeinträchtigt. Tatsächlich beginnt die geplante Rampe im Bereich des Grundstückes mit einer leichten Steigung, sodass die geplante Gradiente ca. 100m entfernt vom Wohnhaus ca. 1m über der vorhandenen Fahrbahn liegen wird. Die Entfernung der Rampe zum Garten beträgt laut Vorhabenträger 230m. Durch die Verbreiterung auf der dem Wohnhaus gegenüberliegenden Seite der K 40 rückt der Verkehr zudem etwas vom Haus ab. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung ausgeglichen und kompensiert. Als Alternative zu diesem geplanten Anschluss schlägt der Einwender die Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes an der heutigen Einmündung der L 36 vor. Zu diesem Punkt der Einwendung wird auf Ziffer Zu 5.0.1 verwiesen.

Lebensqualität, Wertminderung

Zudem betont der Einwender, dass die Lebensqualität auf dem Hausgrundstück abnehme und der Wert des Hauses, gutachterlich bestätigt, massiv abnehme. Der Vorhabenträger erwidert, dass eine Beeinträchtigung gesehen wird, die Nachteile einer Straßenplanung unter Bezug auf Art. 14 Abs. 2 GG aber entschädigungslos hinzunehmen seien.

Nach sorgfältiger Abwägung der Planfeststellungsbehörde werden die Beeinträchtigungen des Einwenders im Vergleich zum öffentlichen Interesse der Realisierung der Maßnahme als zumutbar angesehen. Die betroffenen Belange treten hinter dem öffentlichen Interesse am Vorhaben zurück. Die Einwendungen werden somit zurückgewiesen, soweit sie sich nicht wie unter 4.3.8 dargestellt, erledigt haben.

Zu 5.3.7 (Einwender 9 (14.04.2014, 10.04.2017))

Flächeninanspruchnahme

Die Einwenderin ist unmittelbar grundstücksbetroffen. Von der Planung werden landwirtschaftlich genutzte Grundstücke der Eigentümerin betroffen, die eine Gesamtfläche von 24.141 qm aufweisen. 1054 qm sind zum Erwerb ausgewiesen und 2467 qm werden vorläufig in Anspruch genommen. Die Grundstücksinanspruchnahme erfolgt an den Rändern des Grundstückes. Es wird bemängelt, dass eine zu Stiftungszwecken landwirtschaftlich bewirtschaftete Fläche durch den Ausbau um ca. 1.000 m² verringert wird, wodurch die Nutzbarkeit beeinträchtigt wird. Dazu wird eine Begründung der Notwendigkeit der Flächeninanspruchnahme auf dem Grundstück gefordert. Der Vorhabenträger verweist auf den Erläuterungsbericht und begründet die notwendige Verbreiterung der B 5 auf dieser Fahrbahnseite mit der Lage am Brückenbauwerk über die Alte Eider. Während die B 5 zwischen Tönning und der Brücke grundsätzlich vorrangig westlich verbreitert wird, ist ein Verschwenken der Strecke in diesem Bereich auch östlich der vorhandenen Fahrbahn notwendig, um die bestehende Brücke für die dreistreifige Führung zu nutzen. Die Planfeststellungsbehörde ist überzeugt, dass die Notwendigkeit der dauerhaften Flächeninanspruchnahme im vorgesehenen Umfang besteht. Die ebenso kritisierte vorübergehende Flächeninanspruchnahme ist aufgrund der Lage der Trinkwasserleitung erforderlich, da diese im Rahmen der Ausbaumaßnahme verlegt wird, um Schäden zu vermeiden.

Der Forderung nach Gewährung von Tauschland ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Grundsätzlich ist eine Entschädigung in Geld zu gewähren. Dies ist eine Frage der nachgelagerten Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen.

Erreichbarkeit landwirtschaftlich genutzter Flächen, Entwässerung

Darüber hinaus wird eine schlechtere Erreichbarkeit der Fläche, u.a. durch die Schließung der Einmündung zur B 5 bei Rothenspieker, befürchtet. Der Vorhabenträger sieht vor, die wegfallende Einmündung zur B 5 durch eine neue Zufahrt über die K 40, die Gemeindestraße Rothenspieker sowie die Achse 415 zu ersetzen, sodass die Erreichbarkeit der Fläche gewährleistet bleibt.

Des Weiteren wird eine unzureichende Oberflächenentwässerung moniert. Der Vorhabenträger erwidert, dass der parallel zur zukünftigen B 5 verlaufende Entwässerungsgraben sicherstelle, dass kein Fremdwasser auf das Grundstück gelange. Im Bereich der Zufahrt werde der überbaute Zuflussgraben zum Axendorfer Sielzug durch einen Rohrdurchlass geführt und an den verlegten Zuflussgraben angeschlossen. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde besteht die Gefahr einer Vernässung der angrenzenden Flächen in Folge einer unzureichenden Straßenentwässerung nicht.

Die Einwendungen werden somit zurückgewiesen.

Grundantrag

Die Einwender fordern in der Erörterung, dass sie bis zum 15. Mai eines jeden Jahres über etwaige vorübergehende baubedingte Inanspruchnahmen ihrer landwirtschaftlich genutzten Flächen über die vorgesehenen Bautätigkeiten informiert werden, da bis zu diesem Datum der Grundantrag für die Förderung gestellt sein müsse und es im Falle falscher Angaben zu Strafen käme. Der Vorhabenträger nimmt die Forderung zur Kenntnis. Aufgrund der verschiedenen Bauphasen ist eine Zusage der Zeiträume der Inanspruchnahme nicht möglich, wenngleich die Bautätigkeiten frühestmöglich bekanntgegeben werden. Infolge des in der Regel erforderlichen Vorlaufs und der im Vorwege stattfindenden Entschädigungs- und Grunderwerbsverhandlungen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die erforderlichen Kenntnisse der Einwenderin rechtzeitig vorliegen. Die geäußerten Befürchtungen werden nicht geteilt.

Die vorgetragenen und aus den Planunterlagen ersichtlich werdenden Beeinträchtigungen der Einwenderin – auch bezogen auf die Grundstücksinanspruchnahme und mögliche Erschwernisse bei der Bewirtschaftung der Flächen – treten hinter dem öffentlichen Interesse am Vorhaben zurück.

Nach den obigen Ausführungen sind die in der Einwendung geltend gemachten Punkte zurückzuweisen, soweit sie sich nicht wie unter 4.3.9 dargestellt, erledigt haben

Zu 5.3.8 (Einwender 10 (11.03.2014, 13.02.2013, 11.12.2012, 11.08.2011, 27.03.2017))

Planrechtfertigung (Verkehrsprognose)

Der Einwender ist Eigentümer von landwirtschaftlich genutzten Grundstücken. Von Grundstücken in einer Größe von 665.471 qm werden 70.662 qm dauerhaft erworben, weitere Flächen im Nahbereich der Trasse bleiben von der Baumaßnahme unberührt.

Er wendet sich gegen den Ausbau der B 5, da seiner Meinung nach im Zuge der Wirtschafts- und Finanzkrise sowie der gesellschaftlichen Entwicklung der Individualverkehr stark nachlassen werde und ein Ausbau deshalb entbehrlich sei. Ebenso könnte eine Mauterhebung auf der B 5 eine Entlastung bringen, da der LKW-Verkehr seit Einführung der Autobahnmaut auf der A 7 drastisch gestiegen sei. Zudem seien die langsamen Fahrzeuge (landwirtschaftlicher Verkehr) in der Summe gesehen höchstens einen Monat jährlich auf der B 5 und meist mit Geschwindigkeiten über 50 km/h unterwegs.

Der Vorhabenträger verweist auf die anhand vorhandener Daten erstellte Verkehrsprognose, die diverse zu erwartende Entwicklungen berücksichtigt und mit einer leichten Steigerung des PKW-Verkehrs sowie einem stärkeren Anstieg des LKW-Verkehrs einen Ausbau rechtfertigt. Darüber hinaus betrifft der langsam fahrende Verkehr nicht ausschließlich die landwirtschaftlichen Maschinen, sondern ebenso den LKW-Verkehr. Neben gefährlichen Überholmanövern reduzieren diverse Zufahrten die Verkehrssicherheit auf diesem Abschnitt. Durch den Ausbau werden diese geschlossen und die Dreistreifigkeit ermöglicht

sichere Überholvorgänge, sodass die Verkehrssicherheit gesteigert wird. Die Reduzierung des LKW-Verkehrs durch die Einführung einer Maut auch auf der B 5 wird durch den Vorhabenträger nicht gesehen.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Planrechtfertigung für das gegenständliche Vorhaben gegeben. Auf die Ausführungen unter C materiell-rechtliche Würdigung wird verwiesen. Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass zum 01.07.2018 die LKW-Maut auf sämtlichen deutschen Bundesstraßen eingeführt worden ist, so auch auf dem betreffenden Abschnitt der B 5. Die Einwendung wird demnach zurückgewiesen.

Anschlussstelle Rothenspieker

Der Einwender fordert, die Planung der Anschlussstelle Rothenspieker zugunsten eines Kreisverkehrs oder einer Anschlussstelle bei der Jans-Kurve aufzugeben. Diesbezüglich wird auf Ziffer Zu 5.0.1 verwiesen und die Einwendung zurückgewiesen.

Wirtschaftsweg und Schallschutz Harbleker Koog

Bezüglich der Einwendungen gegen die Lärmschutzwände und den Wirtschaftsweg am Harbleker Koog wird auf das Planfeststellungsverfahren des folgenden Bauabschnitts verwiesen. Es handelt sich dabei nicht um einen Gegenstand des gegenständlichen Verfahrens.

Die aus den Planunterlagen ersichtlich werdenden betroffenen Belange des Einwenders treten hinter dem öffentlichen Interesse am Vorhaben zurück.

Nach den obigen Ausführungen sind die weiteren in der Einwendung geltend gemachten Punkte zurückzuweisen.

Zu 5.3.9 (Einwender 11 (26.03.2017))

Der Einwender ist Besitzer eines Wohnhauses in unmittelbarer Nähe der geplanten Anschlussstelle Rothenspieker sowie Pächter landwirtschaftlich genutzter Flächen. Von der Planung werden gepachtete Grundstücken mit einer Gesamtgröße von 665.471 qm betroffen, wobei hiervon 70.662 qm dauerhaft erworben, weitere Flächen im Nahbereich der Trasse bleiben von der Baumaßnahme unberührt.

Planrechtfertigung, technische Ausgestaltung

Der Einwender hält den Ausbau auf drei Spuren für nicht sinnvoll, da wegen der teilweise einspurigen Verkehrsführung keine nennenswerte Steigerung der Durchschnittsgeschwindigkeit erreicht werde. Darüber hinaus bleibe ein hohes Unfallrisiko, da teilweise enge Kurvenradien (z.B. Jans-Kurve) nicht geändert würden.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen, da der Ausbau den anerkannten Regeln der Technik (RIN und RAL) entspricht. Dementsprechend wird auch der Kurvenradius der Jans-Kurve auf 500m angepasst, sodass sich das Unfallrisiko verringert. Auf die Ausführungen zur materiell-rechtlichen Würdigung unter II zu 1 C wird verwiesen.

Anschlussstelle Rothenspieker

Bezüglich der geplanten Anschlussstelle bei Rothenspieker fordert der Einwender anstelle der geplanten Rampenbauwerke die Anlage von parallelen Rampen („Holländische Rampen“), da somit weniger Fläche verloren ginge. Die jetzige Planung würde dazu führen, dass das Grundstück Flur 7, Flurstück 35 nicht mehr zu bewirtschaften sei.

Die Notwendigkeit und die Ausgestaltung der Anschlussstelle, wie sie vom Vorhabenträger vorgelegt wurde, wird von der Planfeststellungsbehörde bejaht – auf die Ausführungen unter II zu 5.0.1 wird verwiesen.

Das vom Einwender gepachtete Grundstück weist eine Gesamtgröße von 70.581 qm auf, von denen 27.829 qm für das Vorhaben erworben werden sollen. Auf Grund der verbleibenden Größe sieht die Planfeststellungsbehörde durchaus, dass sich die Bewirtschaftung anders gestalten wird als ohne die Inanspruchnahme, dass das Grundstück gar nicht mehr bewirtschaftet werden kann, ist nicht ersichtlich und den Ausführungen im Anhörungsverfahren nicht zu entnehmen.

Über daraus möglicherweise resultierende Entschädigungsforderungen wird in den separaten Entschädigungsverhandlungen entschieden.

Ausgestaltung K 40 zwischen Anschlussstelle und Rothenspieker

Der in Verlängerung des Brückenbauwerks geplante Verlauf der K 40 wird vom Einwender ebenfalls kritisiert. Zum einen sei der Flächenverbrauch erheblich, zum anderen seien besonders die zu erwartende hohe Geschwindigkeit der Fahrzeuge in Richtung Hemmerdeich sowie Beschleunigungsvorgänge in Richtung Oldenswort direkt vor dem Wohngebäude des Einwenders nicht zu akzeptieren. Aus diesem Grunde macht der Einwender einen Vorschlag zur Führung der K 40, der hinter der Brücke eine Kurve, eine parallele Führung zur B 5 sowie eine weitere Kurve auf den bisherigen Verlauf der Gemeindestraße Rothenspieker vorsieht. Die Anlage der Kurven würde somit zur Verkehrsberuhigung dienen. Der Vorhabenträger entgegnet, dass die Planung den technischen Regelwerken hinsichtlich der Kurvenradien und Sichtbeziehungen entsprechen muss, so wie es die vorgesehene Planung vorsieht. Die Befürchtung, der Verkehr könnte unmittelbar am Wohnhaus stattfinden, wird nicht geteilt, da der Abstand zur Gemeindestraße ca. 100m betrage. Über etwaige Geschwindigkeitsbegrenzungen entscheidet nach StVO § 45 Abs. 3 die Straßenverkehrsbehörde, sodass diese nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens sind. Darüber hinaus sei auf dem Abschnitt zwischen dem Brückenbauwerk und Hemmerdeich nicht mit signifikanten Verkehrssteigerungen zu rechnen.

Die Einwendung ist zurückzuweisen, da der eingebrachte Vorschlag im Gegensatz zur vorliegenden Planung nicht unter Wahrung der einschlägigen technischen Regelwerke realisierbar ist. Da eine signifikante Verkehrssteigerung nicht erwartet wird und sich somit die Situation in Bezug auf die Kreisstraße gegenüber dem heutigen Stand nicht verändert, werden die vom Einwender vorgetragenen Befürchtungen von der Planfeststellungsbehörde

nicht geteilt. Insgesamt wird das Vorhaben insbesondere durch die Gestaltung der Anschlussstelle auch mit Wirkungen auf das Wohngrundstück des Einwenders verbunden sein, diese erreichen aber nicht ein solches Maß, dass dem Vorhabenträger weitere Schutzmaßnahmen aufzugeben sein. Die insoweit betroffenen Belange des Einwenders müssen hinter dem öffentlichen Interesse am Vorhaben zurücktreten.

Wirtschaftsweg Reimersbude

Hinsichtlich der Einwendungen zum Wirtschaftsweg in Richtung Reimersbude wird auf das Planfeststellungsverfahren zum folgenden Bauabschnitt verwiesen.

Die Belange des Einwenders als Eigentümer eines Wohngrundstückes in der Nähe der Anschlussstelle und als Pächter von Flächen, die zum Teil durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden, woraus über den eigentlichen Flächenentzug auch Veränderungen bei der Bewirtschaftung eintreten, werden von der Planfeststellungsbehörde gesehen. Im Rahmen der Abwägung überwiegt das öffentliche Interesse am gegenständlichen Vorhaben gegenüber der individuellen Betroffenheit des Einwenders.

Nach den obigen Ausführungen sind die in der Einwendung geltend gemachten Punkte zurückzuweisen.

Zu 5.3.10 (Einwender 12 (14.04.2014))

Der Einwender ist unmittelbar durch Flächeninanspruchnahme betroffen. Sein Grundstück, das auch zu Wohnzwecken vermietet ist und auf dem er ein Fischrestaurant und eine Fischräucherei betreibt, ist nicht unerheblich durch Lärmimmissionen und die veränderten Verkehrsbeziehungen der Abfahrtmöglichkeiten von der B 5 betroffen. Der geplante Wegfall des Anschlusses der heutigen L 36 von der B 5 hat Auswirkungen auf die Erreichbarkeit des vom Einwender betriebenen gastronomischen Betriebs.

Flächeninanspruchnahme

Der Einwender wehrt sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks mit einer Gesamtgröße von 5.000m² für die Baumaßnahme. Für die Erstellung des Wendehammers und des Wirtschaftsweges Achse 440 werden 50 m² dauerhafte sowie 83 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Die Inanspruchnahme ist auf das erforderliche Maß reduziert und stellt sich als verhältnismäßig gering dar. Sie tritt hinter dem öffentlichen Interesse am Vorhaben zurück.

Planrechtfertigung und Alternativenprüfung Anschlussstelle Rothenspieker

Die Einwendung richtet sich vorrangig gegen die Aufhebung der Einmündung der heutigen L 36 in die B 5, da dafür laut Einwender keine Rechtfertigung gegeben sei. Weder sei ein

erhöhtes Verkehrsaufkommen prognostiziert noch gebe es in diesem Bereich einen Unfallschwerpunkt, sodass die Einmündung beibehalten werden sollte. Wie in Ziffer Zu 5.0.1 dargestellt, bestehen sehr wohl gewichtige Gründe für die geplante Schließung und gegen vorgeschlagene Alternativen. Die Charakteristik der Strecke, die Straßenkategorie sowie die Verkehrssicherheit sprechen gegen plangleiche Kreuzungen, örtliche Gegebenheiten und Betroffenheiten gegen den Bau einer planfreien Anschlussstelle im Bereich der heutigen Einmündung.

Neben der Aufhebung der Anschlussstelle wendet sich der Einwender gegen die Streichung des Radweges, für die ebenfalls keine Rechtfertigung vorhanden sei. Im Sinne der Eingriffsminimierung wird der vorhandene Radweg, der weder besonders frequentiert noch Teil des landesweiten Radverkehrskonzeptes ist, für den Ausbau der B 5 genutzt und entfällt daher. Die Einwendung in diesen Punkten wird somit zurückzuweisen.

Wertminderung, betriebliche Einbußen (Erreichbarkeit)

Die vorgenannten Einwendungen hinsichtlich des Radweges und besonders der wegfallenden Einmündung sind verbunden mit der Befürchtung des Einwenders, dass die somit nicht mehr gegebene einfache Erreichbarkeit zu wirtschaftlichen Einbußen des dort ansässigen gastronomischen Betriebes führe. Dieser sei seit dem Jahr 1996 ein Traditionsbetrieb und habe stetig wachsende Umsätze verzeichnen können. Da vorrangig Touristen, Geschäftsleute und LKW-Fahrer das Angebot nutzen würden und weniger Stammkunden, sei im Falle einer Schließung der Einmündung mit massiven Umsatzeinbußen bis auf Null zu rechnen, da dann Umwege von 4,5 km pro einfacher Fahrt in Kauf genommen werden müssten. Auch für den Lieferverkehr sei der nötige Umweg unzumutbar. Zusätzlich verstärkt würde der Effekt der schlechten Erreichbarkeit durch die Lärmschutzwand, welche die aktuell gute Sichtbarkeit des Restaurants und der Werbetafeln von der B 5 aus verhindere. Einwenderseits wird aus diesem Grund eine Existenzgefährdung geltend gemacht.

Der Vorhabenträger teilt die Einschätzung nicht, dass das geplante Ausbauvorhaben zu einem Verlust der Existenzfähigkeit des Betriebes führen könnte, da die Erreichbarkeit während und nach der Baumaßnahme gewährleistet sei. Der Straßenanlieger habe darüber hinaus keinen Anspruch auf die Beibehaltung eines Lagevorteils im Hinblick auf die vorherrschenden Verkehrsverhältnisse sowie die Einsehbarkeit des Betriebes. Aus diesem Grund sei die planungsbedingte Änderung seines Lagevorteils entschädigungslos hinzunehmen. In Folge des gegenständlichen Vorhabens wird die Zufahrtsituation auf dem Grundstück des Einwenders nicht berührt. Lediglich die Verkehre ändern sich, da nicht mehr direkt von der B 5 auf die heutige L 36 abgefahren werden kann, sodass weniger Durchgangsverkehr entsteht, sich die Strecke von der B 5 zum angesprochenen Betrieb allerdings auf knapp 3 km verlängere.

Mit der ständigen Rechtsprechung wird davon ausgegangen, dass ein Gewerbetreibender grundsätzlich keinen Anspruch auf die Aufrechterhaltung einer ihm günstigen Verkehrslage

hat, er mithin nicht die Beibehaltung bloßer Lagevorteile durchsetzen kann. Ganz allgemein ist nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG ein etwaiges Vertrauen in den Bestand oder Fortbestand einer bestimmten Markt- oder Verkehrslage regelmäßig kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang. Da dies aber nicht bedeutet, dass die Anliegerinteressen rechtlich überhaupt nicht zu Buche schlagen, hat sich die Planfeststellungsbehörde mit den Anliegerinteressen beschäftigt und stellt diese in die Abwägung ein, insbesondere wird auch die vom Einwender geltend gemachte Existenzgefährdung betrachtet.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Gefährdung der Existenz jedoch nicht ausreichend dargelegt. Das bloße Abstellen auf die Änderung der Verkehrsbeziehungen lässt nicht erkennen, dass das alleinige Geschäft auf Kundschaft aus dem Durchgangsverkehr beruht, da darüber hinaus eine Ferienwohnung vermietet, Räucher- und Frischfisch verkauft sowie ein mobiler Fischwagen betrieben wird. Es ist zudem nicht ausgeschlossen, dass Verkehre von der B 5 auch unter Inkaufnahme des Umwegs das gastronomische Angebot nutzen werden und eine Neuausrichtung des geschäftlichen Konzepts den langfristigen Erhalt sichert.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass durch die Überplanung der Einmündung der heutigen L 36 und die damit einhergehende wegfallende direkte Anbindung an die B 5 Umwege durch die Kundschaft in Kauf genommen werden müssen und hierdurch Kunden gehindert sein könnten, den Gastronomiebetrieb aufzusuchen. Gemäß dem Erlass „Werbeanlagen an Straßen in der Anbauverbots- und Anbaubeschränkungszone“ des MWVATT vom 29.05.2006 kann für einen abseits gelegenen Betrieb mit touristischem Bezug, sofern die Werbung vor Ort nicht möglich ist (in diesem Fall wegen der Lärmschutzwand), ein touristisches Hinweisschild mit werbendem Charakter an der nächstgelegenen Straße des überörtlichen Verkehrs auf Antrag aufgestellt werden.

Es ist festzustellen, dass die Planungen für den 3-streifigen Ausbau der B 5 in der Region seit langem bekannt sind. Eine Neuausrichtung des Betriebes hätte demzufolge bereits zu einem frühen Zeitpunkt in die Wege geleitet werden können und bleibt bis zur Umsetzung auch heute noch möglich.

Nach alldem ist die Planfeststellungsbehörde, auch unter Würdigung des Vortrags des Einwenders, nicht der Auffassung, dass eine Existenzgefährdung zu besorgen ist. Die Beeinträchtigungen, die der Einwender durch das Vorhaben erleidet, werden durch die Planfeststellungsbehörde gesehen, insbesondere der Verlust des Lagevorteils. Diese Abwägung bezieht auch den Verlust des Lagevorteils durch Wegfall des Radweges mit ein. Diese Belange des Einwenders müssen aber hinter dem öffentlichen Interesse am Vorhaben zurücktreten. Auf die Ausführungen unter Zu 1c) – materiell-rechtliche Würdigung zum öffentlichen Interesse am Vorhaben wird verwiesen.

Selbst wenn hilfsweise unterstellt würde, dass die Existenz des gastronomischen Betriebes durch den Bau des Vorhabens tatsächlich gefährdet wäre, sieht die Planfeststellungsbehörde das öffentliche Interesse am Vorhaben als überwiegend an.

Ansprüche auf die einwenderseitig geforderte Ausgleichsentschädigung sind nicht erkennbar.

Gem. § 8a Abs. 4 FStrG hat der Träger der Straßenbaulast dann einen angemessenen Ersatz zu schaffen oder, soweit dies nicht zumutbar ist, eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten, wenn auf Dauer Zufahrten durch die Änderung der Bundesstraße unterbrochen werden oder ihre Benutzung erheblich erschwert wird. Trotz des Ausbaus und der Schließung der Einmündung der L 36, an welche der Einwender mit seinem Grundstück angeschlossen bleibt, ist eine Zufahrt sichergestellt. Die Frage, ob eine erhebliche Erschwerung der Zufahrt im Sinne von § 8a Abs. 4 FStrG auch dann vorliegt, wenn zwar die Zugangsmöglichkeit zum öffentlichen Straßennetz aufrechterhalten wird, die Zufahrtsmöglichkeit unmittelbar zur Bundesstraße aber entfällt, ist zu verneinen, da die geplante Anschlussstelle zur heutigen K 40 die Erreichbarkeit des Gastronomiebetriebes weiterhin sicherstellt. Ebenso ist für den Radverkehr aus nördlicher und südlicher Richtung die Erreichbarkeit über die Wirtschaftswege gewährleistet. Es besteht kein Anspruch auf den Fortbestand einer Verkehrsverbindung, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist. § 8a Abs. 4 FStrG garantiert keine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit der Grundstücke. Durch die neue Situation wird sowohl die Zugänglichkeit für die Bewohner der anliegenden Ortschaften als auch für den Durchgangsverkehr gewährleistet. Die Zufahrt am Grundstück bleibt unberührt. Ersatzansprüche nach § 8a Abs. 4 FStrG scheiden somit aus.

Ein Ausgleich für den Verlust des Lagevorteils unterfällt auch nicht dem Anwendungsbereich des § 141 Abs. 2 Satz 3 LVwG (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, Az 4 A 39.95 sowie VGH München, Urteil vom 24.06.2003, Az. 8 A 02.40090, Rn. 44 ff. zum Surrogatcharakter des Geldausgleichs) und ist insoweit abzulehnen.

Über mögliche Entschädigungsansprüche ausgelöst durch die Grundstücksinanspruchnahme sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, sondern der Grunderwerbs- / Entschädigungsverhandlungen.

Die Planfeststellungsbehörde kommt letztendlich zu dem Ergebnis, dass die Planungen des Vorhabenträgers sachgerecht durchgeführt wurden. Das öffentliche Interesse ist über die Belange des Einwenders zu stellen. Eine Entschädigung in Geld ist über die Entschädigungsansprüche hinaus, die Gegenstand der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlung sind, durch den Vorhabenträger nicht zu leisten.

Auf Grund der o.g. Ausführungen sind die Forderungen des Einwenders zurückzuweisen.

Schallschutzmaßnahmen

Schließlich wendet der Einwender gegen die geplante Lärmschutzwand ein, dass diese für eine verringerte Wohn- und Lebensqualität Sorge und ebenfalls den Immobilienwert verringere. Die Einschränkungen werden vom Vorhabenträger und der Planfeststellungsbehörde gesehen, gleichwohl besteht kein Anspruch auf eine jederzeitige besondere Wohnlage, sodass Nachteile aus einer Straßenplanung unter Bezug auf Art. 14 Abs. 2 GG hinzunehmen sind. Die Lärmschutzwand ist erforderlich, um die Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten. Zur Frage der Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität wird ergänzend auf die Ausführungen unter zu 5.3.11 verwiesen, da sich diese Punkte vorrangig bei der Mieterin auswirken dürften. Soweit Wertverluste beim Immobilienwert gesehen werden, kann diese Befürchtung von der Planfeststellungsbehörde zwar nachvollzogen werden. Es wird insoweit aber auf die Ausführungen unter C 14 verwiesen. Unter Einbeziehung der vom Einwender geltend gemachten Belange in Bezug auf die Verringerung der Wohn- und Lebensqualität für seine Mieter und die Befürchtung von Verlusten beim Immobilienwert durch die geplante Lärmschutzwand aber auch unter Würdigung der positiven Effekte, welche mit dieser in Bezug auf den Lärmschutz verbunden sind, kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass auch diese Belange des Einwenders hinter dem öffentlichen Interesse am Vorhaben zurücktreten müssen.

Folglich wird die Einwendung zurückgewiesen.

Nach den obigen Ausführungen sind die in der Einwendung geltend gemachten Punkte daher insgesamt zurückzuweisen.

Der Einwender ist unmittelbar durch Flächeninanspruchnahme betroffen. Sein Grundstück, das auch zu Wohnzwecken vermietet ist und auf dem er ein Fischrestaurant und eine Fischräucherei betreibt, ist nicht unerheblich durch Lärmimmissionen und die veränderten Verkehrsbeziehungen der Abfahrtmöglichkeiten von der B 5 betroffen. Der geplante Wegfall des Anschlusses der heutigen L 36 von der B 5 hat Auswirkungen auf die Erreichbarkeit des vom Einwender betriebenen gastronomischen Betriebs.

Flächeninanspruchnahme

Der Einwender wehrt sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks von 5000m² für die Baumaßnahme. Für die Erstellung des Wendehammers und des Wirtschaftsweges Achse 440 sind tatsächlich 50m² dauerhafte sowie 83m² vorübergehende Inanspruchnahme nötig. Wegen der verhältnismäßig geringen und zumutbaren Inanspruchnahme ist der Einwand zurückzuweisen.

Planrechtfertigung und Alternativenprüfung Anschlussstelle Rothenspieker

Die Einwendung richtet sich vorrangig gegen die Aufhebung der Einmündung der heutigen L 36 in die B 5, da dafür laut Einwender keine Rechtfertigung gegeben sei. Weder sei ein

erhöhtes Verkehrsaufkommen prognostiziert noch gebe es in diesem Bereich einen Unfallschwerpunkt, sodass die Einmündung beibehalten werden sollte. Wie in Ziffer Zu 5.0.1 dargestellt, bestehen sehr wohl gewichtige Gründe für die geplante Schließung und gegen vorgeschlagene Alternativen. Die Charakteristik der Strecke, die Straßenkategorie sowie die Verkehrssicherheit sprechen gegen plangleiche Kreuzungen, örtliche Gegebenheiten und Betroffenheiten gegen den Bau einer planfreien Anschlussstelle im Bereich der heutigen Einmündung. Neben der Aufhebung der Anschlussstelle wendet sich der Einwender gegen die Streichung des Radweges, für die ebenfalls keine Rechtfertigung vorhanden sei. Im Sinne der Eingriffsminimierung wird der vorhandene Radweg, der weder besonders frequentiert noch Teil des landesweiten Radverkehrskonzeptes ist, für den Ausbau der B 5 genutzt und entfällt daher. Die Einwendung gegen die Planrechtfertigung ist somit zurückzuweisen.

Wertminderung, betriebliche Einbußen (Erreichbarkeit)

Die vorgenannten Einwendungen hinsichtlich des Radweges und besonders der wegfallenden Einmündung begründen sich vorrangig darin, dass die somit nicht mehr gegebene einfache Erreichbarkeit zu wirtschaftlichen Einbußen des dort ansässigen gastronomischen Betriebes führe. Dieser sei seit dem Jahr 1996 ein Traditionsbetrieb und habe stetig wachsende Umsätze verzeichnen können. Da vorrangig Touristen, Geschäftsleute und LKW-Fahrer das Angebot nutzen würden und weniger Stammkunden, sei im Falle einer Schließung der Einmündung mit massiven Umsatzeinbußen bis auf Null zu rechnen, da dann Umwege von 4,5km pro einfacher Fahrt in Kauf genommen werden müssten. Auch für den Lieferverkehr sei der nötige Umweg unzumutbar. Zusätzlich verstärkt würde der Effekt der schlechten Erreichbarkeit durch die Lärmschutzwand, welche die aktuell gute Sichtbarkeit des Restaurants und der Werbetafeln von der B 5 aus verhindere. Einwenderseits wird aus diesem Grund eine Existenzgefährdung geltend gemacht.

Der Vorhabenträger teilt die Einschätzung nicht, dass das geplante Ausbauvorhaben zu einem Verlust der Existenzfähigkeit des Betriebes führen könnte, da die Erreichbarkeit während und nach der Baumaßnahme gewährleistet sei. Der Straßenanlieger habe darüber hinaus keinen Anspruch auf die Beibehaltung eines Lagevorteils im Hinblick auf die vorherrschenden Verkehrsverhältnisse sowie die Einsehbarkeit des Betriebes. Aus diesem Grund sei die planungsbedingte Änderung seines Lagevorteils entschädigungslos hinzunehmen. In Folge des gegenständlichen Vorhabens wird die Zufahrtsituation auf dem Grundstück des Einwenders nicht berührt. Lediglich die Verkehre ändern sich, da nicht mehr direkt von der B 5 auf die heutige L 36 abgefahren werden kann, sodass weniger Durchgangsverkehr entsteht, sich die Strecke von der B 5 zum angesprochenen Betrieb allerdings auf knapp 3 km verlängere.

Mit der ständigen Rechtsprechung wird davon ausgegangen, dass ein Gewerbetreibender grundsätzlich keinen Anspruch auf die Aufrechterhaltung einer ihm günstigen Verkehrslage

hat, er mithin nicht die Beibehaltung bloßer Lagevorteile durchsetzen kann. Ganz allgemein ist nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG ein etwaiges Vertrauen in den Bestand oder Fortbestand einer bestimmten Markt- oder Verkehrslage regelmäßig kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang. Da dies aber nicht bedeutet, dass die Anliegerinteressen rechtlich überhaupt nicht zu Buche schlagen, hat sich die Planfeststellungsbehörde mit den Anliegerinteressen beschäftigt und stellt diese in die Abwägung ein, insbesondere wird auch die vom Einwender geltend gemachte Existenzgefährdung betrachtet.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Gefährdung der Existenz jedoch nicht ausreichend dargelegt. Das bloße Abstellen auf die Änderung der Verkehrsbeziehungen lässt nicht erkennen, dass das alleinige Geschäft auf Kundschaft aus dem Durchgangsverkehr beruht, da darüber hinaus eine Ferienwohnung vermietet wird, Räucher- und Frischfisch verkauft wird sowie ein mobiler Fischwagen betrieben wird. Es ist zudem nicht ausgeschlossen, dass Verkehre von der B 5 auch unter Inkaufnahme des Umwegs das gastronomische Angebot nutzen werden und eine Neuausrichtung des geschäftlichen Konzepts den langfristigen Erhalt sichert.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass durch die Überplanung der Einmündung der heutigen L 36 und die damit einhergehende wegfallende direkte Anbindung an die B 5 Umwege durch die Kundschaft in Kauf genommen werden müssen und hierdurch Kunden gehindert sein könnten, den Gastronomiebetrieb aufzusuchen. Gemäß dem Erlass „Werbeanlagen an Straßen in der Anbauverbots- und Anbaubeschränkungszone“ des MWVATT vom 29.05.2006 kann für einen abseits gelegenen Betrieb mit touristischem Bezug, sofern die Werbung vor Ort nicht möglich ist (in diesem Fall wegen der Lärmschutzwand), ein touristisches Hinweisschild mit werbendem Charakter an der nächstgelegenen Straße des überörtlichen Verkehrs auf Antrag aufgestellt werden. Es ist festzustellen, dass die Planungen für den 3-streifigen Ausbau der B 5 in der Region seit langem bekannt sind. Eine Neuausrichtung des Betriebes hätte demzufolge bereits zu einem frühen Zeitpunkt in die Wege geleitet werden können und bleibt bis zur Umsetzung auch heute noch möglich.

Nach alldem ist die Planfeststellungsbehörde, auch unter Würdigung des Vortrags des Einwenders, nicht der Auffassung, dass eine Existenzgefährdung zu besorgen ist. Die Beeinträchtigungen, die der Einwender durch das Vorhaben erleidet, werden durch die Planfeststellungsbehörde gesehen, insbesondere der Verlust des Lagevorteils. Diese Belange des Einwenders müssen aber hinter dem öffentlichen Interesse am Vorhaben zurücktreten. Auf die Ausführungen unter Zu 1c) – materiell-rechtliche Würdigung zum öffentlichen Interesse am Vorhaben wird verwiesen. Selbst wenn hilfsweise unterstellt würde, dass die Existenz des gastronomischen Betriebes durch den Bau des Vorhabens tatsächlich gefährdet wäre, sieht die Planfeststellungsbehörde das öffentliche Interesse am Vorhaben als überwiegend an.

Ansprüche auf die einwenderseitig geforderte Ausgleichsentschädigung sind nicht erkennbar.

Gem. § 8a Abs. 4 FStrG hat der Träger der Straßenbaulast dann einen angemessenen Ersatz zu schaffen oder, soweit dies nicht zumutbar ist, eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten, wenn auf Dauer Zufahrten durch die Änderung der Bundesstraße unterbrochen werden oder ihre Benutzung erheblich erschwert wird. Trotz des Ausbaus und der Schließung der Einmündung der L 36, an welche der Einwender mit seinem Grundstück angeschlossen bleibt, ist eine Zufahrt sichergestellt. Die Frage, ob eine erhebliche Erschwerung der Zufahrt im Sinne von § 8a Abs. 4 FStrG auch dann vorliegt, wenn zwar die Zugangsmöglichkeit zum öffentlichen Straßennetz aufrechterhalten wird, die Zufahrtsmöglichkeit unmittelbar zur Bundesstraße aber entfällt, ist zu verneinen, da die geplante Anschlussstelle zur heutigen K 40 die Erreichbarkeit des Gastronomiebetriebes weiterhin sicherstellt. Ebenso ist für den Radverkehr aus nördlicher und südlicher Richtung die Erreichbarkeit über die Wirtschaftswege gewährleistet. Es besteht kein Anspruch auf den Fortbestand einer Verkehrsverbindung, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist. § 8a Abs. 4 FStrG garantiert keine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit der Grundstücke. Durch die neue Situation wird sowohl die Zugänglichkeit für die Bewohner der anliegenden Ortschaften als auch für den Durchgangsverkehr gewährleistet. Die Zufahrt am Grundstück bleibt unberührt. Ersatzansprüche nach § 8a Abs. 4 FStrG scheiden somit aus.

Eine Gefährdung der Existenz ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, sodass sich auch hieraus ein Erfordernis nach Festsetzung der geforderten Entschädigung nicht ergibt. Ein Ausgleich für den Verlust des Lagevorteils unterfällt nicht dem Anwendungsbereich des § 141 Abs. 2 Satz 3 LVwG (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, Az 4 A 39.95 sowie VGH München, Urteil vom 24.06.2003, Az. 8 A 02.40090, Rn. 44 ff zum Surrogatcharakter des Geldausgleichs) und ist insoweit abzulehnen.

Die Planfeststellungsbehörde kommt letztendlich zu dem Ergebnis, dass die Planungen des Vorhabenträgers sachgerecht durchgeführt wurden. Das öffentliche Interesse ist über die Belange des Einwenders zu stellen. Eine Entschädigung in Geld ist durch den Vorhabenträger nicht zu leisten.

Auf Grund der o.g. Ausführungen sind die Forderungen des Einwenders zurückzuweisen.

Schallschutzmaßnahmen

Schließlich wendet der Einwender gegen die geplante Lärmschutzwand ein, dass diese für eine verringerte Wohn- und Lebensqualität Sorge und ebenfalls den Immobilienwert verringere. Die Einschränkungen werden vom Vorhabenträger und der Planfeststellungsbehörde gesehen, gleichwohl besteht kein Anspruch auf eine jederzeitige besondere Wohnlage, sodass Nachteile aus einer Straßenplanung unter Bezug auf Art. 14 Abs. 2 GG hinzunehmen sind. Die Lärmschutzwand ist erforderlich, um die Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten. Zur Frage der Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität wird ergänzend auf die Ausführungen unter zu 5.3.11 verwiesen, da sich diese Punkte vorrangig bei

der Mieterin auswirken dürften. Soweit Wertverluste beim Immobilienwert gesehen werden, kann diese Befürchtung von der Planfeststellungsbehörde zwar nachvollzogen werden. Es wird insoweit aber auf die Ausführungen unter C 14 verwiesen. Unter Einbeziehung der vom Einwender geltend gemachten Belange in Bezug auf die Verringerung der Wohn- und Lebensqualität für seine Mieter und die Befürchtung von Verlusten beim Immobilienwert durch die geplante Lärmschutzwand aber auch unter Würdigung der positiven Effekte, welche mit dieser in Bezug auf den Lärmschutz verbunden sind, kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass auch diese Belange des Einwenders hinter dem öffentlichen Interesse am Vorhaben zurücktreten müssen.

Folglich wird die Einwendung zurückgewiesen.

Nach den obigen Ausführungen sind die in der Einwendung geltend gemachten Punkte daher insgesamt zurückzuweisen.

Zu 5.3.11 (Einwender 13 (14.04.2014))

Die Einwenderin hat zum großen Teil eine inhaltsgleiche Einwendung wie der Einwender unter zu 5.3.10 abgegeben. Bezüglich der inhaltsgleichen Einwendungspunkte wird auf diese Ziffer verwiesen. Die Einschätzung und Abwägung kommt auch bei der Einwenderin zu keinem anderen Ergebnis. Die genannten Punkte werden zurückgewiesen.

Soweit die Einwenderin geltend macht, dass sie Mieterin ist, macht sie Einschränkungen bei der Wohn- und Lebensqualität geltend, ohne diese genauer zu spezifizieren.

Sicherlich trifft auch sie als Mieterin nach Umsetzung der Planung Umwege zur Erreichung der Wohnung. Jedoch erreichen diese nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht ein solches Maß, dass diese als unzumutbar einzustufen sind. Insoweit greifen auch hier die Ausführungen unter C 15.

Die bestehende B 5 rückt nach der vorgelegten Planung des Vorhabenträgers vom Gebäude ab. Zeitgleich wird der Verkehrslärm durch eine Lärmschutzwand abgeschirmt. Die Lärmschutzwand weist dabei einen Abstand von 15 m vom am nächsten gelegenen Punkt des Gebäudes auf, so dass eine erdrückende Wirkung nicht zu erwarten ist. Eine Verschattung des Grundstückes infolge der Lärmschutzwand ist allenfalls in den Morgenstunden zu erwarten. Eine nicht unerhebliche Veränderung im Vergleich zur jetzigen Situation wird im Bereich des der B 5 zugewandten Eingangsbereichs eintreten. Auch unter Einstellung dieser Aspekte in die Abwägung müssen die Belange der Einwenderin hinter dem öffentlichen Interesse am gegenständlichen Vorhaben zurücktreten.

Nach den obigen Ausführungen sind die in der Einwendung geltend gemachten Punkte daher insgesamt zurückzuweisen.

Zu 5.3.12 (Einwender 14 (14.04.2014, 03.04.2017))

Flächeninanspruchnahme, Eigenjagdbezirk

Die Einwenderin ist unmittelbar grundstücksbetroffen und bewirtschaftet mehrere landwirtschaftliche Flächen im Bereich der Ausbaumaßnahme. Ihre Grundstücke werden durch die Maßnahme randlich angeschnitten.

Bezüglich der dauerhaften Flächeninanspruchnahme fordert die Einwenderin eine Begründung für die westliche Verbreiterung. Der Vorhabenträger erläutert, dass vorrangig der heute auf der Westseite der B 5 verlaufende Radweg für die Verbreiterung genutzt wird und lediglich im Bereich von Zwangspunkten (z.B. im Zulauf zur Brücke über die Alte Eider) ebenfalls eine östliche Verbreiterung vorgesehen ist. Da die Fläche des Radweges für den Ausbau nicht ausreichend ist, ergeben sich weitere, westlich der B 5 gelegene, dauerhafte Flächenbedarfe.

Die Planfeststellungsbehörde hält die gewählte Verbreiterung auf der Westseite der B 5 für sachgerecht. Die Inanspruchnahmen der Flächen der Einwenderin sind erforderlich. Ihre Inanspruchnahme ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auf das erforderliche Maß reduziert.

Durch die Flächeninanspruchnahme wird darüber hinaus der Verlust des Eigenjagdbezirkes befürchtet. Der Verlust von 1,6ha Fläche bei einer Gesamtfläche von ca. 78ha führt nicht dazu, dass die Mindestgröße von 75ha unterschritten wird, sodass diese Befürchtung zurückzuweisen ist. Gewisse Einschränkungen wird die Jagdausübung erfahren, da sich der Raum, in dem ohne die sowieso bestehenden Einschränkungen gejagt werden kann, verkleinert, wobei sich diese Einschränkungen als eher gering darstellen dürften, da die bestehende B 5 eine gewisse Vorbelastung darstellt, in deren Richtung eine Treibjagd oder die Abgabe von Schüssen nicht möglich ist.

Erreichbarkeit landwirtschaftlich genutzter Flächen, Entwässerung

Darüber hinaus wird die Verschlechterung der Erreichbarkeit der Flächen bemängelt. So seien die geplanten Wege und die Heckeinfahrten zu schmal, die östlich der B 5 gelegenen Flächen nur über Umwege zu erreichen und die Oberflächenentwässerung nicht sichergestellt.

Die Planung des Vorhabenträgers sieht vor, sämtliche geschlossenen Zufahrten zu ersetzen, sodass die Erreichbarkeit, teilweise mit Mehrwegen, gewährleistet bleibt. Nach Durchsicht der Unterlagen entspricht die Breite der geplanten Zufahrten der Breite der geschlossenen Zufahrten.

Dass die Erreichbarkeit der Flächen nach Umsetzung der gegenständlichen Planung zum Teil mit Mehrwegen verbunden sind, die in einem gewissen Maß die Bewirtschaftung erschweren können, wird von der Planfeststellungsbehörde gesehen. In Bezug auf die rechtliche Bewertung wird aber auf die Ausführungen unter C 15 verwiesen.

Die Verrohrung der Zufahrten sowie die Straßenentwässerungsgräben sorgen für den Abfluss des Oberflächenwassers. Da die Straßenentwässerung nach den geltenden technischen Regelwerken geplant und dimensioniert ist, sind die Bedenken, dass Straßenabwasser zu einer Vernässung angrenzender Flächen führt, zurückzuweisen.

Lärmschutz

Zudem befürchtet die Einwenderin erhöhte Immissionen am Wohnhaus durch Schall und Feinstaub, wodurch die Lebensqualität sinke. Die schalltechnische Untersuchung sowie die Luftschadstoffuntersuchung belegen, dass alle Grenzwerte der 16.BImSchV sowie der 39.BImSchV am Wohnhaus der Einwenderin eingehalten werden.

Grundantrag

Zur Forderung hinsichtlich der Information über Bautätigkeiten siehe Ziffer Zu 5.3.7.

Die privaten Belange der Einwenderin – Eigentumsbeeinträchtigung, damit einhergehende Auswirkung auf das Jagdrecht und die Einschränkung der Jagdausübung, Bewirtschaftungerschwernisse durch Mehrwege – haben hinter dem öffentlichen Interesse an dem Vorhaben zurückzutreten.

Nach den obigen Ausführungen sind die in der Einwendung geltend gemachten Punkte zurückzuweisen.

Zu 5.3.13 (Einwender 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 (01.04.2014))

Hemmerdeich Wirtschaftsweg

Die Einwender wenden sich gegen die Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs durch die Ortslage Hemmerdeich. Mit Verweis auf Punkt Zu 5.0.2 werden diese Einwendungen zurückgewiesen.

Zu 5.3.14 (Einwender 23(07.03.2014))

Lärmschutz

Der Einwender ist unmittelbar durch den Ausbau des 2. Bauabschnitts betroffen. Er macht das Angebot, sein Haus zu verkaufen, da er eine Lärmschutzwand nicht akzeptieren würde. Ebenso sei die Besitzerin des Nachbargrundstückes zu einem Verkauf bereit. Da sich die Einwendung auf den zweiten Bauabschnitt des Ausbauvorhabens bezieht, wird die Einwendung zurückgewiesen.

Zu 5.3.15 (Einwender 24 (09.04.2014))

Lärmschutz

Der Einwender fordert, aufgrund der Lärmbelastung, die geplante Lärmschutzwand bereits 200m vor seinem Grundstück aus Richtung Diekhusen beginnen zu lassen. Da mit der geplanten LSW bereits alle Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden, ist die Lage und

Länge nicht zu beanstanden. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird keine Veranlassung gesehen, dem Vorhabenträger insoweit weitere Schutzmaßnahmen aufzuerlegen. Somit ist die Einwendung zurückzuweisen.

Zu 5.3.16 (Einwender 25 (09.04.2014))

Linienführung, Bahnübergang

Die Einwender sind Betroffene des Ausbaus im 3. und 4. Bauabschnitt, sodass auf die folgenden Planfeststellungsverfahren verwiesen wird. In Bezug auf die Einwendungen bezüglich der Linienführung und der damit verbundenen Aufhebung des Bahnübergangs und dem Flächenverbrauch wird – soweit diese Punkte den gegenständlichen Abschnitt betreffen - auf die Ausführungen zur Variantenwahl unter II. Zu 1 C7 und die Ausführungen zu den Planungszielen (C2) und der Notwendigkeit der Maßnahme (C 3) verwiesen. Die vorgetragene Betroffenheit der Einwender in den Folgeabschnitten stellt sich als schwerwiegend und ihre Wirkung auf die Einwender als durchgreifend dar. Auch unter Einbeziehung dessen hält die Planfeststellungsbehörde an ihrer Abwägungsentscheidung zu Gunsten des gegenständlichen Vorhabens fest.

Zu 6 (Kostenentscheidung)

Die Gebührenfreiheit des Vorhabenträgers ergibt sich aus § 8 Abs. 2 VwKostG SH.

Von einer grundsätzlich nach § 10 Abs. 2 VwKostG SH möglichen Auslagenerstattung wurde abgesehen, da Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde beide der Landesverwaltung Schleswig-Holstein zugehörig sind.

III Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Schleswig-Holsteinischen Obergericht
Brockdorff-Rantzau-Straße 13, 24837 Schleswig

erhoben werden.

**Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,
Arbeit, Technologie und Tourismus
– Amt für Planfeststellung Verkehr**

APV 26 – 553.32 – B5 - 130

Kiel, den 15.05.2019

Bearbeiter: N. Becker

gez. N. Becker

Die Übereinstimmung dieser Beschlussaus-
fertigung mit der Urschrift beglaubigt:

Kiel, den 20.05.2019

Steensen
(Regierungsamtfrau)