

MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT,
VERKEHR, ARBEIT, TECHNOLOGIE
UND TOURISMUS DES LANDES
SCHLESWIG-HOLSTEIN –
AMT FÜR
PLANFESTSTELLUNG VERKEHR SH



Verschlüsselt

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

für
den Neu- und Ausbau
der Kreisstraße 22 von Bau-km 0-020,0 bis Bau-km 4+172,803
auf dem Gebiet der Städte
Uetersen und Tornesch
im Kreis Pinneberg

Inhaltsverzeichnis

Verfügender Teil:

1	FESTGESTELLTE STRAßENBAUMAßNAHME	1
1.1	DURCHZUFÜHRENDE STRAßENBAUMAßNAHME	1
1.2	PLANUNTERLAGEN.....	3
1.2.1	Festgestellte Unterlagen	3
1.2.2	Nachrichtliche Unterlagen.....	4
2	MAßGABEN (PLANÄNDERUNGEN UND AUFLAGEN).....	5
2.1	PLANÄNDERUNGEN UND AUFLAGEN	5
2.1.1	Planänderungen	5
2.1.2	Auflagen	7
2.2	WASSERHAUSHALT	15
2.2.1	Wasserrechtliche Erlaubnis	15
2.2.2	Grundwasserentnahme	16
2.2.3	Wasserrechtliche Genehmigung	19
2.2.4	Bau bzw. Verlängerung von Durchlässen, Verlegung einer Gewässerteilstrecke, Gewässerausbau ...	20
2.2.5	Genehmigung nach § 58 Landeswassergesetz i.V.m. § 78 WHG (bauliche Veränderung im Überschwemmungsgebiet der Pinnau)	23
2.3	LANDSCHAFTSPFLEGE	23
2.3.1	Genehmigung des Eingriffes in die Natur.....	23
2.3.2	Befreiung nach § 67 BNatSchG von den Bestimmungen des § 30 Abs. 2 BNatSchG i.V.m. § 21 LNatSchG.....	24
2.3.3	Zulässigkeit nach § 44 Abs. 1 i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG (Artenschutz)	24
2.3.4	Zulässigkeit gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG – Natura 2000 (Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung)	24
2.3.5	Befreiung nach § 67 BNatSchG von den Festsetzungen der Kreisverordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Mittlere Pinnau“ (§ 26 BNatSchG).....	25
2.3.6	Nebenbestimmungen (zu 2.3.1 bis 2.3.5).....	25
2.4	LÄRMSCHUTZ	28
2.4.1	Lärmschutzanlagen (aktiver Lärmschutz)	28
2.4.2	Entschädigungsansprüche.....	29
2.5	SCHADSTOFFBEHAFTETER BAUGRUND	29
2.5.1	Entsorgungserlaubnis.....	29

2.6	WIDMUNG, EINZIEHUNG, UMSTUFUNG	29
2.6.1	Widmung.....	29
2.6.2	Umstufung.....	31
2.6.3	Einziehung.....	31
2.6.4	Straßenverzeichnis	31
2.6.5	Hinweise	32
3	ENTSCHÄDIGUNGSFORDERUNGEN	32
4	ERLEDIGUNG VON STELLUNGNAHMEN UND EINWENDUNGEN	32
4.1	TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE	33
4.1.1	Abwasserbetrieb Tornesch (14.10.2014, 27.09.2017).....	33
4.1.2	Abwasserentsorgung Uetersen GmbH (26.03.2008, 07.10.2014, 28.12.2015, 26.09.2017).....	33
4.1.3	Abwasser-Zweckverband Pinneberg / azv Südholstein (19.03.2008, 27.07.2010, 24.09.2014).....	34
4.1.4	Amt für ländliche Räume Lübeck (29.02.2008)	34
4.1.5	Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein (03.03.2008, 29.06.2010).....	34
4.1.6	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (05.03.2008, 19.07.2010)	35
4.1.7	DB Services Immobilien GmbH / Deutsche Bahn AG - DB Immobilien (18.03.2008, 28.04.2009, 01.07.2010, 10.10.2014, 25.01.2016)	35
4.1.8	Deutsche Post World Net / Real Estate Germany (25.03.2008, 26.07.2010)	38
4.1.9	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH/ Technik GmbH (02.04.2008, 21.10.2008, 02.08.2010, 07.10.2014)	39
4.1.10	Eisenbahn-Bundesamt (17.03.2008, 15.07.2010, 30.09.2014, 06.01.2016, 25.09.2017)	40
4.1.11	E.ON Hanse AG / Schleswig-Holstein Netz AG (20.03.2008, 21.06.2010, 09.07.2010, 15.10.2014)	41
4.1.12	Forstbehörde Mitte des Landes Schleswig-Holstein (26.03.2008, 13.07.2010).....	41
4.1.13	Gebäudemanagement Schleswig-Holstein (03.03.2008, 18.06.2010)	42
4.1.14	Gemeinde Prisdorf (14.04.2008)	42
4.1.15	Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein – Amt für Katastrophenschutz - Kampfmittelräumdienst – (17.03.2008, 28.06.2010).....	42
4.1.16	Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein - Landesplanung und Vermessungswesen (04.03.2008, 17.06.2010)	42
4.1.17	Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein – Ortsplanung und Städtebau – (26.03.2008, 17.06.2010)	42
4.1.18	Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG (13.03.2008, 12.07.2010, 19.09.2014)	43
4.1.19	Kreis Pinneberg (06.05.2008, 23.06.2010, 15.10.2014, 24.02.2015, 26.01.2016, 10.10.2017)	43
4.1.20	Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein (25.02.2008, 09.06.2010).....	45
4.1.21	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein (23.09.2014, 01.10.2014, 20.09.2017)	45
4.1.22	Landgesellschaft Schleswig-Holstein (25.02.2008, 08.06.2010)	45

4.1.23	Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume / Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (14.03.2008, 05.07.2010, 22.10.2014, 27.01.2016, 04.10.2017)	45
4.1.24	Polizeidirektion Bad Segeberg (20.10.2014)	47
4.1.25	Staatliches Umweltamt Itzehoe (19.03.2008)	47
4.1.26	Stadt Tornesch (25.04.2008, 14.10.2014, 21.11.2014, 01.03.2016, 17.11.2017)	47
4.1.27	Stadt Uetersen (06.05.2008, 11.04.2016, 08.11.2017)	48
4.1.28	Stadtwerke Tornesch GmbH (02.10.2014)	48
4.1.29	Wasserverband Pinnau-Bilsbek-Gronau (17.03.2008, 24.04.2008, 26.07.2010)	48
4.1.30	Wehrbereichsverwaltung Nord (07.03.2008, 28.06.2010)	49
4.2	ANERKANNTE NATURSCHUTZVEREINE	49
4.2.1	AG-29 (12.05.2009)	50
4.2.2	BUND (18.11.2014, 12.11.2017, 31.05.2018)	50
4.2.3	NABU (24.04.2008, 12.07.2010, 13.11.2017)	50
4.3	PRIVATE EINWENDUNGEN	51
5	ZURÜCKGEWIESENE STELLUNGSNAHMEN UND EINWENDUNGEN	56
5.0	ALLGEMEINE EINWENDUNGEN UND STELLUNGSNAHMEN	56
5.1	TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE	56
5.1.1	Polizeidirektion Bad Segeberg (10.04.2008, 06.07.2010, 20.10.2014)	56
5.2	ANERKANNTE NATURSCHUTZVEREINE	56
5.2.1	BUND (18.11.2014, 12.11.2017, 31.05.2018)	56
5.3	PRIVATE EINWENDUNGEN	56
6	PLANKORREKTUREN DURCH BLAUEINTRAGUNGEN UND DECKBLÄTTER (HINWEIS) ..	68
7	ZUSTELLUNG (AUSLEGUNG)	68
ZU 1:	(FESTGESTELLTE STRAßENBAUMAßNAHME)	69
A)	VERFAHRENSRECHTLICHE WÜRDIGUNG	69
B)	ZUSAMMENFASSENDE DARSTELLUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN GEMÄß § 11, 12 UVPG	75
C)	MATERIELL-RECHTLICHE WÜRDIGUNG	95
ZU 2:	(MAßGABEN (PLANÄNDERUNGEN UND AUFLAGEN))	132
ZU 2.1:	(PLANÄNDERUNGEN UND AUFLAGEN)	132
Zu 2.1.1:	(Planänderungen)	132
Zu 2.1.2:	(Auflagen)	132
Zu 2.1.2.1:	(Emissionen während der Bauausführung)	132
Zu 2.1.2.2:	(Benachrichtigungen und Anzeigen)	134
Zu 2.1.2.3:	(Auflagen in archäologischer Hinsicht)	134
Zu 2.1.2.4:	(Auflagen hinsichtlich schadstoffbehafteten Baugrundes)	134
Zu 2.1.2.5:	(Beweissicherung)	134

Zu 2.1.2.6: (Weitere Auflagen).....	134
ZU 2.2: (WASSERHAUSHALT).....	134
Zu 2.2.1:(Wasserrechtliche Erlaubnis).....	134
Zu 2.2.2:(Grundwasserentnahme).....	137
Zu 2.2.3:(Wasserrechtliche Genehmigung).....	137
Zu 2.2.4:(Bau bzw. Verlängerung von Durchlässen, Verlegung einer Gewässerteilstrecke, Gewässerausbau).....	137
Zu 2.2.5:(Genehmigung nach § 57 Landeswassergesetz i.V.m. § 78 WHG (bauliche Veränderungen im Überschwemmungsgebiet)).....	137
ZU 2.3: (LANDSCHAFTSPFLEGE).....	138
Zu 2.3.1:(Genehmigung des Eingriffes in die Natur).....	138
Zu 2.3.2:(Befreiung nach § 67 BNatSchG von den Bestimmungen des § 30 Abs. 2 BNatSchG i.V.m. § 21 LNatSchG)..	138
Zu 2.3.3:Zulässigkeit nach § 44 Abs. 1 i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG (Artenschutz).....	139
Zu 2.3.4:(Zulässigkeit gem. § 34 Abs. 1 BNatSchG – Natura 2000 (Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung))	141
Zu 2.3.5:Befreiung nach § 67 BNatSchG von den Festsetzungen der Kreisverordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Mittlere Pinnau“ (§ 26 BNatSchG)	141
Zu 2.3.6:(Nebenbestimmungen (2.3.1 bis 2.3.5))	141
ZU 2.4: (LÄRMSCHUTZ (ENTSCHEIDUNGSGRUNDLAGE)).....	143
Zu 2.4.1:(Lärmschutzanlagen (aktiver Lärmschutz))	145
ZU 2.5: (SCHADSTOFFBEHAFTETER BAUGRUND).....	146
ZU 2.6: (WIDMUNG, EINZIEHUNG, UMSTUFUNG).....	147
Zu 2.6.1:(Widmung)	147
Zu 2.6.2:(Umstufung).....	147
Zu 2.6.3:(Einziehung).....	147
ZU 5: (ZURÜCKGEWIESENE STELLUNGNAHMEN UND EINWENDUNGEN).....	147
ZU 5.0: (ALLGEMEINE EINWENDUNGEN UND STELLUNGNAHMEN).....	148
ZU 5.1: (TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE).....	148
Zu 5.1.1:(Polizeidirektion Bad Segeberg (10.04.2008, 06.07.2010, 20.10.2014)).....	148
ZU 5.2: (ANERKANNTE NATURSCHUTZVEREINE).....	149
Zu 5.2.1:BUND (18.11.2014, 12.11.2017, 31.05.2018).....	149
ZU 5.3: (PRIVATE EINWENDUNGEN).....	150
8 RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	194

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzungen verwendeter Gesetze, Verordnungen und Richtlinien:

Abkürzung	Vollzitiierung
16. BImSchV	Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist
32. BImSchV	Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3478), die zuletzt durch Artikel 83 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 10. Oktober 2016 (BGBl. I S. 2244) geändert worden ist
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970
BauNVO	Baunutzungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786)"
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), das zuletzt durch Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung vom 27. September 2017 (BGBl. I S. 3465) geändert worden ist
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2787) geändert worden ist
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771) geändert worden ist
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. September 2017 (BGBl. I S. 3434) geändert worden ist
DSchG SH	Gesetz zum Schutz der Denkmale (Denkmalschutzgesetz) vom 30.12.2014 (GVObI. Schl.-H. 2015 S. 2)
EBKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337), das zuletzt durch Artikel 462 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (Ausgabe 2010)
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der

Abkürzung	Vollzitiertung
	natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie)
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13. Juli 2017 (BGBl. I S. 2347) geändert worden ist
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 9 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808) geändert worden ist
LNatSchG SH	Gesetz zum Schutz der Natur (Landesnaturenschutzgesetz – LNatSchG) vom 24.02.2010 (GVOBl. Schl.-H. S. 301, ber. S. 486) zuletzt geändert durch Art. 21 des Gesetzes v. 02.05.2018 (GVOBl. Schl.-H. S. 162)
LUVPG SH	Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (Landes-UVP-Gesetz – LUVPG) vom 13.05.2003 (GVOBl. Schl.-H. S. 246) zuletzt geändert durch Art. 9 VO zur Anpassung von Rechtsvorschriften an geänd. Zuständigkeiten der obersten Landesbehörden und geänd. Ressortbezeichnungen vom 16.03.2015 (GVOBl. Schl.-H. S. 96)
LVwG SH	Allgemeines Verwaltungsgesetz für das Land Schleswig-Holstein (Landesverwaltungsgesetz – LVwG -) in der Fassung vom 02.06.1992 (GVOBl. Schl.-H. S. 243, ber. S. 534) zuletzt geändert durch das Gesetz v. 17.04.2018 (GVOBl. Schl.-H. S. 231)
LWG SH	Wassergesetz des Landes Schleswig-Holstein (Landeswassergesetz – LWG) in der Fassung vom 11.02. 2008 (GVOBl. Schl.-H. S. 91) zuletzt geändert durch das Gesetz v. 02.05.2018 (GVOBl. Schl.-H. S. 162)
OGewV	Oberflächengewässerverordnung vom 20. Juni 2016 (BGBl. I S. 1373)
ÖkokontoVO	Landesverordnung über das Ökokonto, die Einrichtung des Kompensationsverzeichnisses und über Standards für Ersatzmaßnahmen in der Fassung vom 28.04.2017
RAL	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (2012)
RaSt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (2006)
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (2008)
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90. (ARS Nr. 8/1990)
RLuS	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen (2012)
StrWG SH	Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (StrWG) in der Fassung vom 25.11.2003 (GVOBl. Schl.-H. S. 631, ber. 2004 S. 140) zuletzt geändert durch G v. 16.03.2018 (GVOBl. Schl.-H. S. 68)
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), das zuletzt durch

Abkürzung	Vollzitiertung
	Artikel 2 des Gesetzes vom 8. September 2017 (BGBl. I S. 3370) geändert worden ist
VlärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VlärmSchR 97 (Rdvfg. Straßenbau SH Nr. 13/1997)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), die zuletzt durch Artikel 5 Absatz 2 des Gesetzes vom 8. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3546) geändert worden ist
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 11 Absatz 2 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2745) geändert worden ist
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)
WHG	Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771) geändert worden ist
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

Sonstige Abkürzungen

Abkürzung	Bedeutung
A	Autobahn
AG	Aktiengesellschaft
AG-29	Arbeitsgemeinschaft der anerkannten Naturschutzverbände in SH
ASB	Artenschutzfachbeitrag
azv	Abwasser-Zweckverband
B	Bundesstraße
BA	Bauabschnitt
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMVBS	(vormals Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht

BWV	Bauwerksverzeichnis
CDU	Christlich-Demokratische Union Deutschlands
DB	Deutsche Bahn
DN	Nennweite (diamètre nominal)
DStG	Korrektur für Steigungen und Gefälle
DStrO	Fahrbahnoberflächen-Korrekturwert
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EAHV	Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (nicht mehr gültig)
FB WRRL	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie
FDP	Freie Demokratische Partei
FFH	Flora-Fauna-Habitat
FGE	Flussgebietseinheit
Gesch.Z	Geschäftszeichen
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVOBl.-Schl.-H.	Gesetzverordnungsblatt Schleswig-Holstein
Hawesko	Hanseatisches Wein- und Sektkontor
HBEFA	Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
HDI	Hochdruckinjektion
HW	Hochwert
IG	Interessengemeinschaft
IGW	Immissionsgrenzwert
IO	Immissionsort
K	Kreisstraße
KfZ	Kraftfahrzeug
KG	Kommanditgesellschaft
L	Landesstraße
LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall
LAP	Landschaftspflegerischer Ausführungsplan
LAWA	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Wasser
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LBV-SH	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
li	links
LKW	Lastkraftwagen
LLUR	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LÜSH	Lufthygienische Überwachung SH

MELUND	Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein
MELUR	(vormals Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume)
MUNF	(vormals Ministerium für Umwelt, Natur und Forsten)
MWVATT	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein
MWAVT	(vormals Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie)
MinWAV	(vormals Ministerium für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr)
NABU	Naturschutzbund Deutschland e.V.
Natura 2000	Zusammenhängendes Netz von Schutzgebieten innerhalb der Europäischen Union nach Maßgaben der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG, kurz FFH-Richtlinie)
NN	Normal Null
PÄ	Planänderung
PM2,5	Feinstaub
RA	Rechtsanwalt
RAS-K-1	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Knotenpunkte (ungültig)
re	rechts
RW	Rechtswert
SH	Schleswig-Holstein
TK	Telekommunikation
UNB	Untere Naturschutzbehörde
ÜSG	Überschwemmungsgebiet
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
UWB	Untere Wasserbehörde
VHT	Vorhabenträger

Planfeststellungsbeschluss

1 Festgestellte Straßenbaumaßnahme

Aufgrund des § 40 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein (StrWG) i.V. mit §§ 139 ff. Landesverwaltungs-gesetz (LVwG) werden hiermit die Pläne für die auf dem Gebiet der Städte Uetersen und Tornesch (Kreis Pinneberg)

1.1 durchzuführende Straßenbaumaßnahme

- 1.1.1 Aus- und Neubau der Kreisstraße 22 (K22) von Bau-km 0+020,0 bis Bau-km 4+172,803 als Südumgehung der Städte Uetersen und Tornesch (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 1, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)**
- 1.1.2 Bau eines kombinierten Geh- und Radweges auf der nördlichen Straßenseite der K22 (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 6, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)**
- 1.1.3 Ausbau des Einmündungsbereiches der K22 in die L 107 (Esinger Straße/ Wischmöhlenweg) mittels Lichtzeichenanlage (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 137, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)**
- 1.1.4 Bau eines Brückenbauwerkes im Zuge der K22 über den Ohrtbrooksgaben in Bau-km 1+461 (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 10, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)**
- 1.1.5 Bau eines Unterführungsbauwerkes im Zuge der K22 zur Querung der Bundesbahnstrecke Hamburg - Elmshorn zwischen den Bau-km 3+686 und 3+711 (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 19, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)**
- 1.1.6 Bau eines Gehweganschlusses von der „Kaffeetwiete“ an den Geh-/Radweg der K22 bei Bau-km 3+598 li über eine Treppenanlage (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 23a, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)**

- 1.1.7 **Bau eines Geh-/Radweganschlusses vom Borstelweg an den Geh-/Radweg der K22 bei Bau-km 3+753 li (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 23, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)**
- 1.1.8 **Bau einer Treppenanlage zwischen Anbindung Borstelweg und Geh-/Radweg der K22 bei Bau-km 3+717 li (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 23b, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)**
- 1.1.9 **Anordnung des Regenklärbeckens „Wischmühlenweg“ bei Bau-km 2+350 re (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 47, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)**
- 1.1.10 **Anordnung des Regenrückhaltebeckens „Tunnel“ von Bau-km 3+428 bis Bau-km 3+535 re (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 58, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)**
- 1.1.11 **Aufhebung der Wegebeziehung am Bahnübergang „Bockhorn/Gärtnerweg“ und Bau eines Wendehammers in der Straße „Bockhorn“ (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 26, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)**
- 1.1.12 **Aufhebung der Wegebeziehung am Bahnübergang „Denkmalstraße“ und Errichtung eines Erdwalls mit Zaun (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 26a, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)**
- 1.1.13 **Anordnung von Lärmschutzwänden und Lärmschutzwällen entlang der K22 im Bereich von Bau-km 3+417 bis Bau-km 3+682 auf der westlichen sowie im Bereich von Bau-km 3+527 bis Bau-km 3+635 auf der östlichen Seite (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 150, 150a, 152 und 153, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)**
- 1.1.14 **Anordnung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes im Nahbereich der K22 und am Südrand des Waldgebietes „Esinger Wohld“ (Flur 4 und 8) in der Gemarkung Esingen, Gemeinde Tornesch**
- 1.1.15 **Ausbau einer Weichenverbindung auf der Bahnstrecke Elmshorn – Hamburg im Bereich der Straßenquerung bei Bau-km 3+692 und Wiedereinbau 85 m weiter in Richtung Pinneberg (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 158, 159, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)**
- 1.1.16 **und Wiederherstellung von Wege- und Straßenanschlüssen, Zufahrten und Entwässerungseinrichtungen sowie weitere aus den Planunterlagen (Anlagen 1-15) ersichtliche Baumaßnahmen**

festgestellt.

Die vorstehende Baumaßnahme wird vom Kreis Pinneberg 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

1.2.1 Festgestellte Unterlagen

Der Planfeststellungsbeschluss setzt sich zusammen aus diesem verfügenden und begründenden Teil und dem Plan, der sich aus nachstehend aufgeführten und durch die Planfeststellungsbehörde festgestellten Unterlagen zusammensetzt. Die festgestellten Unterlagen sind als solche gekennzeichnet.

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

Anlage	Inhalt	Maßstab	Blattanzahl
Ordner 1			
1	Erläuterungsbericht		45
1.1	Allgemein verständliche Zusammenfassung zur Umweltverträglichkeitsprüfung		28
1.2	Widmungen, Umstufungen, Einziehungen	1:5.000	11
3	Übersichtslageplan	1:5.000	1
5	Übersichtsplan für die wassertechnische Untersuchung	1:5.000	1
Ordner 2			
6	Ausbauquerschnitte	1:50	7
7	Lageplan	1:500	15
Ordner 3			
8	Höhenplan	1:1.000 / 100	7
Ordner 4			
10.1	Bauwerksplan	1:500	14
10.2	Bauwerksverzeichnis		149
Ordner 5			
11	Schalltechnische Untersuchung		36
11.1	Schalltechnische Berechnung		71
11.2	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen	1:500	6
11.3	Zusammenfassende Bewertung der Gesamtlärsituation		9
Ordner 6			
12.0	Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan		319
Ordner 7			

Anlage	Inhalt	Maßstab	Blattanzahl
12.2	LBP: Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:500 / 1.000/ 5.000	14
Ordner 8			
13.1	Erläuterungsbericht zur wassertechnischen Untersuchung und hydraulische Berechnungen		246
13.2	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen	1:250 / 500	11
Ordner 9			
14.1	Grunderwerbsplan	1:500 / 1.000	13
14.2	Grunderwerbsverzeichnis		31

1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen

Dem Plan sind nachrichtlich folgende Unterlagen zugeordnet:

Anlage	Inhalt	Maßstab	Blattanzahl
Ordner 1			
2	Übersichtskarte	1:25.000	1
4	entfällt		
Ordner 3			
9	Ausgewählte Querprofile	1:100	4
Ordner 5			
11.4-11.5	entfällt		
11.6	Fotodokumentation		85
Ordner 7			
12.1	LBP: Bestands- und Konfliktplan Pflanzen und Tiere	1:5.000	3
12.3	LBP: Landschaftspflegerische Stellungnahme		6
Ordner 8			
13.3	Höhenpläne wassertechnische Untersuchung		1
Ordner 9			
13.4	Übersichtslageplan Stauraumausgleich	1:5.000	1
13.5	Übersichtslageplan Grabenbilanz	1:5.000	1
13.6	Grundwasserentnahme		14
13.7	Wasserrechtlicher Fachbeitrag		61
15	Umweltverträglichkeitsstudie		137
Ordner 10			
16	entfällt		

Anlage	Inhalt	Maßstab	Blattanzahl
17	Faunistische Bestandserfassung und Artenschutzuntersuchung		156
18	FFH-Verträglichkeitsstudie		21
19	Luftschadstoffgutachten und Stellungnahme Luftschadstoffe		86
20	Verkehrsuntersuchung mit Aktualisierung		103
Ordner 11			
21	Variantenuntersuchung		238
22	Flächennachweis zur Bilanzierung LBP		38
23	Dokumentation §25-Biotope		12
24	Stellungnahme „Umweltverträglichkeit bezüglich Tiefengründung“		4

2 Maßgaben (Planänderungen und Auflagen)

Dieser Beschluss ergeht mit folgenden Maßgaben:

2.1 Planänderungen und Auflagen

2.1.1 Planänderungen

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

1. Planänderung
 - Südliche Verschiebung der Trasse zwischen Bau-km 3+405 und 3+650
 - Verlängerung der überplanten Strecke von Bau-km 4+170 auf Bau-km 4+172,803
 - Erstellung einer Gehwegverbindung aus dem Tunnelbauwerk an die Straße „Bockhorn“ (Bau-km 3+607 li)
 - Verschiebung der Weichenverbindung W1-W2 im Gleisbett zwischen Hamburg und Elmshorn bei Bau-km 3+692 um ca. 85 m nach Süden
 - Verschiebung der Verbindung zwischen der Straße „Bockhorn“ und dem Tunnelbauwerk in östlicher Richtung an das Flurstück 47/23
 - Verlegung der Grundstückszufahrt zum Flurstück 28/19 von ehemals „Kaffeetwiete“ in nördliche Richtung zur Straße „Bockhorn“
 - Entfallen des Wendehammers am östlichen Ende der Straße „Kaffeetwiete“ und stattdessen Weiterführung eines Geh- und Radweges

- Geänderte Ausführung der Lärmschutzwand im Bereich des Flurstücks 28/19 auf der westlichen Fahrbahnseite zwischen Bau-km 3+593 und Bau-km 3+626
- Errichtung einer Stützmauer auf der östlichen Seite von Bau-km 3+500 bis 3+517,28
- Herstellung einer neuen Grundstückszufahrt von der K22 (neu) zu dem Flurstück 105/1 westlich der L107
- Sich aus den genannten Änderungen ergebende Anpassungen in den Bereichen Lärmschutz, Landschaftspflege und weiterer Bereiche

2. Planänderung

- Änderung der Ausgestaltung des Trogbauwerkes im Gebiet der Stadt Tornesch
- Verkürzung der Verfahrensgrenze im Bereich der „Kaffeetwiete“
- Schaffung einer Treppenverbindung vom Trogbauwerk zum Geh- und Radweg östlich der K22
- Anpassung Lärmschutzwand auf der östlichen Fahrbahnseite zwischen Bau-km 3+585 und Bau-km 3+637 (re)
- Sich aus den genannten Änderungen ergebende Anpassungen in den Bereichen Wassertechnik, Lärmschutz, Landschaftspflege und weiterer Bereiche
- Anpassung des Landschaftspflegerischen Begleitplans an Gesetzesnovellierungen und Plausibilitätskontrolle

3. Planänderung

- Verringerung der Durchfahrtshöhe im Trogbauwerk von 4,70 m auf 4,50 m
- Anpassung Lärmschutzwand auf der östlichen Fahrbahnseite
- Aktualisierung des Verkehrs- sowie lärmtechnischen Gutachtens

4. Planänderung

- Komplette Überarbeitung der Faunistischen Bestandserfassung, der FFH-Verträglichkeitsstudie sowie des Landschaftspflegerischen Begleitplans sowie Überarbeitung und Anpassung des Erläuterungsberichts, der allgemeinverständlichen Zusammenfassung nach § 6 UVPG sowie des Luftschadstoffgutachtens
- Ergänzung eines wasserrechtlichen Fachbeitrags sowie einer Stellungnahme zur umweltverträglichen Tiefengründung
- Ergänzung von Regelungen über Widmungen, Umstufungen, Einziehungen

Unwesentliche Änderungen und Ergänzungen in den ausgelegten Plänen sind nicht einzeln aufgeführt; sie sind aus den Deckblättern und Blau eintragungen der festgestellten Pläne zu entnehmen.

2.1.2 Auflagen

2.1.2.1 Emissionen während der Bauausführung

- 1. Baustellenkonzept

Rechtzeitig vor Baubeginn ist ein Baustellenkonzept für die gesamte Trasse zu erstellen, welches mit der zuständigen Behörde des Kreises Pinneberg abgestimmt wird. Es ist der Planfeststellungsbehörde unter Nachweis der Abstimmung spätestens mit Vorlage des Baulärmgutachtens zu übermitteln.

Die Bauaktivitäten sind so zu konzipieren, dass geräuschintensive Tätigkeiten in größtmöglichem Abstand zu der umliegenden Wohnbebauung stattfinden. Soweit dies technisch nicht möglich oder wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ist dies im Gutachten auszuweisen und zu begründen.

- 2. Baulärmgutachten

Rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten ist ein auf dem Baustellenkonzept basierendes Baulärmgutachten incl. Lärmschutzkonzept für die gesamte Trasse zu erstellen und der Planfeststellungsbehörde zur Genehmigung vorzulegen. Beinhaltet sein muss auch der Baustellenverkehr. Erst nach dessen Genehmigung darf mit den Bauarbeiten im Bereich des Trog- und Bahnunterführungsbauwerkes (Bau-km 3+590 bis Bau-km 3+853) begonnen werden.

Im übrigen Streckenabschnitt dürfen die Arbeiten bereits zuvor beginnen, solange die Regelungen der AVV Baulärm sowie der 32. BImSchV eingehalten werden. Dies ist der Planfeststellungsbehörde im Baulärmgutachten nachzuweisen. Ist dies nicht möglich, entscheidet die Planfeststellungsbehörde über weitere Maßnahmen (siehe nachfolgenden Punkt 9.). Vorher darf kein Baubeginn erfolgen.

Im Baulärmgutachten müssen Lärmprognosen und -betroffenheiten, incl. zeitlicher Abläufe/Dauer der Lärmbetroffenheiten sowie Maßnahmen zur Minderung des Baulärms ausgewiesen sein. Für die Beurteilung der Schallauswirkung auf die Nachbarschaft während der Bauphase gilt die AVV Baulärm.

Es ist zudem darzulegen, wie sich der Verkehrslärm von der Bahnstrecke auf die Gesamtlärmbetroffenheit auswirkt.

Im Baulärmgutachten sind für die Immissionsorte die Zeiträume gesondert auszuweisen, an denen der Beurteilungspegel 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht überschreitet. Dabei sind Umfang und Dauer der Überschreitungen konkret anzugeben.

Im Abstand von jeweils drei Monaten nach Baubeginn im Bereich des Trog- und Unterführungsbauwerkes (Bau-km 3+590 bis Bau-km 3+853) ist das Baulärmgutachten zu verifizieren bzw. anzupassen und der Planfeststellungsbehörde zur Kontrolle vorzulegen.

- 3. Baumaschinen und -verfahren

Es dürfen nur Baumaschinen zum Einsatz kommen, die mindestens den Anforderungen der 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV) entsprechen. Die Maschinen und Geräte sind im größtmöglichen Abstand zur Wohnbebauung aufzustellen und zu betreiben. Der Vorhabenträger hat bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmer ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungswirkung dem Stand der Technik entsprechen.

Es sind möglichst lärmarme Bauverfahren zu wählen und nach dem Stand der Technik schallgedämmte und schadstoffarme Baumaschinen einzusetzen. Baustellenzufahrten und Abstellpositionen von Fahrzeugen sowie die Maschinenaufstellung sind lärmtechnisch zu optimieren. Baulichkeiten der Baustelle, wie Container, sind möglichst abschirmend zwischen den maßgeblichen Lärmquellen und den kritischen Immissionsorten zu platzieren. Lärmintensive Baumaschinen sind, soweit bautechnologisch machbar, durch aktive Schallschutzmaßnahmen (Einhausung, Kapselung, etc.) in der Geräusentwicklung zu mindern.

Soweit realisierbar, sind lärmintensive Arbeiten zusammenzulegen, um den Verdeckungseffekt zu nutzen. Wo bautechnologisch möglich, sind die Baulärmemissionen durch Verlagerung lärmintensiver Arbeiten (z.B. durch Vorfertigung außerhalb der Baustelle) zu mindern.

Die Verwendung von Rammen in der Nähe von Gebäuden darf aus Gründen des Lärm- und Erschütterungsschutzes nur im Rahmen des unbedingt Erforderlichen erfolgen.

Der Vorhabenträger hat die Einhaltung der für Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften sowie der in diesem Planfeststellungsbeschluss diesbezüglich getroffenen spezielleren Regelungen durch regelmäßige Baustellenkontrollen sicherzustellen. Durchführung und Ergebnisse der Kontrollen sind zu dokumentieren und der Planfeststellungsbehörde auf Abforderung zur Verfügung zu stellen.

- 4. Richtwerte und Bauzeiten

Der Vorhabenträger hat grundsätzlich die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm einzuhalten. Kommt das noch zu erstellende Baulärmgutachten zu dem Ergebnis, dass diese Werte in einzelnen Bauabschnitten auch bei weitestgehender Ausnutzung von Minimierungsmaßnahmen regelmäßig überschritten werden müssten, so behält sich die Planfeststellungsbehörde vor,

für einzelne Bauabschnitte und Bauphasen projektspezifische Immissionsrichtwerte festzulegen.

Bei der Baudurchführung ist zu berücksichtigen, dass Bauarbeiten während der besonders schutzbedürftigen Zeiten (20.00 Uhr bis 7.00 Uhr) sowie an Sonn- und Feiertagen in der Nähe von schutzwürdiger Bebauung auf das unumgängliche notwendige Maß zu beschränken sind. Es darf grundsätzlich nur im Zweischichtbetrieb gearbeitet werden.

Falls infolge betriebsorganisatorischer oder terminlicher Umstände Tätigkeiten kurzzeitig in den Nachtstunden bzw. an Sonn- und Feiertagen notwendig werden, ist dies rechtzeitig der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen und nachzuweisen, dass die Arbeiten unaufschiebbar sind. Die Anwohner sind über die ausnahmsweise erlaubten Nachtarbeiten rechtzeitig vorab zu informieren.

Von den vorstehenden Beschränkungen darf über längere Zeiträume nur im Bereich des Unterführungsbauwerkes in Tornesch (Bau-km 3+686 bis Bau-km 3+711) abgewichen werden, wenn die Arbeiten infolge entsprechender Anforderungen aus dem Eisenbahnverkehr nachts oder am Wochenende ausgeführt werden müssen und das neue Brückenbauwerk eingesetzt wird (Sperrzeit). Ein Dreischichtbetrieb (24 Stunden/Tag) sowie das Arbeiten an Sonn- und Feiertagen wird dafür für einen Zeitraum von insgesamt höchstens 60 Tagen gestattet. Die genaue Festlegung des Zeitraumes ist mit der Planfeststellungsbehörde im Vorfeld abzustimmen.

Die betroffenen Anwohner sowie die Stadt Tornesch und die Immissionsschutzbehörde sind von Art, Ort und Zeitdauer der Abweichungen rechtzeitig zu unterrichten. Bei Unvorhersehbarkeit sind die Abweichungen auf die kürzest mögliche Zeitdauer sowie in ihrer Intensität so weit wie möglich zu beschränken.

Es ist dafür Sorge zu tragen, dass insoweit nur besonders lärmgedämmte Maschinen zum Einsatz kommen, am wenigsten beeinträchtigende technologische Verfahren angewandt und erforderlichenfalls weitergehende Schutzvorkehrungen getroffen werden.

- 5. Erschütterungsgutachten

Rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten ist ein auf der Ausführungsplanung basierendes Erschütterungsgutachten für den Bereich des Trog- und Unterführungsbauwerkes (Bau-km 3+590 bis Bau-km 3+853) zu erstellen und der Planfeststellungsbehörde zur Genehmigung vorzulegen. Erst nach deren Genehmigung darf in diesem Bereich mit den Bauarbeiten begonnen werden. Um den Schutz der vorhandenen Bebauung vor Erschütterungseinwirkungen während der Baudurchführung zu gewährleisten, wird der Vorhabenträger verpflichtet, während der Bauzeit die Anforderungen nach DIN 4150 Teil 2 („Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“) und Teil 3 („Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlagen“) einzuhalten.

Bis auf die Sperrzeit, in der das neue Brückenbauwerk eingesetzt wird, sind die erschütterungsintensiven Arbeiten in der Nacht (von 20.00 Uhr bis 7.00 Uhr) verboten.

Hinsichtlich der vom Vorhabenträger zugesagten Beweissicherung wird auf Ziffer 2.1.2.5 verwiesen.

- 6. Lärm- und Erschütterungsmessungen

Der Vorhabenträger hat bei der Ausführung von lärmintensiven und erschütterungsreichen Bautätigkeiten baubegleitende Lärm- und Erschütterungsmessungen zur Ermittlung der tatsächlich erreichten Werte durchzuführen und die Messergebnisse in geeigneter Weise zu dokumentieren und auszuwerten.

Die Messungen sind durch einen staatlich anerkannten Gutachter durchzuführen. Bei unplanmäßigen Überschreitungen der angeordneten Richtwerte hat dieser unverzüglich die Bauüberwachung/-leitung zu informieren. Die Ursache der Überschreitung ist zu ermitteln und für den Fall, dass sie auf den Bauablauf und nicht etwa durch eine andere, nicht vorhabenbedingte Quelle zurückzuführen ist, zu beseitigen.

Messergebnisse sind zur späteren Beweissicherung in geeigneter Weise zu dokumentieren, aufzubewahren und auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde sowie der zuständigen Immissionsschutzbehörde vorzulegen. Auf Verlangen von Betroffenen sind diese über die sie selbst betreffenden Ergebnisse zu informieren.

- 7. Baulärmverantwortlicher

Der Vorhabenträger hat für die Zeit der Bauausführung, insbesondere zur Überwachung der bzw. zur Vorbeugung gegen durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen, einen Baulärmverantwortlichen einzusetzen. Dieser steht den von Baulärm und bauzeitlichen Erschütterungen Betroffenen vor Ort als Ansprechpartner für Beschwerden zur Verfügung. Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind der Immissionsschutzbehörde, der Planfeststellungsbehörde und den Anliegern rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen.

- 8. Entschädigungsregelungen

Soweit auch nach dem Baulärmgutachten Schutzvorkehrungen untunlich sind, haben die betroffenen Anwohner gegenüber dem Vorhabenträger einen Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung dem Grunde nach in Geld.

Ein Anspruch auf Entschädigung ist dem Grunde nach gegeben, wenn es unter Betrachtung der Gesamtlärmsituation infolge von vorhabenbedingten Baulärmemissionen zu Beurteilungspegeln an den im noch vorzulegenden Baulärmgutachten ausgewiesenen Gebäuden auf über 70 dB(A) am Tag und über 60 dB(A) in der Nacht kommt. In den noch zu erstellenden

Baulärmgutachten sind der Kreis der Betroffenen und die Dauer der Betroffenheit konkret zu ermitteln.

Die Entschädigung hat durch die Ermöglichung einer durchschnittlichen Hotelübernachtung in dem Zeitraum, in dem es zu den genannten Überschreitungen kommt (Ersatzwohnraum), bzw. durch die Zahlung eines Geldbetrages, der einer angemessenen Hotelübernachtung entspricht, sowie unter Berücksichtigung der Höhe der Überschreitung der Richtwerte, in Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde zu erfolgen.

Dem Vorhabenträger bleibt freigestellt, durch vertragliche Einzelfallregelungen mit Betroffenen von den festgesetzten Maßnahmen abzuweichen. Über die Fälle mit individueller Einzelfallregelung ist die Planfeststellungsbehörde umgehend zu informieren.

Die Entschädigung bleibt einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (§ 44 a StrWG) wenn es nicht vorab zu einer Einigung des Vorhabenträgers mit betroffenen Anwohnern kommt.

Der Vorhabenträger hat rechtzeitig vor Eintritt der lärmintensiven Bauphasen die gemäß Baulärmprognose ermittelten Anspruchsberechtigten schriftlich über ihre Ansprüche auf Ersatzwohnraum bzw. Entschädigung sowie über den zeitlichen Ablauf der Arbeiten zu informieren.

- 9. Regelungsvorbehalt

Die Planfeststellungsbehörde behält sich die Entscheidung über weitergehende Lärminderungsmaßnahmen oder Entschädigungsleistungen wegen des zu erwartenden Baulärms vor. Zudem bleibt eine Entscheidung über die genaue Festsetzung der Richtwerte, die der Vorhabenträger einzuhalten hat, vorbehalten. Hierüber wird rechtzeitig vor Baubeginn, nach Vorlage des Baulärmgutachtens, entschieden.

- 10. Staubemissionen

Durch die Baumaßnahmen bedingte Beeinträchtigungen durch Staub sind auf ein erträgliches Maß zu reduzieren. Gegebenenfalls sind dazu Minimierungsmaßnahmen, z.B. in Form eines Besprenkels durchzuführen.

- 11. Die Belange des technischen und sozialen Arbeitsschutzes sind zu beachten.

2.1.2.2 Benachrichtigungen und Anzeigen

- 1. Der Vorhabenträger hat der Planfeststellungsbehörde sowie den betroffenen Gemeinden frühzeitig den Baubeginn sowie die Fertigstellung der Baumaßnahme und der Kompensationsmaßnahmen sowie die Verkehrsfreigabe mitzuteilen. Eine länger als ein Jahr dauernde Unterbrechung der Bauarbeiten ist der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen.

- 2. Auf den Baubeginn ist rechtzeitig, mit mindestens 2 Wochen Vorlauf, in der örtlichen Presse hinzuweisen. Die Öffentlichkeit ist auch über den Bauablauf, insbesondere über den Beginn besonders lärmintensiver Tätigkeiten durch

geeignete Maßnahmen rechtzeitig zu informieren. Die Notwendigkeit etwaiger erforderlicher Nacht- bzw. Sonn- und Feiertagsarbeiten ist in der vorgenannten Information nachvollziehbar zu begründen.

- 3. Der Vorhabenträger hat der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG, mindestens drei Monate vorher den Baubeginn anzukündigen, damit bei erforderlichen Umverlegungen von Telekommunikationsleitungen Planung und Bauvorbereitung veranlasst sowie die notwendigen Arbeiten durchgeführt werden können.
- 4. Der Kampfmittelräumdienst – Amt für Katastrophenschutz, Düsternbrooker Weg 104, 24105 Kiel – ist rechtzeitig über den geplanten Baubeginn zu informieren, damit Sondier- und Räummaßnahmen in das geplante Bauvorhaben einbezogen werden können.
- 5. Die Deutsche Telekom, ist mindestens sechs Monate vor Baubeginn zu informieren, um die Koordinierung zwischen dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der Leitungsträger sicherzustellen.
- 6. Der Abwasser-Zweckverband Pinneberg ist rechtzeitig vor Baubeginn zu informieren, um die Leitungstrasse des Schmutzwassersammlers-Nord DN 1000 in Bau-km 0+710 feststellen zu können.
- 7. Der azv Südholstein ist rechtzeitig vor Baubeginn zu informieren, um die Planung des Leerrohres bei Bau-km 3+965 konkretisieren zu können.
- 8. Mit der Deutschen Telekom Technik GmbH ist rechtzeitig vor Baubeginn die genaue Lage der beiden Leerrohre im Sohlenbereich des Trogs abzustimmen.
- 9. Die Schleswig-Holstein Netz AG, Reuterstraße 42, 25436 Uetersen, sowie die Stadtwerke Tornesch sind rechtzeitig vor Baubeginn zu informieren falls bei Ausführung der Baumaßnahme Umverlegungen von Versorgungsleitungen nötig werden. Im Vorfeld hat der Vorhabenträger darüber hinaus aktuelle Bestandspläne der Versorgungsleitungen anzufordern sowie ggf. an einer örtlichen Einweisung teilnehmen.
- 10. Der Abwasserentsorgung Uetersen GmbH ist rechtzeitig vor Baubeginn zu informieren, um eine Abstimmung der detaillierten Entwässerungsplanung, auch bezüglich der Abdichtung der Papierschlammdeponie vor Beginn der Bauarbeiten zu gewährleisten.
- 11. Die von der Baumaßnahme betroffenen Anlieger, insbesondere Anwohner, Gewerbetreibende und Eigentümer, sind rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme über die Inanspruchnahme von Flächen und Flächenteilen, über die Benutzung von Wegen und über Veränderungen in den Zufahrten und Zugängen zu den Grundstücken sowie über die zeitliche Abfolge der Bauarbeiten zu informieren. Die grundsätzliche Erreichbarkeit der Grundstücke sowie die Sicherung der Ver- und Entsorgung während der Durchführung der Baumaßnahme ist zu gewährleisten. Bautechnisch bedingte Unterbrechungen der Erreichbarkeit und der Ver- und Entsorgung sind mit den Betroffenen abzustimmen.

2.1.2.3 Auflagen in archäologischer Hinsicht

- 1. Zum Schutz des Kulturdenkmals auf dem Gebiet des geplanten Regenwasserrückhaltebeckens „Wischmühlenweg“ und seiner kulturhistorischen und wissenschaftlichen Bedeutung ist nach Abschluss einer vertraglichen Regelung zwischen Vorhabenträger und Archäologischem Landesamt über die archäologischen Untersuchungen im Planfeststellungsbereich und vor Beginn der Bauarbeiten eine Prospektion und ggf. Bergung durchzuführen. Der Vorhabenträger hat sich frühzeitig mit dem Archäologischen Landesamt in Verbindung zu setzen, um das erforderliche Vorgehen abzustimmen.

2.1.2.4 Auflagen hinsichtlich schadstoffbehafteten Baugrundes

- 1. Sollten bei den Erdarbeiten Auffälligkeiten im Untergrund angetroffen werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder auf eine Altablagerung deuten, so ist dem Fachdienst Umwelt – Untere Bodenschutzbehörde – des Kreises Pinneberg unverzüglich Mitteilung darüber zu machen.
- 2. Die nach Bundes-Bodenschutzgesetz erforderlichen Maßnahmen zum Schutz des Bodens bzw. der Gewässer sind mit der Bodenschutzbehörde abzustimmen.
- 3. Vor den Arbeiten an der Papierschlammdeponie im Bereich der Altablagerung U3, Große Twiete, ist das von der Firma BEYER Beratende Ingenieure und Geologen erstellte Konzept zum Arbeits- und Umgebungsschutz zu aktualisieren, mit der unteren Naturschutz- sowie der Bodenschutz- und Abfallbehörde des Kreises Pinneberg abzustimmen und der Planfeststellungsbehörde zur Genehmigung vorzulegen. Die aktualisierte Version gilt dann als Grundlage für die Arbeiten. Enthalten müssen Aussagen zu den Aspekten
 - Sicherheitsmaßnahmen für den Arbeits- und Umgebungsschutz,
 - Baustellenlogistik,
 - Gutachterliche Überwachung und Dokumentation,
 - Klassifizierung des Abfalls,
 - Fachgerechte Bereitstellung (Sicherung) des belasteten Aushubes bis zum Abtransport sowie
 - Entsorgungsein.
- 4. Ebenso muss das Konzept um die ehemalige Hausmülldeponie im Bereich Wischmühlenweg erweitert werden. Die genannten Kriterien zu Inhalten und Abstimmungen gelten entsprechend. Im Vorwege ist die räumliche Abgrenzung des Ablagerungskörpers, soweit das Vorhaben betroffen ist, zu ermitteln.

- 5. Rechtzeitig vor Beginn der Ausschreibung der Bauleistung für die Bereiche der Papierschlamm- sowie Hausmülldeponie hat eine Abstimmung mit dem Kreis Pinneberg, Fachdienste Umwelt und Abfall hinsichtlich der Entsorgung des anfallenden Materials zu erfolgen. Der Baubeginn im Bereich der Papierschlamm- sowie Hausmülldeponie ist der Unteren Naturschutzbehörde anzuzeigen.

2.1.2.5 Beweissicherung

- 1. Der Vorhabenträger hat zur Beweissicherung vor Beginn der Erdbauarbeiten bzw. Bauphasen sowie nach Fertigstellung der Maßnahme eine Zustandsfeststellung an Gebäuden oder Anlagen im Radius von mindestens 100 m um die Baustelle des Trogbauwerks herum durchzuführen, damit eine mögliche baubedingte Beschädigung an diesen Gebäuden und/ oder Anlagen nachweislich erkennbar wird.
- 2. Zur Beweissicherung ist eine gemeinsame Vorbesichtigung durchzuführen und ein öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger zu beauftragen, der den Ist – Zustand der bestehenden Anlagen und Gebäude dokumentiert. Die Beweissicherung hat fotografisch und durch Beschreibung zu erfolgen und ist unter Beteiligung der Betroffenen zur Niederschrift zu dokumentieren.
- 3. Mit der Beweissicherung ist so rechtzeitig zu beginnen, dass sie noch vor Baubeginn abgeschlossen werden kann.
- 4. Soweit Schäden an Gebäuden oder Anlagen, Straßen und Wegen nachweislich durch Bauarbeiten im Zusammenhang mit der Realisierung des planfestzustellenden Bauvorhabens entstehen, bilden die Ergebnisse des Beweissicherungsverfahrens die Grundlage für gesonderte Entschädigungsregelungen. Entschädigungspflichtig ist der Vorhabenträger, er trägt auch die Kosten des Beweissicherungsverfahrens.
- 5. Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, das Beweissicherungsverfahren auszuweiten, falls aus ihrer Sicht die Ergebnisse des Erschütterungsgutachtens derartige Notwendigkeiten mit sich bringen.

2.1.2.6 Weitere Auflagen

- 1. Im Zuge der Fertigstellung des Vorhabens hat eine Abstimmung mit den örtlichen Jagdpächtern / Jagdleitern hinsichtlich einer eventuellen Anbringung von Wildwarnreflektoren oder ähnlicher Maßnahmen zur Vermeidung / Minderung von Wildunfällen zu erfolgen.
- 2. Im Bereich des Grundstückes Bockhorn 43 in Tornesch ist die geplante Lärmschutzwand anliegerseitig mit Holzelementen zu versehen und zu begrünen. Zudem sind in einvernehmlicher Abstimmung mit dem Anlieger auf dem Grundstück Grundwasserbeobachtungspegel zu setzen.

- 3. Der Vorhabenträger hat der Planfeststellungsbehörde die Ausführungsplanung zur Genehmigung vorzulegen, soweit sie von den Feststellungen dieses Planfeststellungsbeschlusses abweicht.

2.2 Wasserhaushalt

2.2.1 Wasserrechtliche Erlaubnis

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

Die Einleitstellen liegen bei

Einleit- stelle	Gewässer, Ziffer	Gemar- kung	Flur	Flur- stück	Einleitungs- menge / Versicker- rate	Koordinaten
1	Graben 99	Uetersen	9	<u>542</u> 197	182,6 l/s	R 35 45.800,67 H 59 49.849,97
2	Ohrtbrooks- graben	Uetersen	9	101	16,7 l/s	R35 46.528,56 H 59 49.702,78
3A	Versickerung	Esingen	11	<u>102</u> 1	4,95 l/s	R 35 46.567,11 H 59 49.734,66
3B	Versickerung	Esingen	11	<u>62</u> 3	6,2 l/s	R 35 46.618,00 H 59 49.764,15
3C ₁	Versickerung	Esingen	11	42	1,51 l/s	R 35 46.659,23 H 59 49.805,31
3C ₂	Versickerung	Esingen	11	42	6,75 l/s	R 35 46.673,93 H 59 49.824,78
4	Graben 108	Esingen	12	112	149,0 l/s	R 35 47.386,15 H 59 50.127,74
5+6	Regen- wasserkanal L107	Esingen	13	<u>126</u> 1	16,5 l/s	R 35 48.012,97 H 59 50.914,58
7	Regen- wasser- kanal	Esingen	7	<u>48</u> 15	25,4 l/s	R 35 48.365,25 H 59 51.354,56

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

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

2.2.1.1 Nebenbestimmungen

- 1. Durch die Errichtung, die Unterhaltung und den Betrieb des Regenklärbeckens und der damit verbundenen Einleitung in die Gräben dürfen die Unterhaltungsarbeiten an den Vorflutern sowie die Wasserführung nicht nachteilig beeinträchtigt und das vorhandene Abflussprofil nicht eingeeengt werden.
- 2. Führt eine Einleitung zu Beschädigungen, Auskolkungen oder ähnlichen Beeinträchtigungen der Ufer, so sind diese zu beseitigen.
- 3. Gelangen wassergefährdende Stoffe in ein Regenklärbecken oder die Gewässer, hat der Vorhabenträger die Wasserbehörde hiervon unverzüglich in Kenntnis zu setzen.
- 4. Die Unterhaltung von der Einleitstelle 1 bis zum Auslass des neuen Durchlasses am Beginn des Verbandsvorfluters 99 ist vom Vorhabenträger zu übernehmen. Dieser Graben dient überwiegend der Ableitung des Straßenwassers der K22 (Lfd. Nr. 37a und 37b im Bauwerksverzeichnis; Anlage 10.2 der Planunterlagen).
- 5. Der Kontrollschacht an der Einleitungsstelle E2 in den Ohrbrooksgaben ist regelmäßig zu kontrollieren und nach Bedarf zu reinigen.
- 6. Bezüglich der Versickerungsmulden im Entwässerungsnetz 3 ist ein Mindestabstand von 1,0 m zwischen der Versickerungsanlage und dem höchstmöglichen Grundwasserstand einzuhalten.
- 7. Die Versickerungsanlagen müssen mindestens halbjährlich kontrolliert und ggf. gereinigt werden.

2.2.2 Grundwasserentnahme

Dem Straßenbaulastträger wird im Einvernehmen mit dem Landrat des Kreises Pinneberg als Wasserbehörde die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 9 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) zur Entnahme von Grundwasser in einer täglichen Menge von maximal 100 m³ über einen Zeitraum von 14 Monaten beim Bau des Trogbauwerkes erteilt:

2.2.2.1 Nebenbestimmungen

- 1. Hinsichtlich der Grundwasserentnahme ist drei Monate vor Baubeginn eine Beschreibung (einschließlich Planunterlagen und geologischer Begutachtung)

zum Tunnelbauwerk bei der Unteren Wasserbehörde des Kreises Pinneberg sowie beim Abwasserbetrieb Tornesch vorzulegen. In Abhängigkeit von der konkreten Bauausführung sind die hydrogeologischen Auswirkungen der Baumaßnahme durch einen hydrogeologischen Gutachter zu quantifizieren, zu beschreiben und planerisch darzustellen. Es sind konkrete Aussagen zur Entnahmemenge, zu Absenkung und Aufstau des Grundwassers zu treffen. Verwiesen wird dazu auch das Antragsformular für Grundwasserhaltungen auf der Homepage des Kreises Pinneberg

- 2. Im Zu- und Abstrom des Grundwassers sind zwei Monate vor Baubeginn zwei Beobachtungsbrunnen zu setzen. Der Wasserstand ist kontinuierlich zu messen, graphisch zu dokumentieren und in Bezug zu den bereits vorhandenen Messungen durch einen hydrogeologischen Gutachter auszuwerten. Die Daten sind der Unteren Wasserbehörde sowie dem Abwasserbetrieb Tornesch unaufgefordert vorzulegen.
- 3. Mit der Maßnahme darf erst nach Vorlage der Unterlagen gemäß Auflage 1 und 2 und Zustimmung der Unteren Wasserbehörde sowie des Abwasserbetriebs Tornesch begonnen werden.
- 4. Im Vorwege ist die Unbedenklichkeit der verwendeten Baustoffe (Beton, Spülmittelzusätze, etc.) nachzuweisen.
- 5. Beginn, Unterbrechungen und Ende der Maßnahmen sind der Wasserbehörde sowie dem Abwasserbetrieb Tornesch schriftlich anzuzeigen. Vor Beginn der Grundwasserentnahme ist ein Wasserzähler (Wassermengenmessungseinrichtung) so einzubauen, dass die entnommene Wassermenge gemessen werden kann.
- 6. Die geförderten Grundwassermengen werden mittels geeigneter Messeinrichtungen (z.B. Wasseruhr) erfasst. Die Entnahmemengen sind täglich in einem Betriebsbuch zu protokollieren. Die monatliche Menge ist der Wasserbehörde des Kreises Pinneberg umgehend mitzuteilen. Dem Abwasserbetrieb Tornesch ist die eingeleitete Menge 14-tägig mitzuteilen.
- 7. In 4 vorhandenen oder neu zu erstellenden Grundwasserbeobachtungspegeln (1 jeweils nördlich und südlich der K22 sowie westlich und östlich der Bahnlinie) ist direkt vor Beginn der Absenkung eine Nullmessung des Grundwasserstands durchzuführen. Mit Inbetriebnahme der Grundwasserhaltung ist dann eine Grundwasserstandsmessung pro Tag durchzuführen. Wird ein Absenkungsbetrag über 1m festgestellt, ist die Untere Wasserbehörde umgehend zu informieren. Werden keine Grundwasserstandänderungen verzeichnet, kann der Messturnus auf 1x wöchentlich verlängert werden. Die Messwerte sind in das Betriebsbuch einzutragen. Sie sind der unteren Wasserbehörde sowie dem Abwasserbetrieb Tornesch mit der Mengenmeldung zu übermitteln. Der Einsatz von Datenloggern ist möglich.
- 8. Der Vorhabenträger hat der Unteren Wasserbehörde alle Veränderungen rechtlicher (Eigentums-, Besitz- oder Nutzungsverhältnisse) und technischer Art des in den eingereichten Unterlagen beschriebenen Bauvorhabens, die mit der Erlaubnis zusammenhängen, unverzüglich mitzuteilen. Dies gilt auch für Änderungen der Wassermenge.

- 9. Der Vorhabenträger hat für eine einwandfreie Wartung und Unterhaltung der mit der Benutzung zusammenhängenden Anlagen zu sorgen. Die Entnahmeeinrichtungen sind so zu sichern, dass durch sie eine schädliche Beeinflussung des Grundwassers nicht eintreten kann.
- 10. Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen in der Baugrube ist die Untere Wasserbehörde unverzüglich zu informieren.
- 11. Auffällige Veränderungen der Grundwasserbeschaffenheit sind der Unteren Wasserbehörde unverzüglich mitzuteilen.
- 12. Das beim Bau des Tunnel-/Trogbauwerks anfallende belastete Baugrubenwasser mit einer leicht erhöhten Schwermetallbelastung ist nach vorheriger Beprobung entsprechend der Abwassersatzung der Stadt Tornesch, wonach mindestens ein pH-Wert von 6,5 zu erreichen ist, zu behandeln, um dieser Einleitbestimmung gerecht zu werden.
- 13. Das einzuleitende Grundwasser darf nur über einen Sandfang in die Schmutzwasserkanalisation eingeleitet werden.
- 14. Wird erkennbar, dass die beantragte Tagesmenge von 100 m³ überschritten wird, sind die Planfeststellungsbehörde, die Untere Wasserbehörde sowie der Abwasserbetrieb Tornesch umgehend über Zeitpunkt und Umfang der Änderungen zu informieren. Dabei ist nachzuweisen, dass die Steigerungen keine negativen Auswirkungen auf Dritte haben und das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird.
- 15. Nach Fertigstellung der Baugruben ist die Dichtigkeit der Spundwände nachzuweisen und die theoretisch ermittelte Durchsickerungsrate zu verifizieren. Die Ergebnisse sind der Unteren Wasserbehörde umgehend zu übermitteln.

Hinweise:

- 16. Nach Beendigung der Baumaßnahmen sind vorhandene, nicht mehr erforderliche Brunnen zurückzubauen. Hierfür ist der Wasserbehörde mitzuteilen, wie der Brunnen durch eine Fachfirma entsprechend dem DVGW-Arbeitsblatt W 135 zurückgebaut werden soll; ein Verfüllplan ist vorzulegen. Sobald die Wasserbehörde der Art des Rückbaus zugestimmt hat, ist der Brunnenrückbau zeitnah durchzuführen.
- 17. Nach § 13 WHG können nachträgliche Inhalts- und Nebenbestimmungen angeordnet werden.
- 18. Es bestehen keine Rechte auf Zufluss von Wasser bestimmter Mengen oder Beschaffenheit (§10 Abs.2 WHG).
- 19. Bei der Verwendung von mineralischen Abfällen (Recyclingbaustoffe) ist die LAGA Richtlinie „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen“ u.a. hinsichtlich des Grundwasserschutzes zu betrachten.

- 20. Für die Einleitung in die Schmutzwasserkanalisation berechnet der Abwasserbetrieb der Stadt Tornesch eine Gebühr.

2.2.3 Wasserrechtliche Genehmigung

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

Bezeichnung	Lage (Bau-km)	Lfd. Nr. des Bauwerksverzeichnisses	Speichervolumen [m ³]
Regenrückhalte- und Klärbecken mit Sandfang und Leichtflüssigkeitsabscheider „Tunnel“	3+428 bis 3+535 re	58	348
Regenklärbecken in Erdbauweise mit Sandfang und Tauchwand/Leichtflüssigkeitsabscheider „Wischarmöhlenweg“	2+350 re	47	66

2.2.3.1 Nebenbestimmungen

- 1. Eine gewerbliche oder sonstige Nutzung, insbesondere eine Freizeit- oder Angelnutzung der Regenklärbecken ist nicht zulässig.
- 2. Den Regenklärbecken darf ausschließlich das Niederschlagswasser der beantragten Flächen zugeführt werden, das frei von wassergefährdenden oder wasserbeeinträchtigenden Stoffen ist, die zu einer Verunreinigung des benutzten Gewässers oder zu nachteiligen Veränderungen seiner Eigenschaften führen können. Schmutzwasserzuleitungen dürfen nicht erfolgen.
- 3. Die Unterhaltung und Wartung der Regenklärbecken ist vom Vorhabenträger zu übernehmen. Auftretende Missstände sind ohne besondere Aufforderung selbstständig zu beseitigen. Die Tauchwand ist betriebsbereit zu unterhalten. Schwimmstoffe im Absetzbereich sind von der Wasseroberfläche zu entfernen und ordnungsgemäß zu entsorgen.
- 4. Sollte die Funktionsweise des Regenrückhalte- und Regenklärbeckens durch eine beginnende Verlandung nicht mehr ausreichend gegeben sein, ist in Abstimmung mit der Wasserbehörde eine Schlammräumung durchzuführen.

- 5. Der Ablaufgraben Nr.27 dient ausschließlich der Ableitung des Wassers aus dem Regenklärbecken Wischmöhlenweg. Die Unterhaltung des Grabens ist vom Vorhabenträger zu übernehmen.

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

2.2.4.1 Herstellung / Beseitigung / Verrohrung von Gewässern II. Ordnung

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

Station [Bau-km]	lfd. Nr. des Bauwerksverzeichnisses	Bezeichnung
Beseitigung / Verrohrung von vorhandenen Gewässern II. Ordnung auf einer Gesamtlänge von 479 m:		
1+462 bis 1+485 li	39	Aufgabe Graben Nr. 2
1+765 bis 1+877 li	161	Aufgabe Graben Nr. 5
1+886 bis 1+984 li	162	Aufgabe Graben Nr. 6
2+007 bis 2+058 li	163	Aufgabe Graben Nr. 8
2+557 bis 2+560 li	156	Aufgabe Graben Nr. 13
2+962 bis 3+175 li	53	Aufgabe Graben Nr. 17, 18, 19
Herstellung von Gewässern II. Ordnung auf einer Gesamtlänge von 521 m:		
1+462 bis 1+485 li	39	Verlegung Graben Nr. 3
1+613 bis 1+666 li	41	Schaffung einer Versickerungsfläche/Graben Nr. 4
2+016 bis 2+050 li	45	Schaffung von Graben Nr. 7 mit Durchlass DN400 unter der K22
2+470 li + quer	50	Schaffung Graben Nr. 11
2+962 bis 3+175 li	53	Schaffung von Gräben Nr. 14, 15, 16

2.2.4.1.1 Nebenbestimmungen

- 1. Die Unterhaltungspflicht für die hergestellten Gräben Nr. 3, 4, 7, 11, 14,15 und 16 obliegt dem Bescheidinhaber.
- 2. Bei der Herstellung und Beseitigung der Gewässer darf die Wasserführung nicht nachteilig beeinträchtigt werden. Es ist durch entsprechende Vorkehrungen zu gewährleisten, dass Hochwässer ungehindert abfließen können.
- 3. Oberflächenentwässerung, Entwässerungsleitungen und Drainagen, die in die bisherigen Gewässer einmündeten, sind an die neuen Gewässer anzuschließen.

2.2.4.2 Anlage eines Feuchtbiotopes:

Dem Straßenbaulastträger wird darüber hinaus im Einvernehmen mit dem Landrat des Kreises Pinneberg als Wasserbehörde die wasserrechtliche Genehmigung zur Anlage eines Feuchtbiotops gemäß § 67 und § 68 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) unbeschadet der Rechte Dritter erteilt:

Lage	Gemarkung	Flur	Flur- stück	Koordinaten
2+350 re, südlich des RKB	Esingen	12	108	RW 35 47 264 HW 59 50 208

2.2.4.2.1 Nebenbestimmungen

- 1. Ergänzende bauliche Maßnahmen, die über die Teichanlage hinausgehen, sind unzulässig. Ein Zu- und Abfluss zu anderen Gewässern darf nicht erstellt werden
- 2. Die Entwässerung angrenzender Flächen darf nicht nachteilig verändert werden.
- 3. Die Unterhaltung des Feuchtbiotops obliegt dem Vorhabenträger.
- 4. Gelangen wassergefährdende Stoffe in das Gewässer, hat der Vorhabenträger die Wasserbehörde hiervon unverzüglich in Kenntnis zu setzen.

2.2.4.3 Vergrößerung/ Verlegung von Durchlässen:

Dem Straßenbaulastträger wird hiermit im Einvernehmen mit dem Landrat des Kreises Pinneberg als Wasserbehörde die wasserrechtliche Genehmigung zur Vergrößerung/ Verlegung von Durchlässen nach § 56 des Wassergesetzes des Landes Schleswig-Holstein (Landeswassergesetz – LWG unbeschadet der Rechte Dritter erteilt:

Lage	Gemar- kung	Flur	Flur- stück	Koordinaten
Graben 99	Uetersen	9	542/197	RW 35 45.735 HW 59 49.800
Bau-km 2+016	Esingen	11	11/2 und 102/1	RW 35 46.966 HW 59 50.049
Bau-km 2+474	Esingen	12	62/2, 125/6 und 112	RW 35 47.326 HW 59 50.321

Bau-km 2+962	Esingen	12 und 13	127/2, 55/2, 127/3, 55/1 und 127/4	RW 35 47.735 HW 59 50.580
--------------	---------	-----------------	--	------------------------------

2.2.4.3.1 Nebenbestimmungen

- 1. Es sind Betonmuffenrohre oder KG-Jumbo Rohre einzubauen. Als Abdichtung der Stöße sind zugelassene Materialien zu verwenden.
- 2. Zu Beginn und am Ende der Rohrleitung ist eine Stirnwand als Befestigung aufzusetzen. Soll die Wand aus Beton oder Mauerwerk bestehen, so ist sie im Verhältnis 10:1 geneigt anzulegen. Alternativ besteht die Möglichkeit einer Ausführung mit Kopfrasen; die Böschungsneigung darf dann nicht steiler als 1:1 sein.
- 3. Die Verfüllung des Grabens im Bereich der Verrohrung ist mit unbelastetem Füllboden vorzunehmen (Klasse Z O der LAGA-Richtlinie).
- 4. Durch den Bau und Betrieb der Anlage dürfen die Unterhaltungsarbeiten sowie die Wasserführung in den Vorfluter nicht nachteilig beeinträchtigt werden.
- 5. Führt der Betrieb zu Beschädigungen, Auskolkungen oder ähnlichen Beeinträchtigungen am Vorfluter, so hat der Bescheidinhaber diese zu beseitigen.
- 6. Der Vorhabenträger hat für eine einwandfreie Wartung und Unterhaltung der Rohrleitung zu sorgen. Auftretende Missstände sind ohne besondere Aufforderung sofort zu beseitigen. Die Anlagen sind laufend zu reinigen, zu überwachen und in einem betriebssicheren Zustand zu unterhalten.
- 7. Die Rohrsohle ist etwas vertieft einzubauen (1/7 des Durchmessers), so dass sich Boden im Sohlbereich ablagern kann.

2.2.4.4 Errichtung einer Brücke über den Ohrtbrooksgaben:

Weiterhin wird dem Straßenbaulastträger im Einvernehmen mit dem Landrat des Kreises Pinneberg als Wasserbehörde die wasserrechtliche Genehmigung zur Errichtung einer Brücke über den Ohrtbrooksgaben nach § 56 des Wassergesetzes des Landes Schleswig-Holstein (Landeswassergesetz - LWG) unbeschadet der Rechte Dritter erteilt:

Nr. ^{*)}	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
10	1+461	Abbruch des vorhandenen Durchlasses und Neubau einer Stahlbetonbrücke

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

2.2.4.4.1 Nebenbestimmungen

- 1. Führt der Betrieb zu Beschädigungen, Auskolkungen oder ähnlichen Beeinträchtigungen am Vorfluter, so hat der Bescheidinhaber die Beeinträchtigungen zu beseitigen.
- 2. Durch den Bau und Betrieb der Anlage darf die Wasserführung in dem Vorfluter nicht nachteilig beeinträchtigt werden. Es ist durch entsprechende Vorkehrungen zu gewährleisten, dass Hochwässer ungehindert abfließen können.

2.2.5 Genehmigung nach § 58 Landeswassergesetz i.V.m. § 78 WHG (bauliche Veränderung im Überschwemmungsgebiet der Pinnau)

Dem Straßenbaulastträger wird hiermit im Einvernehmen mit dem Landrat des Kreises Pinneberg als Wasserbehörde gemäß § 58 Landeswassergesetz (LWG) i.V.m. § 78 WHG die Genehmigung zur Aufschüttung des Straßendamms im Überschwemmungsgebiet, der Ausgleich des Stauraumverlustes durch Abgrabungen, die Überbauung der zugehörigen Niederung des Ohrbrooksgabens durch ein Brückenbauwerk sowie der Einbau von Durchlässen als hydraulische Verbindung zwischen Teilen des Überschwemmungsgebiets erteilt.

2.2.5.1 Nebenbestimmungen

- 1. Anpflanzungen von Bäumen und Sträuchern im Bereich des Überschwemmungsgebietes dürfen nur oberhalb einer Geländehöhe von 3,20 m ü. NN erfolgen. Das gilt auch für die geplante Baumreihe auf der Südseite der K22 östlich des Ohrbrooksgabens, die nur auf dem geplanten Straßendammkörper oberhalb der genannten Höhe angepflanzt werden darf.
- 2. Die Ablagerung und längere Zwischenlagerung von Bau- und Erdmaterialien im Überschwemmungsgebiet sind nicht zulässig.
- 3. Nach Beendigung der Baumaßnahme sind alle Maschinen, Geräte und Baumaterialien umgehend aus dem Überschwemmungsgebiet zu entfernen.
- 4. Nach Beendigung der Baumaßnahme sind sowohl für die Stauraumverluste als auch für die Ausgleichsmaßnahmen Aufmaße vorzunehmen, mit denen die Einhaltung der in den Antragsunterlagen aufgeführten Werte dokumentiert und belegt wird, dass die Stauraumverluste vollständig ausgeglichen wurden.

2.3 Landschaftspflege

2.3.1 Genehmigung des Eingriffes in die Natur

Dem Vorhabenträger werden hiermit gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 11 Abs. 1 LNatSchG die mit dem Vorhaben verbundenen unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft im Benehmen sowie der Ausgleich und Ersatz im Einvernehmen mit der obersten Naturschutzbehörde (MELUND) 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 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
Knicks	§ 21 Abs. 1 Nr. 4 LNatSchG	1.048 m
Röhricht/ Uferstauden	§ 30 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG	1.571 m ²

Die erforderliche Kompensation erfolgt im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung (vgl. Anlage 12.0, Kapitel 8.1 und Anlage 12.2). Die Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 Abs. 2 BNatSchG § 21 Abs. 1 LNatSchG sind damit ausgeglichen oder ersetzt.

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

Das Vorhaben ist gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG zulässig. Unter Beachtung der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen treten keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ein. Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG wird somit nicht erforderlich.

Auf die entsprechenden Nebenbestimmungen in Ziffer 2.3.6 wird verwiesen.

2.3.4 Zulässigkeit gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG – Natura 2000 (Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung)

Das Vorhaben ist mit den Anforderungen des Gebietsschutzes nach § 34 BNatSchG vereinbar. Das MELUND hat mit dem Schreiben vom 24.07.2018 das Benehmen zur Verträglichkeit des Vorhabens gemäß § 25 Abs. 1 LNatSchG i. V. m. § 34 Abs. 1 BNatSchG erteilt.

Das Vorhaben ist gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG auf seine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes DE-2323-392 „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ geprüft worden. Das FFH-Gebiet wird durch das Vorhaben nicht dauerhaft in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen beeinträchtigt. Die Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 25 Abs. 1 LNatSchG ergab, dass keine erheblichen vorhabens- oder kumulationsbedingten Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

2.3.5 Befreiung nach § 67 BNatSchG von den Festsetzungen der Kreisverordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Mittlere Pinnau“ (§ 26 BNatSchG)

Hiermit wird dem Vorhabenträger für das Landschaftsschutzgebiet „Mittlere Pinnau“ (LSG 08) im Kreis Pinneberg eine Befreiung von den Verboten der Kreisverordnung vom 20. 11.2006 erteilt.

2.3.6 Nebenbestimmungen (zu 2.3.1 bis 2.3.5)

- 1. Die mit dem Landschaftspflegerischen Begleitplan verbindlich festgestellten Kompensationsmaßnahmen sind mit Baubeginn zu beginnen und entsprechend ihrer landschaftsökologischen Zielsetzung spätestens in der folgenden Vegetationsperiode nach der Verkehrsfreigabe fertig zu stellen und ihrer Zielfunktion zuzuführen. Die Planfeststellungsbehörde und die Untere Naturschutzbehörde des Kreises Pinneberg sind über den Baubeginn, die Verkehrsfreigabe und die Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen schriftlich zu unterrichten. Die UNB ist zudem bei der Abnahme zu beteiligen.
- 2. Vor Baubeginn sind die im Landschaftspflegerischen Begleitplan geplanten Maßnahmen in einem Landschaftspflegerischen Ausführungsplan zu konkretisieren, mit der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Pinneberg abzustimmen und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. .
- 3. Für die Herstellung der Kompensationsmaßnahmen ist standortgerechtes heimisches Saat- und Pflanzmaterial zu verwenden, das gemäß § 40 Absatz 4 BNatSchG nicht gebietsfremd ist.
- 4. 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 unteren Naturschutzbehörde abgestimmter Bericht vorzulegen ist.
- 5. Im Rahmen der Funktionskontrollen ist zu prüfen und in dem Bericht nach Nebenbestimmung Nr. 4 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 der UNB 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.

- 6. Innerhalb eines Jahres nach Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen ist eine Nachbilanzierung durchzuführen und der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Pinneberg zu berichten.
- 7. 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.
- 8. Die vom Vorhabenträger durchgeführten Maßnahmen zur Kompensation von Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes sind dauerhaft zu erhalten und in ihrer Funktion zu sichern.
- 9. Für das gesamte 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 (Maßnahme 9.1 M des LBP [Anlage 12 der Planunterlagen]). 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 Bautabulflächen vor Baubeginn und ihre Kontrolle während des Bauablaufes
 - die Überwachung der Einhaltung der festgelegten Bauzeitenregelungen in Bezug auf die vorbereitende Baufeldräumung

- die Mitwirkung beim Bodenmanagement (Kontrolle von bodenschutzrelevanten Auflagen sowie Beratung der Bauleitung zur Behandlung und Verwendung von Böden)
 - die Kontrolle der Durchführung und der Funktionsfähigkeit der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen
 - 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 regelmäßige Dokumentation der umweltrelevanten Bauabläufe und Verfassen von Berichten über die Umweltbaubegleitung mit mindestens folgenden Inhalten:
 - Beginn und Ende der durchzuführenden Maßnahmen
 - Zuordnung zu Text und Plänen der Anlage 12 (Landschaftspflegerischer Begleitplan)
 - Eventuelle Unterbrechungen, deren Anlass und Beendigung
 - Besondere Vorkommnisse
 - Fotodokumentation der Maßnahmen
- 10. Der Planfeststellungsbehörde, dem MELUND und dem LLUR ist monatlich und in besonderen Fällen nach Bedarf ein Bericht zur Umweltbaubegleitung und zur Umsetzung der in den Planunterlagen ausgewiesenen Schutz-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vorzulegen. Besondere Fälle sind z.B. besondere naturschutzfachliche Betroffenheiten oder Bauhochphasen. In unvorhergesehenen Fällen sind das MELUND und das LLUR sowie die Planfeststellungsbehörde umgehend zu informieren (Informationspflicht).
- 11. Zur Vermeidung von Tötungen von Brutvögeln bei der Fällung und Rodung von Gehölzen darf jeglicher Gehölzschnitt im Zuge der Baufeldfreimachung nur in der Zeit vom 30. September bis zum 15. März außerhalb der Kernbrutzeiten

der gehölz- und gebüschbrütenden Vogelarten erfolgen. Die Einhaltung der Zeiträume ist durch die Umweltbaubegleitung zu überwachen.

- 12. Die Tiefbauarbeiten sind nur in der Zeit vom 01. Juli bis 31. März durchzuführen, anderenfalls sind ausreichende Schutzvorkehrungen (z.B. Erstellung eines Sichtschutzzaunes) für potentielle Vogelbrutplätze in der Pinnauniederung zu treffen. Insbesondere sind Arbeiten im Bereich der Brückenerneuerung über den Ohrtbrooksgaben in dem genannten Zeitraum auszuschließen.
- 13. Zur Vermeidung von Tötungen von Fledermäusen in ihren Tagesverstecken bei der Fällung von Gehölzen während der Baufeldfreimachung darf die Fällung von Gehölzen ausschließlich im Zeitraum vom 1. Dezember bis zum 28. Februar erfolgen.
- 14. Aus Gründen des Artenschutzes ist ein durchgehender Bauablauf zu gewährleisten.
- 15. Die Ergebnisse der Funktionskontrolle (Monitoring) der Maßnahme 4.7 V_{Ar} sind der Planfeststellungsbehörde bereits im ersten Jahr nach Abschluss der Baumaßnahme im betreffenden Bereich vorzulegen. Wenn absehbar ist, dass die Maßnahme nicht die gewünschten Ergebnisse erzielt, sind vom Vorhabenträger frühzeitig Optimierungen bzw. Modifizierungen der Maßnahme zu betrachten und in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden sowie der Planfeststellungsbehörde umzusetzen.
- 16. Sämtliches Baugrubenwasser, das bei der Herstellung des Trogbauwerkes anfällt, ist über die Schmutzwasserkanalisation abzuleiten. Ein Einleiten im natürliche Vorfluter ist aufgrund der erhöhten Schwermetallgehalte nicht zulässig.

2.4 Lärmschutz

2.4.1 Lärmschutzanlagen (aktiver Lärmschutz)

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

- 1. Ca. 80 m Lärmschutzanlage (Nr. 152 im Bauwerksverzeichnis [Anlage 10 der Planunterlagen]), bestehend aus Lärmschutzwall und Lärmschutzwand von Bau-km 3+417 bis Bau-km 3+497 auf der westlichen Seite der K22 mit einer Gesamthöhe von 3,10 m bis 3,50 m über Gradiente (Fahrbahnhöhe in Straßenmitte) zwischen Kreuzung L 107 / K22 und nachfolgender Lärmschutzwand.
- 2. Ca. 92 m Lärmschutzwand (Nr. 150 im Bauwerksverzeichnis) auf der Stützmauer des Trogbauwerkes von Bau-km 3+497 bis Bau-km 3+589 auf der westlichen Seite der K22 mit einer Höhe von 3,50 m bis 4,90 m über Gradiente (Fahrbahnhöhe in Straßenmitte) zwischen der vorhergehenden Lärmschutzanlage und der Gehweganbindung „Kaffeetwiete“.

- 3. Ca. 93 m Lärmschutzwand (Nr. 150a im Bauwerksverzeichnis) von Bau-km 3+589 bis Bau-km 3+682 auf der westlichen Seite der K22 mit einer Höhe von 4,70 m bis 8,70 m über Gradiente (Fahrbahnhöhe in Straßenmitte) zwischen der vorhergehenden Lärmschutzwand und dem Unterführungsbauwerk. Zwischen den Bau-km 3+596 und 3+599 erfolgt eine Unterbrechung für die Anbindung einer Treppenanlage (Nr. 23a im Bauwerksverzeichnis).
- 4. Ca. 95 m Lärmschutzwand (Nr. 153 im Bauwerksverzeichnis) von Bau-km 3+527 bis 3+635 auf der östlichen Seite der K22 mit einer Höhe von 2,70 m bis 5,45 m über Gradiente (Fahrbahnhöhe in Straßenmitte)

2.4.2 Entschädigungsansprüche

2.4.2.1 Erstattungsanspruch für Lärmschutz an Wohngebäuden (passiver Lärmschutz)

Entschädigungsansprüche für Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden werden durch die festgestellte Maßnahme nicht ausgelöst.

2.5 Schadstoffbehafteter Baugrund

2.5.1 Entsorgungserlaubnis

Dem Straßenbaulastträger wird hiermit im Einvernehmen mit dem Landrat des Kreises Pinneberg als Abfallbehörde die Erlaubnis gem. § 13 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes (KrWG) erteilt, den anfallenden Bodenaushub der ehemaligen Papierschlammdeponie sowie weitere ggf. anfallende Aushubmengen mit erhöhtem Schadstoffgehalt zu entsorgen.

Es wird folgende Deponie zugewiesen:

Name	Ort
GAB Gesellschaft für Abfallwirtschaft und Abfallbehandlung mbH	25495 Kummerfeld

2.6 Widmung, Einziehung, Umstufung

2.6.1 Widmung

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

- 1. Die neue Teilstrecke der K22 von Bau-km 4+172 (Abs. 010, Stat. 1,291) bis Bau-km 3+405 (Abs. 030, Stat. 0,000) mit einer Länge von 782 m und das bestehende Teilstück von rd. 15 m Länge in der Baulast des Kreises Pinneberg als Bestandteil der K22 (Bauwerksverzeichnis Nr. 1),

- 2. der neue ca. 70 m lange kombinierte Geh- und Radweg der von der östlichen Seite der K22 in Bau-km 3+964 zur Gemeindestraße Großer Moorweg führt, in der Baulast der Stadt Tornesch (Nr. 24 im Bauwerksverzeichnis),
- 3. der neue ca. 154 m lange kombinierte Geh- und Radweg vom Borstelweg bis an den westlich gelegenen Geh- und Radweg der K22 (inkl. Anschluss) in Bau-km 3+753 in der Baulast der Stadt Tornesch (Nr. 23 im Bauwerksverzeichnis),
- 4. die neue ca. 21 m lange Gehwegverbindung über eine Treppenanlage vom kombinierten Geh- und Radweg vom Borstelweg bis an den westlich gelegenen Geh- und Radweg der K22 in Bau- km 3+717 in der Baulast der Stadt Tornesch (Nr. 23b im Bauwerksverzeichnis),
- 5. die neue ca. 24 m lange Gehwegverbindung über eine Treppenanlage von der Kaffeetwiete bis an den westlich gelegenen Geh- und Radweg der K22 in Bau-km 3+598 in der Baulast der Stadt Tornesch (Nr. 23a im Bauwerksverzeichnis),
- 6. der neue ca. 377 m lange kombinierte Geh- und Radweg auf der Westseite der K22 vom Geh- und Radweg, welcher zur Gemeindestraße Großer Moorweg führt (Bau-km 3+964) bis zur Kaffeetwiete (Bau-km 3+588) unter der Bahnstrecke HH-Altona – Elmshorn hindurch in der Baulast des Kreises Pinneberg (Nr. 6 im Bauwerksverzeichnis),
- 7. der neue ca. 179 m lange kombinierte Geh- und Radweg auf der Ostseite der K22 von der Kaffeetwiete (Bau-km 3+588) bis zur Pinneberger Straße (Bau-km 3+422) in der Straßenbaulast der Stadt Tornesch (Nr. 22 im Bauwerksverzeichnis),
- 8. die neue ca. 38 m lange Straße inklusive kombiniertem Geh- und Radweg, welche in Bau-km 3+320 von der K22 (auf der Westseite) in Richtung In de Hörn/An der Feuerwache abzweigt als Gemeindestraße in der Baulast der Stadt Tornesch (Nr. 16 im Bauwerksverzeichnis),
- 9. der neue ca. 34 m lange Gehweg am Wischmöhlenweg vor den Häusern 4 und 6 (Bau-km 3+232 bis Bau-km 3+197) in der Baulast der Stadt Tornesch als Gehweg (Nr. 15 im Bauwerksverzeichnis),
- 10. die neue Überfahrt zur neuen K22 in Höhe Haus Nr. 6 (Bau-km 3+230) in einer Länge von ca. 18 m zur Gemeindestraße in der Baulast der Stadt Tornesch (Nr. 15 im Bauwerksverzeichnis),
- 11. die neue Teilstrecke der K22 von Bau-km 3+355 bis Bau-km 3+200 mit einer Länge von 155 m in der Baulast des Kreises Pinneberg als Bestandteil der K22 (Nr. 1 im Bauwerksverzeichnis),
- 12. die neue Teilstrecke der K22 von Bau-km 1+700 bis Bau-km 1+500 mit einer Länge von 200 m in der Baulast des Kreises Pinneberg als Bestandteil der K22 (Nr. 1 im Bauwerksverzeichnis).

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

2.6.2 Umstufung

- 1. Die bisherige K22 vom Anschluss an die neue K 22 (Abs. 010 Stat. 1,291) bis zur Kreuzung der Bahnlinie HH-Altona – Elmshorn (Abs. 010, Stat. 1,873) zur Gemeindestraße in der Baulast der Stadt Tornesch,
- 2. die bisherige K22 von der Kreuzung der Bahnlinie HH-Altona – Elmshorn (Abs. 010, Stat.1,889) bis zur Kreuzung Denkmalstraße/Pinneberger Straße (L 107) (Abs. 010, Stat. 2,211) zur Gemeindestraße in der Baulast der Stadt Tornesch,
- 3. die bisherige K22 von In de Hörn (Abs. 030, Stat. 0,105)/Anschluss der Neubaustrecke in Bau-km 3+320 bis Wischmöhlenweg 2 (Abs. 030, Stat. 0,194)/Bau-km 3+230 der Neubaustrecke der K 22 zur Gemeindestraße in der Baulast der Stadt Tornesch.

2.6.3 Einziehung

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

- 1. Der ca. 25 m lange Teilbereich der Gemeindestraße Gärtnerweg, da der Bahnübergang hier aufgelöst wird (Nr. 26 im Bauwerksverzeichnis),
- 2. die Teilstrecke der bisherigen K22 von Abs. 010, Stat. 1,873 bis Abs. 010, Stat. 1,889 (Denkmalstraße / Großer Moorweg) mit einer Länge von 16 m , da der Bahnübergang hier aufgelöst wird), bisher in der Baulast des Kreises Pinneberg, (Nr. 26a im Bauwerksverzeichnis),
- 3. der ca. 21 m lange Teilbereich der Gemeindestraße Kaffeetwiete in Bau-km 3+588 bisher in der Baulast der Stadt Tornesch (Nr. 18 im Bauwerksverzeichnis),
- 4. die Teilstrecke der bisherigen K22 von Abs. 030, Stat. 0,060 bis Abs. 030, Stat. 0,090 mit einer Länge von 30 m (bisherige östliche Anbindung an die K22) bisher in der Baulast des Kreises Pinneberg (Nr. 16 im Bauwerksverzeichnis),
- 5. die Teilstrecke der bisherigen K22 von Abs. 030, Stat. 0,194 bis Abs. 030, Stat. 0,234 mit einer Länge von 40 m (bisherige westliche Anbindung an die K22) bisher in der Baulast des Kreises Pinneberg (Nr. 15 im Bauwerksverzeichnis).

Hinweis: Die überbauten, renaturierten und rekultivierten Teilstrecken gelten ebenfalls als eingezogen.

2.6.4 Straßenverzeichnis

Der Vorhabenträger hat dafür Sorge zu tragen, dass das Straßenverzeichnis gemäß den gesetzlichen Bestimmungen nach § 3 Abs. 2 StrWG entsprechend geändert wird.

2.6.5 Hinweise

- 1. Der neue ca. 3.600 m lange kombinierte Geh- und Radweg auf der Westseite der K 22 von Bau-km 4+172 zzgl. des bestehenden Teilstückes von ca. 15 m zur bisherigen K22 bis Bau-km 3+964, Bau-km 3+588 bis Bau-km 3+405, von Bau-km 3+355 bis Bau-km 1+700 und Bau-km 1+500 bis Bau-km 0-020 teilt als Bestandteil der K22 die Baulast derselben (Kreis Pinneberg) (Nr. 2, 5, 6 im Bauwerksverzeichnis).
- 2. Die ca. 200 m lange Trasse der bisherigen K 22 auf der westlichen Seite der neuen K22 von Bau-km 1+700 bis Bau-km 1+500 verbleibt als kombinierter Geh- und Radweg mit der Kennzeichnung „Landwirtschaftlicher Verkehr frei“ Bestandteil der neuen K22.

3 Entschädigungsforderungen

Einwendungen, die Art und Umfang einer Enteignungsentschädigung zum Inhalt haben, werden in diesem Verfahren nicht behandelt, da die Planfeststellung als rechtsgestaltender Verwaltungsakt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Straßenbaulastträger und den vom Plan Betroffenen regelt. Entsprechende Forderungen müssten unabhängig hiervon in den Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen mit dem Straßenbaulastträger (Kreis Pinneberg) 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“).

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 Amtes für Planfeststellung Verkehr Schleswig-Holstein, als Anhörungsbehörde vom 28.10.2008, 09.12.2008, 10.12.2008, 11.01.2010, 12.01.2010, 22.06.2016, 23.06.2016, 26.03.2018; Gesch.-Z.: LS404/402/APV 28-553.32-K22-123) wie folgt Bestandteil dieses Beschlusses.

Aus datenschutzrechtlichen Erwägungen werden die den nachfolgenden Abschnittsziffern jeweils zugeordneten Einwender ausschließlich den jeweiligen Einwendungsführern sowie dem Träger des Vorhabens namentlich bekannt gegeben. Das Datum der Stellungnahmen bzw. Einwendungen ist in Klammern angegeben.

Die Verpflichtung des Vorhabenträgers, die im Planfeststellungsverfahren abgegebenen sowie die in dieser Entscheidung wiedergegebenen Zusagen und Vereinbarungen

einzuhalten und bei der Ausführungsplanung und Baudurchführung zu beachten, besteht auch ohne gesonderte Anordnung. Eine Wiederholung und Anordnung jeder einzelnen Zusage und Vereinbarung im verfügenden Teil ist daher nicht erforderlich, Verbindlichkeit besteht auch ohne dies.

4.1 Träger öffentlicher Belange

4.1.1 Abwasserbetrieb Tornesch (14.10.2014, 27.09.2017)

Seitens des Abwasserbetriebs der Stadt Tornesch werden in den Stellungnahmen zur 2. und 4. Planänderung keine Einwände oder Bedenken geltend gemacht. Der Vorhabenträger hat zugesichert, die geäußerten Auflagen zu befolgen. Auf Ziffer 2.2.2.1 wird verwiesen.

4.1.2 Abwasserentsorgung Uetersen GmbH (26.03.2008, 07.10.2014, 28.12.2015, 26.09.2017)

Stellungnahme vom 26.03.2008

Über die in der Stellungnahme thematisierten Folgekosten für einen vorgesehenen Leichtflüssigkeitsabscheider wurde im Laufe des Verfahrens Einigung mit dem Vorhabenträger erzielt und dies mit Schreiben vom 14.10.2013 bekundet.

Stellungnahme vom 07.10.2014 zur 2. Planänderung

In der Stellungnahme zur 2. Planänderung wird um eine Abstimmung der detaillierten Entwässerungsplanung vor Beginn der Bauarbeiten gebeten. Dies gelte auch für die Abdichtung der Papierschlammdeponie gegenüber der Mehrzweckleitung im Einzugsgebiet des Netzes Nr. 2.

Der Vorhabenträger hat dies zugesagt. Auf Ziffer 2.1.2.2 wird verwiesen.

Stellungnahme vom 28.12.2015 zur 3. Planänderung

Es ergeht der Hinweis, dass insbesondere bei Starkregenereignissen eine ausreichende Oberflächenentwässerung für den Aus- und Neubau der K22 vorgesehen werden soll.

Der Vorhabenträger hat den Hinweis aufgenommen und dazu erklärt, dass die Dimensionierung mit einem 3-jährigen Regenereignis mit einer maximalen Auslastung von 90% vorgenommen wurde. Somit seien noch genügend Reserven vorhanden. Im Extremfall sei außerdem über den Zwischenspeicher Straßenfläche das südlich der K22 angrenzende ÜSG aufnahmebereit für Starkregenmengen. Auf jeden Fall wäre eine Gefährdung der angrenzenden Bebauung ausgeschlossen. Zudem werde der Überflutungsnachweis noch im Rahmen der Ausführungsplanung geführt.

Die Stellungnahme hat sich dadurch erledigt.

Stellungnahme vom 26.09.2017 zur 4. Planänderung

Es werden keine weiteren Belange geäußert.

Nach den vorstehenden Ausführungen wird die Stellungnahme insgesamt für erledigt erklärt.

4.1.3 Abwasser-Zweckverband Pinneberg / azv Südholstein (19.03.2008, 27.07.2010, 24.09.2014)

Stellungnahme vom 19.03.2008

Es wird darauf hingewiesen, dass in Bau-km 0+710 der Schmutzwassersammler-Nord DN 1000 des Abwasser-Zweckverbandes Pinneberg die K22 kreuzt (Bauwerksverzeichnis der Anlage 10.2, lfd. Nr. 102). Für diesen würden auch Sanierungspläne existieren. Es werden Forderungen hinsichtlich Abstandsmaßen zwischen Rohrachsen von Abwasserleitungen und Gebäuden bzw. Anlagen vorgebracht. Ein gemeinsamer Ortstermin zwischen Vorhabenträger und Abwasser-Zweckverband wird angeregt. Der Vorhabenträger erklärte dazu, dass im Zuge des planfestzustellenden Bauvorhabens keine Planungen vorgesehen seien, die den Betrieb oder die Unterhaltung der Abwasserleitungen des Abwasser-Zweckverbandes erschweren. Des Weiteren wurde eine enge Abstimmung mit dem Abwasser-Zweckverband zugesagt.

Stellungnahme vom 27.07.2010 zur 1. Planänderung

Es wird darum gebeten, eine Leerrohrverlegung für das Breitbandnetz in die Planung einzustellen. Der Vorhabenträger hat daher westlich der Eisenbahnlinie eine Leerrohrverlegung in die Planung eingestellt. Siehe dazu laufende Nr. 160 der Anlage 10.2 der Planfeststellungsunterlagen.

Stellungnahme vom 24.09.2014 zur 2. Planänderung

Die Stellungnahme zur 2. Planänderung enthält keine Bedenken.

Die Stellungnahmen werden für erledigt erklärt.

4.1.4 Amt für ländliche Räume Lübeck (29.02.2008)

Es bestehen keine Bedenken gegen den Bau der K22.

Das Amt für ländliche Räume weist auf eventuelle Bedenken und Forderungen betroffener Landwirte hin, die berücksichtigt werden sollten.

Der Vorhabenträger erklärt hierzu, dass die Einwendung eines Landwirtes vorliegt (vgl. hierzu Ziffer 4.3.9), dessen Hinweis berücksichtigt wird.

Die Stellungnahme wird daher für erledigt erklärt.

4.1.5 Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein (03.03.2008, 29.06.2010)

Stellungnahme vom 03.03.2008

Es wird ausgeführt, dass sich das geplante Regenklärbecken „Wischmöhlenweg“ bei Bau-km 2+530 re auf einer Fläche befindet, auf der in der archäologischen Landesaufnahme ein Kulturdenkmal gemäß § 1 DSchG eingetragen ist. Bei dem Denkmal handelt es sich um eine neolithische Siedlungsstelle (LA 26, Tornesch), das bisher nicht näher wissenschaftlich untersucht sei, so dass seitens des Archäologischen Landesamtes keine Aussagen über den Erhalt und die Größe getroffen werden könnten. Zum Schutz des Kulturdenkmals und seiner

kulturhistorisch und wissenschaftlichen Bedeutung wird gefordert, vor Baubeginn eine Prospektion durchzuführen und das Denkmal ggf. auszugraben.

Nach erfolgtem Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Vertrages zwischen dem Archäologischen Landesamt und dem Vorhabenträger, der die Einzelheiten hinsichtlich der archäologischen Voruntersuchung und Kostentragung regelt, bestehen bei der Planfeststellungsbehörde keine Bedenken mehr zu dieser Thematik.

Hinsichtlich der frühzeitigen Beteiligung des Archäologischen Landesamtes über das weitere Vorgehen wird auf Ziffer 2.1.2.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Stellungnahme vom 29.06.2012 zur 1. Planänderung

Das Archäologische Landesamt verweist noch einmal auf den bereits oben angeführten Sachverhalt und erklärt, dass aufgrund der Auferlegung der geplanten und vertraglich vereinbarten Prospektion und ggf. Bergung des Denkmals keine Bedenken mehr bestehen. Per Email wurde dies am 03.09.2014 noch einmal bekräftigt.

Die Stellungnahme wird daher für erledigt erklärt.

4.1.6 Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (05.03.2008, 19.07.2010)

Es werden weder Anregungen noch Bedenken gegen das geplante Bauvorhaben erhoben.

4.1.7 DB Services Immobilien GmbH / Deutsche Bahn AG - DB Immobilien (18.03.2008, 28.04.2009, 01.07.2010, 10.10.2014, 25.01.2016)

Stellungnahmen vom 18.03.2008 und 28.04.2009

Es werden keine grundlegenden Bedenken geäußert. Jedoch wird auf die Notwendigkeit hingewiesen, eine Eisenbahnkreuzungsvereinbarung gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz sowie eine Baudurchführungsvereinbarung mit der DB Netz AG abzuschließen. Des Weiteren ergehen Hinweise für die Prüfung der Ausführungsunterlagen durch das Eisenbahn-Bundesamt sowie hinsichtlich ggf. erforderlichen Grunderwerbs. Um eine enge Abstimmung zwischen Vorhabenträger und Netz AG wird gebeten.

Die Hinweise wurden durch den Vorhabenträger zur Kenntnis genommen und berücksichtigt. Entsprechende Abstimmungen zwischen dem Kreis Pinneberg sowie der DB Netz AG und dem Eisenbahn-Bundesamt wurden im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens und werden auch im Nachgang weiterhin durchgeführt.

Stellungnahme vom 01.07.2010 zur 1. Planänderung

Es werden keine Bedenken geäußert, solange durch die Planung und Nutzung der DB Netz AG keine Schäden oder nachteilige Auswirkungen entstehen und der Eisenbahnbetrieb durch Bauarbeiten nicht gestört, gefährdet oder behindert wird.

Da sich der Vorhabenträger sowie die DB AG fortlaufend im Dialog zum Thema Sperrpausen und sonstiger technischer Abstimmung befinden, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass keine über diese Abstimmung hinausgehenden nachteiligen Auswirkungen durch die Baumaßnahme entstehen werden und somit dieser Aspekt erledigt ist.

Stellungnahme vom 10.10.2014 zur 2. Planänderung

In der Stellungnahme zur 2. Planänderung wird auf die bis dato nicht abgeschlossenen Verhandlungen über die Kreuzungsvereinbarung und insbesondere das Thema 2-/3- oder 4-Gleisigkeit der Eisenbahnunterführung verwiesen. Es gäbe keine Rechtfertigung für einen über die 2-Gleisigkeit hinausgehenden Ausbau. Die DB Netz AG lehnt demzufolge den in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehenen 4-gleisigen Ausbau ab. Anderenfalls müssten die zusätzlich entstehenden Kosten durch den Vorhabenträger aufgebracht werden.

Da der Vorhabenträger zugesagt hat, die strittigen Kosten eines über die 2-Gleisigkeit hinausgehenden Ausbaus selbst bzw. mit Hilfe des Landes zu tragen, kann dieser Teil der Stellungnahme aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als erledigt angesehen werden. Verwiesen wird darüber hinaus auf das Ergebnis der laufenden Abstimmungen zur Eisenbahnkreuzungsvereinbarung.

Des Weiteren werden in der Stellungnahme die allgemeinen Planungsparameter der Bahnunterführung an sich kritisiert. So gingen insbesondere die Rampensteigungen, die lichte Höhe über der Fahrbahn, die Breite der Fahrstreifen und die Länge des Straßentrogs sowie der Stützwände über den kreuzungsbedingten Mindestumfang hinaus. Dadurch entstehende unnötige Mehrkosten seien vollständig vom Straßenbaulastträger zu tragen sowie der Erhaltungsmehraufwand gegenüber der DB abzulösen.

Der Vorhabenträger hat in Abstimmung mit der DB AG zur 3. Planänderung die lichte Höhe der Bahnunterführung geändert. Die weiteren Fragen hinsichtlich der Finanzierung von Lärmschutzwänden, Weichenverbindungen etc. müssen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einer Kreuzungsvereinbarung geklärt werden.

Ergänzend wird von der DB AG darauf hingewiesen, dass die Eisenbahnüberführung am Bahnhof Tornesch eine lichte Höhe von 4,96 m hätte, wodurch alle für die K22 sprechenden Argumente hinsichtlich der Bereitstellung einer Unterführung für Schwerlasttransporte mit Überlänge entfallen würden. Dies wird vom Vorhabenträger sowie von der Planfeststellungsbehörde ebenso wie die ergangenen Hinweise zur Regelstandzeit der Weichen und zum Grunderwerb zur Kenntnis genommen.

Der in der Stellungnahme erwähnte Bahnübergang Kreyhorn ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung und daher für die Planfeststellungsbehörde für das vorliegende Verfahren nicht relevant. Ebenso verhält es sich zur Frage der 4-Gleisigkeit des Bahnübergangs Denkmalstraße. Ein solcher Ausbau ist nicht Teil der vorliegenden Planung.

Hinsichtlich des der DB AG nicht vorliegenden Bauwerksplans zum Bahnübergang Gärtnerweg wird auf die Unterlagen zur Ursprungsplanung verwiesen. An ihm wurden keine Änderungen vorgenommen, so dass eine Beteiligung zur Planänderung nicht nötig war. Dies gilt analog auch für die in der Stellungnahme erwähnten nicht in die Beteiligung gegebenen Blätter der Anlage 10.1.

Der Hinweis zur Länge der Güterzüge wurde vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen und im Zuge der 3. Planänderung in die Unterlagen aufgenommen.

Eine wie von der DB AG geforderte dauerhafte Einbindung des Eisenbahn-Bundesamtes wurde vom Vorhabenträger zugesagt.

Darüber hinaus werden von der DB AG die Inhalte der Stellungnahme zur 1. Planänderung wiederholt.

Stellungnahme vom 25.01.2016 zur 3. Planänderung

In der Stellungnahme werden die zur 1. Planänderung eingebrachten Themen wiederholt und erneut eine Einbindung des Eisenbahn-Bundesamtes gefordert, welche im Anhörungsverfahren erfolgte und auch weiterhin während der Ausführungsplanung und während des Bauablaufes erfolgen wird. Die DB AG verweist auf die noch zu schließende Eisenbahnkreuzungsvereinbarung, welche außerhalb des Planfeststellungsverfahrens bearbeitet wird. Strittig sei dort insbesondere noch die Frage, für wie viele Gleise die Erweiterung kreuzungsbedingt sei, zudem Fragen zur Längsneigung der Fahrbahngradienten, des kombinierten Geh- und Radwegs, zur Breite des Fahrstreifens im Straßentrog sowie zur Länge von Lärmschutzwänden.

Die DB AG bemängelt zudem die fehlende Abbildung des Bauwerks 20 (Trogbauwerk) im Bauwerksverzeichnis der 3. Planänderung, obwohl dieses geändert worden sei. Der Vorhabenträger hat die betreffenden Unterlagen noch einmal in die 4. Planänderung eingefügt, welche auch der DB AG zugesandt wurden.

Die DB AG hinterfragt in der Stellungnahme des Weiteren, warum nur die westliche, jedoch nicht die östliche Rampe im Zuge der 3. Planänderung verkürzt wurde. Der Vorhabenträger hat darauf entgegnet, dass dies mit dem Bemessungswasserspiegel zusammenhänge. Auf der Ostseite der Rampe liege die Gradienten aufgrund des niedrigeren Tangentenschnittpunktes viel tiefer als auf der Westseite, so dass dort keine Verkürzung möglich wäre. Aber auch ohne Verkürzung des Trogbauwerkes auf der Ostseite ergäbe sich eine Einsparung aufgrund der geringeren Tiefe sowie dem damit verbundenen geringeren Erdaushub. Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Anhaltspunkt, der sie an den Ausführungen des Vorhabenträgers zweifeln lassen sollte.

Die DB AG weist darüber hinaus auf den Ablauf der Nutzungsdauer der Weichen hin, welche als Teil des Vorhabens verlegt werden sollen.

Verwiesen wird dazu auf die Ausführungen zur 4. Planänderung, in der das Thema erneut aufgebracht wurde.

Hinsichtlich der zusammenfassenden Bewertung der Gesamtlärmsituation, welche als Teil der 3. Planänderung erstellt worden war, ist für die DB AG nicht nachvollziehbar, wieso die Eisenbahnstrecke als nicht geänderter Verkehrsweg eingestuft wurde. Es wird eine Berücksichtigung von Schallemissionen des Schienenverkehrswegs empfohlen, da sich nach der Schall 03 die Schallabstrahlung eines Brückenüberbaus von denen eines durchgehenden Gleises unterscheiden würden. Der Vorhabenträger hat aufgrund der Stellungnahme eine Nachberechnung mit dem Berechnungsprogramm CadnaA erstellt, in der die Situation vor und nach der Erstellung des Trogbauwerkes simuliert wurde. Dabei haben sich keine Pegeländerungen an den Immissionsorten ergeben. Die Vertreterin der DB AG hat im Rahmen der Erörterung zu Protokoll gegeben, dass sie die Ausführungen des Vorhabenträgers zu diesem Thema sowie zur Frage der Rampenverkürzung zur Kenntnis genommen hat. Da sie keinen weiteren Erläuterungsbedarf zu den genannten Sachverhalten hat erkennen lassen, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass sich diese Aspekte der Stellungnahme durch die Ausführungen des Vorhabenträgers erledigt haben. Dies gilt auch unter Beachtung des in der Erörterung von der Vertreterin der DB AG gegebenen

Hinweises, dass die DB AG bestrebt sei, Diskrepanzen bezüglich schalltechnischen Einschätzungen des EBA als Aufsichtsbehörde und der Planfeststellungsbehörde zu vermeiden. Das EBA wurde im Anhörungsverfahren ebenfalls beteiligt, hat zu der in den Planunterlagen genutzten Methodik jedoch keine Zweifel erkennen lassen.

Stellungnahme vom 12.10.2017 zur 4. Planänderung

Die DB AG wiederholt in ihrer Stellungnahme, dass bisher kein Einvernehmen zwischen dem Vorhabenträger und ihr hinsichtlich der auf vier Gleise ausgelegten Eisenbahnüberführung besteht. Damit im Zusammenhang stünden auch die Kosten für das Trogbauwerk und Lärmschutzwände.

Da der Vorhabenträger zugesagt hat, die strittigen Kosten eines über die 2-Gleisigkeit hinausgehenden Ausbaus selbst bzw. mit Hilfe des Landes zu tragen, kann dieser Teil der Stellungnahme aus Sicht der Planfeststellungsbehörde, wie bereits oben beschrieben, als erledigt angesehen werden.

In der Stellungnahme wird die Frage nach der Anzahl der aufzuhebenden Bahnübergänge aufgeworfen, was durch den Vorhabenträger in seiner Erwiderung klargestellt wurde.

Die aufgeworfenen Sorgen der DB AG zu Umsetzung oder Neubau der Weichen hat der Vorhabenträger zur Kenntnis genommen und wird sie berücksichtigen. Die Planfeststellungsbehörde sieht bei diesem Punkt kein Konfliktpotential.

Die aufgeworfene Frage zur Widmung hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung klargestellt. Eine Unterbrechung der DB-Strecke ist nicht vorgesehen.

Hinsichtlich der erneut aufgeworfenen Forderungen nach weiteren, die Baudurchführung betreffenden Abstimmungen und Vereinbarungen hat der Vorhabenträger sein Einverständnis zugesichert.

Insgesamt sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Konfliktpunkte, die das vorliegende Verfahren betreffen, offen geblieben. Fragen zu Kosten werden in den Verhandlungen zur Eisenbahnkreuzungsvereinbarung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geklärt. Insgesamt gelten damit die vorstehenden Stellungnahmen als erledigt.

4.1.8 Deutsche Post World Net / Real Estate Germany (25.03.2008, 26.07.2010)

Die Deutsche Post World Net beliefert Kunden im Bereich des Gewerbebetriebes „Große Twiete/ Wischmühlenweg“.

Unter der Voraussetzung, dass der Anliegerverkehr – auch für Lkw für das Gewerbegebiet „Große Twiete/ Wischmühlenweg“ aufrecht erhalten bleibt, bestehen weder Anregungen noch Bedenken gegen das geplante Bauvorhaben.

Im Erörterungstermin sagt der Vorhabenträger eine ständige Erreichbarkeit des genannten Gewerbebetriebes während der Bauarbeiten zu.

Die Stellungnahme wird daher für erledigt erklärt.

Zur den Planänderungen wird auf Stellungnahmen verzichtet.

4.1.9 Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH/ Technik GmbH (02.04.2008, 21.10.2008, 02.08.2010, 07.10.2014)

Stellungnahmen vom 02.04.2008 und 21.10.2008

Mit ergänzendem Schreiben vom 21.10.2008 konkretisiert die Deutsche Telekom den Inhalt ihres Schreibens vom 02.04.2008. Zu den laufenden Nummern 12, 16, 18 und 27 des Bauwerksverzeichnisses (Anlage 10.2 der Planunterlagen) wird bezüglich der Dienstbarkeit erklärt, dass sich die Hinweise aufgrund der Erwiderng des Vorhabenträgers bereits erledigt haben.

Die Bestandssicherung der TK-Linien durch Eintrag einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit zugunsten der Deutschen Telekom AG ist nicht erforderlich, weil diese Flächen öffentlich bleiben und somit für das Unternehmen gem. § 68 Abs. 3 TKG weiterhin unentgeltlich zur Verfügung stehen.

Zu der laufenden Nummer 129 wird von der Deutschen Telekom ausgeführt, dass eine unterirdische Linienführung nur in Betracht kommt, wenn die Kosten einer unterirdischen Linie gleich oder geringer ausfallen als die einer oberirdisch geführten Linie. Ergänzt wird, dass beispielsweise bei kostenneutraler Bereitstellung eines entsprechenden Kabelgrabens im Rahmen des Straßenbaus der Kostenvergleich in der Regel zugunsten einer unterirdisch geführten Linie ausfällt. Der Vorhabenträger führte dazu aus, dass die vorhandene oberirdische TK-Linie (Fernmeldekabel-Freileitung) zu verlegen sei. Eine oberirdische Leitung sei jedoch im Bereich des Straßengrundstückes nicht möglich. Sie würde als neue Linie in zugewiesener Trasse an der K22 auf öffentlichem Grund hergestellt. Hierzu würde der Vorhabenträger vor Beginn der Bauarbeiten das Verfahren mit der Telekom abstimmen. Die Kostenregelung richte sich nach den gesetzlichen Bestimmungen des Telekommunikationsgesetzes.

Zu der laufenden Nummer 131 wird von der Deutschen Telekom ausgeführt, dass es sich nicht um eine Fernmeldekabel-Freileitung handle, sondern um ein Fernmeldekabel bzw. eine Telekommunikationslinie. Um eine Korrektur des Bauwerksverzeichnisses diesbezüglich wird gebeten. Das Bauwerksverzeichnis weist jedoch bereits die gewünschte Bezeichnung Fernmeldekabel aus, so dass nach Rückfrage der Planfeststellungsbehörde bei der Deutschen Telekom am 17.12.2008 übereinstimmend festgestellt wurde, dass es sich hierbei um einen Irrtum handle. Die Anmerkung ist daher als erledigt anzusehen.

Hinsichtlich der erbetenen Leerrohre sagte der Vorhabenträger zu, mindestens 2 Leerrohre DN 100 im Sohlenbereich des Troges für die Deutsche Telekom vorzusehen. Verwiesen wird dazu auf Ziffer 2.1.2.2 dieses Beschlusses.

Der Vorhabenträger sagt des Weiteren zu, sich mindestens 6 Monate vor Baubeginn mit der Deutschen Telekom in Verbindung zu setzen, um den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger sicherzustellen. Auf Ziffer 2.1.2.2 dieses Beschlusses wird erneut verwiesen.

Stellungnahme vom 02.08.2010 zur 1. Planänderung

Es wird pauschal darauf hingewiesen, dass im Planbereich Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom AG von den Straßenbaumaßnahmen berührt würden und deshalb gesichert, verändert oder verlegt werden müssen. Der Vorhabenträger nimmt dies zur Kenntnis und sagt Beachtung zu.

Stellungnahme vom 07.10.2014 zur 2. Planänderung

In der Stellungnahme zur 2. Planänderung wird darum gebeten, zukünftig Adressen und Texte im Planverfahren an die veränderte Bezeichnung der für Telekommunikationskabel verantwortlichen Organisationseinheit anzupassen. Dies wird vom Vorhabenträger zugesagt.

Nach den vorstehenden Ausführungen wird die Einwendung insgesamt für erledigt erklärt.

4.1.10 Eisenbahn-Bundesamt (17.03.2008, 15.07.2010, 30.09.2014, 06.01.2016, 25.09.2017)

Stellungnahme vom 17.03.2008

Durch das Bauvorhaben sind Betriebsanlagen der Eisenbahn des Bundes betroffen. Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes bestehen jedoch keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung. Allerdings wird eine Vorlage der detaillierten Ausführungsunterlagen verlangt. Erst nach deren Prüfung dürfe mit Bauarbeiten begonnen werden. Der Vorhabenträger hat dazu erklärt, dass er dem folgen wird. Die detaillierten technischen Bauausführungsunterlagen für Änderungen an der Eisenbahnüberführung über die K22 werden rechtzeitig vor Baubeginn dem Eisenbahn-Bundesamt zur Prüfung vorgelegt.

Ferner weist das Eisenbahn-Bundesamt auf die Vorgaben der Richtlinie 820 hin und fordert, dass der Betrieb auf der Strecke durch die Baumaßnahmen nicht behindert werden darf. Der Vorhabenträger nimmt dies zu Kenntnis und sagt die Einhaltung zu. Die Durchführung der Baumaßnahmen wird in enger Abstimmung zwischen dem Vorhabenträger und der DB Netz AG, Regionalbereich Nord, Anlagenplanung, erfolgen, um Behinderungen so weit wie möglich zu minimieren und frühzeitig anzuzeigen.

Stellungnahme vom 15.07.2010 zur 1. Planänderung

Es wird in der Stellungnahme erneut darauf hingewiesen, dass die Ausführungsunterlagen vor Baubeginn der DB Netz AG vorgelegt werden müssen. Der Vorhabenträger wird dem nachkommen.

Hingewiesen wird vom Eisenbahn-Bundesamt darüber hinaus auf die Regelungen der Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau sowie die Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen. Der Vorhabenträger hat zugesagt, diese zu beachten.

Stellungnahme vom 30.09.2014 zur 2. Planänderung

Zur 2. Planänderung ergeht der Hinweis, dass das Bauwerksverzeichnis hinsichtlich der Schließung der Bahnübergänge fehlerhaft sei. Der Vorhabenträger hat dies in einem Deckblatt zur 3. Planänderung berichtigt.

Des Weiteren wird um die Einhaltung technischer Regelwerke auch bezüglich der Standsicherheit der Oberleitungsanlagen gebeten, was der Vorhabenträger mit Hinweis auf

die enge Abstimmung mit der DB AG zusagt. Selbiges gilt hinsichtlich der aufgeführten Hinweise zur Bauaufsicht sowie zum Transeuropäischen Eisenbahnnetz.

Stellungnahme vom 06.01.2016 zur 3. Planänderung

Es wird noch einmal auf einzelne Punkte der Stellungnahme der 2. Planänderung verwiesen. Neue Aspekte werden nicht vorgetragen.

Stellungnahme vom 25.09.2017 zur 4. Planänderung

Es wird der Hinweis aus der Beteiligung zur 2. Planänderung bezüglich der Bahnübergänge wiederholt. Verwiesen wird dazu auf die zur 3. Planänderung geänderten Nummern 24 und 26a des Bauwerksverzeichnisses (Anlage 10.2 der Planunterlagen).

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die vorstehenden Stellungnahmen des Eisenbahnbundesamtes erledigt.

4.1.11 E.ON Hanse AG / Schleswig-Holstein Netz AG (20.03.2008, 21.06.2010, 09.07.2010, 15.10.2014)

Stellungnahme vom 20.03.2008

Es bestehen keine Bedenken.

Stellungnahmen vom 21.06.2010 und 09.07.2010 zur 1. Planänderung

Es wird auf Versorgungsleitungen im Baubereich hingewiesen, welche einer Anforderung aktueller Bestandspläne und einer örtlichen Einweisung bedürfen.

Es wird darauf hingewiesen, dass, falls Umverlegungen nötig werden, eine Einbeziehung der Schleswig-Holstein Netz AG sowie der Stadtwerke Tornesch nötig sei und eventuell anfallende Kosten bei der Kostenrechnung berücksichtigt werden müssten.

Der Vorhabenträger nimmt die Hinweise zur Kenntnis und wird sie berücksichtigen. Auf Ziffer 2.1.2.2 wird verwiesen.

Stellungnahme vom 15.10.2014 zur 2. Planänderung

Es wird ausgeführt, dass keine Belange des 110kV-Netzes der Schleswig-Holstein-Netz AG durch die Planung berührt werden.

Die Stellungnahmen werden damit insgesamt für erledigt erklärt.

4.1.12 Forstbehörde Mitte des Landes Schleswig-Holstein (26.03.2008, 13.07.2010)

Stellungnahme vom 26.03.2008

Im Beteiligungsverfahren zur Ursprungsplanung wird mitgeteilt, dass gegen die Planung keine prinzipiellen Bedenken bestehen, weil Wald nicht unmittelbar betroffen ist.

Stellungnahme vom 13.07.2010 zur 1. Planänderung

Der Vorhabenträger hat die von der Forstbehörde formulierten Bedenken zur Neuwaldbildung und hinsichtlich der Entstehung eines Ersatzfaktors bei einer Waldumwandlung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausgeräumt, so dass die Stellungnahme hiermit für erledigt erklärt wird.

4.1.13 Gebäudemanagement Schleswig-Holstein (03.03.2008, 18.06.2010)

Stellungnahme vom 03.03.2008

Es werden keine Bedenken gegen das geplante Vorhaben erhoben.

Stellungnahme vom 18.06.2010 zur 1. Planänderung

Es ergeht die Bitte, die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben und die Wehrbereichsverwaltung Nord am laufenden Verfahren zu beteiligen.

Die beiden benannten Träger öffentlicher Belange wurden im Verfahren beteiligt.

Die Stellungnahme wird daher für erledigt erklärt.

4.1.14 Gemeinde Prisdorf (14.04.2008)

Die Gemeinde Prisdorf begrüßt die Umsetzung der Vorzugsvariante.

4.1.15 Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein – Amt für Katastrophenschutz - Kampfmittelräumdienst – (17.03.2008, 28.06.2010)

Die eingegangenen Stellungnahmen sind inhaltlich gleich.

Im Trassenbereich sind Kampfmittel nicht auszuschließen, so dass die Fläche vor Beginn der Bauarbeiten auf Kampfmittel zu untersuchen ist.

Der Vorhabenträger wird sich daher frühzeitig mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung setzen, damit Sondier- und Räummaßnahmen in das Bauvorhaben einbezogen werden können. Auf Ziffer 2.1.2.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Stellungnahme wird für erledigt erklärt.

4.1.16 Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein - Landesplanung und Vermessungswesen (04.03.2008, 17.06.2010)

Die Planung sowie die 1. Planänderung stimmen mit den Erfordernissen der Raumordnung überein. Aus landesplanerischer Sicht werden keine Hinweise zu dem geplanten Bauvorhaben selbst abgegeben.

4.1.17 Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein – Ortsplanung und Städtebau – (26.03.2008, 17.06.2010)

Aus ortsplanerischer und städtebaulicher Sicht bestehen gegen die vorgelegte Planung keine Bedenken.

4.1.18 Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG (13.03.2008, 12.07.2010, 19.09.2014)

Die eingegangenen Stellungnahmen sind inhaltlich identisch.

Es wird erklärt, dass durch das Bauvorhaben Telekommunikationsanlagen des Unternehmens betroffen seien.

Auf die Regelungen hierzu im Bauwerksverzeichnis (Nr. 132, 133) wird verwiesen. Der Vorhabenträger erklärt, diese Anlagen während der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern, nicht zu überbauen und vorhandene Überdeckungen nicht zu verringern.

Eine rechtzeitige Information der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co KG über den Baubeginn wird zugesagt. Auf Ziffer 2.1.2.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Stellungnahme wird daher für erledigt erklärt.

4.1.19 Kreis Pinneberg (06.05.2008, 23.06.2010, 15.10.2014, 24.02.2015, 26.01.2016, 10.10.2017)

Aus Gründen der Übersichtlichkeit erfolgt eine Betrachtung nach Themen statt nach Datum der Stellungnahmen.

Untere Naturschutzbehörde

Aus Sicht des *Bodenschutzes* wird die südliche Trassenvariante im Bereich des Ohrbrooksggrabens aufgrund der geringeren baulichen Konflikte mit der Papierschlammdeponie in der Stellungnahme zur Ursprungsplanung begrüßt. Dem geplanten Bauvorhaben wird daher grundsätzlich zugestimmt. Die dabei vorgetragenen Hinweise und Anregungen werden vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen und berücksichtigt. Auf Ziffer 2.1.2.4 wird verwiesen.

Die zur 1., 2. und 3. Planänderung aus Sicht des *Boden- und Grundwasserschutzes* abgegebenen Stellungnahmen fordern ein Konzept zum Arbeits- und Umgebungsschutz für Arbeiten an der Papierschlammdeponie. Dieses Konzept wurde vom Vorhabenträger erstellt und wird vor Beginn der Maßnahme aktualisiert. Auf Ziffer 2.1.2.4 wird dahingehend erneut verwiesen.

Die Hinweise zur Überwachung der Grundwasserbeschaffenheit im Zusammenhang mit der Grundwasserabsenkung wird der Vorhabenträger aufnehmen und ihnen nachkommen. Für die aufgeführten Hinweise zur Verwertung von Bodenmaterial hat der Vorhabenträger Beachtung zugesagt. Auf Ziffer 2.2.2.1 wird verwiesen.

Zur 4. Planänderung wird keine Stellungnahme abgegeben.

Aus Sicht des *gesundheitlichen Umweltschutzes* kann das Vorhaben verwirklicht werden. Hinsichtlich der als fehlend monierten Querschnittsdarstellung der Lärmschutzwände in der Anlage 11.2, Blatt 7, wird auf die Anlage 9, Blatt 1 und 2, der Planfeststellungsunterlagen verwiesen. Diesem können die Darstellungen entnommen werden.

Aus Sicht des *Naturschutzes* werden keine grundlegenden Einwände gegen das Bauvorhaben erhoben. Die vorgetragenen Anregungen werden vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

Zur 1. Planänderung wird darauf hingewiesen, dass Gesetzesnovellierungen im Naturschutzbereich in die Unterlagen eingearbeitet werden müssten. Dies ist im Zuge der 2. Planänderung geschehen. Die Forderungen zur Dokumentation der Maßnahme durch einen zu benennenden Fachingenieur, zur Beteiligung der Unteren Naturschutzbehörde bei der Abnahme und die Einhaltung von Schutz- und Schonzeiten werden vom Vorhabenträger erfüllt. Auf Ziffer 2.3.6 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zur 2. und 3. Planänderung werden keine Anregungen geäußert.

Zur 4. Planänderung werden Ergänzungen des Maßnahmenblattes 8.1 A/E des LBP gefordert. Der Vorhabenträger hat dies in einem Deckblatt realisiert.

Aus Sicht des *umweltbezogenen Gesundheitsschutzes* wurde zur 1. Planänderung moniert, dass kein Baustellenkonzept vorliegen würde. Der Vorhabenträger sagt zu, dass dieses vor Baubeginn mit den beteiligten Planungsbüros und Bauunternehmen erstellt und mit der zuständigen Behörde abgestimmt wird. Siehe dazu Ziffer 2.1.2.1 dieses Beschlusses.

Bezüglich der fehlenden Höhen der aktiven Lärmschutzeinrichtungen in den Bauwerksplänen wird auf die Anlage 7 der Planfeststellungsunterlagen verwiesen, aus deren maßstabsgetreuen Plänen die Höhen abgemessen werden können.

Zur 2., 3. und 4. Planänderung bestehen keine Anregungen.

Hinsichtlich der Stellungnahme vom Fachdienst Abfall wird auf die obigen Ausführungen aus Sicht des Bodenschutzes verwiesen.

Untere Wasserschutzbehörde

Aus Sicht des *Wasserschutzes* werden verschiedene Anmerkungen und Auflagen zur Ursprungsplanung ins Verfahren eingebracht. Der Vorhabenträger sagte in der Erwiderung sowie im Erörterungstermin am 22.10.2008 zu, alle Hinweise zur Kenntnis zu nehmen und zu berücksichtigen, sowie die damit verbundenen Auflagen, welche unter Ziffer 2.2 zu finden sind, zu erfüllen.

Im Erörterungstermin erklärte die Vertreterin der Unteren Wasserbehörde des Kreises Pinneberg ihre Stellungnahme aufgrund der vorliegenden Erwiderung des Vorhabenträgers zu den Anregungen und Bedenken sowie dessen Äußerung im Termin für erledigt.

Auch die anfangs zur 2. Planänderung aufgetauchten Missverständnisse hinsichtlich einzelner Gräben konnten nach Rücksprache mit dem Vorhabenträger ausgeräumt werden, woraufhin die untere Wasserschutzbehörde mit Schreiben vom 20.02.2015 ihr Einverständnis zu den Planungen erklärte.

Bezüglich der Auflagen wird auf Ziffer 2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Zur 3. und 4. Planänderung bestehen keine Änderungswünsche oder Forderungen.

Die Planfeststellungsbehörde hat im Frühjahr 2018 noch einmal das Einverständnis zu den betreffenden Inhalten dieses Beschlusses bei der unteren Wasserbehörde eingeholt. Ein

dabei aufgefallener kleinerer Fehler in den Planunterlagen wurden per Deckblatt korrigiert (siehe Erläuterungsbericht S.30).

Untere Denkmalschutzbehörde

Zur 1. Planänderung gibt die Untere Denkmalschutzbehörde eine Stellungnahme bezüglich der potentiellen Veränderung des Ortsteils Esingen ab. Zu ihren Bedenken wegen einer Verschlechterung denkmalpflegerischer Aspekte durch die Planung fügt sie hinzu, dass dies jedoch nur eine Bitte um ein diesbezügliches Überdenken der Abwägung darstellt, da keine wesentliche Beeinträchtigung im denkmalrechtlichen Sinne vorliegt. Dementsprechend fließt der von der Behörde gegebene Hinweis in die Gesamtabwägung ein, entfaltet hier jedoch keine Sperrwirkung.

Die Stellungnahmen des Kreises Pinneberg werden aufgrund der vorhergehenden Ausführungen insgesamt für erledigt erklärt.

4.1.20 Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein (25.02.2008, 09.06.2010)

Es werden keine Bedenken gegen das Bauvorhaben erhoben.

4.1.21 Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein (23.09.2014, 01.10.2014, 20.09.2017)

Es werden in den Stellungnahmen zur 2. und 4. Planänderung keine Einwände oder Bedenken geltend gemacht.

4.1.22 Landgesellschaft Schleswig-Holstein (25.02.2008, 08.06.2010)

Es bestehen keine Bedenken gegen den Bau der K22. Die Eigentumsflächen der Landgesellschaft im Verlauf der K22 können für das geplante Bauvorhaben in Anspruch genommen werden.

4.1.23 Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume / Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (14.03.2008, 05.07.2010, 22.10.2014, 27.01.2016, 04.10.2017)

Stellungnahme vom 14.03.2008

Gegen die Planung bestehen aus Sicht des übergeordneten Naturschutzes keine grundsätzlichen Bedenken.

Hinsichtlich der beanstandeten Beeinträchtigung von Knicks und damit im Zusammenhang stehender Ausgleichsmaßnahmen wurden vom Vorhabenträger zur 1. Planänderung Ergänzungen in den Plänen vorgenommen, aufgrund derer das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume per Email am 09.01.2014 sein Einverständnis in dieser Sache erklärt hat.

Das Referat 66 (Bodenschutz und Altlasten) führt verschiedene Punkte an.

Es wird zum einen darauf hingewiesen, dass die Variante B2 aus bodenschutzfachlicher Sicht am ungünstigsten einzustufen sei. Dies stimmt, ist aber unproblematisch, da sie, entgegen der irrtümlichen Annahme des Referates 66, nicht die gewählte Hauptvariante darstellt.

Zum anderen wird bemängelt, dass die Daten der amtlichen Bodenschätzung in der Bodenfunktionsbewertung nicht berücksichtigt wurden.

Vom Vorhabenträger wurden Bodenkarten M 1:25.000 genutzt, welche unter Berücksichtigung der vorliegenden fachlichen Anforderungen für die UVS und den LBP Aussagen analog zur amtlichen Bodenschätzung enthalten.

Hinweise erfolgen darüber hinaus für abzutragendes Bodenmaterial, Anforderungen an das Auf- und Einbringen von Materialien auf oder in den Boden, in Bezug auf Bodenverdichtungen sowie bezüglich der Behördenbeteiligung bei der Entsorgung von ggf. anfallendem Papierschlamm bzw. verunreinigtem Oberboden.

Der Vorhabenträger hat die Hinweise zur Kenntnis genommen und zugesagt, sie zu berücksichtigen.

Es wird durch das Referat 44 (Schutz der Binnengewässer, Anlagenbezogener Gewässerschutz; Abteilung Wasserwirtschaft, Meeres- und Küstenschutz) angemerkt, dass durch das planfestzustellende Bauvorhaben Teile des Überschwemmungsgebietes der Pinnau beeinträchtigt würden. Nachteilige Auswirkungen auf den Hochwasserschutz seien grundsätzlich zu vermeiden.

Diese Anmerkung erledigt sich mit dem Hinweis darauf, dass der durch die Maßnahme verursachte Stauraumverlust durch geeignete Flächen vollständig ausgeglichen wird. Weitere Einzelheiten sind den Anlagen 5 und 13 der Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen. Auf die Ziffer 2.2.5 dieses Beschlusses nebst Begründung und Nebenbestimmungen wird verwiesen.

Des Weiteren wird um Berücksichtigung der Anregungen und Hinweise der unteren Naturschutzbehörde des Kreises Pinneberg gebeten.

Die Behörde wurde im Anhörungsverfahren beteiligt, Ihre Stellungnahme berücksichtigt (siehe Ziffer 4.1.19)

Stellungnahme vom 05.07.2010 zur 1. Planänderung

Es wird noch einmal auf die notwendige Beachtung der Aspekte des Hochwasserschutzes im Überschwemmungsgebiet der Pinnau hingewiesen.

Außerdem wird nachgefragt, inwiefern bei den zuständigen Stellen ausgelotet wurde, ob passende Flächen zur Aufwertung im Sinne des § 15 Abs. 3 BNatSchG vorhanden seien, welche in die Kompensation einzustellen wären.

Hierzu führte der Vorhabenträger aus, dass in Kooperation mit allen wesentlichen Ansprechpartnern insbesondere Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen umgesetzt, bestehende Grünlandflächen aufgewertet und Entsiegelungspotenziale genutzt würden, so dass dieser Aspekt der Stellungnahme von der Planfeststellungsbehörde als erledigt angesehen wird.

Stellungnahme vom 22.10.2014 zur 2. Planänderung

Zur 2. Planänderung wird um eine Überprüfung der Deckblatt-Kennzeichnung im Inhaltsverzeichnis des LBP gebeten.

Der Vorhabenträger hat dies getan und der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis ein redaktionell leicht überarbeitetes Inhaltsverzeichnis übersandt. Durch die komplette Überarbeitung des LBP zur 4. Planänderung hat sich der Einwand komplett erledigt.

Stellungnahme vom 27.01.2016 zur 3. Planänderung

Es wird erklärt, dass keine Anregungen oder Bedenken zur Planänderung bestehen.

Stellungnahme vom 04.10.2017 zur 4. Planänderung

Anregungen und Bedenken werden nicht vorgetragen.

Per Email vom 24.03.2018 hat das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume sein Benehmen zum Eingriff und sein Einvernehmen zum Ausgleich und Ersatz gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 11 Abs. 1 LNatSchG erteilt.

4.1.24 Polizeidirektion Bad Segeberg (20.10.2014)

Es werden in der Stellungnahme zur 2. Planänderung keine Einwände oder Bedenken geltend gemacht.

Hinsichtlich der Stellungnahme zur Ursprungsplanung wird auf Ziffer 5.1.1 nebst Begründung verwiesen.

4.1.25 Staatliches Umweltamt Itzehoe (19.03.2008)

Aus Sicht des Immissionsschutzes, der LÜSH und des Naturschutzes werden weder Anregungen noch Bedenken gegen das geplante Bauvorhaben erhoben.

4.1.26 Stadt Tornesch (25.04.2008, 14.10.2014, 21.11.2014, 01.03.2016, 17.11.2017)

Die K22-kritische Einwendung der Stadt Tornesch vom 25.04.2008 wird durch die Stellungnahme vom 21.11.2014, in der man sich klar für die Baumaßnahme positioniert, von der Planfeststellungsbehörde als überholt und damit erledigt angesehen.

Im Übrigen wird zu Ziffer 6 der Einwendung vom 25.04.2008 auf die Planänderung unter Ziffer 2.1.1 dieses Beschlusses verwiesen. Danach wird eine fußläufige Verbindung von der Straße „Kaffeetwiete“ zum Geh- und Radweg an der nördlichen Seite der K22 hergestellt.

In der Stellungnahme zur 3. Planänderung spricht sich die Stadt Tornesch für den schnellen Bau der K22 aus.

Zur 4. Planänderung wird keine weitere Stellungnahme abgegeben.

4.1.27 Stadt Uetersen (06.05.2008, 11.04.2016, 08.11.2017)

Die Stadt Uetersen befürwortet die Planung für den Aus- und Neubau der K 22 und weist auf die besondere städtebauliche, verkehrstechnische und wirtschaftliche Bedeutung der Kreisstraße 22 für die Stadt Uetersen hin.

Die Stadt Uetersen erwartet einen zügigen und zeitnahen Ausbau der K 22 auf dem Gebiet der Stadt Uetersen.

Im Schreiben zur 3. Planänderung wird auf eine Stellungnahme verzichtet, da keine Belange der Stadt berührt werden. In der Erörterung äußert die Stadt erneut ihr Interesse an der Realisierung der Maßnahme. Dies wird auch in der Stellungnahme zur 4. Planänderung bekräftigt.

4.1.28 Stadtwerke Tornesch GmbH (02.10.2014)

Es werden in der Stellungnahme zur 2. Planänderung keine Einwände oder Bedenken geltend gemacht.

4.1.29 Wasserverband Pinnau-Bilsbek-Gronau (17.03.2008, 24.04.2008, 26.07.2010)

Stellungnahme vom 17.03.2008

Durch die Umsetzung der planfestzustellenden Baumaßnahme werden nach Aussage des Wasserverbandes einige Verbandsgewässer und -anlagen betroffen sein. Nachteilige Auswirkungen auf diese seien vom Vorhabenträger zu vermeiden bzw. auszugleichen. Behinderungen und Erschwernisse der Wege für die Unterhaltungsfahrzeuge durch das Vorhaben seien vom Vorhabenträger zu übernehmen. Der Vorhabenträger hat dies zugesagt.

Der Wasserverband befürchtet in Folge des Stauraumverlustes Auswirkungen auf seine Verbandsgewässer. Hierzu wird von der Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen in den Anlagen 5 und 13 der Planfeststellungsunterlagen sowie auf Ziffer 2.2.5 dieses Beschlusses nebst Begründung verwiesen. Der Stauraumverlust wird durch entsprechende Maßnahmen vollständig ausgeglichen.

Der Wasserverband befürchtet, dass Unterhaltungs- oder Reparaturmaßnahmen an Verbandsanlagen durch Ausgleichsmaßnahmen beeinträchtigt bzw. erschwert sein könnten. Zusätzliche Kosten seien seiner Aussage nach vom Vorhabenträger zu übernehmen. Der Vorhabenträger hat den Hinweise zur Kenntnis genommen und zugesagt, dies zu berücksichtigen.

Hinsichtlich der vom Wasserverband angeführten Folgen von Veränderungen der Verbandsanlagen und der dadurch erforderlichen Umarbeitungen des Verbandsverzeichnisses wird auf die Regelungen des Bauwerksverzeichnisses der Anlage 10.2 der Planfeststellungsunterlagen verwiesen. Die Beteiligung des Wasserverbandes an der Abnahme der wasserwirtschaftlichen Anlagen wird vom Vorhabenträger zugesagt.

Die vom Wasserverband in der Stellungnahme angeführte Problematik der baulichen Ausgestaltung der Einleitungsbereiche aus Regenwassereinleitungen vom Straßenkörper in Verbandsanlagen wurde vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen; eine Berücksichtigung der ergangenen Hinweise wurde zugesagt.

Der Wasserverband geht in seiner Stellungnahme davon aus, dass die Menge des Wassers, das in seine Verbandsgewässer eingeleitet wird, gleich bleibt.

Durch das planfestzustellende Bauvorhaben wird jedoch ausweislich der entwässerungstechnischen Berechnung der Anlage 13.1 der Planfeststellungsunterlagen eine geringe zusätzliche Erhöhung der Einleitmenge in die Verbandsgewässer erfolgen. Die Planung sieht daher eine Vergrößerung des vorhandenen Durchlasses im Zuge des Verbandsgewässers 99 von DN 200 auf DN 600 vor (s.a. Bauwerksverzeichnis der Anlage 10.2, lfd. Nr. 37 a und b). Eine Erschwernis in der Unterhaltung der Verbandsgewässer wird vom Vorhabenträger dadurch jedoch nicht gesehen. In seiner Email vom 07.01.2014 erklärte der Wasserverband seine Bedenken hinsichtlich des Gewässers 99 für ausgeräumt (s.u.).

Der Hinweis, dass sämtliche entwässerungstechnische Einrichtungen auch durch erhöhte Wasserstände in der Pinnau beeinträchtigt werden könnten und die damit verbundene Bitte um Prüfung durch die zuständige Wasserbehörde werden vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. Auf die Beteiligung der Wasserbehörde des Kreises Pinneberg wird verwiesen.

Ergänzende Stellungnahme vom 24.04.2008

Der Wasserverband moniert die Zuordnung der Unterhaltungspflichten beim Verbandsgewässer 99.

Darauf ist der Vorhabenträger eingegangen und hat zur 1. Planänderung seine Unterlagen angepasst. Nunmehr ist der Wasserverband nur noch unterhaltungspflichtig für das Verbandsgewässer 99 unterhalb des geplanten Durchlasses DN 600. Der obere Teil des Grabenabschnitts, d. h. von der Einleitstelle E 1 bis zum Auslass des neuen Durchlasses DN 600 am Beginn des Gewässers 99, dient überwiegend der Ableitung des Straßenwassers der K22 und liegt somit in der Unterhaltungspflicht des Kreises Pinneberg. Auf das Deckblatt zum Bauwerksverzeichnis, Anlage 10.2, Blatt 18, lfd. Nr. 37a und 37b, wird hingewiesen.

Mit Email vom 07.01.2014 hat der Wasserverband sein Einverständnis dazu gegeben.

Stellungnahme vom 26.07.2010 zur 1. Planänderung

Zur 1. Planänderung verweist der Wasserverband auf die Stellungnahme zur Ursprungsplanung.

Dazu wird auf die vorangegangenen Ausführungen verwiesen.

Zur 2. Planänderung wird keine Stellungnahme abgegeben.

Die vorgetragenen Anregungen und Bedenken werden insgesamt für erledigt erklärt.

4.1.30 Wehrbereichsverwaltung Nord (07.03.2008, 28.06.2010)

Belange der Bundeswehr werden durch das geplante Bauvorhaben nicht berührt

4.2 Anerkannte Naturschutzvereine

4.2.1 AG-29 (12.05.2009)

Eine Stellungnahme zum konkreten Vorhaben unterbleibt. Um weitere Verfahrensbeteiligung wird gebeten.

4.2.2 BUND (18.11.2014, 12.11.2017, 31.05.2018)

Hinsichtlich der in der Einwendung zur 2. Planänderung thematisierten Entsorgung des Papierschlammes wird auf Ziffer 2.1.2.4 verwiesen. Hinsichtlich der Forderungen nach Monitoring und Umsetzungsfristen von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 2.3.6 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu den in der Einwendung zur 4. Planänderung aufgeworfenen Fragen zu Straßenausbau und Verkehr hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung Stellung genommen. Er hat ausgeführt, dass die Bauausführung der freien Strecke abschnittsweise unter Vollsperrung des jeweiligen Abschnittes erfolgen soll, wobei der Anliegerverkehr aufrechterhalten werden soll. Umleitungsverkehre sollen über die K20 sowie die L106, L107, L110 sowie die B431 geführt werden. Keine Straßensperrungen sollen für den Bau der Eisenbahnunterführung notwendig werden.

Zur in der Einwendung aufgeworfenen Frage des BUND, wo Lagerplätze für Material vorgesehen sind, kann auf den LBP (Anlage 12 der Planunterlagen) S. 14 und 15 verwiesen werden. Demnach wurden Flächen für die Baustelleneinrichtung an drei Stellen sinnvoll angenommen (Bereich östlich Ohrbrooksgaben, am RKB „Wischmöhlenweg“, Grünfläche Ortsrand Tornesch-Esingen) und als Auswirkung des Vorhabens landschaftsplanerisch mit betrachtet. Der Vorhabenträger hat versichert, dass er Zugriff auf die benötigten Flächen hat, da sie sich im Eigentum des Kreises Pinneberg oder der Städte Uetersen und Tornesch befinden. Die Flächen werden in diesem Beschluss nicht festgesetzt.

Laut Erläuterungsbericht S. 29/30 müssen ca. 51.700 m² Bodenmaterial abgefahren werden.

Hinsichtlich der Frage zu den verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens wird auf die Verkehrsuntersuchung (Anlage 20 der Planunterlagen) verwiesen.

Zu den weiteren in der Einwendung vorgetragenen Punkten wird auf Ziffer 5.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

4.2.3 NABU (24.04.2008, 12.07.2010, 13.11.2017)

Gegen das geplante Bauvorhaben bestehen aus naturschutzfachlicher Sicht keine Einwände. Es wird von einer naturschutz- und umweltrechtskonformen Umsetzung des Vorhabens ausgegangen. Es wird angeraten, in der Geltungszeit der Geschwindigkeitsbegrenzung Radarkontrollen vorzunehmen und bei evtl. festgestellter Nichteignung der Maßnahme auch die Variante der Kollisionsschutzzäune noch einmal in den Blick zu nehmen. Verwiesen wird dazu auf Ziffer 2.3.6.

Die vorgetragenen Hinweise werden vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen.

.....
..... (26.07.2010)

Die Einwender fordern in einem gemeinsamen Schreiben mit den unter Ziffer 4.3.3 genannten Einwendern zur 1. Planänderung einen zeitnahen Ausbau der K22. Sie verweisen auf die sich immer weiter verschlechternde Verkehrssituation in der Ahrenloher Straße.

Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen.

4.3.5 (29.04.2008)

Der Einwender bittet um die Umsetzung des hier planfestzustellenden Bauvorhabens. Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen.

4.3.6 (04.08.2010)

Der Einwender steht grundsätzlich zum Bau der K22, fordert jedoch eine bestimmte zeitliche Taktung der Straßenbaumaßnahme in Bezug auf Ausbauabschnitte sowie die Fertigstellung der Westumgehung Pinneberg und befürchtet weitere Verzögerungen im Planungs- und Bauablauf sowie evtl. fehlende Rechtssicherheit nach der Planfeststellung.

Die Ausführungen zur langfristigen verkehrlichen Situation in Tornesch wurden vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. Er hat jedoch keinen direkten Einfluss auf die Planung der Städte, Gemeinden oder des Landes, insbesondere bezüglich der L107.

Da der Baubeginn der Westumgehung Pinneberg mittlerweile erfolgte und der vorliegende Planfeststellungsbeschluss vorliegt, gilt die Einwendung daher als erledigt.

4.3.7 (29.04.2008)

Aufgrund der vom Einwender in Punkt 10 seiner Einwendung vorgebrachten Bedenken hinsichtlich der Papierschlammdeponie und den potentiellen Hindernissen des Abtransports hat der Vorhabenträger durch das Ingenieurbüro BEYER Kontaminationsuntersuchungen des Papierschlammes vornehmen lassen und ein Konzept für den Arbeits- und Umgebungsschutz aufgestellt. Die Ergebnisse wurden der Staatlichen Arbeitsschutzbehörde in Itzehoe mitgeteilt und von dieser gutgeheißen. Da seit Erstellung des Konzeptes eine Veränderung der maßgeblichen Vorschriften erfolgte, sagte der Vorhabenträger zu, vor Beginn der Arbeiten im Bereich der Papierschlammdeponie eine Aktualisierung des Gutachtens durchzuführen. Auf Ziffer 2.1.2.4 wird dahingehend verwiesen. Auf Grundlage des aktualisierten Konzeptes werden dann die erforderlichen Maßnahmen durchgeführt

4.3.8 (10.08.2010)

Von der Einwenderin wird eine zumindest teilweise Entfernung der Rampe für Fußgänger und Radfahrer nördlich des Tunnels im Bereich der Kaffeetwiete vorgeschlagen. Dadurch könnte laut Aussage des Einwenders die Zufahrt zum Museum frei bleiben. Außerdem würden Kosten gespart werden.

Die angesprochene zur 1. Planänderung in die Planung aufgenommene Zuwegung zum Tunnelbauwerk entstand aus einer Anregung von Anwohnern und sollte die Wohngebiete nördlich der K22 besser anbinden sowie der Schulwegsicherung dienen. Zur 2. Planänderung wurde sie in Folge der vorliegenden Einwendung auf eine Treppenanlage für Fußgänger reduziert. Ein erweiterter Ausbau im Bereich der Kaffeetwiete findet nicht mehr statt. Daher ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Zufahrt zum Museum auch weiterhin gegeben. Der Einwender hat denn auch zur 2. Planänderung keine gegenteilige Äußerung kundgetan.

Hinsichtlich der weiteren in der Einwendung hervorgebrachten Aspekte wird auf Ziffer 5.3.11 dieses Beschlusses verwiesen.

4.3.9 (30.04.2008, 29.02.2016)

Der Einwender bewirtschaftet als Landwirt Gründlandflächen beiderseits des Ohrtbrooksgrabens. Teil der von ihm gepachteten Flächen sollen als Kompensationsmaßnahme in Extensivgrünland umgewandelt werden.

Er befürchtet generell ein allgemeines Schrumpfen der Flächen für die Landwirtschaft. Für die von ihm gepachteten, durch das Vorhaben in Anspruch genommenen Flächen macht er darauf aufmerksam, dass für ihn die im LBP vorgesehenen Entwicklungsziele die Attraktivität der Flächenbewirtschaftung auf ein Minimum reduzieren würde. Eine weitere Nutzungseinschränkung dürfe aus seiner Sicht auf keinen Fall zugelassen werden. Dies gelte auch für weitere vom Kreis Pinneberg beantragte Ökokontoflächen.

Der Vorhabenträger hat die Hinweise bezüglich des allgemeinen Schrumpfens der landwirtschaftlichen Flächen zur Kenntnis genommen und ausgesagt, dass keine Verschärfung der Nutzungseinschränkung für die vom Einwender bewirtschafteten Vorhabensflächen vorgesehen sei. Es wird darauf hingewiesen, dass die angesprochenen Ökokontoflächen nicht Teil des vorliegenden Vorhabens sind.

In der Erörterung äußert der Einwender zudem Bedenken, dass einige seiner landwirtschaftlich genutzten Flächen am Ohrtbrooksgaben nach Umsetzung der Baumaßnahmen eventuell nicht mehr erreicht werden können. Dazu sagt der Vorhabenträger ein Überfahrtsrecht über die Maßnahmefläche 3.5 am Ohrtbrooksgaben zu, sofern dies für die ordnungsgemäße landwirtschaftliche Nutzung notwendig ist.

Die Einwendung gilt daher als erledigt.

Für die vom Einwender zur 2. Planänderung mitunterzeichnete Sammeleinwendung wird auf Ziffer 5.3.2 dieses Beschlusses verwiesen. Ebenso zu seiner damit identischen Einwendung zur 3. Planänderung und seinen Einbringungen in der Erörterung zur 2./3. Planänderung.

4.3.10 (02.05.2008, 09.05.2008)

Den Hinweis zur Bordsteinbrücke hat der Vorhabenträger aufgenommen. Eine Umsetzung wird so erfolgen, dass das betroffene Grundstück ungehindert angefahren werden kann.

Hinsichtlich der Hervorbringungen zum Schallgutachten wird auf Ziffer 5.3.15 verwiesen.

4.3.11
..... (29.04.2008, 11.08.2010, 29.02.2016, 10.11.2017)

Bemängelt wurde in der Einwendung zur Ursprungsplanung, dass eine veraltete Berechnungsgrundlage hinsichtlich der Luftschadstoffe, nämlich das Handbuch für Emissionsfaktoren von 2004, genutzt worden sei.

Des Weiteren wurde in der Einwendung zur 1. Planänderung eine aktualisierte Luftschadstoffuntersuchung gefordert, inklusive einer Betrachtung der Immissionssituation für PM_{2,5}.

Zu diesen beiden Aspekten wurde zum 21.10.2010 vom Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG eine fachliche Stellungnahme erstellt. Sie berücksichtigt die aktuellere HBEFA-Version 3.1., beinhaltet Aussagen zu PM_{2,5} und ist nunmehr Bestandteil der Planunterlagen. Sie wurde im Zuge der 2. Planänderung Teil der Antragsunterlagen (Anlage 19).

Beanstandet wurden zur 1. Planänderung zudem die Daten der Erfassung für die artenschutzrechtliche Behandlung, da diese zum Zeitpunkt der Einwendung älter als 5 Jahre gewesen seien. Infolge dessen wurde vom Vorhabenträger eine Überprüfung/Plausibilitätskontrolle der Daten vorgenommen und in die Unterlagen zur 2. Planänderung eingearbeitet. Zur 4. Planänderung wurden darüber hinaus umfassende Neukartierungen durchgeführt und die Unterlagen zum Artenschutz (Anlage 18), zur FFH-Verträglichkeit (Anlage 17) sowie der LBP (Anlage 12) vollständig überarbeitet. Zudem wurde ein wasserrechtlicher Fachbeitrag erarbeitet, in dem die Konformität des Vorhabens mit den Bestimmungen der Wasserrahmenrichtlinie geprüft wurde.

Beanstandet wurde zur 1. Planänderung des Weiteren, dass keine neue bzw. aktualisierte Verkehrsuntersuchung erstellt worden sei. Im Zuge der 3. Planänderung wurde die Verkehrsuntersuchung im Jahr 2015 aktualisiert. Auch die vom Einwender unter Punkt 4) seiner Einwendung aufgeführten Bauvorhaben wurden dabei berücksichtigt. Ebenso wurde die lärmtechnische Untersuchung überarbeitet und auf Grundlage der neuen Zahlen aktualisiert.

Die aufgeführten Aspekte gelten daher als erledigt. Für alle übrigen Aspekte der Einwendung wird auf Ziffer 5.3.18 verwiesen.

4.3.12
..... (29.04.2008,
07.05.2008, 11.08.2010, 25.11.2014, 29.02.2016, 10.11.2017, 19.03.2018)

Flurstück 105/1, Esingen

Grundstückszufahrt, Verwaltung mit lärm- und sichtschtzender Wirkung, Bepflanzung

Im Rahmen der Erörterungen äußerte der Einwender den Wunsch nach einer Grundstücksauffahrt auf die K22. Zudem forderte er für den Fall, dass die Planfeststellungsbehörde seinen Antrag auf eine Lärmschutzwand ablehnen würde, einen Wall mit lärm- und sichtschtzender Wirkung auf seinem Grundstück sowie eine Bepflanzung an der nordöstlichen Flurstücksgrenze zur L107, um die Einwirkungen der das Grundstück umgebenden Straßen zu minimieren. Ein rechtlicher Anspruch auf eine Lärmschutzwand besteht nicht. Der Vorhabenträger hat jedoch die Grundstückszufahrt, die Verwaltung und die

Ertüchtigung der Hecke mit in die Planung aufgenommen (siehe Anlage 7, Blatt 6 der Planunterlagen).

Flurstück 45/6

Verkehrslärm, Beweissicherung

Die gerügte Einstufung des Wohnhauses der Einwender als Mischgebiet wurde zur 3. Planänderung geändert, woraufhin niedrigere Grenzwerte der Lärmbelastung angelegt und der aktive Lärmschutz verbessert wurde. Siehe dazu die Überarbeitung der lärmtechnischen Untersuchung (Anlage 11 der Planunterlagen).

Zudem hat der Vorhabenträger für das betreffende Grundstück ein Beweissicherungsverfahren zugesagt. Auf Ziffer 2.1.2.5 wird verwiesen.

Darüber hinaus wird auf Ziffer 5.3.17 verwiesen.

4.3.13 (24.11.2014)

In der zur 2. Planänderung vorgebrachten Einwendung ergeht die Bitte, dass geeignete Maßnahmen (z.B. blaue Wildwarnreflektoren) berücksichtigt werden, die zur Vermeidung / Minderung von Wildunfällen beitragen können. Zwar sind vom Vorhabenträger keine direkten Maßnahmen in die Planung eingestellt, er hat jedoch auch keine prinzipiellen Einwände geäußert und seine Bereitschaft erklärt, Maßnahmen der Jagdpächter mitzutragen. Auf Ziffer 2.1.2.6 wird dahingehend verwiesen.

Die Einwendung gilt daher als erledigt.

4.3.14 (25.02.2016)

Der Einwender ist in seiner Einwendung zur 3. Planänderung besorgt, dass sich durch die Umsetzung des Vorhabens die Parksituation vor seinem Geschäft negativ verändern könnte.

Es ist jedoch weder dem Vorhabenträger noch der Planfeststellungsbehörde ersichtlich, inwiefern sich durch die Realisierung des Vorhabens Auswirkungen auf den betreffenden Parkplatz ergeben könnten. Die die Erreichbarkeit des Parkplatzes beeinflussenden Verkehrszahlen auf der L107 werden durch das Vorhaben nicht tangiert und auch vom Einwender befürchtete Änderungen an Beschilderung oder Fahrbahnmarkierungen sind nicht geplant.

Die Einwendung gilt daher als erledigt.

4.3.15 (22.03.2008, 14.07.2010, 29.10.2014)

Zur Kenntnis genommen und berücksichtigt wird der wiederholt geäußerte Hinweis, die zugewachsene Einfahrt von der Lehstwiete auf das Grundstück Wischmöhlenweg 24 in der Planung zu berücksichtigen. Der Vorhabenträger hat dazu in der 3. Planänderung den entsprechenden Lageplan (Anlage 7, Blatt-Nr. 5) angepasst.

Hinsichtlich weiterer in den Einwendungen aufgeführter Punkte wird auf Ziffer 5.3.35 verwiesen.

5 Zurückgewiesene Stellungnahmen und Einwendungen

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

5.0 Allgemeine Einwendungen und Stellungnahmen

5.1 Träger öffentlicher Belange

5.1.1 Polizeidirektion Bad Segeberg (10.04.2008, 06.07.2010, 20.10.2014)

wegen:

1. Fahrbahnbreite
2. Parkflächen
3. Breite des Geh- und Radweges

5.2 Anerkannte Naturschutzvereine

5.2.1 BUND (18.11.2014, 12.11.2017, 31.05.2018)

wegen:

- Bau der K22 aus naturschutzfachlichen und klimaschutzrelevanten Gründen nicht vertretbar
- Elektrischer Busshuttle als Alternative
- Fledermäuse

5.3 Private Einwendungen

- 5.3.1**
-
-
-

- Bau einer Umgehungsstraße.

5.3.2
.....
..... (ohne Datum, eingegangen am 26.11.2014; 29.02.2016)

wegen:

- Forderung nach einem Kreisverkehr an der Kreuzung L107 / K22

5.3.3 (ohne Datum)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- Lärm und Abgase für das Wohngebäude im Kreuzungsbereich Esinger Straße / K22

5.3.4 (ohne Datum)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- Minderung des Verkaufswertes des Eigentums
- Schulweg der Kinder

5.3.5 (20.04.2008)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- Wertverlust der Grundstücke
- Beeinträchtigung der Wohnqualität durch Lärm, Abgase und Erschütterungen durch die Bahn

5.3.6 (06.04.2008)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- Verschlechterung der Lebensqualität durch Lärm

5.3.7 (ohne Datum)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- Baulärm
- Umweltverschmutzung
- Verminderung der Wohnqualität
- Schäden am Haus
- Werteverfall von Eigentum

5.3.8 (01.05.2008)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- Werteverfall des Grundstückes

5.3.9 (ohne Datum)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- Beeinträchtigung der Lebensqualität
- Lärm- und Abgasbelästigung
- Wertminderung des Grundstückes und des Hauses

5.3.10 (29.04.2008)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- Landschaftspflegerischer Begleitplan
- Breite des Geh- und Radweges
- Geschwindigkeit/ Querungshilfen
- Bedarf für die Straße/ Ansiedlung der USEPA

5.3.11 (10.08.2010)

wegen:

- Stärkere Verschwenkung der Tunneltrasse
- Entfallen der Rampe auf der anderen Bahnseite
- Verlegung des Regenrückhaltebeckens

5.3.12 (11.08.2010)

wegen:

- Stellungnahme der Stadt Tornesch widerspricht politischer Beschlusslage
- K22 entspricht nicht allgemein üblichen Planungs- und Entlastungszielen für den Bau von Umgehungsstraßen
- K22-Planung berücksichtigt nicht zusätzliches Verkehrsaufkommen durch verschiedenen Neubaugebiete
- Planrechtfertigung insgesamt

5.3.13 (ohne Datum, eingegangen am 26.11.2014)

wegen:

- Gefährliche Ausfahrt mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen auf die K22

**5.3.14
..... (09.04.2008, 02.08.2010)**

wegen:

- Gefährdung des Fortbestandes eines Museums durch Flächenverlust
- Verlust der Zufahrt zum Museum

5.3.15 (02.05.2008, 09.05.2008)

wegen:

- Schallschutzgutachten

5.3.16 (10.04.2008)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- Lärmbelästigung
- Verminderung der Wohnqualität

5.3.17
..... (29.04.2008,
07.05.2008, 11.08.2010, 25.11.2014, 29.02.2016, 10.11.2017, 19.03.2018)

wegen:

Flurstück 28/19, Flur 13, Gemarkung Esingen

- Grundstücksinanspruchnahme, Zufahrt auf das Museumsgelände, Betrieb des Museums
- Verkehrslärm
- Grundstücksentwässerung

Flurstück 105/1, Esingen

- Grundstücksinanspruchnahme
- Verkehrslärm

Flurstück 45/6

- Verkehrslärm

Flurstück 37/12, Flur 13

- Verkehrslärm

Gemeinsame Themen

- Schalltechnische Untersuchung
- Wertverlust von Grundstücken
- Luftschadstoffgutachten
- Einwendung IG Südtangente
- Verkehrsprognose
- Stichstraßen, Kommunikation mit Nachbarn, Wendemöglichkeit Kaffeetwiete
- Trassenwahl
- Schutzwürdigkeit Esingen
- Behandlung naturschutzfachlicher Themen
- Papierschlammdeponie
- Belastungen während der Bauphase
- Hausmülledeponie
- Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie
- LSG Pinnau

5.3.18
..... (29.04.2008, 11.08.2010, 29.02.2016, 10.11.2017)

wegen:

- kein Wille zur Verwirklichung des Bauvorhabens
- Verfahren
- fehlende Zuständigkeit des Antragsstellers
- Planrechtfertigung und Verkehrsaufkommen/ –prognosen
- Zweckverfehlung
- Alternativenprüfung
- Lärmschutz
- FFH - Verträglichkeit
- Natur- und Artenschutz
- Immissionsbelastung (Luft)
- andere Belange:
 - Gefährdungen durch die Papierschlammdeponie
 - fehlende Berücksichtigung von Klima – Effekten
 - Entwässerung – Gefährdung der Anwohner
 - Hochwasserschutz
 - Abwägungsausfall
 - Sinnlosigkeit der Trassenverschwenkung
 - Kostenschätzung
- Belastungen während der Bauphase
- Hausmülldeponie
- Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie
- LSG Pinnau

5.3.19 (ohne Datum, eingegangen am 02.05.2008)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- Lärmbelästigung

- Einschränkung der Lebensqualität
- nicht ausreichend gestaltete etwaige Lärmschutzmaßnahmen/ Beeinträchtigung des visuellen Landschaftserlebnisses

5.3.20 (24.04.2008)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- Wertverlust von Haus und Grundstück, schleichende Enteignung
- Erholungswert des Gartens
- Potential für persönlich zu nehmende Verunglimpfungen
- Berücksichtigung des Grundsatzes „Zum Wohle des Volkes“
- wirtschaftliche Vorteile der Ausführenden und Nachteile der Betroffenen

5.3.21 (21.11.2014)

wegen:

- Beschilderung Fernradweg
- Benutzungspflicht Geh-/Radweg
- Breite Geh-/Radweg
- Festlegung Höchstgeschwindigkeit

5.3.22 (21.04.2008)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- Entzug der Planungshoheit des Kreises Pinneberg

5.3.23 (21.04.2008)

wegen:

- Fehlerhafte Variantenprüfung

5.3.24 (08.04.2008)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- Schulweg der Kinder

5.3.25 (ohne Datum)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- unterbrochene Wegebeziehung – zusätzliche Verkehrsbelastung der Anwohner/ zeitliche und wirtschaftliche Belastung

5.3.26 (22.04.2008)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- Wertminderung des Grundstückes und des Hauses
- Einschränkung der Lebensqualität
- Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffeinwirkungen

5.3.27 (30.04.2008)

wegen:

- Mängel in der Ausführung der Verkehrszählungen an den Verkehrsknotenpunkten
- Verkehrszählung durch Kennzeichenerfassung
- Ergebnis der Verkehrszählung durch Kennzeichenerfassung
- zusätzliche Belastung der K22 durch Verkehrsströme aus Uetersen via Appen und Pinneberg

5.3.28 (27.04.2008)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- Prüfung einer alternativen Streckenführung
- Trennwirkung für den Ortsteil Esingen

5.3.29 (29.04.2008)

wegen:

- erhöhter Verkehrslärm nach Ausbau der K22 durch erhöhtes Verkehrsaufkommen
- fehlende Verkehrslärmschutzmaßnahmen
- Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Lärmeinwirkungen
- Wertminderung der Immobilie

5.3.30 (ohne Datum)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- fehlende Lärmschutzmaßnahmen auf der Richtungsfahrbahn Uetersen – Tornesch
- Minderung der Wohnqualität
- Schallauswirkung der Lärmschutzwände auf der Richtungsfahrbahn Tornesch – Uetersen

5.3.31 (ohne Datum)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- fehlende Lärmschutzmaßnahmen auf der Richtungsfahrbahn Uetersen – Tornesch

5.3.32 (ohne Datum, eingegangen am 02.05.2008)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- fehlende Lärmschutzmaßnahmen auf der Richtungsfahrbahn Uetersen – Tornesch

5.3.33 (ohne Datum)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- Schäden am Gebäude durch den Bau des Trogbauwerkes

5.3.34 (27.04.2008, 30.07.2010)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- Erhöhter Lärm durch Trassenverschwenkung

5.3.35 (22.03.2008, 14.07.2010, 29.10.2014)

wegen:

- Beleuchtung des Radweges
- Geschwindigkeitsbegrenzung oder Verkehrsberuhigung am Übergang vom Wischmöhlenweg 21 zum Wischmöhlenweg 24

5.3.36 (ohne Datum)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- Beeinträchtigung durch Bahn- und Kfz-Verkehr
- Wertminderung des Grundstückes

5.3.37 (ohne Datum)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- zusätzlicher Verkehr auf der L110 (Ahrenloher Straße) durch den Aus-/ Neubau der K22
- Forderung einer Umgehungsstraße

5.3.38 (ohne Datum, eingegangen am 29.04.2008)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffeinwirkungen

5.3.39 (14.04.2008)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- Wertverlust des Grundstückes

- unzureichende Lärmschutzwand
- Beeinträchtigung der Wohnqualität durch Lärm, Erschütterungen und Luftverschmutzung

5.3.40 (05.04.2008)

wegen:

- Schulweg
- Gesundheitsschädigung durch Einatmen der Auto – Lkw - Abgase im Tunnel

5.3.41 (ohne Datum)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- Anbindung an die A 23 zur Sicherung der Südumfahrung Esingens

5.3.42 (07.04.2008)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- Steigerung der Lärmbelästigung und Abgase
- Wertminderung des Grundstücks
- Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität
- gefährlicher Schulweg

5.3.43 (07.04.2008)

wegen:

- Siehe Ziffer 5.3.1
- Steigerung der Lärmbelästigung und Abgase
- Schlafbelästigung durch Scheinwerferlicht des Kraftfahrzeugverkehrs
- Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität

6 Plankorrekturen durch Blaeintragungen und Deckblätter (Hinweis)

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

7 Zustellung (Auslegung)

Dieser Planfeststellungsbeschluss wird gem. § 141 Abs. 4 LVwG dem Träger des Vorhabens, den Vereinigungen, über deren Einwendungen und Stellungnahmen entschieden worden ist, und denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, mit Rechtsbehelfsbelehrung zugestellt. Des Weiteren wird dieser Planfeststellungsbeschluss gemäß § 42 Abs. 2 S. 2 LNatSchG den anerkannten Naturschutzvereinen zugestellt, die am Planfeststellungsverfahren durch die Anhörungsbehörde beteiligt worden sind.

Eine Ausfertigung dieses Beschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung und eine Ausfertigung des festgestellten Planes werden gemäß § 141 Abs. 4 LVwG und § 9 Abs. 2 UVPg in den Städten Uetersen und Tornesch nach vorheriger Bekanntmachung zwei Wochen öffentlich zur Einsicht ausgelegt.

Gegenüber den übrigen Betroffenen, denen ein Planfeststellungsbeschluss nicht gesondert zugestellt wurde, gilt dieser mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt. Hierauf wird in der Bekanntmachung hingewiesen.

Begründung

Zu 1: (Festgestellte Straßenbaumaßnahme)

a) Verfahrensrechtliche Würdigung

Die in § 140 des LVwG vorgeschriebenen Förmlichkeiten sind beachtet worden.

1. Nach Antragstellung durch den Kreis Pinneberg am 17.12.2007 haben die folgenden Unterlagen und Pläne

Anlage	Inhalt	Maßstab	Blattanzahl
Ordner I			
1	Erläuterungsbericht Allgemein verständliche Zusammenfassung zur UVS		1 – 37 1 - 16
2	Übersichtskarte	1:25.000	1
3	Übersichtslageplan	1:5.000	1
5	Übersichtsplan für die wassertechnische Untersuchung	1:5.000	1
6	Ausbauquerschnitte	1:50	1 – 7
7	Lageplan	1:500	1 – 9; 2a, 5a, 7a
Ordner II			
8	Höhenplan	1:1.000/100	1 – 6
9	Ausgewählte Querprofile	1:100	1 – 2
10.1	Bauwerksplan	1:500	1 – 9; 2a, 5a, 7a
10.2	Bauwerksverzeichnis		1 – 60
Ordner III			
11.0	Erläuterungsbericht zur lärmtechnischen Untersuchung		1 – 18; 12 Seiten Anhang
11.1	Schalltechnische Berechnung		Enthalten in 70
11.2	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen	1:500	1 – 8
12.0	Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan		1 – 157; 36 Seiten Anhang
12.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestands- und Konfliktplan	1:5.000	1 – 3

Anlage	Inhalt	Maßstab	Blattanzahl
12.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:500/1.000/ 5000	1 – 9; 3a, 5a, 7a, 8a, Ü1
Ordner IV			
13.1	Erläuterungsbericht zur wassertechnischen Untersuchung Wassertechnische Berechnungen		1 – 10 Enthalten in 212
13.2	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen	1: 250/500	1 – 8; 2-det, 2a, 5a
13.4	Übersichtslageplan Stauraumausgleich	1:5.000	1
13.5	Übersichtslageplan Grabenbilanz	1:5.000	1
Ordner V			
14.1	Grunderwerbspläne	1:500/1.000	1 – 8; 2a, 3a, 5a, 7a, 8a
14.2	Grunderwerbsverzeichnis		1 – 31
15	Umweltverträglichkeitsstudie		1 – 128; 9 Pläne Anhang
Materialband I			
16	entfallen		
17	Faunistische Bestandserfassung		1 – 49; 7 Pläne Anhang
18	FFH-Verträglichkeitsstudie		1 – 25; 1 Plan Anhang
19	Luftschadstoffgutachten		1 – 69
20	Verkehrsuntersuchung		1 – 120
Materialband II			
21	Variantenuntersuchung		Enthalten in 224; 14 Pläne Anhang
22	Flächennachweis zur Bilanzierung LBP		1 – 34; 4 Pläne Anhang
23	Dokumentation §25-Biotop		1 – 12

in der Zeit vom 4. März 2008 bis einschließlich 4. April 2008

- im Rathaus der Stadt Tornesch, Wittstocker Str.7, 25436 Tornesch und

- im Rathaus der Stadt Uetersen, Wassermühlenstr.7, 25436 Uetersen

form- und fristgerecht öffentlich und zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Die Einwendungsfrist lief am 2. Mai 2008 ab.

Die gemäß § 140 Abs. 6 LVwG vorgeschriebene Erörterung hat am 28. Oktober 2008 im Kreishaus des Kreises Pinneberg, Moltkestraße 10 in 25421 Pinneberg, sowie am 09. Dezember 2008 und am 10. Dezember 2008 im Heimathaus Esingen, Riedweg 3 in 25436 Tornesch stattgefunden.

2. 1. Planänderung

Aufgrund von Stellungnahmen, Einwendungen und den Ergebnissen der Erörterungstermine (vgl. Punkt 1) hat die Vorhabenträgerin die Planunterlagen geändert und mit Schreiben vom 29. April 2010 die Durchführung eines Planänderungsverfahrens beantragt.

Die Änderungen wurden durch Deckblätter in die ausgelegten Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet.

Die Auslegung der Planänderung wurde mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 28. Mai 2010 öffentlich bekannt gegeben. Die folgenden Unterlagen und Pläne

Anlage	Inhalt	Maßstab	Blattanzahl
Ordner I			
1	Erläuterungsbericht		1 – 39
	Allgemein verständliche Zusammenfassung zur UVS		1 – 16
2	Übersichtskarte	1:25.000	1
3	Übersichtslageplan	1:5.000	1
5	Übersichtsplan für die wassertechnische Untersuchung	1:5.000	1
7	Lageplan	1:500	Nr. 6, 7, 7b, 8
8	Höhenplan	1:1.000/100	Nr. 4, 7
9	Ausgewählte Querprofile	1:100	Nr. 3, 4
10.1	Bauwerksplan	1:500	Nr. 6, 7, 8
10.2	Bauwerksverzeichnis		1 – 61
11.0	Erläuterungsbericht zur lärmtechnischen Untersuchung		1 – 18; 10 Seiten Anhang
11.1	Schalltechnische Berechnung		18 – 28
11.2	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen	1:500	Nr. 7
Ordner II			
12.0	Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan		1 – 157a; 39 Seiten Anhang

Anlage	Inhalt	Maßstab	Blattanzahl
12.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestands- und Konfliktplan	1:5.000	Nr. 1 – 3
12.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:1.000	Nr. Ü1, 6,7
13.1	Erläuterungsbericht zur wassertechnischen Untersuchung Wassertechnische Berechnung		8 – 10 61 Blatt
13.2	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen	1:500	Nr. 6, 7, 8
13.4	Übersichtslageplan Stauraumausgleich	1:5.000	Nr. 4
13.5	Übersichtslageplan Grabenbilanz	1:5.000	Nr. 1
14.1	Grunderwerbspläne	1:500	Nr. 6, 7, 8
14.2	Grunderwerbsverzeichnis		Nr. 14, 30
22	Flächennachweis zur Bilanzierung LBP		1 – 34; Plan Nr. 2

haben in der Zeit vom 14. Juni 2010 bis einschließlich 14. Juli 2010

- im Rathaus der Stadt Tornesch, Wittstocker Str.7, 25436 Tornesch und
- im Rathaus der Stadt Uetersen, Wassermühlenstr. 7, 25436 Uetersen

form- und fristgerecht öffentlich und zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Die Einwendungsfrist lief am 11. August 2010 ab.

Die Erörterung hat am 11. Januar 2011 und am 12. Januar 2011 im Heimathaus Esingen, Riedweg 3 in 25436 Tornesch stattgefunden.

3. 2. Planänderung

Aufgrund von Stellungnahmen, Einwendungen und den Ergebnissen der Erörterungstermine (vgl. Punkt 2) hat der Vorhabenträger die Planunterlagen geändert und mit Schreiben vom 29.04.2014 die Durchführung eines Planänderungsverfahrens beantragt.

Die Änderungen wurden durch Deckblätter in die ausgelegten Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet.

Die Auslegung der Planänderung wurde mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 10. September 2014 öffentlich bekannt gegeben. Die folgenden Unterlagen und Pläne

Anlage	Inhalt	Maßstab	Blattanzahl
Ordner I			
1	Erläuterungsbericht		1 – 40
3	Übersichtslageplan	1:5.000	1

Anlage	Inhalt	Maßstab	Blattanzahl
7	Lageplan	1:500	Nr. 7
8	Höhenplan	1:1.000/100	Nr. 4
9	Ausgewählte Querprofile	1:100	Nr. 1, 2
10.1	Bauwerksplan	1:500	Nr. 4, 7, 8, 9
10.2	Bauwerksverzeichnis		1 – 63
Ordner II			
11.0	Erläuterungsbericht zur lärmtechnischen Untersuchung		1 – 18; 22 Seiten Anhang
11.1	Schalltechnische Berechnung		1 – 28
11.2	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen	1:5.00	Nr. 7
12.0	Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan		1 – 159; 44 Seiten Anhang
12.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestands- und Konfliktplan	1:5.000	Nr. 1 - 3
12.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:1.000	Nr. 1, 2, 3, 3a, 4, 5, 5a, 6, 7, 7a, 8, 8a, 9, Ü1
13.6	Grundwasserentnahme		1 – 7; 6 Seiten Anhang
19	Ergänzung Luftschadstoffgutachten		1 – 4

haben in der Zeit vom 29. September 2014 bis einschließlich 29. Oktober 2014

- im Rathaus der Stadt Tornesch, Wittstocker Str.7, 25436 Tornesch und
- im Rathaus der Stadt Uetersen, Wassermühlenstr. 7, 25436 Uetersen

form- und fristgerecht öffentlich und zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Die Einwendungsfrist lief am 26. November 2014 ab.

Die Erörterung der Belange der 2. Planänderung hat gemeinsam mit den Belangen der 3. Planänderung am 22. Juni 2016 und am 23. Juni 2016 in der Stadtverwaltung Tornesch, Wittstocker Straße 7 in 25436 Tornesch stattgefunden.

4. 3. Planänderung

Der Vorhabenträger hat die Planunterlagen erneut geändert und mit Schreiben vom 3. Juli 2015 die Durchführung eines Planänderungsverfahrens beantragt.

Die Änderungen wurden durch Deckblätter in die ausgelegten Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet.

Die Auslegung der Planänderung wurde mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 10. Dezember 2015 öffentlich bekannt gegeben. Die folgenden Unterlagen und Pläne

Anlage	Inhalt	Maßstab	Blattanzahl
	Erläuterungspapier zur 3. Planänderung		3 Blatt
1	Erläuterungsbericht		1 – 42
7	Lageplan	1:500	Nr. 5, 6, 7
8	Höhenplan	1:1.000/100	Nr. 4
9	Ausgewählte Querprofile	1:100	Nr. 3
10.1	Bauwerksplan	1:1000	Nr. 5, 6, 7
10.2	Bauwerksverzeichnis - Einzelblätter		13 Blatt
11.0	Erläuterungsbericht zur lärmtechnischen Untersuchung,		25 Blatt, 13 Seiten Anhang
11.1	Schalltechnische Berechnung		65 Blatt
11.2	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen	1:500	Nr. 7
11.3	Zusammenfassende Bewertung der Gesamtlärmsituation		8 Blatt
11.6	Fotodokumentation		84 Blatt
12.3	Landschaftspflegerische Stellungnahme		6 Blatt
20.1	Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung		19 Blatt

haben in der Zeit vom 05. Januar 2016 bis einschließlich 05. Februar 2016

- im Rathaus der Stadt Tornesch, Wittstocker Str.7, 25436 Tornesch und
- im Rathaus der Stadt Uetersen, Wassermühlenstr. 7, 25436 Uetersen

form- und fristgerecht öffentlich und zu jedermanns Einsicht ausgelegt. Die Einwendungsfrist lief am 04. März 2016 ab.

Die Erörterung hat am 22. Juni 2016 und am 23. Juni 2016 in der Stadtverwaltung Tornesch, Wittstocker Straße 7 in 25436 Tornesch stattgefunden.

5. 4. Planänderung

Der Vorhabenträger hat die Planunterlagen erneut geändert und mit Schreiben vom 21. März 2017 die Durchführung eines Planänderungsverfahrens beantragt.

Die Änderungen wurden durch Deckblätter in die ausgelegten Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet.

Die Auslegung der Planänderung wurde mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 01. September 2017 öffentlich bekannt gegeben. Die folgenden Unterlagen und Pläne

Anlage	Inhalt	Maßstab	Blattanzahl
0	Erläuterungspapier, Änderungs- und Inhaltsverzeichnis zur 4. Planänderung		3 Blatt
1	Erläuterungsbericht Allgemeinverständliche Zusammenfassung zur UVP		1 – 44 1 – 18
1.2	Widmungen, Umstufungen, Einziehungen	1:5.000	9 Blatt
10.2	Bauwerksverzeichnis - Einzelblätter		15 Blatt
12.0	Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan		319 Blatt; Incl. Anhang
12.1	Bestands- und Konfliktplan Pflanzen und Tiere	1:5.000	1 Blatt
12.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:500	Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, Ü1
13.7	Wasserrechtlicher Fachbeitrag		1 – 55
14.1	Grunderwerbsplan	1:500	Nr. 7
14.2	Grunderwerbsverzeichnis		2 Blatt
17	Faunistische Bestandserfassung und Artenschutzuntersuchung		1 – 155
18	FFH-Verträglichkeitsstudie für das FFH-Gebiet 2323-392		1 – 20
19	Stellungnahme Luftschadstoffe		1, 1 – 7
24	Stellungnahme „Umweltverträglichkeit bezüglich Tiefengründung“		1 – 4

haben in der Zeit vom 18. September 2017 bis einschließlich 17. Oktober 2017

- im Rathaus der Stadt Tornesch, Wittstocker Str.7, 25436 Tornesch und
- im Rathaus der Stadt Uetersen, Wassermühlenstr. 7, 25436 Uetersen

form- und fristgerecht öffentlich und zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Die Einwendungsfrist lief am 13. November 2017 ab.

Die Erörterung hat am 26. März 2018 in der Stadtverwaltung Tornesch, Wittstocker Straße 7 in 25436 Tornesch stattgefunden.

6. Das Amt für Planfeststellung Verkehr Schleswig-Holstein hat als Anhörungsbehörde zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens eine Stellungnahme vom 24.04.2018 (Gesch.-Z.: APV 28-553.32-K 22-123) abgegeben.

b) Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 11, 12 UVPG

1. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

1.1 Vorhabenbeschreibung

Der zur Planfeststellung vorgelegte Abschnitt umfasst eine Länge von 4.140 m, die Gesamtstrecke inklusive bereits realisiertem 1. Bauabschnitt beträgt 5.520 m. Vorgesehen ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit außerhalb der Ortschaften von 80 km/h. Diese Höchstgeschwindigkeit wird teilweise beschränkt auf 50 km/h, während der aktiven Zeiten der Fledermäuse in den Zeiten 18.00 bis 6.00 und in den Monaten 1. März bis 31. Oktober bezogen auf die Streckenabschnitte Ortsausgang Uetersen bis Bau-km 1+550 sowie Bau-km 2+350 bis 2+800. Die Straße bleibt zweistreifig, der Ausbau erfolgt von ca. 5,00 bis 5,50 m bestehender befestigter Straßenbreite auf 6,5 m. Ein straßenbegleitender kombinierter Geh-/Radweg wird nördlich der Straße in Teilbereichen neu erstellt. Die Neuversiegelung der Gesamtstrecke 1. bis 3. BA beträgt ca. 3,4 ha, für Nebenanlagen werden ca. 3,5 ha notwendig.

Die bestehende Querung des Ohrtbrookgrabens östlich von Uetersen wird durch ein neues Brückenbauwerk ersetzt. Gleichzeitig erfolgt der Ausbau im Bereich der bestehenden Papierschlammdeponie westlich des Ohrtbrookgrabens zwischen Bau-km 1+150 und Bau-km 1+750 in einem leichten südlichen Verschwenk zur bestehenden Straße. Im folgenden Bereich des Wischmöhlenweg erfolgt der Ausbau soweit als möglich auf der nördlichen Seite der bestehenden Straße, um die im Süden der Straße mit großen Überhängen bestehenden Knicks weitgehend zu erhalten. Unvermeidbar sind abschnittsweise Knickverluste im Bereich von Kurvenradien, Einschwenkbereichen oder anderen Zwangspunkten.

Ab Ortseingang Tornesch-Esingen erfolgt ein Neubau der Trasse über die schon ausgebaute Kreuzung mit der L 107 im Ortskern von Esingen bis Bau-km 4+172,803 (Ausbauende 3. BA). Die Querung der Bahnlinie Hamburg-Kiel erfolgt als Unterführung mit einem Tunnel-/ Trogbauwerk der K 22. In der Ortslage sind Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Der bereits hergestellte Abschnitt (1. BA) von Bau-km 4+172,803 bis Bau-km 5+150 erfolgte als Ausbau der bestehenden K 22, zum Teil mit breiterem Trennstreifen zwischen Straße und Gehweg, um innerhalb dieser Flächen größere Baumbestände bzw. Knickabschnitte erhalten zu können. Ein Neubauabschnitt wurde zwischen Bau-km 5+150 und der Einmündung der K 22 auf die L 110 mit einem Kreiselsrealisiert (Bauende bereits realisierter Bauabschnitt bei Bau-km 5+500). Auf diese Weise konnte den Einwendungen eines Landwirtes hinsichtlich der Zerschneidung seiner Wirtschaftsflächen stattgegeben werden.

Das anfallende Oberflächenwasser wird über Klärbecken, Leichtflüssigkeitsabscheider, Regenrückhaltebecken und/ oder Versickerungsflächen gereinigt bzw. zurückgehalten, bevor es in Gräben des Pinnau- / Ohrtbrookgrabensystems eingeleitet wird. Für kleinere Ausbauabschnitte der K 22, die im Überschwemmungsgebiet der Pinnau erfolgen müssen, werden Abgrabungen als Stauraumausgleich vorgesehen.

1.2 Durchgeführte Umweltuntersuchungen

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgte eine umfassende Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Mensch, Pflanzen / Biotope, Tiere, Boden, Wasser, Klima / Luft, Landschaft und Kultur- und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Es wurden dazu nachfolgende Fachbeiträge erstellt:

- Faunistische Bestandserfassungen 2005 und 2006 (Dipl.-Biol. Karsten Lutz 2006), Anlage 17 der Planunterlagen sowie:
 - o Aktualisierung 2017
- Dokumentation § 25-Biotope (Biologenbüro GGV 2007), Anlage 23 der Planunterlagen
- Stellungnahme „Umweltverträglichkeit bezüglich Tiefengründung“ (Dipl.-Ing. Jörg Eickhoff – Ingenieurbüro für Geotechnik 2005), Anlage 24 der Planunterlagen
- Umweltverträglichkeitsstudie (TGP 2007), Anlage 15 der Planunterlagen
- FFH-Verträglichkeitsstudie für das FFH-Gebiet 2323-392 „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ (Dipl.-Biol. Karsten Lutz 2007), Anlage 18 der Planunterlagen sowie:
 - o Aktualisierung 2017
- Luftschadstoffgutachten (Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co.KG 2007), Anlage 19 der Planunterlagen sowie:
 - o Aktualisierung 2017
- Schalltechnische Untersuchung (Akustikbüro Schroeder und Lange GmbH 2007), Anlage 11 der Planunterlagen sowie:
 - o Aktualisierung 2009
 - o Aktualisierung 2014
 - o Aktualisierung 2015
- Zusammenfassende Bewertung der Gesamtlärmsituation im Bereich der Kreuzung der K22 neu mit der Eisenbahnlinie im Ortsteil Esingen der Stadt Tornesch (GAC German Airport Consulting GmbH 2015), Anlage 11.3 der Planunterlagen
- Landschaftspflegerischer Begleitplan (TGP 2007), Anlage 12 der Planunterlagen sowie:
 - o Aktualisierung 2009
 - o Aktualisierung 2014
 - o Aktualisierung 2017
- Flächennachweis Bilanzierung zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (TGP 2007), Anlage 22 der Planunterlagen sowie:
 - o Aktualisierung 2009
- Landschaftspflegerische Stellungnahme zur Änderung der Troglage sowie Ergänzung einer Lärmschutzwand im Bereich Kaffeetwiete / Tornesch (TGP 2015), Anlage 12.3 der Planunterlagen

- Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (TGP 2017), Anlage 13.7 der Planunterlagen

Der Untersuchungsraum erstreckt sich mindestens 300 m beiderseits der K22 und umfasst insgesamt ca. 550 ha. Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes ergibt sich aus den zu erwartenden Vorhabenwirkungen.

1.3 Alternativen

1.3.1 Ausbauvarianten der K 22

In der Verkehrsbetrachtung wurde zur gewählten Vorzugs-/ Hauptvariante „Ausbau der K22 mit Neubauabschnitt zwischen der L107 und Anbindung an die Straße „Großer Moorweg“ bei Bau-km 4+172,803“ im Bereich von Tornesch-Esingen zwei Varianten einer Ortsumgehung Esingen gegenübergestellt. Nach dem Verkehrsgutachten haben alle Planungsvarianten die Gemeinsamkeit, dass mit der Begradigung im Knotenpunktbereich mit der L107, der planfreien Querung der Eisenbahn sowie den höheren Geschwindigkeitsverhältnissen im übrigen Trassenbereich die Netzattraktivität der K22 für die Ost-West-Verkehrsrelationen ansteigt, vor allem in Konkurrenz zur bestehenden K20. Die als Ziel des K22-Ausbaus angestrebte Entlastungswirkung für die K20 wird bei den Varianten der Ortsumgehung Esingen trotz der beschriebenen Effekte der höheren Streckenattraktivität der K22 für Durchgangs- und Regionalverkehre jedoch wieder zunichte gemacht, indem durch die längere Umgehungstrasse die Reisezeit verglichen zur K20 sehr hoch wird. Damit wird keine gleichwertige Alternative zur K20 geschaffen. Insofern wird die Vorzugs-/ Hauptvariante aus verkehrlichen Gründen gewählt, um die wesentliche verkehrliche Zielsetzung - Entlastung der K20 - überhaupt zu erreichen.

1.3.2 Abschnittsweise Alternativenprüfung im Rahmen der gewählten Trasse

Varianten im Bereich Papierschlammdeponie / Ohrbrookgraben

Im Bereich zwischen Bau-km 1+250 und Bau-km 1+838 wird eine nördliche Variante mit Verlauf über die bestehende Papierschlammdeponie sowie einem neuen Brückenbauwerk über den Ohrbrookgraben nördlich der bestehenden Trasse untersucht. Außerdem wird eine südliche Variante untersucht, die soweit als möglich aus der Deponie herausbleibt, ein neues Brückenbauwerk über den Ohrbrookgraben etwa an der bisherigen Stelle aufweist und im weiteren Trassenverlauf einen Verschwenk nach Süden auf Grund des etwas größeren Kurvenradius vollzieht. Grund für die Variantenentwicklung ist die Problematik des Eingreifens in die Papierschlammdeponie durch den Trassenausbau. Die südliche Variante wird als Haupt-/ Vorzugsvariante bezeichnet.

Entscheidend für die aus Umweltsicht und letztendlich für die Planfeststellung gewählte südliche Variante ist der erheblich geringere Eingriff in die Papierschlammdeponie, mit der damit verbundenen Entsorgung und der potenziellen Gefahr durch mögliche Stofffreisetzungsvorgänge bei der Umlagerung, insbesondere für die Umweltmedien Boden und Wasser. Die hohe Gewichtung dieser Problematik in der Abwägungsentscheidung für die südliche Variante rechtfertigt sich auch aus der Toxizität der vorliegenden Schadstoffe (insbesondere Dioxine und Furane) und einer möglichen Weitergabe in der Stoffkreislaufkette (Pflanzen, Tiere, ggf. auch Mensch), sollten die Schadstoffe in Boden und Wasser gelangen. Die Auswirkungen auf die anderen Schutzgüter sind bei den Varianten entweder gleich oder zeigen keine entscheidungserheblichen Unterschiede.

Varianten im Bereich der Bahnquerung

Die im Folgenden aufgeführten Varianten im Bereich der Bahnquerung werden in der Ortslage Tornesch-Esingen von Bau-km 3+100 bis 3+950 vergleichend betrachtet:

- Variante B 0: Tunnel-/Trogbauwerk westlich der Bahn bis Höhe Kaffeetwiete
- Variante B 1: Tunnel-/ Trogbauwerk westlich der Bahn bis zur Kreuzung K22/ L 107
- Variante B 2: Tunnel-/ Trogbauwerk westlich der Bahn bis zum westlichen Ortsrand Esingen
- Variante B 3: Querung der Bahn höhengleich mit Bahnschranke
- Variante B 4: Querung mittels Hochbrücke über die Bahn

Der Achsverlauf aller Varianten ist im betrachteten Abschnitt identisch, der Unterschied liegt insbesondere im Höhenverlauf und den dadurch notwendigen Neben- und Lärmschutzanlagen. Im Folgenden ist die Reihung des Variantenvergleichs aus Sicht der UVS-Schutzgüter dargestellt.

Schutzgut	Einzelreihungen Varianten Bahnquerung								Gesamtreiheung
	Menschen	Pflanzen	Tiere	Boden	Wasser	Klima / Luft	Landschaft	Kultur- und sonstige Sachgüter	
Variante									
Variante B0	2		>>2	2			2		2
Variante B1	2		>>2	3			2		3
Variante B2	>>1	::	>>1	4	::	::	>>1	::	1
Variante B3	3		3	>>1			3		4
Variante B4	3		3	>>1			3		4

Vorteilsbildung:

>> deutlicher Vorteil gegenüber der anderen Variante

Entscheidungsfindung:

Entscheidungsführende Einzelreihungen

Im Vergleich der Varianten bezüglich der Umweltschutzgüter schließt Variante B 2 mit dem längsten Trog-/ Tunnelbauwerk auf Grund der günstigen Schutzfunktion des Tunnels (Minimierung insbesondere der Lärm- und Schadstoffimmissionen, der visuellen Beeinträchtigungen der Ortslage Tornesch-Esingen und der Gefährdung von Tieren durch Verkehrstod) am besten ab. Dem folgen die Varianten B 0 und B 1 mit kürzeren Trog-/ Tunnelbauwerken auf Rang 2 und 3 mit entsprechend geringeren Minimierungswirkungen. Am ungünstigsten werden die Varianten mit kompletter oberirdischer Streckenführung (Variante B 3 und B 4) bewertet, wobei die negativen Auswirkungen durch die Bahnschranke

bei Variante B 3 (Verstärkung der Lärm- und Schadstoffimmissionen im Umfeld) und der Brücke bei Variante B 4 (weitreichende visuelle Wahrnehmbarkeit, aufwändige Lärmschutzeinrichtungen) punktuell noch verstärkt werden. Der hohe Bodenverlust durch den notwendigen Bodenaushub wirkt sich bei den Varianten mit Trog-/ Tunnelbauwerk grundsätzlich negativ aus, das Schutzgut Boden tritt aber als Kriterium in der Gesamtwertung auf Grund der als wesentlicher zu betrachtenden Auswirkungen bei den Schutzgütern Menschen, Tieren und Landschaft in der Ortslage deutlich zurück.

Die letztendlich in Abwägung aller Belange gewählte Hauptvariante für das Planfeststellungsverfahren (Variante B 0, Tunnel-/Trogbauwerk westlich der Bahn bis Höhe Kaffeewiese) belegt den zweiten Rang in Bezug auf die Umweltauswirkungen. Die Entscheidung für diese Variante ist im Erläuterungsbericht (Anlage 1 der Planunterlagen) dargelegt.

1.4 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile

Mensch

Die Siedlungen Uetersen und Tornesch mit ihren Siedlungsfreiflächen haben eine hohe Bedeutung für das Wohnen. Der Raum zwischen Uetersen und Tornesch ist auf Grund der siedlungsnahen Lage und den direkten Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen unterschiedlichen Ortsteilen von Uetersen und Tornesch abseits der befahrenen Straßen ein hoch bedeutender Erholungsraum. Dagegen ist die Pinnauniederung insbesondere auf Grund der hohen Landschaftsbildqualität, aber dem durch Stichwege nur geringen Erschließungsgrad für die Erholung nur mittel bedeutend. Nach Auskunft des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume befinden sich im abgestimmten Umkreis des Vorhabens keine Betriebsbereiche im Sinne der Störfallverordnung –12. BImSchV vom 09.01.2017 – gemäß SEVESO III-RL (2012/18/EU).

Pflanzen/ Biotop: In der Agrarlandschaft zwischen Tornesch und Uetersen finden sich überwiegend Acker- und Baumschulflächen, intensiv genutzte Grünlandflächen, einzelne Waldparzellen, Kleingewässer und Teiche. Knicks finden sich vereinzelt, entlang der K22 östlich des Ohrbrookgrabens meist beidseitig. Allerdings sind die nördlich der K22 liegenden Knicks meist nur als Knickwall ohne Bewuchs ausgeprägt. Am Ohrbrookgraben mit einem relativ breiten Röhrichtbestand (§ 25 LNatSchG) findet sich zum Teil extensiver genutztes Feuchtgrünland.

In der Pinnauniederung dominiert sonstiges artenarmes bis mäßig artenreiches (Wirtschafts-) Grünland mit Übergängen zu Flutrasen, das von Gräben und Gräben durchzogen und durch Düngung und Entwässerung mehr oder weniger stark beeinträchtigt ist (meist intensiv genutzte Wiesen und Weiden auf wechsellässigen bis -feuchten Standorten). Auf einzelnen Parzellen finden sich Röhrichte mit Übergängen zu Weidengebüschen oder Sonderstandorte (ehemalige Binnendüne mit Trockenrasen, Relikte eines Hartholz-Eichen-Auwaldes, § 25 LNatSchG).

Tiere

Brutvögel: Als Vogellebensräume mit sehr hohem Wert kann die feuchte Pinnauniederung mit der Niederung des Ohrbrookgrabens mit den Kiebitz- und Eisvogelrevieren als bedeutendsten Arten heraus gestellt werden. Unterstrichen wird der Wert noch durch das Vorkommen eines Bluthänflings und eines Baumpiepers. Als hochwertiger Vogellebensraum

kann darüber hinaus ein relativ strukturreiches Band nördlich der K22 innerhalb der Acker- und Baumschullandschaft eingestuft werden. Der restliche Untersuchungsraum ist als Vogellebensraum allgemeiner Bedeutung einzustufen.

Fledermäuse: Mehrere Jagdhabitats mit potenziell hoher Bedeutung befinden sich im unmittelbaren Wirkungsbereich der K22 im Umgebungsbereich des Ohrtbrookgrabens mit seinem begleitenden Röhricht sowie im Bereich der Kleingewässer nahe der Westerlohtwiete. Das anzunehmende Gebäudequartier am Haus Denkmalstraße 14 in Tornesch-Esingen beherbergt höchstwahrscheinlich eine kleinere Kolonie von Breitflügelfledermäusen (Quartiere besonderer Bedeutung). Es wurden insgesamt acht Bäume mit Wochenstubenquartierpotenzial ermittelt und ein Baum mit Winterquartierpotenzial. In insgesamt 24 Bäumen besteht Tagesquartierpotenzial. Des Weiteren konnten fünf bedeutende Flugstraßen im unmittelbaren Bereich der K22 nachgewiesen werden.

Fischotter: Der Bereich der Pinnau gehört inzwischen wieder zum Vorkommensbereich des Fischotters in Schleswig-Holstein. Die Nachweise für diese Art sind in diesem Raum zwar spärlich, jedoch vorhanden. Ein aktuelles Vorkommen des Fischotters ist im Bereich der K22 nicht anzunehmen, jedoch besteht langfristig die Perspektive, dass sich auch hier diese Art ansiedelt und die Pinnau sowie den Ohrtbrookgraben als Teillebensraum nutzt.

Großsäugetiere: Es wurden Vorkommen von sieben gewöhnlichen, im ganzen Land vorzufindenden Arten der Großsäugerfauna nachgewiesen. Auf die Aufnahme der Kleinsäuger wurde verzichtet. Es ergibt sich insgesamt ein Nachweis von Vorkommen des Eichhörnchens, des Feldhasen, des Westigels, des Rotfuchses, des Steinmarders, des Marderhundes und des Rehs. Alle diese Arten sind ungefährdet.

Amphibien: Von besonderer Bedeutung ist insbesondere die Pinnau-, bzw. Ohrtbrookgrabenniederung mit dem Ohrtbrookgraben/ Röhrichte als Wanderkorridor. Als Amphibienlebensräume von allgemeiner Bedeutung sind Teilgebiete mit lebensfähigen Populationen weit verbreiteter und noch ungefährdeter Arten (Grasfrosch, Teichmolch, Erdkröte) einzustufen. Wanderbeziehungen, insbesondere über die K22, wurden bei bestem Amphibienwetter nicht nachgewiesen. Der restliche Untersuchungsraum ist von untergeordneter Bedeutung.

Reptilien: Für die Reptilien erfolgte eine Potenzialanalyse, gemäß welcher ein Vorkommen von Blindschleiche, Waldeidechse und Ringelnatter im Untersuchungsraum vorkommen können, jedoch nicht nachgewiesen wurden. Da die Arten recht versteckt leben und oft übersehen werden und besonders im Bereich des Orthbrookgrabens und der Binnendüne geeignete Habitats vorliegen, können einzelne Vorkommen nicht vollkommen ausgeschlossen werden.

Insekten (Tagfalter, Heuschrecken, Libellen): Durch eine spezialisierte Heuschreckenart sind die feuchten Flächen der Pinnauniederung und Ohrtbrookgrabenniederung als Flächen mit besonderer Bedeutung einzustufen. Das sonstige Gebiet ist von allgemeiner Bedeutung für die Insektenfauna.

Boden

Die Niederungen sind durch Marsch, Moor- und Gleyböden besonderer Bedeutung, die restlichen Flächen durch Podsole, Braunerden und durch Baumschulnutzung veränderte Hortisole allgemeiner Bedeutung geprägt.

Wasser

Die Fließgewässer Pinnau und Ohrtbrooksgraben stellen die Hauptfließgewässer im Untersuchungsraum mit besonderer Bedeutung als Vorflut- und Lebensraumsysteme im Naturhaushalt dar. Die Grundwasserfließrichtung ist auf die Pinnau ausgerichtet. Oberflächennahes Grundwasser mit Flurabstand < 2m unter Gelände mit besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt findet sich überwiegend in den Niederungen. Gebiete mit bevorzugter Grundwasserneubildungsfähigkeit sind die durch sandigere Verhältnisse geprägten Bereiche (überwiegend Podsole). Das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Pinnau verläuft über die K22 am Ohrtbrooksgraben.

Klima/ Luft

Kaltluftentstehungsgebiete in Form von Acker-, Grünland- und Moor-/ Marschbereichen kommen im Untersuchungsraum im Wesentlichen im Raum zwischen Uetersen und Tornesch und in der Pinnauniederung sowie östlich von Tornesch vor. Erhebliche Kaltluftabflüsse in Richtung der Siedlungsbereiche sind im Bereich des Untersuchungsraumes nicht zu erwarten.

Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter

Eine hohe Landschaftsbildqualität weisen der überwiegende Teil der Niederungsflächen sowie die knick- und strukturreichen Abschnitte der Agrarlandschaft östlich der K22 auf; ebenso der Ortskern Esingen, der zum Teil noch durch alte dörfliche Strukturen und Freiflächen geprägt ist. Als besonderes empfindlich gegenüber visuellen Störwirkungen ist die weitgehend offene Niederung der Pinnau einzustufen. Als Baudenkmäler sind einzelne Gebäude und Straßenabschnitte mit Kopfsteinpflaster im Bereich Tornesch-Esingen vorhanden, die nicht durch den Ausbau der K22 betroffen werden. Des Weiteren sind keine archäologischen Denkmäler mit einem zu berücksichtigenden Umgebungsbereich vorhanden, allerdings Bereiche mit archäologischem Befund. Als historische Kulturlandschaft mit eingeschränkter Bedeutung auf Grund von Intensivnutzungen und überprägenden Strukturen kann die Pinnauniederung eingestuft werden.

Wechselwirkungen

Innerhalb des Untersuchungsraumes befindet sich als ausgeprägter Wechselwirkungskomplex nur die Pinnauniederung als großräumig zusammenhängender Bereich. Dieser liegt überwiegend südlich des Ausbauvorhabens K22; Berührungspunkte bestehen im Wesentlichen in der (bereits bestehenden) Querung des Ohrtbrooksgrabens als Zufluss zur Pinnau.

1.5 Entwicklung des Raumes ohne das Vorhaben

Umstrukturierungen der landwirtschaftlich genutzten Flächen mit Auswirkungen auf das Landschaftsbild (Strukturverlust) sind nur in geringem Maße zu erwarten, da die naturräumlichen und standörtlichen Gegebenheiten keine wesentlichen Nutzungsänderungen erwarten lassen. Siedlungsentwicklungen werden am östlichen Ortsrand von Uetersen durch Flächennutzungsplan-Änderungen in Richtung Ohrtbrooksgraben/ Landschaftsschutzgebiet vorbereitet. In Tornesch könnten Erweiterungen der bestehenden Fa. HAWESKO östlich der Bahnlinie erfolgen.

1.6 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen im Rahmen des Vorhabens

Wesentliche Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen bezüglich der Umweltauswirkungen des Ausbaus der K22 im Rahmen der gewählten Trasse werden im Folgenden genannt (in Klammern von den Maßnahmen besonders entlastete Schutzgüter).

Allgemein, gesamter Trassenverlauf:

- Führung des Trassenverlaufes in weiten Abschnitten auf der vorhandenen Trasse, Minimierung der Beeinträchtigungen angrenzender Flächen durch Nutzung der geplanten Trasse als Baustraße, Baustelleneinrichtungen nur in Bereichen allgemeiner Bedeutung für den Naturhaushalt (Schutzgüter Pflanzen, Boden, Wasser, Landschaft).
- Oberflächenwasserbehandlung und Verbesserung der Wasserqualität über Versickerungsmulden und -flächen (Bodenpassage) und/ oder Regenklärbecken bzw. Leichtstoffabscheider (Schutzgut Wasser).
- Rodung von unvermeidbar abzuräumenden Gehölzen bzw. Gehölzbeständen nur im Rahmen der gesetzlichen Fristen außerhalb der Zeit vom 15. März bis zum 30. September (vgl. § 34 Abs. 6 LNatSchG; Schutzgüter Pflanzen, Tiere)
- Wiederverwendung des anfallenden Bodenaushubs (Schutzgut Boden).
- Ausgleich des Stauraumverlustes im ausgewiesenen Überschwemmungsgebiet im Sinne des Landeswassergesetzes durch entsprechende Abgrabungen an drei Stellen zeitgleich zum Ausbauvorhaben.

Bezogen auf Trassenabschnitte:

- Weitgehender Erhalt der Straßenbäume im Ausbaubereich in Uetersen, Schutzeinrichtungen während der Bauphase (Schutzgüter Mensch, Pflanzen, Landschaft).
- Erhebliche Minimierung des Eingriffs in die Papierschlammdeponie mit kontaminiertem und zu entsorgendem Material westlich des Ohrtbrookgrabens (ca. Bau-km 1+150 bis 1+460) durch möglichst weit südlich liegende Trassenführung (Schutzgüter Mensch, Boden, Wasser).
- Abschnittsweise Knickverluste sind im Verlauf des Wischmühlenwegs auf Grund des Ausbauprofils und der Lage der bestehenden K22 unvermeidbar. Eingriffsminimierend wirkt, dass die zu beseitigenden Knickabschnitte in der Regel auf der Nordseite der K22 liegen und überwiegend nur als Knickwälle ohne Bewuchs / Überhälter ausgeprägt und geringwertiger einzustufen sind als die auf der Südseite (Schutzgüter Pflanzen, Tiere, Landschaft).
- Erhebliche Verbesserung der Durchlässigkeit des Fließgewässers Ohrtbrookgraben zur Stärkung des Biotopverbundes und des Populationsaustausches durch Neubau

einer Brücke mit 7 m lichter Weite und ca. 1,8 m lichter Höhe gegenüber dem bisher bestehenden Durchlass mit ca. 1,6 m Durchmesser (Schutzgüter Pflanzen, Tiere, Wasser).

- Im Bereich östlich des Ohrtbrookgrabens Pflanzung einer Baumreihe aus Hochstämmen am neuen südlichen Trassenrand, um bei Vögeln und Fledermäusen eine Querung der Straße in möglichst gefahrloser Höhe zu fördern und damit die Gefahr von Verkehrsverlusten zu minimieren (Schutzgut Tiere).
- Vermeidung von Verkehrstod von Fledermäusen durch Begrenzung der Höchstgeschwindigkeiten auf 50 km/h im Zeitraum der Aktivität der Arten (18.00-6.00 Uhr, in den Monaten 1. März bis 31. Oktober) auf den entsprechenden Teilstrecken Ortsausgang Uetersen bis Bau-km 1+550 sowie Bau-km 2+350 bis 2+800.
- Vermeidung von erheblichen Grundwasserabsenkungen bei der notwendigen Bodensanierung östlich des Ohrtbrookgrabens im Bereich der Torf- und Marschböden durch technische Maßnahmen (Bau-km 1+470 bis 1+520; Bodensanierung mit Stahlkästen) (Schutzgut Wasser, Pflanzen).
- Verbesserung der Durchlässigkeit eines Grabendurchlasses an der K22 für Amphibien im Bereich eines vermuteten Wanderkorridors im Bereich Wischmöhlenweg (Schutzgut Tiere).
- Beim Bau Überprüfung von Flächen mit archäologischem Befund (keine gesetzlich geschützten Denkmale) in Absprache mit dem Archäologischen Landesamt, die von der Trasse oder Nebenanlagen Flächen berührt werden (Bereich Wischmöhlenweg, Schutzgüter Kultur- und sonstige Sachgüter).
- Trassennahe Gehölzpflanzungen, insbesondere im Trassenneubaubereich in Esingen (Schutzgüter Mensch, Pflanzen, Landschaft, Klima/ Luft).
- Abschnittsweise aktiver Lärmschutz im Trassenneubaubereich in Esingen, auch durch teilweisen Trassenverlauf in Troglage (Schutzgüter Mensch, Tier)
- Vermeidung von Grundwasserabsenkungen sowie weitgehende Minimierung des zu beseitigenden, belasteten Baugrubenwassers beim Bau des Tunnel-/ Trogbauwerks unter der Bahnlinie (durch Baugrube mit tiefliegender Hochdruckinjektionssohle HDI und Spundwänden) (Schutzgüter Wasser, Pflanzen).

1.7 Verbleibende Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter

Zu erwartende Auswirkungen/ Beeinträchtigungen durch die Trasse wurden schutzgutbezogen ermittelt. Soweit besondere Konfliktschwerpunkte bestehen (in Bezug auf besonders bedeutende bzw. hoch bedeutende bzw. empfindliche Funktionselemente der Schutzgüter), sind diese in der folgenden Aufzählung in Klammern vermerkt.

Anlagebedingte Beeinträchtigungen sind innerhalb der „Eingriffszone“ (Straßenkörper, Böschungen, Anschlussbauwerke, Nebenanlagen) zu betrachten. Betriebsbedingte

Auswirkungen wie Schadstoffimmissionen werden 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. BImSchV und bezüglich der landschaftsgebundenen Erholung in der freien Landschaft an der 49 dB(A)-Isophone (tags) orientiert.

Beeinträchtigungen, die z. B. durch die oben genannten, entsprechenden Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen als unerheblich eingestuft werden, werden im Folgenden ebenfalls angeführt und mit „unerheblich“ gekennzeichnet.

Schutzgut Menschen:

- Überbauung und Zerschneidung von Siedlungsfreiflächen / Erholungsflächen (Ortslage Tornesch-Esingen und südlich Ahrenloher Kreisel).
- Verlärmung von Wohngebieten (Uetersen, Tornesch-Esingen). Mit den vorgesehenen aktiven und in Einzelfällen ergänzenden passiven Lärmschutzmaßnahmen ist nach der Lärmtechnischen Untersuchung ein wirksamer Lärmschutz in bebauten Bereichen gewährleistet. Zusätzliche Verlärmung von Erholungsräumen in der freien Landschaft innerhalb der 49 dB(A)-Isophone (unerhebliche Beeinträchtigung). Der zu erwartende Baulärm ist nur temporär vorhanden und wird durch verschiedenen Maßnahmen auf ein Mindestmaß reduziert.
- Schadstoffimmissionen: Bezogen auf die Luftschadstoffe und deren Beurteilung anhand geltender Grenzwerte der 22. BImSchV stellt sich das Vorhaben durch die zu erwartenden Minderungen an der K20 überwiegend vorteilhaft dar und ruft keine neuen Konflikte an der K22 mit den geltenden Grenzwerten hervor (unerhebliche Beeinträchtigung)

Schutzgut Pflanzen:

- Überbauung und Überformung von Lebensräumen innerhalb der Eingriffsgrenze (Knickabschnitte Wischmöhlenweg, § 25 Abs. 3 LNatSchG, Röhricht/ Uferstaudenflur am Ohrtbrooksgaben § 25 LNatSchG).
- Verbesserung des Biotopverbundes durch den Brückenneubau am Ohrtbrooksgaben (Biotopverbundsystem der Pinnau-/ Ohrtbrooksgabenniederung).
- Mögliche Beeinträchtigungen des Straßenbaumbestandes (Uetersen)

Schutzgut Tiere

- Verlust und Zerschneidung von Tierlebensräumen besonderer Bedeutung (unter Einbeziehung der Ohrtbrooksgabenbrücke unerhebliche Beeinträchtigung).
- Verbesserung der Durchlässigkeit durch den Brückenneubau am Ohrtbrooksgaben (Vögel, Fledermäuse, Amphibien, Insekten).

- Gefährdung durch Verkehrstod (unerhebliche Beeinträchtigung auf der Ausbaustrecke zwischen Ortsrand Uetersen und Tornesch).
- Verlärmung von Tierlebensräumen (unerhebliche Beeinträchtigung)

Schutzgut Boden

- Versiegelung/ Verdichtung von Böden.
- Verlust von Böden besonderer Bedeutung (Torf- und Marschböden, Bereich östlich des Ohrtbrooksgabens).
- Zusätzlicher Verlust von Boden allgemeiner Bedeutung durch das Trogbauwerk (Bahnquerung in Tornesch-Esingen)
- Gefährdung des Bodens durch Verschleppung von Schadstoffen im Bereich der Papierschlammdeponie als Restrisiko.
- Beeinträchtigungen des Bodens durch Schadstoffimmissionen (Ortslage Tornesch-Esingen)

Schutzgut Wasser

- Beeinträchtigung der Grundwasserneubildung durch Versiegelung.
- Verbesserung der Fließgewässerstruktur durch Brückenneubau (Ohrtbrooksgaben).
- Verlust von Stauraum im ausgewiesenen Überschwemmungsgebiet (unerhebliche Beeinträchtigung durch Stauraumausgleich).
- Gefahr von Grundwasserabsenkungen / -stau (unerhebliche Beeinträchtigungen östlich des Ohrtbrooksgabens und am geplanten Trogbauwerk durch technische Vermeidungsmaßnahmen).
- Gefährdung/ Beeinträchtigungsrisiko des Grundwassers durch Schadstoffeintrag innerhalb der Belastungszone (Pinnauniederung).
- Verlust von Gräben (unerhebliche Beeinträchtigung).
- Beeinträchtigung des Grundwassers durch Schadstoffimmissionen (Ortslage Tornesch-Esingen).
- Beeinträchtigungen der Fließgewässer durch Schadstoffimmissionen (unerhebliche Beeinträchtigung)

Schutzgut Klima/Luft

- Veränderung des Mikroklimas durch Versiegelung (unerhebliche Beeinträchtigung).
- Schadstoffimmissionen: Bezogen auf die Luftschadstoffe und deren Beurteilung anhand geltender Grenzwerte der 22. BImSchV stellt sich das Vorhaben durch die zu erwartenden Minderungen an der K20 überwiegend vorteilhaft dar und ruft keine neuen Konflikte an der K22 mit den geltenden Grenzwerten hervor (unerhebliche Beeinträchtigung)

Schutzgut Landschaft

- Überbauung / Zerschneidung von Landschaftsbildräumen (Ortslage Tornesch-Esingens und südlich Ahrenloher Kreisel).
- Verlust / Beeinträchtigung prägender Landschaftselemente (Knickabschnitte Wischmöhlenweg, landschaftsprägende Einzelbäume Esingen).
- Zusätzliche Verlärmung der Landschaft innerhalb der 49 dB(A)-Isophone (unerhebliche Beeinträchtigung)

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

- Verlust / Beeinträchtigung von historischer Kulturlandschaft, archäologischen Fundstellen (unerhebliche Beeinträchtigung)

Wechselwirkungen

- In Bezug auf den Wechselwirkungskomplex Pinnauniederung ist davon auszugehen, dass keine über die im Rahmen der schutzgutbezogenen Betrachtung hinausgehenden Folgewirkungen bestehen, die von Planungsrelevanz wären

1.8 Kompensationsmaßnahmen für verbleibende Beeinträchtigungen

Unter Berücksichtigung der bereits vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung / Minimierung von umwelterheblichen Auswirkungen sind folgende Umweltauswirkungen nach § 15 BNatSchG soweit als möglich auszugleichen bzw. in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen):

- Verlust von Biotoperelementen, insbesondere einer Röhrichtfläche und Knickabschnitten als gesetzlich geschützte Biotoperelemente nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 21 LNatSchG, punktuelle funktionale Beeinträchtigungen von Lebensräumen der Fauna.
- Verlust von Bodenfunktionen, Beeinträchtigungen des Bodenwasserhaushaltes.
- Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes insbesondere in der Ortslage Esingen-Tornesch, Verlust einzelner Landschaftselemente (Knicke).

Als wesentliche ökologische Zielsetzungen bei der Ausbauplanung der K22 werden folgende Maßnahmen realisiert:

- Kompensationsmaßnahmen im Schwerpunktbereich des Biotopverbundsystems überwiegend in den großflächigen Niederungen der Pinnau/ am Ohrbrookgraben (Uferstrandstreifen, Grünlandextensivierung, Röhricht-/ Uferstaudenentwicklung) als Ausgleich für Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes. Eine Realisierung der Kompensation in diesem Bereich gewährleistet den räumlichen Zusammenhang zum Ausbauprojekt K22 und bietet Kompensationsflächen innerhalb eines großflächigen Biotopverbundes mit besonderer Bedeutung bzw. hohem Potenzial in Bezug auf Biotoperelemente, Tiere, Boden, Wasser und Landschaft. Tierlebensräume werden in diesem Zusammenhang aufgewertet und im

Zusammenhang mit dem neuen Brückenbauwerk die Durchlässigkeit der Wanderleitlinie Ohrbrooksgaben für die Fauna verbessert. Extensivnutzungen bieten – neben einzelnen weiteren Entsiegelungsmaßnahmen – Entlastungen der Böden als Ersatz für Versiegelungen/ Bodenbeeinträchtigungen sowie Verbesserungen des Bodenwasserhaushaltes durch feuchte bzw. vernässte Flächen.

- Knickneuanlagen als Ausgleich für Knickverluste, die aus Naturschutzsicht in der Regel außerhalb der Niederungen realisiert werden sollen. Eine Kompensation alleine durch Knickneuanlagen im Rahmen des Vorhabens lässt sich nicht vollständig erreichen. Als zusätzlicher Ersatz werden Waldmantel- und Feldgehölzstrukturen im naturräumlichen Zusammenhang zur K22 am Rand des großflächigen Waldgebietes Esinger Wohld östlich von Tornesch geschaffen: Diese Flächen stehen ebenfalls im Zusammenhang des Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems SH. Durch eine dem bereits realisierten Bauabschnitt (1. BA) zuzuordnenden Neuwaldanlage ebenfalls am Esinger Wohld werden die Versiegelungen dieses Abschnitts kompensiert.
- Ausgleichspflanzungen von Bäumen, insbesondere im Ortsbereich Tornesch auch als Ausgleich für Landschaftsbildbeeinträchtigungen.

Die Maßnahmen gliedern sich entsprechend ihres Flächenumfangs wie folgt auf:

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	Größe bzw. Länge der Maßnahmen zur K 22 insgesamt 1. – 3. BA (ca.)	davon Maßnahmenanteil im bereits bestehenden BA (1. BA, ca.)
Neuwaldfläche mit Waldmantel	12.900 m ²	7.200 m ²
Entwicklung von Feldgehölzen	6.800 m ²	-
Knickneuanlage	1.360 m	500 m
Neupflanzung von Einzelbäumen, Baumreihen	295 St.	33 St.
Kleingewässerneuanlage	1.250 m ²	-
Entwicklung von Hochstaudenflur/ Krautsäumen	18.120 m ²	-
Entwicklung von Röhricht/ Uferstauden / feuchter Hochstaudenflur	21.210 m ²	-
Entwicklung von extensiv genutztem Feuchtgrünland	55.530 m ²	-
Entsiegelung	2.300 m ²	1.400 m ²

Im Ergebnis der Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich stehen in der Gesamtbetrachtung des Ausbaus der K22 vom 1. bis 3. Bauabschnitts ca. 3,46 ha Neuversiegelung, ca. 3,44 ha Nebenanlagen (Randstreifen, Böschungen etc.) und 1,65 ha baubedingter Flächeninanspruchnahme einer Summe von insgesamt ca. 12,27 ha Kompensationsflächen gegenüber, die für den 2. und 3. BA im Rahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung und für den bereits bestehenden Abschnitt (1.BA) im Rahmen einer Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung (GAC 2007) ermittelt und bewertet wurden.

Im Ergebnis der Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich stehen für den aktuell im Landschaftspflegerischen Begleitplan betrachteten 2. und 3. Bauabschnitt ca. 2,60 ha Neuversiegelung, ca. 3,04 ha Nebenanlagen (Randstreifen, Böschungen etc.) und 1,65 ha baubedingter Flächeninanspruchnahme einer Summe von insgesamt ca. 11,54 ha Kompensationsflächen gegenüber, von denen nach den Vorgaben des Orientierungsrahmens ca. 8,48 ha anrechenbar sind. Von diesen dargestellten Verlusten

sind Verluste besonderer Biotoptypen (nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 21 LNatSchG gesetzlich geschützte Biotope) als Knickverluste von ca. 1.050 m zu verzeichnen, die durch Knickneuanlagen sowie Waldmantel- und Feldgehölzstrukturen kompensiert werden. Verlusten von 1.570 m² Röhricht/ Uferstauden steht die Entwicklung eines entsprechenden Biotoptyps mit ca. 21.200 m² gegenüber.

1.9 Auswirkungen auf das FFH-Gebiet DE 2323-392 „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“

Im Süden der K22 verläuft im Abstand von 250 bis 800 m die Pinnau. Sie ist mit den unmittelbar angrenzenden Flächen (10 m Uferstreifen) Bestandteil des gemeldeten Gebietes gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiet) DE 2323-392 „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“, Teilbereich 3 „Unterläufe von Stör, Krückau und Pinnau oberhalb der Sperrwerke“. Im Hinblick auf den Ausbau der K22 wurde eine gesonderte FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt. Direkte Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele - z.B. durch Überbauung - treten nicht auf, da die Ausbaumaßnahmen vollständig außerhalb des FFH-Gebietes stattfinden und mindestens 100 m von der Grenze des Schutzgebietes entfernt bleiben (mindestens 100 m Entfernung zu einer Ausbaggerung für Stauraumverlust, der eigentliche Straßenausbau deutlich weiter entfernt). Indirekte Wirkungen über bau- bzw. betriebsbedingte Schadstoffemissionen, baubedingte Sediment- oder Schadstoffeinträge bzw. hydraulische Veränderungen sind entweder nicht vorhanden oder so gering bzw. werden in dem durch die große Wasseraustauschrate des tidebewegten Pinnausystems auf irrelevante Konzentrationen verdünnt, so dass keine relevante Wirkungsschwelle überschritten wird. Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass keine vorhabensbedingten Beeinträchtigungen der für das Teilgebiet 3 des Schutzgebietes genannten Erhaltungsziele zu erwarten sind (s. FFH-Verträglichkeitsprüfung; Anlage 18 der Planunterlagen).

1.10 Artenschutzrechtliche Prüfung

Im Artenschutzbeitrag, der im Landschaftspflegerischen Begleitplan abgehandelt wird, werden die Bestimmungen des besonderen Artenschutzes nach § 44 BNatSchG (Zugriffsverbote) behandelt. Die Ergebnisse werden hier zusammenfassend dargestellt.

Zu berücksichtigende Arten und Relevanzprüfung

Für Eingriffsvorhaben gelten die artenschutzrechtlichen Bestimmungen nur für Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV FFH-RL, für nach europäischem Recht geschützte europäische Vogelarten und für Arten einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nummer 2, die allerdings bisher nicht erlassen wurde. Alle übrigen Arten werden nicht berücksichtigt.

Bei der Betrachtung der Vielzahl der europäischen Vogelarten kann so vorgegangen werden, dass gefährdete oder sehr seltene Vogelarten (Rote Liste Schleswig-Holstein Gefährdungskategorien 0 bis 3 und R; Arten des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie) bzw. Vogelarten mit besonderen Ansprüchen an Fortpflanzungs- und Ruhestätten (z.B. Koloniebrüter) auf Artniveau betrachtet werden. Nicht gefährdete Arten ohne besondere Habitatansprüche können in Artengruppen (z.B. Gehölzbrüter) zusammengefasst betrachtet werden (vgl. Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr LBV S-H 2013).

Von den im Untersuchungsraum vorkommenden Heuschrecken-, Tagfalter- und Libellenarten sowie den im Eingriffsbereich vorkommenden Pflanzenarten sind keine zu betrachtenden Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie darunter. Die Haselmaus kommt im Untersuchungsgebiet nicht vor.

Für die Vögel (europäische Vogelarten), Fledermäuse nach Anhang IV der FFH-Richtlinie (alle vorkommenden Arten) und Amphibien des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (Moorfrosch) ist zu prüfen, ob gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird.

Vögel: gefährdete, seltene Arten oder Arten mit speziellen artbezogenen Ansprüchen

Fang, Verletzung, Tötung sowie Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten

Für die Arten Baumpieper, Bluthänfling, Kiebitz Mehlschwalbe, Rauchschwalbe und Eisvogel die ihre Brutplätze und angrenzenden Lebensräume alle in mindestens 300 m Entfernung vom Ausbaubereich der K22 in der Pinnauniederung bzw. am Rande der Ohrtbrooksgabenniederung haben, ist eine Tötung von Individuen bzw. eine Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten durch den Ausbau der K22 auszuschließen.

Eisvögel die den Ohrtbrooksgaben als Nahrungs- und Jagdrevier befliegen, werden durch den größeren Durchlass an der Ohrtbrooksgabenbrücke durch die Möglichkeit des Unterfliegens der K22 trotz zunehmender Verkehrszahlen einem geringeren Kollisionsrisiko als bisher ausgesetzt. Das Kollisionsrisiko für den Kiebitz geht auch bei zunehmenden Verkehrszahlen durch den Ausbau der K22 nicht über das allgemeine Lebensrisiko hinaus.

Der Kuckuck *Cuculus canorus* ist nur indirekt durch den Verlust von Brutplätzen seiner Wirtsvogelarten mit Lebensstätten betroffen. Diese Arten (Rohrsänger, Wiesenpieper) haben ihre Fortpflanzungsstätten fernab des Vorhabens oder sie gehören zu den sehr häufigen Arten und bleiben in großer Zahl im Umfeld erhalten. Damit bleiben potenzielle Fortpflanzungsstätten des Kuckucks auf jeden Fall erhalten.

Störungstatbestände

Auf Grund der Vorbelastung und der geringen zu erwartenden Zunahme von Verkehrslärm durch den Ausbau und dass bei Verkehrsmengen unter 10.000 Kfz/24h keine kontinuierliche Lärmkulisse entsteht, vor und nach Ausbau 10.000 Kfz/24h nicht überschritten werden und keine Zusammenhänge von Artvorkommen und Schallpegeln erkennbar sind, ergeben sich – auch unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Straße – keine betriebsbedingten erheblichen Störungen für die oben genannten Arten durch den Ausbau. Für die baubedingte Verlärmung in der freien Landschaft zwischen Uetersen und Tornesch ist nicht davon auszugehen, dass sie über die im Zusammenhang mit dem Betrieb festgestellten Wirkungen hinausgeht.

Fazit

Gegen die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG wird nicht verstoßen, ein artenschutzrechtlicher Konflikt tritt nicht auf.

Vögel: nicht gefährdete Arten ohne besondere Habitatansprüche (Artengruppe der Brüter in Gehölzen und sonstigen Baumstrukturen einschließlich Knicks)

Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten

Die ungefährdeten Gehölzvögel verlieren durch die unvermeidbaren Gehölzverluste am Rande der bestehenden K22 und in der Ortslage Teile ihrer Lebensräume. Beinahe alle betroffenen Vögel können aber innerhalb ihrer Reviere ausweichen und da in der Regel durch den Ausbau keine Lebensstätte komplett verloren geht oder erheblich beschädigt wird, bleibt die ökologische Funktion der jeweiligen Lebensstätte in der Regel erhalten. Insgesamt betrachtet bleiben die Funktionen der Fortpflanzungsstätten von in Gehölzen brütenden Vögeln im räumlichen Zusammenhang gewährleistet.

Fang, Verletzung, Tötung und Störungstatbestände

Eine Tötung oder Störung von Individuen der in Gehölzen und sonstigen Baumstrukturen einschließlich Knicks brütenden Vögel wird durch die Beseitigung der Knickabschnitte außerhalb der Brutzeiten vermieden. Zusätzliche betriebsbedingte systematische Gefährdungen durch zunehmenden Verkehr auf der K22 sind für die Arten nicht gegeben.

Fazit

Die Prüfung kommt damit zum Ergebnis, dass artenschutzrechtliche Konflikte unter Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahme zur Baufeldfreimachung und der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen nicht auftreten.

Fledermäuse

Fang, Verletzung, Tötung sowie Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie Störungstatbestände

Quartiere der Fledermausarten sind im Trassenverlauf von Verlust betroffen. Es gehen einige potenzielle Tagesquartierbäume verloren. Weitere potenziell geeignete Tagesquartierbäume sind in ausreichender Anzahl an der K22 vorhanden und bleiben erhalten, sodass die ökologische Funktion von potenziellen Tagesquartieren im räumlichen Zusammenhang in jedem Fall erhalten bleibt. Tötungen von Fledermäusen aufgrund der Rodung der Tagesquartierbäume werden vermieden, da die Rodungen nur im Kernwinter durchgeführt werden, in welchem ein Besatz der Tagesverstecke auszuschließen ist.

Bedeutende Flugrouten bzw. Fledermausflugstraßen im Verlauf der K22 wurden festgestellt, sodass die Vermeidungsmaßnahme „Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit während der aktiven Phasen der Fledermäuse“ auf den entsprechenden Streckenabschnitten umzusetzen ist.

Fazit

Insgesamt gesehen ist somit durch das Vorhaben für die Fledermausarten nicht von einer Zerstörung von essenziellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten und unter Berücksichtigung der oben genannten Rodungsbeschränkungen nicht von Tötung von Individuen auszugehen. Störungstatbestände sind nicht zu erkennen. Gegen die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG wird nicht verstoßen.

Amphibien (Moorfrosch)

Fang, Verletzung, Tötung sowie Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie Störungstatbestände

Amphibienlaichgewässer und angrenzende, feuchtegeprägte Landlebensräume des Moorfrosches liegen mindestens 250 m von der K22 entfernt in der Pinnauniederung. Eine Tötung von einzelnen Individuen, die Beschädigung oder Zerstörung von Lebensstätten sowie eine betriebs- oder baubedingte Störung im Rahmen des Ausbaus der K22 lässt sich auf Grund des Abstandes zur Straße und der Bindung des Moorfrosches an moorige, feuchte bis nasse Standorte in der Pinnauniederung ausschließen. An der Kreuzungsstelle mit der K22 wird durch das neue Brückenbauwerk die Durchlässigkeit für den Moorfrosch erheblich verbessert und ungefährdete Wanderungen der Amphibien unterhalb der K22 gefördert.

Fazit

Gegen die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG wird nicht verstoßen, ein artenschutzrechtlicher Konflikt tritt nicht auf.

1.11 Landschaftsschutzgebiet

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Landschaftsschutzgebiet „Mittlere Pinnau“ durch das Vorhaben können ausgeschlossen werden.

1.12 Ergänzende Angaben / Schwierigkeiten

Es sind folgende Kenntnislücken bzw. Schwierigkeiten aufzulisten:

- Bei den baubedingten Auswirkungen sind genauere Bestimmungen der Belastungen des bestehenden Straßennetzes durch Baufahrzeuge und ggf. erfolgende Beeinträchtigungen benachbarter Wohngebiete durch Baustellenbetrieb nicht näher bestimmbar.
- Für das Schutzgut Boden sind die Vorbelastungen der Böden durch Schadstoffe im Untersuchungsgebiet nur für die Papierschlammdeponie bekannt.
- Für das Schutzgut Wasser wurden grundwassernahe Flächen durch die Interpretation der Grundwasserflurabstände der Bodentypen 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.

2. Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG

Die Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG zielt auf die Prüfung, ob auf der Grundlage der fachgesetzlichen Regelungen bei dem geplanten Projekt dem Gesichtspunkt der wirksamen Umweltvorsorge (§ 1 UVPG) Rechnung getragen wird.

Die zwischen den Städten Tornesch und Uetersen im Kreis Pinneberg in West-Ost-Richtung verlaufende Kreisstraße K20 sieht sich einer stetig wachsenden Verkehrsbelastung ausgesetzt. Dabei wird durch diese Kreisstraße neben dem üblichen Binnenverkehr aufgrund der Zubringerfunktion der K20 sowie der östlich anschließenden L110 in Richtung der A23-Anschlussstelle „Tornesch“ verstärkt auch Durchgangsverkehr abgewickelt.

Um die K20 zu entlasten beabsichtigt der Kreis Pinneberg, die Kreisstraße 22 zwischen Uetersen und Tornesch südlich der Siedlungsschwerpunkte auszubauen und in einem Teilstück neu zu bauen. Die K22 verbindet die B431 und die L106 im Westen mit der L107 und der L110 im Osten (mit Fortführung zur A23; AS Tornesch). Die K22 wird in ihrem derzeitigen Zustand ihrer Bedeutung als überörtliche Verbindung und dem Schwerlastverkehr aus den angrenzenden Gewerbegebieten nicht gerecht. Durch den Aus- und Neubau der K22 ist eine Verkehrsverlagerung von der K20 sowie der L110 auf die K22 zu erwarten. Ein kombinierter Geh- und Radweg wird die Sicherheit und Attraktivität der Strecke für Fußgänger und Radfahrer deutlich verbessern. Als Weiteres sollen mit der geplanten Maßnahme die Voraussetzungen zur Schließung der höhengleichen Bahnübergänge am Gärtnerweg und an der Denkmalstraße in Tornesch geschaffen werden.

Geplant ist der Ausbau der K22 zwischen Uetersen und Tornesch mit begleitendem Rad- und Fußweg auf der nördlichen Seite der Straße. Die Straße bleibt zweistreifig, der Ausbau erfolgt von ca. 5,00 bis 5,50 m bestehender befestigter Straßenbreite auf 6,5 m. Dabei ist der Abschnitt zwischen der L107 in Tornesch bis östlich der Bahnlinie Hamburg-Kiel (bis zum bereits realisierten 1. Bauabschnitt) als Neubau vorgesehen.

Die Variantenprüfung beschränkte sich auf einzelne Teilstücke. Im Bereich der vorhandenen Trasse wurden kleinere Verschwenkungen sowie Möglichkeiten der Überquerung des Ohrbrooksgabens geprüft. Hier sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde jeweils die ökologisch sinnvollsten Varianten gewählt worden. Im Bereich der Neubautrasse wurde auch eine weiter südlich liegende Umfahrung geprüft. Diese scheidet jedoch bereits aus, weil sie einerseits dem verkehrlichen Zweck nicht gerecht würde und andererseits weitaus größere Eingriffe in den Naturhaushalt zur Folge hätte. Im Bereich der Bahnquerung wurden verschiedene Querungsmöglichkeiten (Tunnelvarianten, Brücke, höhengleiche Kreuzung) geprüft. Die letztendlich in Abwägung aller Belange gewählte Hauptvariante für das Planfeststellungsverfahren belegt den zweiten Rang in Bezug auf die Umweltauswirkungen. Aufgrund weitaus höherer Kosten bei nur geringen Minimierungen im Bereich der Lärmemissionen und der Auswirkungen auf das Ortsbild scheidet die Variante, welche in Bezug auf die Umweltauswirkungen den ersten Rang einnahm, in der weiteren Abwägung des Vorhabenträgers aus. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dem an und hält die insgesamt gewählte Vorzugsvariante für die sinnvollste und verträglichste Variante.

Im Rahmen der Prüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens wurden die vorgelegten Planunterlagen, die Stellungnahmen aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie die Ergebnisse aus den Erörterungen in die naturschutzfachliche Prüfung eingestellt. Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben bei Umsetzung der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen, der Minimierungsmaßnahmen und der Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz zulässig ist.

Im Einzelnen:

1. Prüfung der Eingriffe in Natur und Landschaft gemäß § 14 BNatSchG ff.

Im LBP wurden die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG umfassend ermittelt und bewertet: Es wird dazu auf die Darstellungen zur Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung in Kapitel 8 des LBP (Anlage 12 der Planunterlagen) verwiesen.

Die mit der Realisierung des Vorhabens verbundenen unvermeidlichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft können gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG vollständig ausgeglichen bzw. ersetzt werden. Die Begründung der Unvermeidbarkeit von Beeinträchtigungen gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG durch das Vorhaben wurde dargelegt (vgl. LBP und Begründung Teil b dieses Planfeststellungsbeschlusses). Die agrarstrukturellen Belange gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG sind entsprechend berücksichtigt worden (vgl. Kapitel 8.3.3 des LBP).

Das Benehmen zum Eingriff sowie das Einvernehmen zum Ausgleich und zum Ersatz wurde gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 11 Abs. 1 LNatSchG mit Email der Obersten Naturschutzbehörde (MELUND) vom 24.07.2018 hergestellt.

Der im Plan dargestellte Eingriff in Natur und Landschaft kann daher genehmigt werden.

2. Artenschutzrechtliche Prüfung gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG

Bei der Prüfung der Einhaltung artenschutzrechtlicher Belange werden Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG unter Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Vermeidungsmaßnahmen bei der Realisierung der Maßnahme vermieden. Die entsprechenden artenschutzrechtlichen Belange sind somit ausreichend berücksichtigt worden. Es wird auf die Ausführungen in der Artenschutzuntersuchung (Anlage 17 der Planunterlagen) und die Maßnahmenblätter im LBP (Anlage 12 der Planunterlagen) verwiesen.

3. Prüfung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen der Natura 2000-Gebiete

Die Trasse der K22 befindet sich außerhalb von Natura 2000-Gebieten. Eine direkte Flächeninanspruchnahme gemeinschaftlich geschützter Lebensraumtypen ist demnach mit dem Vorhaben nicht verbunden. Das FFH-Gebiet DE-2323-392 „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ jedoch verläuft in Form des Flusses Pinnau teilweise im Abstand von 250 bis 800 m südlich der K22. Es wurde in der FFH-Verträglichkeitsstudie (Anlage 18 der Planunterlagen) geprüft, ob die in das FFH-Gebiet hineinwirkenden Faktoren zu Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele führen könnten. Dies wurde verneint, da indirekte Beeinflussungen wie Schadstoffemissionen oder hydraulische Veränderungen nicht oder nur sehr gering vorhanden sind, so dass keine relevante Erheblichkeitsschwelle überschritten wird. Es sind demzufolge keine Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele zu erwarten.

4. Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen der Wasserrahmenrichtlinie

Das Vorhaben steht den in der WRRL formulierten Umweltqualitätszielen und den im WHG normierten Bewirtschaftungszielen nicht entgegen. Auf den wasserrechtlichen Fachbeitrag (Anlage 13.7 der Planunterlagen) wird verwiesen.

5. Umweltbaubegleitung

Durch eine Umweltbaubegleitung (siehe M9.1 im LBP sowie Ziffer 2.3.6 dieses Beschlusses) wird die fachgerechte Umsetzung der im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten

Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen gewährleistet. Dabei sind auch bodenkundliche Aspekte beinhaltet.

6. Fazit

Den fachgesetzlichen Vorgaben des BNatSchG, des LNatSchG, des BBodSchG, des Wasserhaushalts- und des Landeswassergesetzes, des Denkmalschutzgesetzes sowie der relevanten EU-Richtlinien (FFH-Richtlinie, 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, so dass das Vorhaben nach den anzuwendenden umweltfachgesetzlichen Anforderungen zulässig ist.

c) Materiell-rechtliche Würdigung

Gem. § 40 StrWG ist für Kreisstraßen ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, wenn ein Enteignungsverfahren notwendig oder eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Zudem ist ein Antrag des Straßenbaulasträgers auf Planfeststellung zulässig. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für das Planfeststellungsverfahren gelten die §§ 139 ff. LVwG.

Das planfestzustellende Straßenbauvorhaben entspricht den materiellen Voraussetzungen der einschlägigen gesetzlichen Vorgaben. Das materielle Prüfprogramm wird durch das Fachplanungsrecht und die Wirkungen der Planfeststellung bestimmt. Da durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt sind, ist neben dem StrWG das gesamte berührte öffentliche Recht bei der Vorhabenzulassung entweder zwingend zu beachten oder in der Abwägung zu berücksichtigen. Das Vorhaben verstößt nicht gegen Vorgaben des zwingenden Rechts. Die Planfeststellungsbehörde hat auch alle beachtlichen Belange erkannt und in ihre Abwägungsentscheidung unter jeweils angemessener Gewichtung eingestellt. Sie hat die Belange untereinander und gegenüber dem Vorhaben abgewogen. Im Einzelnen ergibt sich das aus folgenden Erwägungen:

1. Maßnahme und gegenwärtige Verhältnisse

Der Landkreis Pinneberg plant die Modernisierung der bestehenden K22 sowie streckenweise einen Neubau.

Das Vorhaben erstreckt sich über das Gebiet der Städte Uetersen und Tornesch. Als Teil der Metropolregion Hamburg besitzen diese eine wichtige Funktion als Wohnstandort. Daneben haben sich aber auch größere Wirtschaftsunternehmen aus der Kunststoff-, der Papier- und Verpackungsbranche, dem Getränkegroßhandel, dem Maschinenbau und dem Gesundheitswesen angesiedelt. Außerdem stellt die Region das größte Baumschul- und Rosenzuchtgebiet Europas dar.

In diesem Bereich Schleswig-Holsteins existieren demzufolge dichte wirtschaftliche Verflechtungen mit der Hansestadt Hamburg, welche sich auch verkehrlich widerspiegeln.

Tornesch befindet sich ca. 4 km südwestlich der A 23, welche die Westküste Schleswig-Holsteins mit der A7 und damit der Hansestadt Hamburg verbindet. Die durch Uetersen verlaufende B 431 verläuft von Brunsbüttel südwärts bis Hamburg.

Südlich der beiden Städte fließt die tidebeeinflusste Pinnau, welche ein FFH-Gebiet darstellt.

Die Ausbaupläne der K22 zwischen Uetersen und Tornesch haben eine lange Geschichte. Bereits 1981 schlossen die beiden Gemeinden und der Kreis Pinneberg einen Vertrag, in dem sie die Umsetzung eines generellen Ausbaus der K22 vereinbarten. Begleitet von der aktiven Beteiligung vieler Einwohner wurden über die Jahre mehrere Varianten untersucht und wieder verworfen. Zuletzt erging im Jahr 2001 ein Planfeststellungsbeschluss. Dieser wurde jedoch 2004 vom Schleswig-Holsteinischen Obergericht aufgehoben. Damals sollte ursprünglich der Ausbau der K22 in Kombination mit der Verlegung der L107 umgesetzt werden. In der Abänderung der Ausbaupläne unter Verzicht auf die L107-Verlegung sah das Gericht jedoch eine erhebliche Änderung, welche ein neues Planfeststellungsverfahren nach sich ziehen müsse und somit zur Aufhebung des ursprünglichen Beschlusses führte. Nach einer entsprechenden Abänderung der Planunterlagen wurde 2007 ein neuer Antrag auf Einleitung eines neuen Planfeststellungsverfahrens gestellt.

In drei Bauabschnitte gliedert sich die Planung des Aus- und Umbaus der K22: der 1. Bauabschnitt (Bau-km 4+172,803 bis 5+500) ist bereits fertig gestellt und nicht mehr Teil des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Der 2. Bauabschnitt (Bau-km 0-020 bis Bau-km 3+355) stellt weitestgehend nur einen Ausbau auf der vorhandenen Trasse dar. Zum Streckenneubau kommt es im 3. Bauabschnitt (Bau-km 3+355 bis Bau-km 4+172,803).

Gegenwärtige Verhältnisse

Die bestehende K22 verbindet im Kreis Pinneberg die südlichen Bereiche der Stadt Uetersen auf der einen und die südlichen und östlichen Gebiete der Stadt Tornesch (Ortsteil Esingen) auf der anderen Seite. In Uetersen kann sie Verkehre der B431 und der L106 aufnehmen, im Tornesch hat sie Anschluss an die L110, welche eine Zubringerfunktion für die A23 besitzt. Dabei kreuzt die K22 etwa in ihrer Mitte die L107. An ihrem Verlauf liegen unter anderem mehrere Gewerbegebiete.

Detaillierter Straßenverlauf

Die K22 entspringt in der Stadt Uetersen an der Kreuzung von B431 und L106, verläuft als kurzes ausgebautes Teilstück mit der Bezeichnung „Bahnstraße“ nach Nordosten durch innerstädtisches Gebiet und knickt dann nach Südosten ab. Mit Beginn des 2. Bauabschnitts (Querung der Industriegleise der Firma StoraEnso) verläuft sie als „Große Twiete“ weiter in Richtung Südosten und knickt am Ohrbrooksgaben, der die Gemeindegrenze zu Tornesch darstellt, nach Nordosten ab. Sie heißt ab dort „Wischmöhlenweg“. Nach einem leichten Knick nach Osten verläuft sie dann auf der Straße „In de Hörn“ bevor sie auf die L107 trifft und mit dieser als „Pinneberger Straße“ ca. 200 m südöstlich verläuft. Im Stadtteil Esingen biegt sie dann als 90-Grad Abbieger nach Nordosten ab und erreicht als „Denkmalstraße“ den gleichnamigen beschränkten Bahnübergang der Bahnstrecke Hamburg – Elmshorn. In einem leichten Bogen verläuft die K22 im Folgenden als „Großer Moorweg“ nach Norden und Nordwesten, bevor sie an den Kreisverkehr der L110 „Ahrenloher Straße“ anknüpft. Der letzte Teil davon liegt bereits außerhalb des 3. Bauabschnitts und somit außerhalb des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

Querschnitt

Die K 22 hat heute eine Fahrbahnbreite zwischen 4,50 und 5,50 m in bituminöser Bauweise. Nur zwischen Bau-km 0-020 und 1+015 wird die K22 von einem Geh-/Radweg begleitet.

Netzfunktion

Die ursprünglich nur als Wirtschaftsweg ausgebaute K22 besitzt eine eingeschränkte Umgehungsstraßenfunktion für die Städte Uetersen und Tornesch. Verkehre aus den Bereichen Uetersen und Moorrege sowie westlich und südlich davon, die nach Osten in Richtung Anschluss L110 bzw. A23 unterwegs sind, haben die Möglichkeit, die K22 zu nutzen. Aufgrund von noch zu thematisierenden Mängeln fällt diese Nutzung jedoch nur sehr eingeschränkt aus.

Der Hauptteil des West-Ost-Verkehrs folgt hingegen der K20, welche recht geradlinig, jedoch direkt durch das Stadtzentrum von Tornesch, von Uetersen kommend zum Anschluss L110 und damit an die A23 führt.

Dies zeigt sich auch im Vergleich der Verkehrsbelastungen in der Verkehrsuntersuchung. Während der Status quo Analysefall 2013/15 werktags auf der K20 im Bereich „Tornescher Weg/Ossenpadd“ ca. 16.800 Kfz/24h und an der Kreuzung K20/L110/L107 ca. 23.400 Kfz/24h angibt, werden für die K22 im Querschnitt nur ca. 3.200-4000 Kfz/24h angegeben.

Der Anteil des Schwerverkehrs auf der K20 liegt im Ortskern Tornesch bei 4% und damit in absoluter Zahl der LKW deutlich höher als auf der K22. Zwar weist der Streckenabschnitt der K22 östlich der L107 bedingt durch das Gewerbegebiet Tornesch-Mitte einen Schwerverkehrsanteil von 5-12% auf, westlich der L107 sind jedoch nur 3-4% zu verzeichnen.

Das Stadtzentrum von Tornesch leidet unter der enormen Inanspruchnahme der K20 für den Durchgangsverkehr. In Stoßzeiten dichter Verkehr, Lärm und Abgase verringern die Lebensqualität der Anwohner. Mehrere plangleiche Kreuzungen sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen verzögern den Verkehrsfluss und führen zu häufigen Stop-and-go-Phasen und damit erhöhten Abgasemissionen. Durch den starken und zum Teil zähfließenden Verkehr in dicht besiedeltem Gebiet leidet auch die Verkehrssicherheit für Kraftfahrzeuge, Radfahrer und Fußgänger. Für die Zukunft ist eine weitere Verschärfung dieses Problems abzusehen: aufgrund der Schaffung neuer Wohngebiete in Tornesch wird ohne das Angebot von Fahralternativen insbesondere durch zunehmenden Binnenverkehr eine weitere Verschlechterung der Verhältnisse erwartet.

Ungenügende Verkehrsverhältnisse

Die bestehende K22 soll eigentlich bereits vor der Realisierung des Vorhabens als Alternative zur K20 eine Entlastungsfunktion wahrnehmen. Durch ihren ungenügenden Ausbauzustand kann sie jedoch momentan keine relevante Fahrzeitverkürzung im Vergleich zur K20 durch das Stadtzentrum von Tornesch bieten und stellt stattdessen nur eine unattraktive Nebenstrecke dar.

Dies ist vor allem bedingt durch ihre Bogenform mit einer stark unregelmäßigen Streckenführung und geschwindigkeitssenkenden Abbiegenotwendigkeiten. Geschwindigkeitsbegrenzungen bis auf 30 km/h aufgrund enger Kurvenradien sowie des

allgemein schlechten Straßenzustandes senken zudem die Attraktivität der K22. Auf dem Großteil der Trasse beträgt die Straßenbreite weniger als 5,00 m. Ein Geh- oder Radweg existiert im 3. Bauabschnitt sowie im größten Teil des 2. Bauabschnitts nicht, so dass sich hier alle Verkehrsteilnehmer eine Fahrbahn teilen müssen, was zu den entsprechenden Konsequenzen gerade für die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer führt.

Im östlichen Abschnitt verläuft die K22 über die ein dörfliches Wohngebiet beherbergende „Denkmalstraße“. Bereits jetzt ist diese Straße durch den starken Durchgangsverkehr überlastet. Straßenbreite und –aufbau genügen den Ansprüchen nicht. Insbesondere während der häufigen Schließzeiten des Bahnübergangs „Denkmalstraße“ staut sich der Verkehr oftmals entlang der Straße. Die Qualität der Wohnfunktion der umliegenden Gebäude wird durch damit verbundene Lärm- und Abgasemissionen gemindert. Selbiges gilt für Teile der Straßen „Bockhorn“ und „Gärtnerweg“, welche ebenfalls unter dem vorhandenen Durchgangsverkehr, der den Bahnübergang „Gärtnerweg“ nutzt, leiden.

Aufgrund seines schlechten Ausbauzustandes mit einer geringen Ausbaubreite und sehr engen Kurvenradien ist der Bahnübergang „Denkmalstraße“ darüber hinaus von der L107 kommend für Lastkraftwagen über 10 m Länge gesperrt. Auch der Bahnübergang „Gärtnerweg“ ist nur für Fahrzeuge bis zu 7,5 t befahrbar. Die rasche An- und Wegführung von Schwerlastverkehr von und zu den südlichen Industrie- und Gewerbegebieten Uetersens und Tornesch sowie entlang der K22 ist damit nur eingeschränkt gewährleistet.

In der weiteren Umgebung von Tornesch findet sich mit der Eisenbahnunterführung der K20 im Zentrum der Stadt nur eine einzige höhenfreie Möglichkeit das Bahngleis Hamburg - Elmshorn zu queren. Bei einer unerwarteten Nichtbefahrbarkeit dieser Unterführung müsste der gesamte Verkehr über kleinere, höhengleiche Bahnübergänge abgeleitet werden, was neben zeitlichen Verzögerungen des Verkehrsabflusses zu einem generellen Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmer führen könnte. Der Bahnübergang „Denkmalstraße“ würde in einem solchen Fall stark frequentiert, könnte aus den oben genannten Gründen jedoch schnell an seine Belastungsgrenzen stoßen.

Durch den nicht frostsicheren Aufbau bietet die bestehende K22 zudem im Frühjahr keinen sicheren Fahruntergrund bzw. verursacht einen hohen Unterhaltungsaufwand.

Zusammenfassung

Die K22 ist in ihrem derzeitigen Ausbaustatus nicht in der Lage, die K20 sinnvoll zu entlasten. In ihrem gegenwärtigen Zustand birgt sie darüber hinaus unnötige Sicherheitsrisiken für alle Verkehrsteilnehmer. Dazu gehört auch die notwendige Überquerung der Bahngleise mittels plangleicher Schrankenanlage, welche durch die beschriebenen Mängel außerdem eine vollwertige Nutzung der Straße, insbesondere für LKW, behindert. Die Anwohner der überlasteten K20 sowie von „Denkmalstraße“ und „Gärtnerweg“ sind einer starken Belastung durch Durchgangsverkehr ausgesetzt.

2. Notwendigkeit und Planungsziel

Eine straßenrechtliche Planung findet ihre Rechtfertigung darin, dass für das mit ihr beabsichtigte Vorhaben nach den vom StrWG allgemein verfolgten Zielen ein Bedürfnis besteht und die mit ihr geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel objektiv erforderlich ist. Erforderlich ist sie nicht erst bei Unausweichlichkeit, sondern wenn sie vernünftigerweise

geboten ist. Ein Planfeststellungsbeschluss ist demnach dann zulässig, wenn das planfestzustellende Bauvorhaben durch vernünftige Gründe des Gemeinwohls gerechtfertigt ist.

Die oben aufgezählten nachteiligen Verkehrsverhältnisse erfordern das Planungsziel, dem erhöhten Verkehrsaufkommen der K20 in der Stadt Tornesch mit einer wesentlich sichereren, leistungsstärkeren und zeitsparenden Alternativstrecke entgegenzukommen, um so die Verkehrsqualität in der Innenstadt von Tornesch sowie in der „Denkmalstraße“, dem „Gärtnerweg“ und der Straße „Bockhorn“ zu verbessern. Durch den Aus- und Neubau der K22 kann der durch die Stadt Tornesch verlaufende Verkehr reduziert werden und zu einer Verbesserung der innerstädtischen Situation führen. In geringerem Maße trifft dieses Ziel auch für Durchgangsstraßen in Uetersen zu. Damit einher geht das Ziel, die bestehenden negativen Umwelteinwirkungen insbesondere auf das Stadtzentrum von Tornesch zu verringern. Die innerhalb der Ortsdurchfahrt Tornesch bestehenden Immissionsbelastungen (Lärm, Abgase) könnten durch eine teilweise Verlagerung des Verkehrs auf die geplante K22 reduziert werden. Dadurch kann sich die Lebens- und Wohnqualität im Ortskern verbessern und seine Attraktivität wird steigen.

Ziel ist es auch, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei der Querung der Bahngleise, die zwei höhengleichen Bahnübergänge „Gärtnerstraße“ und „Denkmalstraße“ aufzuheben. Durch eine Trennung der jeweiligen Verkehrsarten durch die Anlage des Rad- und Fußweges soll die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer insgesamt erhöht werden. Dazu trägt auch die Verbreiterung der Straße im Ausbaubereich bei.

Die Gewerbegebiete entlang der K22 sind durch die beschriebenen Hindernisse für LKW bei der Überquerung der Bahntrasse in ihrer Entwicklung eingeschränkt. Durch eine Bahnunterführung soll dieses Hemmnis beseitigt werden.

Dem südlichen Teil der Stadt Uetersen mit seinen Gewerbegebieten, der Gemeinde Moorrege und dem Gebiet der Haseldorfer und Seestermüher Marsch soll als weiteres Ziel eine verbesserte Streckenoption angeboten werden, um eine prinzipiell bessere und zeitsparendere Anbindung dieser Bereiche als bisher, unter Umgehung des Ortskerns von Tornesch, an das überregionale Straßennetz herzustellen.

Des Weiteren zielt das Vorhaben insgesamt auf eine generelle Realisierung und Bereitstellung einer leistungs- und zukunftsfähigen Straßeninfrastruktur ab. Dazu gehören entsprechende Straßenquerschnitte und –aufbauten.

Das Vorhaben Ausbau und Neubau der K22 ist an den Zielen des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig Holstein (StrWG) ausgerichtet und gemessen an diesen Zielen erforderlich. Die mit der Planung verfolgten Ziele rechtfertigen die Planung.

§ 3 Abs. 1 StrWG definiert Kreisstraßen als Straßen, die überwiegend dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Kreises oder dem Anschluss von Gemeinden an Bundesfernstraßen, Landesstraßen etc. zu dienen bestimmt sind. Dem entspricht die K22 indem sie Uetersen und Tornesch miteinander sowie mit der L107 und der L110 verbindet. Damit ist der Kreis Pinneberg zu Recht Vorhabenträger der vorliegenden Maßnahme.

Nach § 10 Abs. 1 Satz 2 StrWG haben die Träger der Straßenbaulast die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten oder sonst zu verbessern. Dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des

Umweltschutzes sowie behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen. Ein weiteres Ziel ergibt sich aus § 9 Abs. 1 StrWG, wonach die Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen haben, dass ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Durch den Aus- und Neubau der K22 steigt wie oben ausgeführt die Verkehrssicherheit in Tornesch; Radfahrer und Fußgänger finden eine stärkere Berücksichtigung, höhengleiche Bahnübergänge werden aufgehoben.

Unterstützung erfährt die Planung durch die Auszeichnung als Ziel der Raumordnung im derzeit geltenden Regionalplan 1, Fortschreibung 1998 Schleswig-Holstein.

Nach Ziffer 5.3: „Siedlungsachsen im Ordnungsraum um Hamburg und an Hamburg grenzende besondere Siedlungsräume“ liegt Uetersen/Tornesch auf einer der strahlenförmig von Hamburg in den Planungsraum I verlaufenden Achsen Hamburg - Pinneberg - Elmshorn.

Im Abschnitt „Ziele und Orientierungsrahmen der Städte und Gemeinden“ wird für die Stadt Uetersen als Unterzentrum und für die Stadt Tornesch unter Ziffer 5.6.1 ausgeführt: „Die angestrebte gemeinsame Entwicklung von Uetersen, Tornesch und den Nachbargemeinden macht - in Ergänzung der dringend erforderlichen Umgehung von Uetersen im Zuge der B 431 - eine Verbesserung der zwischenörtlichen Ost-West-Straßenverbindung notwendig (K 22).“

Unter Ziffer 6.2.4, Absatz 3 „Verkehr auf den Siedlungsachsen“ wird zu der Achse Hamburg-Elmshorn ausgeführt: „Als Querverbindungen sind die Westumgehung Pinneberg (L 76/L 103) und die Südumgehung Uetersen/Tornesch (K 22) auch zur verkehrlichen Entlastung dieser Achsenswerpunkte dringlich.“

Das Kreisentwicklungskonzept des Kreises Pinneberg mit Stand vom 17.12.2009 benennt den Bau der K22 als vorrangiges Entwicklungsziel bzw. -maßnahme unter Ziffer 4.5.

In Anbetracht der ergangenen Ausführungen sieht die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich ein öffentliches Interesse an der Realisierung des Vorhabens als gegeben an.

3. Planungsgenese und Variantenwahl

Um die vorgenannten Planungsziele wirksam zu erreichen, musste eine Möglichkeit gefunden werden, die eine sinnvolle verkehrliche Alternative zur Durchfahrung der Innenstadt von Tornesch auf der K20 anbietet.

Das Ergebnis der Variantenprüfung ist die mit diesem Beschluss festgestellte Vorzugsvariante. Es sind darüber hinaus folgende Varianten geprüft worden:

Nullvariante

Die Nullvariante, dies bedeutet die Beibehaltung des Ist-Zustandes, also der Verzicht auf die Realisierung des Vorhabens, ist nicht mit den oben formulierten Planungszielen vereinbar. Es würde weder die Belastung des Zentrums von Tornesch verringert, noch die Verkehrssicherheit hinsichtlich der Bahnübergänge erhöht. Diese Variante wurde daher nicht weiter verfolgt und somit verworfen.

Variante Südumfahrung Esingen

Geprüft wurde vom Vorhabenträger eine Alternativvariante, welche den Ortsteil Esingen in einem größeren Bogen südlich umfahren würde. Damit sollte eine Möglichkeit untersucht werden, bei der die negativen Auswirkungen auf die Bewohner der Straßen „Kaffeetwiete“, „Bockhorn“, „Borstelweg“, „In de Hörn“, „Esinger Straße“, „Pinneberger Straße“ und „Großer Moorweg“ unterbleiben sollten (siehe Ziffer 3.1.1 und 3.1.3 des Erläuterungsberichts; Anlage 1 der Planunterlagen).

Die Alternativvariante würde etwa in Bau-km 2+550 (etwa Höhe „Lehstwiete“) von der bestehenden K22-Trasse nach Süden abzweigen und in einem großen Bogen über landwirtschaftliche Flächen hinweg nach etwa 1.600 m an die L107 anschließen. Hier wäre ein neuer Knotenpunkt vorgesehen, von wo aus die Straße als L107 die Bahnstrecke untertunneln würde. Auf der anderen Seite der Bahnstrecke würde die K22 etwa bahnparallel nach Nordwesten verlaufen, um dann an den „Großen Moorweg“ und an den bestehenden 1. Bauabschnitt der K22 anzubinden. Teil der Variante wären die Aufhebung der Bahnübergänge „Prisdorf“, „Kreyhorn“, „Denkmalstraße“ und „Gärtnerweg“. Statt des letztgenannten würde eine Bahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer hergestellt, welche auch von Rettungsfahrzeugen genutzt werden könnte.

Der Vergleich von Alternativ- und Vorzugsvariante hat jedoch ergeben, dass neben den deutlich höheren Kosten, die Ziele einer Verkehrsverlagerung, insbesondere die Entlastung des Ortskerns von Tornesch, durch die Südumfahrung Esingen nicht erreicht werden können. Der Mehraufwand der Reisezeit entlang der K22-Alternativtrasse würde im Schnitt ca. 2 min gegenüber der Vorzugsvariante betragen. Dieser auf den ersten Blick gering erscheinende Unterschied kann bei lokalen Verkehren jedoch ein relevantes Routenwahlkriterium sein und eine Verlagerung von Verkehren von der K20 auf die K22 behindern.

Während die Vorzugsvariante laut Verkehrsprognose eine Senkung der Verkehrsmengen im Tornescher Stadtkern um 13-17% erreicht (siehe 4 dieser materiell-rechtlichen Würdigung), erbringt die Alternativvariante nur etwa 2-3%. Grund ist die geräumigere Umfahrung besiedelter Gebiete, was eine Verlängerung der Fahrtzeit insgesamt und damit einen Attraktivitätsverlust mit sich bringt. Auch in den Aspekten Flächeninanspruchnahme, Eingriffe in den Naturhaushalt, Baukosten (während die Kosten für die gewählte Vorzugsvariante mit ca. 20,35 Mio. € veranschlagt wurden, wurden sie für die „Südumfahrung“ auf ca. 28 Mio. € geschätzt), Landschaftszerschneidung und Versiegelung (ca. 1,62 ha mehr als die Vorzugsvariante) schneidet die Alternativvariante der Südumfahrung Esingen schlechter ab. Außerdem wären laut Vorhabenträger ca. 53 Flurstücke von ca. 27 Eigentümern von einer Südumfahrung betroffen. Es erscheint mindestens fraglich, dass all diese Eigentümer einer Inanspruchnahme ihrer Grundstücke zustimmen würden.

Gegen diese Liste der Kontra-Punkte muss der Vorteil der Alternativvariante, dass ein potentielles mentales Abschneiden der Siedlung Esingen im Gegensatz zur Hauptvariante entfällt, ebenso zurückstehen wie die stärkere Berücksichtigung der Schutzbedürfnisse einzelner Anwohner im Bereich Esingen in Bezug auf Lärm und Eigentum.

Infolge der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zur 3. Planänderung wurde erneut geprüft, inwiefern die in der ursprünglichen Verkehrsuntersuchung getätigten Aussagen zur Variantenwahl noch Bestand haben. Im Ergebnis bleibt die Aussage bestehen, dass die Variante „Südumfahrung“ die Planungsziele nicht sinnvoll erreichen kann (siehe Kapitel 3.1. des Erläuterungsberichts, Anlage 1 der Planunterlagen).

Variante „Südtangente“ der „Interessengemeinschaft Südtangente Tornesch-Esingen“

Die Interessengemeinschaft Tornesch-Esingen hat auf Ihrer Homepage eine weitere Südumfahrungstrasse dargestellt und in Erörterungsterminen auf diese hingewiesen. Diese Variante lag dem Vorhabenträger zum Zeitpunkt der Erstellung der Planunterlagen noch nicht vor, weshalb sie keinen Eingang in die Variantenabwägung des Erläuterungsberichts gefunden hatte. Die Planfeststellungsbehörde hat den Vorhabenträger im Laufe des Verfahrens jedoch aufgefordert, eine Einschätzung der Variante vorzunehmen.

Die Trasse der „Südtangente“ zweigt in Uetersen in Höhe des Zusammentreffens von „Tornescher Weg“ und „Wittstocker Straße“ von der K20 nach Südosten hin ab, verläuft dann durch unbebaute, vor allem agrarisch genutzte Flächen in Richtung „Wischmöhlenweg“, an welchen sie in Höhe der „Lehstwiete“ anbindet. Sodann verläuft sie entlang der „Lehstwiete“ und schwenkt an deren Ende leicht nach Osten um dann an die L107/„Pinneberger Straße“ anzuschließen. Im weiteren Verlauf soll an der Stelle des Bahnüberganges Prisdorf eine Untertunnelung der Straße erfolgen. Ziel der Variante ist laut Interessengemeinschaft der Bau einer „echten“ Ortsumgehung, welche nicht den Stadtteil Esingen beeinträchtigt und einen Anschluss an die Westumgehung Pinneberg herstellt. Die Interessengemeinschaft spricht von einer Entlastung des Tornescher Zentrums durch ihre K22-Trasse von ca. 42% und mehr.

Nach Ansicht des Vorhabenträgers unterliegt die Variante der Interessengemeinschaft der in diesem Beschluss festgestellten Vorzugsvariante insbesondere aus folgenden Gründen:

Die Verkehre von der Autobahn aus Norden kommend über die L110 nach Tornesch oder Uetersen würden nach wie vor durch die Städte Tornesch und Uetersen fahren. Gleiches gelte für die nach Norden fahrenden Verkehre, welche ebenfalls weiterhin durch die Stadtgebiete Uetersen und Tornesch fahren würden. Ohne Anbindung des „Wischmöhlenweges“ an die „neue K22“ im Bereich Tornesch würde es auch keine Entlastung für das Stadtgebiet Uetersen geben.

Zudem würde sich durch die Führung der Verkehre nach Süden über die Gemeinde Prisdorf zur Westumgehung hin der Durchgangsverkehr durch die Gemeinde Prisdorf erhöhen und dieser Ort zusätzlich belastet werden.

Die Bahnübergänge „Gärtnerstraße“ und „Denkmalstraße“ könnten nicht aufgehoben werden, da durch die Bahnlinie eine Trennung der östlich und westlich davon liegenden Ortsteile von Tornesch gegeben wäre. Alternativ hierzu wäre eine Bahnunterführung (wenigstens für Fußgänger und ggfs. Rettungsfahrzeuge) im Bereich der „Gärtnerstraße“ oder „Denkmalstraße“ nötig, welche aber auch entsprechende Mehrkosten mit sich bringen würde. Ohne eine Aufhebung des Bahnüberganges „Denkmalstraße“ würde der Verkehr nach wie vor vom Gewerbegebiet auf der östlichen Seite der Bahnlinie über die alte Trasse der K22 durch den Ortsteil Esingen verlaufen und dadurch weiterhin die „Denkmalstraße“ belasten.

Ca. 80 - 85 % der Trassenvariante würden über Gebiete verlaufen, in welchen bisher keine Straße vorhanden ist. Dadurch wären erheblich größere Eingriffe in die Schutzgüter Boden, Wasser, Natur etc. durch unter anderem die Erhöhung des Befestigungsgrades notwendig. Es wäre im nördlichen Bereich eine zusätzliche Querung des Ohrbrooksgabens durch ein Brückenbauwerk erforderlich, was sich auch in den Kosten widerspiegeln würde. Mit der Anbindung der Südtangente an den „Wischmöhlenweg“ (also Ableitung der Verkehre über den „Wischmöhlenweg“) müsste dieser den verkehrlichen Erfordernissen entsprechend den

jetzigen Planfeststellungsunterlagen zwischen Uetersen und „Lehstwiete“ voll ausgebaut werden, was ebenfalls weitere Kosten verursachen würde. Die "alte K22" würde zudem zur Gemeindestraße heruntergestuft werden und den Städten Tornesch bzw. Uetersen übertragen. Vor Übertragung der Straßen an die Städte müssten die Straßen instand gesetzt werden, was zum größten Teil auf Grund des Zustandes der Straßen nur noch durch Vollausbau möglich bzw. sinnvoll wäre.

Auch ohne detaillierte Kostenuntersuchung geht der Vorhabenträger davon aus, dass die Trassenvariante insgesamt erheblich teurer würde, da zusätzlich zur Trasse von rd. 3,8 km auch noch die "alte K22" auf ca. 2,8 km ausgebaut werden müsste.

Die Planfeststellungsbehörde kann die Ausführungen des Vorhabenträgers nachvollziehen. Auf der anderen Seite ist anzuerkennen, dass im Gegensatz zur Vorzugsvariante die mit der Untertunnelung der Bahnstrecke entstehenden Probleme im Ortsteil Esingen entfallen würden. Die Anwohner von Kaffeetwiete und Bockhorn blieben von Lärmemissionen verschont, eine Grundstücksinanspruchnahme gegen den Willen der Grundstücksbesitzer im Bereich der Trasse in Esingen könnte unterbleiben. Eine Teilung der Kaffeetwiete entfiel ebenso wie die von Einwendern befürchtete mentale Teilung des Ortsteils Esingen. Die L107 würde durch die neue Nord-Süd-Verbindung entlastet werden, wodurch sich auch die Bedingungen für deren Anwohner verbessern würden. Die Problematik des überlasteten Bahnüberganges in Prisdorf würde gelöst.

Trotzdem unterliegen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Vorteile der Alternativvariante „Südtangente“ den Nachteilen. Analog zur oben geprüften Variante „Südümfahrung“ fallen insbesondere die starken Eingriffe in Natur und Landschaft sowie Kostenfaktoren ins Gewicht. Zudem würden durch den Trassenneubau landwirtschaftliche und bisher unzersiedelte Flächen zerschnitten werden. Während sich bei der Vorzugsvariante die Notwendigkeit eines Trassenneubaus auf weniger als 1 km beschränkt, würde die „Südtangente“ eine Neutrassierung von fast 3 km bedingen. Inwiefern die Variante eine Entlastung des Zentrums von Tornesch von 42 % und mehr einbringen sollte, kann die Planfeststellungsbehörde nicht nachvollziehen. Dies kann jedoch aufgrund der aufgeführten Gründe die gegen die „Südtangente“ sprechen, dahingestellt bleiben.

Weitere Trassenvarianten

Eine weitergehende Prüfung großmaßstäblicher Alternativen zur Linienfindung ist aufgrund fehlender sinnvoll erscheinender Möglichkeiten unterblieben. Ebenso ist keine reine Ausbauvariante der vorhandenen K22-Trasse entlang „In de Hörn“ bzw. „Denkmalstraße“ genauer untersucht worden, da diese generell den Planungszielen widersprechen würde.

Ergebnis

Im Vergleich mit der Vorzugsvariante sind im Ergebnis die übrigen untersuchten Varianten unterlegen.

Weitere untersuchte Variante innerhalb der als Vorzugsvariante gewählten Trasse

Bereich Ohrtbrooksgaben

Im Scoping zur Umweltverträglichkeitsstudie wurden zwei Varianten für eine Querung der Trasse über den Ohrbrooksgaben festgelegt. Als Ergebnis wurde die südliche Variante gewählt, weil diese einen erheblich geringeren Eingriff in die angrenzende Papierschlammdeponie mit sich bringt. Die genaue Prüfung kann in der Umweltverträglichkeitsstudie auf S. 77 ff. (Anlage 15 in den Antragsunterlagen) nachvollzogen werden.

Tunnelbauwerk

Zu Frage, ob die Bahnstrecke Hamburg-Elmshorn per Tunnel, Brücke oder höhengleich gequert werden soll, fand eine weitere Alternativenprüfung statt. Dabei schieden die Optionen Brückenbau sowie höhengleiche Querung aufgrund von erhöhten Lärm- und Schadstoffemissionen sowie negativer visueller Wahrnehmbarkeit aus. Darüber hinaus widerspricht eine höhengleiche Querung per beschränktem Bahnübergang grundsätzlich dem Planungsziel.

Zwischen drei Tunnelvarianten wurde unter Abwägung der Güter Lärmemission, Bodenverlust und Baukosten die kürzeste Querung der Bahnstrecke in einem Trog-/Tunnelbauwerk gewählt. Die genaue Prüfung kann in der Umweltverträglichkeitsstudie auf S. 83 ff. (Anlage 15 in den Antragsunterlagen) in Verbindung mit dem Erläuterungsbericht (Anlage 1) nachvollzogen werden.

Zur 2. Planänderung wurden vor allem aufgrund von Forderungen der DB AG Änderungen an den Gradienten des Trogbauwerkes vorgenommen, mit denen Kosten gespart werden können. Durch die Verkürzung der Zufahrten verringerte sich darüber hinaus der Eingriff in das Schutzgut Boden.

Trassenverschwenkung westlich der L107

Um auf Grunderwerbsbelange Rücksicht zu nehmen, wurde die Trasse westlich der L107 entgegen ursprünglichen Planungen etwas in Richtung Norden verschwenkt.

Trassenverschwenkung östlich der L107

Um Einwendern entgegen zu kommen und auf Grunderwerbsbelange Rücksicht nehmen zu können, wurde die Trasse östlich der L107 im Zuge der 1. Planänderung etwas in Richtung Süden verschwenkt.

Anbindung für Fußgänger und Radfahrer

Verschiedene Möglichkeiten zur Anbindung der K22 im Bereich der Bahnunterführung an die Straßen „Bockhorn“ und „Kaffeetwiete“ für Fußgänger und Radfahrer wurden im Zuge der Planänderungen untersucht. Ergebnis sind die Treppenbauwerke sowie die Radweganbindung zur Straße „Bockhorn“.

Auf Basis der zuvor gemachten Ausführungen hält die Planfeststellungsbehörde die Alternativenprüfung für ausreichend und kann das Ergebnis nachvollziehen.

4. Verkehrsuntersuchung bzw. -prognose

Um gezielte Aussagen über die zu erwartende Verkehrsentwicklung in Tornesch machen zu können, wurde vom Ingenieurbüro Pöyry Infra Traffic GmbH zur Ursprungsplanung eine Verkehrsuntersuchung mit Stand vom 7. Dezember 2006 erarbeitet. Diese ist als Anlage 20 den Planfeststellungsunterlagen beigelegt. Als Prognosehorizont für die künftige Verkehrsentwicklung wurden das Jahr 2020, für die Ermittlung der relevanten, prognostizierten Mengen die Straßenverkehrszählungen 2006 zugrunde gelegt. Dabei wurden an verschiedenen Knotenpunkten Verkehrszählungen und Kennzeichenerfassungen durchgeführt (Seite 9 ff. der Verkehrsuntersuchung 2006), aus deren Daten ein Verkehrsmodell erarbeitet wurde. Einbezogen waren daher auch Pendlerströme.

Verkehrssteigerungen aufgrund einer steigenden Bevölkerungszahl in den Städten Uetersen, Tornesch und Umgebung sowie aufgrund eines angenommenen erhöhten Motorisierungsgrades im Jahr 2020 wurde eine leichte Verkehrsabnahme durch eine allgemein sinkende Fahrleistung entgegengesetzt. Gewählt wurde somit ein makroskopischer Ansatz, indem pauschale verkehrszellenbezogene Wachstumsfaktoren angewendet wurden. Diese Faktoren speisen sich aus verschiedenen Quellen und Parametern, wie der Bevölkerungsprognose für Schleswig-Holstein und dem Landesverkehrsprogramm.

Im Ergebnis wurden Zuwachsraten zwischen 2006 und 2020 von 21,8% für Tornesch, 10,0% für Uetersen sowie 10,4% für den Kreis Pinneberg in die Prognose einbezogen.

Prognose für den Nullfall für das Jahr 2020

In der Verkehrsuntersuchung wurde auf S.18f. auch der Prognosenußfall 2020 prognostiziert. Er stellt die verkehrliche Situation beim Unterbleiben des Aus- und Neubaus der K22 dar. Ihm zufolge nimmt wie beschrieben der Verkehr in allen Bereichen des untersuchten Raumes Uetersen/Tornesch zu.

Die absolut größten Belastungszunahmen treten demnach auf dem Ost-West-Streckenzug K20/L110, der mitten durch das Zentrum von Tornesch führt, auf (bis ca. +2.700 Kfz/ 24 h; im Schnitt ca.+12 %). Steigerungen im Regionalverkehr und besonders aufgrund der Durchgangs- und Sammelfunktion dieses Straßenzuges entlang der Siedlungsschwerpunkte in Richtung A23 sorgen für diese hohen Anstiege. Auch für die bestehende K22 wird eine Verkehrszunahme prognostiziert. Ein Zuwachs von bis zu 30% (+1.100 Kfz/ d) sei für den Bereich Esingen zu erwarten.

Dies korrespondiert mit der Umsetzung verschiedener Projekte im Bereich Tornesch. Insbesondere durch das neue Wohngebiet „Tornesch am See“ sowie die Bebauung des alten Sportplatzes und dem inzwischen erfolgten Bau eines Sportzentrums am „Großen Moorweg“ kann eine Verkehrszunahme nachvollzogen werden.

Vergleich Nullvariante 2020 mit der Vorzugsvariante 2020

Bei einem Vergleich der Nullvariante 2020 mit der Vorzugsvariante 2020 (also bei angenommener Umsetzung des Vorhabens) wird die Entlastung des Stadtzentrums von Tornesch deutlich. Dabei wurde durch eine mathematische Verkehrsumlegung in die Verkehrsprognose eine Steigerung der Verkehrsnachfrage für die K22 eingespeist, die der dann erhöhten Attraktivität der fertiggestellten K22 Rechnung tragen soll.

Dieser Vergleich weist für die K22 eine Steigerung des Verkehrsaufkommens von ca. 4.700 Kfz/24h (Nullvariante 2020) auf ca. 8.400 Kfz/24h (Vorzugsvariante 2020) aus, was einer Steigerung von ca. 3.700 Kfz/24h (+ 78,7%) entspricht.

Auf der K20/L110 reduziert sich im Zusammenhang damit der Verkehr im Bereich Tornesch von ca. 21.500 Kfz/24h (Nullvariante 2020) auf ca. 18.200 Kfz/24h (Vorzugsvariante 2020), was einer Entlastung von ca. 3.300 Kfz/24h (-15,3 %) entspricht und im Bereich Uetersen von ca. 18.900 Kfz/24h (Nullvariante 2020) auf ca. 15.200 Kfz/24h (Vorzugsvariante 2020), was einer Entlastung von ca. 3.700 Kfz/24h (-19,6 %) entspricht. Auf einzelnen Straßenabschnitten im Ortskern von Tornesch liegt die Entlastung noch etwas höher („Friedrichstraße“ L107 bis 26%).

Nicht explizit im Verkehrsgutachten beschrieben, jedoch als logische Folge ersichtlich, ist, dass bei der Vorzugsvariante 2020 auch mehrere Straßen in Tornesch-Esingen starke Entlastungen erfahren werden (z.B. „Gärtnerweg“, „Bockhorn“, „Denkmalstraße“).

Aktualisierung der Verkehrsprognose und Erweiterung des Prognosehorizonts

Die Verkehrsprognose wurde im Zuge der 3. Planänderung aktualisiert und ihr Prognosehorizont auf das Jahr 2030 erweitert. Sie wurde durch Erhebungsergebnisse aus den Jahren 2013 sowie 2015, welche zum Teil aus dem Verkehrsentwicklungsplan Tornesch stammen, ergänzt. Zudem wurde ein Abgleich der Ergebnisse mit diesem vorgenommen. Zusätzlich ist eine Abfrage über Besonderheiten bzw. besondere Entwicklungen in den beiden Städten durchgeführt worden, die Einfluss auf das Verkehrsgeschehen haben könnten.

Im Ergebnis wurde bestätigt, dass die verkehrliche Wirkung des Vorhabens immer noch gegeben ist, wenn auch in etwas geringerem Umfang, verglichen mit der ursprünglichen Prognose 2020. So reduziert sich der Verkehr nach der aktualisierten Prognose auf der K20 westlich der Kreuzung K20/L107 um ca. 17 % und östlich dieser Kreuzung bei Realisierung der Vorzugsvariante 2030 um ca. 13 % im Vergleich zur Nullvariante 2030.

Für die K22 wurde für die Vorzugsvariante 2030 im östlichen Abschnitt zwischen „Kleine Twiete“ und L107 eine Verkehrsbelastung von ca. 7.700 Kfz/24h und im westlichen Abschnitt zwischen Uetersen und „Kleine Twiete“ von ca. 5.900 Kfz/24h prognostiziert.

Die Aktualisierung der Verkehrsprognose schließt mit der Aussage: „Die K22 übernimmt weiterhin eine verstärkte Sammelfunktion für Quell-/Zielverkehre im Einzugsbereich der K22 in Tornesch und Uetersen und entlastet den heute schon überlasteten Hauptknotenpunkt K20/L110 in Tornesch.“. Die Aussagen und prozentualen Werte zum LKW-Verkehr aus der ursprünglichen Verkehrsuntersuchung hätten laut aktualisierter Verkehrsprognose weiterhin Gültigkeit.

Die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung hat ebenfalls Eingang in die Planfeststellungsunterlagen gefunden (siehe Anlage 20).

Abgleich mit Verkehrsentwicklungsplänen Dritter

In die zur 3. Planänderung erstellte Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung sind Erhebungsergebnisse aus dem Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Tornesch von 2013 eingeflossen.

Des Weiteren wurden durch den Vorhabenträger im Nachgang der Aktualisierung der Verkehrsprognose Abgleiche mit den folgenden Gutachten vorgenommen: Verkehrsuntersuchungen „Tornesch Ost“ (2002) sowie „Tornesch am See“ (2011), Verkehrsentwicklungspläne der Städte Uetersen (2008) und Tornesch (2013). Die Ergebnisse wurden von der Planfeststellungsbehörde berücksichtigt.

Aufgrund verschiedener methodischer Herangehensweisen (insbesondere bezüglich der Skalierung) und unterschiedlicher Prognosehorizonte war ein direkter Vergleich mit den genannten Verkehrsuntersuchungen nur eingeschränkt, und dann meist nur qualitativ, möglich. Wo dieser möglich war, bestätigte er jedoch die allgemeinen Trends der Verkehrsuntersuchung zum vorliegenden Vorhaben.

Der Verkehrsentwicklungsplan Tornesch von 2013 erläutert etwa zur K22: „Der Ausbau der Kreisstraße K22 als südliche Stadumfahrung befindet sich aktuell im Planfeststellungsverfahren. Der positive Planfeststellungsbeschluss steht in Aussicht, sodass von der anschließenden Umsetzung ausgegangen werden kann. Durch die Maßnahme wird grundsätzlich eine verkehrliche Entlastung des Streckenzuges *Ahrenloher Straße - Jürgen - Siemsen - Straße* insbesondere beim Schwerverkehr angestrebt. Bei der hier vorliegenden Untersuchung im Verkehrsentwicklungsplan wird diese Entlastung im Sinne einer „Worst Case“ - Betrachtung nicht zum Ansatz gebracht, da die zeitnahe Fertigstellung des Ausbaus K22 nicht gesichert ist. Gleichzeitig sei jedoch angemerkt, dass der Ausbau der Kreisstraße K22 die Wirkung aller nachfolgend beschriebenen Maßnahmen im relevanten Streckenabschnitt positiv unterstützt.“

Beim Abgleich zwischen der aktualisierten Verkehrsuntersuchung 2015 und den weiteren Verkehrsentwicklungsplänen Dritter haben sich nach Aussage des Vorhabenträgers insgesamt keine wesentlichen Differenzen in den Ergebnissen der Gutachten sowie deren Beurteilungen ergeben. Zwischen den einzelnen Erhebungen könne es zwar durchaus zu unterschiedlichen Verkehrszahlen gekommen sein, was jedoch auf die verschiedenen dahinterliegenden Fragestellungen zurückzuführen sei. Auf jeden Fall stehe keines der ausgewerteten Gutachten der Planung entgegen. Die Planfeststellungsbehörde kann dies nachvollziehen.

Berücksichtigung gefestigter Planungen

Beinhaltet in der oben aufgeführten Annahme einer wachsenden Bevölkerung ist die allgemeine Ausweisung neuer Wohn- und Gewerbegebiete in Uetersen und Tornesch. Wie auf S. 7 der für die 3. Planänderung aktualisierten Verkehrsuntersuchung (Anlage 20 der Planunterlagen) ersichtlich ist, sind zudem das Baugebiet „Tornesch am See“ sowie verschiedene Gewerbebetriebe dazu explizit berücksichtigt worden.

Das Baugebiet „Alter Sportplatz“, die Westumgehung Pinnebergs, von Einwendern geforderte Gewerbegebiete in Uetersen und in Moorrege sowie der geplante Weiterbau der A20 gen Westen wurden hingegen nicht explizit im Verkehrsmodell berücksichtigt. Bei diesen Vorhaben kam der Gutachter durch Analysen bestehender Verkehrsuntersuchungen zu dem Schluss, dass ihre Auswirkungen auf das vorliegende Vorhaben höchstens gering und damit nicht zu berücksichtigen sind. Eine weiträumige Verkehrsverlagerung im Untersuchungsgebiet wird nicht erwartet. Jedoch sind die erwähnten Vorhaben über den zuvor erläuterten makroskopischen Ansatz der Verkehrsmodellierung indirekt mit abgebildet. Der Verkehrsgutachter hat diesen makroskopischen Ansatz einem mikroskopischen Ansatz

vorgezogen, in welchem punktuelle Betrachtungen von lokalen Verkehrserzeugern angewendet worden wären.

Berücksichtigung Realisierung Pinnauquerung B431 – K22

Einige Einwender äußerten die Vermutung, dass hinter der vorliegenden Maßnahme nur die Vorbereitung einer direkten Verbindung zwischen K22 und B431 mittels einer Pinnauquerung stehe. Dies hätte aus ihrer Sicht in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt werden müssen. Zudem wäre dann der Charakter der Straße ein anderer. Der Kreis Pinneberg könne dann nicht Vorhabenträger sein.

Die Planfeststellungsbehörde hat hinsichtlich des vorgetragenen Sachverhalts bei der Niederlassung Itzehoe des LBV-SH als zuständiger Straßenbaubehörde angefragt. Von dort kam die Nachricht, dass keinerlei konkrete Planungen zu einer Querung der Pinnau existierten. Die in der Vergangenheit temporär tatsächlich angedachte Maßnahme sei inzwischen auch nicht mehr zu realisieren, da einige auf der ursprünglich vorgesehenen Trasse gelegenen Grundstücke inzwischen bebaut worden seien. Demzufolge gibt es seitens der Planfeststellungsbehörde keine Notwendigkeit eine Realisierung der Pinnauquerung zu betrachten.

Aufhebung Bahnübergang Prisdorf

Einige Einwender machten auf aus ihrer Sicht existierende Pläne zur Aufhebung des Bahnübergangs Prisdorf aufmerksam. Sie forderten daher eine Berücksichtigung dessen in der Verkehrsprognose. Mit einer Realisierung einer Bahnunterführung im Bereich Prisdorf sehen sie zudem die Planrechtfertigung der Unterführung in Tornesch-Esingen in Frage gestellt.

Die Planfeststellungsbehörde hat hinsichtlich des vorgetragenen Sachverhalts bei der Niederlassung Itzehoe des LBV-SH als zuständiger Straßenbaubehörde angefragt. Von dort kam die Nachricht, dass derzeit keinerlei konkrete Planungen zu einer Aufhebung des Bahnüberganges Prisdorf durch eine Unterführung bestehen würden (Emails der NL Itzehoe des LBV-SH vom 30.05.2017 sowie 29.05.2018). Demzufolge gibt es seitens der Planfeststellungsbehörde keine Notwendigkeit eine Realisierung dieser Maßnahme zu betrachten.

Abgrenzung des Untersuchungsraums

Einwender monierten, dass aus ihrer Sicht eine fehlerhafte Abgrenzung des Untersuchungsraumes im Verkehrsgutachten vorliege. Dieser wurde als zu klein bemängelt. Dazu hat der Vorhabenträger entgegnet, dass es sich beim Vorhaben nur um eine kleinräumige Straßenbaumaßnahme mit beschränkter räumlicher Wirkung handle. Eine großräumige Modellierung sei demzufolge nicht erforderlich. Verkehrlichen Wechselwirkungen zwischen Untersuchungsgebiet und Umgebung seien jedoch durch die qualitative Betrachtung von verkehrlichen Entwicklungen in der Region Rechnung getragen worden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist dies nachvollziehbar.

Fehlende Unterscheidung zwischen Ziel- und Durchgangsverkehr

Zu der aus Sicht der Einwender fehlenden Unterscheidung zwischen Ziel- und Durchgangsverkehr hat der Vorhabenträger auf die Unterscheidung im frühen Vergleich der Planvarianten hingewiesen. Es seien dabei jedoch keine bemerkenswerten Unterschiede

festgestellt worden (Durchgangsverkehr im Nullszenario ca. 55 %, im Planfall I ca. 65 %, im Planfall II ca. 55 %), so dass diese Differenzierung innerhalb der Verkehrsuntersuchung nicht mehr vorgenommen wurde. Deshalb seien in den Umlegungsergebnissen des Verkehrsmodells alle Segmente der Verkehrsnachfrage in einer Überlagerung angezeigt worden.

Mängel in der zur 3. Planänderung aktualisierten Verkehrsuntersuchung

Einwender haben in der Erörterung sowie schriftlich verschiedene Mängel der aktualisierten Verkehrsuntersuchung gerügt. So fehlten aus ihrer Sicht Angaben zu Zählstandorten, Zählergebnissen, Plots zu den Verkehrsbelastungen sowie nachvollziehbare Angaben zu den Verkehrsentwicklungen. Der Vorhabenträger hat hinsichtlich der Zählstandorte und -ergebnisse auf Abbildung 1 sowie Tabelle 1 der aktualisierten Verkehrsuntersuchung verwiesen. Dort ist ersichtlich, wie sich der Verkehr in Bezug auf die ursprüngliche Verkehrsuntersuchung 2007 tatsächlich bis zu den Zähljahren 2013/2015 entwickelt hat. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde reicht dies aus, auch wenn eine Darstellung der absoluten Ist-Werte das Verständnis sicherlich erleichtert hätte. Jedenfalls sind keine Plots zu Verkehrsbelastungen zwingend vonnöten.

Zudem tragen Einwender das Fehlen von Angaben zur Verkehrsbelastung in der Nacht sowie von LKW-Anteilen in der aktualisierten Verkehrsuntersuchung 2015 vor. Dadurch entsprechen diese nicht dem Stand der Technik. Sie vermissen zudem konkrete Angaben für das Analysejahr 2015 sowie den Prognosenullfall 2030. Der Vorhabenträger hat in seiner Erwiderung dazu ausgeführt, dass der Anteil des Schwerverkehrs seit 2005 bis zur Erstellung der aktualisierten Verkehrsuntersuchung in etwa gleich geblieben sei und eine Abfrage über besondere Entwicklungen in Uetersen und Tornesch keine Anhaltspunkte für signifikante Änderungen für das LKW-Aufkommen ergeben hätte. Somit sei davon auszugehen, dass die in der ursprünglichen Verkehrsuntersuchung 2007 gemachten Angaben zum Anteil des Schwerverkehrs weiterhin gültig sind, wie auch auf S.9 der Verkehrsuntersuchung 2015 ausgeführt wird. Demzufolge behalten die in Abbildung 5.7 der Verkehrsuntersuchung 2007 dargestellten Werte für den Schwerverkehrsanteil ihre Gültigkeit.

Hinsichtlich der Verkehrsbelastung in der Nacht ist auf die zugrundeliegende RLS-90 mit den in ihr festgelegten Umrechnungsfaktoren zu verweisen. Aus der in der Verkehrsprognose aufgeführten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) wurden für die lärmtechnische Untersuchung mit Hilfe ebendieser Umrechnungsfaktoren die maßgebenden stündlichen Verkehrsstärken getrennt für Tag und Nacht berechnet. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist dies ausreichend.

Die von Einwendern vermissten Angaben zum Analysejahr 2015 finden sich als Differenzdarstellung in Tabelle 1 der Verkehrsuntersuchung 2015.

Die von Einwendern vermissten Angaben zum Prognosenullfall 2030 finden sich nach Aussage des Vorhabenträgers im Prinzip auf S.8 der Verkehrsuntersuchung 2015 unter dem Begriff Prognosewert 2030. Da es für die Aktualisierung ausreichend gewesen sei, nur einen ausgewählten Querschnitt zu betrachten und nicht das ganze Straßennetz, wurde hier eine Unterscheidung der Begrifflichkeiten vorgenommen. Im Ergebnis beträgt der Prognosewert 2030 für den Bereich K22-West 3.800 Kfz/24h und K22-Ost 4.700 Kfz/24h. Zugrunde liegen die Prognosen, dass die Städte Tornesch und Uetersen bis 2030 um 7,2 % bzw. 5,4 %

wachsen und die Annahme, dass sich dadurch die Belastung der K22 als Mittelwert um 6,3 % bis 2030 erhöht.

Folgen der Verkehrsprognose

Die prognostizierte Verkehrsbelastung der K22 liegt der technischen Planung, der lärm- und luftschadstofftechnischen Berechnung und den Betrachtungen zu den Auswirkungen auf die Umwelt zugrunde. Diese wurden in der 3. und 4. Planänderung entsprechend der Ergebnisse der aktualisierten Verkehrsuntersuchung überarbeitet.

Geschwindigkeitsbegrenzung nicht berücksichtigt

In zwei Abschnitten der Ausbaustrecke wird aus artenschutzrechtlichen Gründen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h auf 50 km/h festgesetzt. Diese Begrenzung gilt in den Zeiten zwischen 18.00 und 06.00 Uhr in den Monaten März bis Oktober. Aus Sicht von Einwendern reduziert dies die Attraktivität der K22 und hätte daher eine neue Verkehrsuntersuchung zur Folge haben müssen.

Auf Nachfrage durch die Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträger eine gutachterliche Stellungnahme von der Pöyry Deutschland GmbH vom 15.03.2018 eingeholt. Darin führt der (Verkehrs-) Gutachter aus, dass die temporäre Geschwindigkeitsbeschränkung zu keiner nennenswerten Attraktivitätsreduzierung der K22 führe und bestätigt weiterhin die im Verkehrsgutachten vom 22.05.2015 (Anlage 20 der Planunterlagen) positive verkehrliche Wirkung der Ausbauvariante. Er begründet dies damit, dass sich die Reisezeit auf der neuen K22 um 20 Sekunden verringere, wenn auf insgesamt 742 m die Geschwindigkeit von 80 auf 50 km/h reduziert wird. Weil die Beschränkung nur zwischen 18.00 Uhr und 06.00 Uhr gilt, betreffe sie jedoch nur etwa 13 % des Tagesgesamtverkehrs. In den Monaten November, Dezember, Januar und Februar gilt die Beschränkung ebenfalls nicht. Somit ergebe sich keine nennenswerte Attraktivitätsreduzierung. Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Sichtweise und sieht keinen Grund eine gänzlich neue Verkehrsuntersuchung zu fordern. Ebenso sieht sie dadurch die Planrechtfertigung nicht angegriffen.

Gesamteinschätzung

Insgesamt wurde die Verkehrsprognose nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nach anerkannten Methoden erstellt und ist in ihren Aussagen nachvollziehbar. Durch die Aktualisierung zur 3. Planänderung wurden aktuelle, ausreichend valide Datenbestände einbezogen. Die Wahl des Prognosehorizonts 2030 entspricht dem Stand der Technik und der Rechtsprechung. Die Untersuchungen sind nachvollziehbar, das Ergebnis in sich schlüssig und belastbar.

Das Verkehrsgutachten und seine Aktualisierung fassen alle relevanten Daten zusammen und weisen die vorhandenen und die zu erwarten Verkehrsbelastungen in den einzelnen Planfällen aus. Es war darüber hinaus nicht erforderlich, wie von Einwendern gefordert, alle erhobenen Grundlagen der Verkehrsuntersuchung beizufügen. Hierdurch würden die Gutachten sehr umfangreich und eine qualifizierte Prüfung aufwendig. Die Auslegung der Gutachten in der vorgelegten Form reichte bereits zur Erzeugung der erforderlichen Anstoßwirkung aus.

5. Künftiger Zustand

Der Streckenverlauf der K22 wird sich mit Abschluss der Maßnahme nur in einem begrenzten Teil vom heutigen unterscheiden. Für den westlichen Bereich inklusive des östlichsten Endes des „Wiszmöhlenwegs“ (2. Bauabschnitt) wird die jetzige Trasse fast komplett beibehalten. Hinter dem Ohrbrooksgaben erfolgt auf 200 m eine geringfügige Trassenverschwenkung, um die neue Brücke anzubinden und ein Anstechen der Papierschlammdeponier weitestgehend zu vermeiden. Am Ende des „Wiszmöhlenwegs“ wird auf weniger als 100 m ein kurzer Neubau erfolgen, um die Verbindung zwischen „Wiszmöhlenweg“ und L107 zu glätten. Kurz vor der östlich anschließenden Kreuzung mit der L107 endet die Verfahrensgrenze für den 2. Bauabschnitt.

Der 3. Bauabschnitt sieht einen Neubau der Trasse zwischen der Kreuzung mit der L107 und dem Anschluss an den „Großen Moorweg“ vor. Ungefähr parallel zur Straße Bockhorn verläuft die Trasse bis zur Bahnschiene. Diese wird mittels eines Unterführungsbauwerkes unterquert. Etwa parallel zum „Borstelweg“ verlaufend, schließt die Trasse danach an den „Großen Moorweg“ an. Hier endet der 3. Bauabschnitt. Ab diesem Anschluss verläuft die neue Trasse wieder auf der bestehenden Trasse des „Großen Moorwegs“ bis zum Anschluss an die L110 (1. Bauabschnitt).

Querschnitt

Im gesamten Verlauf wird die Fahrbahn aufgrund des aus der Verkehrsprognose ermittelten Verkehrsaufkommens künftig eine Breite von 6,50 m aufweisen. Die Fahrstreifenbreite beträgt dabei jeweils 3,00 m zuzüglich 0,25 m für die Fahrbahnmarkierung. Innerhalb des Unterführungsbauwerkes wird die Fahrbahn eine Breite von 7,00 m aufweisen.

Innerhalb bebauter Gebiete wird die K22 gemäß den Richtlinien für integrale Netzgestaltung in die Kategorie HS III und außerhalb in die Kategorie LS III eingestuft.

Gekennzeichnet wird die zukünftige Strecken- und Verkehrscharakteristik in erster Linie durch die einheitliche Wahl der Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts und 80 km/h außerorts. Prägend ist außerdem der kombinierte bzw. zum Teil getrennt geführte Rad- und Fußweg auf der Nordseite der Straße.

Kreuzungspunkte

Mit Inbetriebnahme der ausgebauten K22 werden die Bahnübergänge in der „Denkmalstraße“ sowie im „Gärtnerweg“ geschlossen.

Der Knoten L110/107 in Tornesch, sowie die Kreuzungen „Tornescher Weg“/„Ossenpadd“ und „Schanzenstraße“/„Kleiner Sand“ in Uetersen werden durch das Vorhaben um jeweils mindestens eine Belastungsstufe entlastet. Eine vorhabenbedingt etwas stärkere Belastung wird am Knoten B431/K22 in Uetersen zu bemerken sein, welche jedoch nach Aussage des Vorhabenträgers durch eine Überarbeitung der Grünzeitverteilung des Signalprogramms ausgeglichen werden kann.

Zur Sicherung des Verkehrs für Fußgänger und somit auch zur Sicherung des Schulweges, wird auch zukünftig der Kreuzungsbereich K22/L107 mittels einer Lichtsignalanlage gesichert. Damit ist ein sicheres Queren der K22 gewährleistet.

Die Bahnlinie kann von Fußgängern und Radfahrern auch im Unterführungsbauwerk sicher gequert werden.

Geh- und Radwege

Neben der Fahrbahn wird nordseitig ein kombinierter bzw. zum Teil getrennt geführter Geh- und Radweg verlaufen, welcher innerorts 2,00-3,00 m breit und außerorts 2,00 m breit sein wird.

Besondere Verkehrsanlagen

Bei km 1+461 wird eine neue Brücke mit einer lichten Weite von 7,00 m über den Ohrbrooksgaben errichtet werden.

Zwischen km 3+686 und 3+711 wird ein Unterführungsbauwerk errichtet, um an km 3+692 die Bahnstrecke Hamburg-Elmshorn zu unterqueren. Im Unterführungsbauwerk beträgt die lichte Weite 12,35 m und die lichte Höhe 4,50 m.

Je eine Treppenanlage wird östlich und westlich der Bahngleise das Unterführungsbauwerk der K22 mit umliegenden Wegen verbinden.

6. Zielerreichung

Durch den Aus- und Neubau der K22 wird das Ziel, die K20 und damit das Stadtzentrum von Tornesch sowie mehrere Straßen im Ortsteil Esingen teilweise zu entlasten, erreicht. Die angestrebte Verlagerungswirkung kommt in der aktualisierten Verkehrsprognose mit dem Ausbau der K22 für das Jahr 2023 deutlich zum Tragen, indem einerseits Verkehrserzeuger im Einzugsbereich der K22 eine bessere Anbindung zum übergeordneten Netz bekommen, und andererseits Durchgangs- und Regionalverkehre eine verbesserte Routenalternative südlich der Siedlungsschwerpunkte von Uetersen und Tornesch erhalten. Die Anbindung der Bereiche südlich und westlich der Stadt Uetersen an das überregionale Netz verbessert sich.

Die Verkehrssicherheit steigt. Zwei höhengleiche Bahnübergänge können durch eine konfliktfreie Querungslösung ersetzt werden. Durch den neuen straßenbegleitenden Geh- und Radweg werden die Gefahrenpotentiale bei einer gemeinsamen Fahrbahnnutzung gemindert.

Zusammenfassend kann ausgesagt werden, dass die hier aufgestellten Planungsziele in vollem Umfang erreicht werden.

7. Bahnübergänge und Wegebeziehungen

Das vorliegende planfestzustellende Bauvorhaben sieht die Aufhebung der Wegebeziehung an den Bahnübergängen „Gärtnerweg“ und „Denkmalstraße“ im Zuge der Bundesbahnstrecke Hamburg - Elmshorn vor. Diese Bahnübergänge sind derzeit mit Schranken gesichert und genügen den heutigen verkehrlichen Anforderungen nicht mehr. Insbesondere der Bahnübergang „Denkmalstraße“ zeichnet sich durch eine geringe Fahrbahnbreite, sehr enge Kurvenradien und einen schlechten Ausbauzustand aus, so dass dieser Bahnübergang für Lastkraftwagen mit einer Länge über 6 m gesperrt ist. Durch die sehr langen Schließzeiten der Schranken und den daraus resultierenden langen Wartezeiten

für Kraftfahrzeuge ergeben sich weitere Belastungen für die angrenzende nahe Wohnbebauung.

Mit der Schließung der vorgenannten Bahnübergänge kommt der Vorhabenträger der Forderung des § 3 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes nach, wonach Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen, wenn und soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsentwicklung erfordert, zu vermeiden oder zu beseitigen sind.

Zudem fordert das Eisenbahnkreuzungsgesetz, neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen als Überführungen bzw. Unterführungen herzustellen. Auch diesem Planungsziel wird der Vorhabenträger durch den Bau eines Unterführungsbauwerkes im Zuge der K22 zur Querung der Bundesbahnstrecke Hamburg - Elmshorn gerecht. Damit ist die Eisenbahnunterführung der K22 neben der Eisenbahnunterführung im Ortskern von Tornesch im Verlauf der K20 und L 110 („Ahrenloher Straße“) die einzige höhenfreie Bahnquerung in einem weiten Umfeld. Die nächsten Bahnüberführungen befinden sich in Elmshorn und in Pinneberg.

Durch die Schließung der Bahnübergänge „Gärtnerweg“ und „Denkmalstraße“ sowie durch die Kappung der Straße „Kaffeetwiete“ infolge der Erstellung des Trogbauwerkes gehen bisher existierende Wegebeziehungen verloren. Der Vorhabenträger hat durch das Einfügen von neuen Geh-/Radwegen und Treppenbauwerken in die Planung, die Probleme, die durch das Wegfallen von Wegebeziehungen entstehen könnten, gemindert.

Einwender haben trotzdem auf verlängerte Wege für sich bzw. Schulkinder hingewiesen. So wurde etwa konkret beanstandet, dass es durch die ersatzlose Aufhebung des Bahnüberganges „Gärtnerweg“ zwischen dem geplanten K22-Tunnel und dem Zentrum von Tornesch auf einer Entfernung von 1,2 km keine weitere Querung der stark befahrenen Bahnlinie Hamburg-Kiel mehr geben würde. Dies hätte zur Folge, dass für viele Kinder, welche östlich der Bahnlinie leben, der Schulweg künftig durch den K22 - Tunnel führen und sich um über 500 m verlängern würde.

Die Schließung des Bahnüberganges „Gärtnerweg“ führt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in der Tat dazu, dass die Schüler aus dem Ost- bzw. Nordteil von Tornesch zukünftig über den neuen Geh-/ Radweganschluss vom „Borstelweg“ zum Geh-/ Radweg der K22 geführt werden, im weiteren Verlauf das Unterführungsbauwerk an der K22 passieren, um dann im Anschluss über die neue fußläufige Treppenanlage zur „Kaffeetwiete“ und zum „Bockhorn“ und damit auf den bisherigen Schulweg zur Schule zu gelangen. Dieser Verlauf stellt künftig die kürzeste mögliche Verbindung zwischen Nordost- und Südwestseite des Bahngleises für Fußgänger und Radfahrer dar. Für die Schulkinder bedeutet dies, dass der zukünftige Schulweg mit einer Mehrlänge von weniger als 500 m verbunden ist, die auch Kindern der Grundschule zugemutet werden kann. Dies gilt umso mehr, weil der neue Weg, der sowohl als Radweg und als Gehweg genutzt werden kann, vor dem Hintergrund eines verkehrssicheren Schulweges eine weitaus höhere Sicherheit aufweist als der bisherige mit Querung des höhengleichen Bahnüberganges „Gärtnerweg“ mit starkem Zugverkehr.

Ferner wurde eingewendet, dass alle südlich bzw. östlich der geplanten Trasse wohnhaften Schulkinder täglich die K22 queren müssten, um zur Grund- oder Gesamtschule zu gelangen. Dies wird als unzumutbar angesehen, weil die Verkehrsbelastung der neuen K22 in der

Realität höher sein werde als prognostiziert und außerdem der Schulbeginn grundsätzlich in der Zeit des stärksten Verkehrsaufkommens (Berufsverkehr) liege.

Die Schulkinder, die südlich bzw. östlich der geplanten K22 wohnen, werden mittels einer Lichtsignalanlage im Kreuzungsbereich K22/ L 107 über die Fahrbahn geführt. Ein verkehrssicheres Queren der Kreuzung und der K22 ist damit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch unter dem Gesichtspunkt einer prognostizierten Verkehrsbelastung von 7.700 Kfz/ 24h für das Jahr 2030 auf dem neuen Teilstück der K22 östlich der L 107 gewährleistet.

Bezüglich der in der Erörterung vorgetragenen Befürchtung, dass die Schulkinder im Bereich des Unterführungsbauwerkes einer erhöhten Schadstoffbelastung ausgesetzt sind, ist darauf hinzuweisen, dass eine Erhöhung der Schadstoffkonzentration nur bei längeren Tunnelbaustrecken als bei der vorliegenden auftritt. Das eigentliche Unterführungsbauwerk unter der Bahnstrecke hat eine Länge von 25 m, dem sich beidseitig eine Trogbaustrecke von je ca. 140 m zur Überwindung des Höhenniveaus zwischen der Sohle des Unterführungsbauwerkes und dem Geländeniveau anschließen. Im Bereich des Unterführungsbauwerkes liegt die Gradienten des Geh-/ Radweges ca. 1,50 m über der Gradienten der K22, um sich am Ende der Trogbaustrecke anzugleichen.

8. Breite der Geh- und Radwege

Von Einwander-/Behördenseite wurde beanstandet, dass der geplante Radweg entlang der K22 nur einseitig und dazu außerorts nur in Mindestmaßen geführt werden soll. Es wurde darauf hingewiesen, dass der dann zwangsläufig links-straßenseitig teilnehmende Radfahrer einer besonderen Gefährdung unterliege. Er sollte vielmehr als gleichwertiger Verkehrsteilnehmer angesehen und dieser Umstand bei der Planung berücksichtigt werden.

Es ist geplant, im Ortsbereich der Stadt Uetersen auf der nördlichen Seite der K22 von Bau-km 0-020 bis Bau-km 1+005 einen kombinierten Geh- und Radweg in einer Breite von 2,50 m neben Hochbord und Grünstreifen bzw. Parkplatz anzulegen, der dann von Bau-km 1+005 bis Bau-km 1+160 in einer Breite von 3,00 m neben Hochbord weitergeführt wird. Anschließend verläuft der kombinierte Geh- und Radweg auf der freien Strecke bis Bau-km 3+350 neben einem 1,75 m breiten Seitentrennstreifen mit Entwässerungsmulde in einer Breite von 2,00 m. Ab dem Kreuzungspunkt K22/ L107 bis Bau-km 3+495 wird die Anlage in einer Breite von 2,50 m neben Hochbord und Grünstreifen und dann bis Bau-km 3+686 in einer Breite von 3,00 m neben Hochbord fortgesetzt. Im Bereich des Unterführungsbauwerkes von Bau-km 3+686 bis Bau-km 3+711 ist der kombinierte Geh- und Radweg 2,75 m breit. Weiterhin sieht die Planung vor, die Radverkehrsanlage von Bau-km 3+711 bis Bau-km 3+856 in einer Breite von 3,00 m neben Hochbord und anschließend bis Bau-km 4+135 in einer Breite von 2,00 m neben einem 1,75 m breiten Seitentrennstreifen mit Entwässerungsmulde anzulegen.

An Außerortsstraßen werden aus Gründen der Verkehrssicherheit nur baulich getrennte, beispielsweise durch Seitentrennstreifen räumlich von der Fahrbahn abgesetzte Radwege als geeignet angesehen.

Die Gestaltung der baulich getrennten Radwege richtet sich nach den jeweils gültigen Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL). Diese sehen ebenso wie die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010 (ERA 2010) an Außerortsstraßen als

Regellösung den einseitig geführten, baulich von der Fahrbahn getrennten gemeinsamen Geh- und Radweg vor. Die Regelbreite für diese Wege wird mit 2,50 m angegeben, die aber 2,00 m nicht unterschreiten soll.

Nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV- StVO zu § 2, Absatz 4, Satz 2) leitet sich bei außerörtlichen Radwegen, die in der Regel mit Zweirichtungsverkehr betrieben werden, die Mindestbreite von 2,00 m aus der Begegnung zweier Radfahrer ab. Die Breite von Radverkehrsanlagen neben Hochborden soll innerorts mindestens 2,50 m betragen und begründet sich darin, dass beidseitig ein Sicherheitsstreifen von 0,25 m zum Verkehrsraum bzw. zu einem möglichen Zaun berücksichtigt wird.

Der Vorhabenträger hat sich bei der hier planfestzustellenden Maßnahme hinsichtlich der Breiten der Radwege an den Richtwerten der maßgebenden Richtlinien orientiert:

Die geplante Radwegbreite außerorts liegt bei 2,00 m und erfüllt damit die geforderte Mindestbreite. Hingegen wird die aus Betriebs- und Unterhaltungsgründen genannte Breite der Radverkehrsanlage von 2,25 m gemäß RAL und ERA 2010 an Außerortsstraßen um 25 cm unterschritten. Dieser Umstand ist aber vor dem Hintergrund der Wahrung der Verkehrssicherheit verhältnismäßig und zumutbar. Es gilt umso mehr, als nach den genannten Vorschriften ein 2,00 m breiter Radweg mit Zweirichtungsverkehr die Begegnung zweier Radfahrer sicherstellt. Eine übermäßig starke Frequentierung des Radweges wird darüber hinaus außerorts nicht erwartet. Innerorts beträgt die Radwegbreite – wie oben ausgeführt – 2,50 m bis 3,00 m.

Es ist beabsichtigt, den straßenbegleitenden Radweg auf der Nordseite der K22 im Zweirichtungsverkehr zu betreiben. Auf dieser Seite liegt zum überwiegenden Teil die Bebauung in Uetersen, und es binden innerorts die Gemeindestraßen „Rosentwiete“ und „Franz-Kruckenbergs-Straße“ sowie außerorts die „Westerlohtwiete“ an die K22 an.

Unstrittig ist, dass die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung mit besonderen Gefahren verbunden ist. Deshalb ist die Freigabe von Radwegen für das Befahren in beiden Richtungen daran geknüpft, den links fahrenden Radfahrer vor besonderen Gefährdungen zu schützen. Der Vorhabenträger hat hierzu in der vorliegenden Planung durch bauliche Maßnahmen in den Bereichen des punktuellen Zusammentreffens zwischen Radfahrer und Kraftfahrzeugfahrer dazu beigetragen, das Konfliktpotential zu reduzieren und eine ausreichende Verkehrssicherheit insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. So wird beispielsweise durch die Farbgebung des Belages des kombinierten Geh- und Radweges über die Grundstückszufahrten hinweg ein deutlicher Vorrang des Radfahrers signalisiert.

Die Betriebsform des einseitigen Radweges auf der nördlichen Seite der K22 stellt den Regelfall der Radverkehrsführung dar und wird aufgrund der örtlichen Verhältnisse als ausreichend angesehen. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Auf die Freigabe des Radweges in beiden Richtungen und damit auf links fahrende Radfahrer wird der kreuzende und einbiegende Verkehr an allen einmündenden Straßen durch Beschilderung bzw. Piktogramme hingewiesen.

9. Verkehrslärm

Die Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich des Verkehrslärms sind als vertretbar einzuschätzen. In der Lärmtechnischen Untersuchung (Anlage 11 der Planunterlagen) wird dargelegt, dass mit der Umsetzung der aktiven Schallschutzmaßnahmen die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Dieses Ergebnis wurde durch die jeweiligen Aktualisierungen des lärmtechnischen Gutachtens im Zuge der Planänderungen bestätigt.

Zu beachten ist, dass zur Berechnung der Auswirkungen nach der 16. BImSchV nur der durch das Vorhaben neu entstehende Lärm berücksichtigt wird. Durch die allgemeine Verkehrszunahme entstehender Mehrlärm wird dagegen nicht einbezogen, da er nicht dem Vorhaben anzulasten ist. In der zur 3. Planänderung erstellten zusammenfassenden Bewertung der Gesamtlärmsituation im Bereich der Kreuzung der K22 mit der Eisenbahnlinie im Ortsteil Esingen der Stadt Tornesch (Anlage 11.3 der Planunterlagen) wurde darüber hinaus geprüft, inwiefern Summenpegel aus Bahnverkehr und K22-Verkehr gesundheitsschädigende Werte erreicht werden könnten. Diese liegen laut laufender Rechtsprechung bei 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts (Urteil BVerwG vom 21.03.1996, Az.: 4 C 9/95). Im Ergebnis wird nur an einem Gebäude der Beurteilungspegel für die Nacht überschritten, dies jedoch bereits durch den Schienenlärm. Durch den Neubau der K22 wird lediglich eine nicht wahrnehmbare Pegelerhöhung von unter 1 dB(A) verursacht. Dieser Aspekt wurde in der Abwägung berücksichtigt.

Grundlage für die Berechnung der Lärmbelastung ist die Verkehrsprognose der Pöyry Infra Traffic GmbH vom 26.09.2006 und die Aktualisierung dieser Untersuchung vom 22.05.2015 der Pöyry Deutschland GmbH. Wie bereits zuvor ausgeführt, hält die Planfeststellungsbehörde diese für nachvollziehbar und zutreffend.

Einstufung Schwerlastverkehr

Im Anhörungsverfahren wurden von Einwendern Bedenken hinsichtlich der lärmtechnischen Betrachtung des LKW-Segmentes zwischen 2,8 t und 3,5 t geäußert. Tatsächlich gibt es zu dieser Problematik Unklarheiten und divergierende Meinungen in der Fachwelt. Der Vorhabenträger hat Fahrzeuge mit mehr als 3,5 t Gewicht als Schwerlastverkehr in seine Lärmberechnungen einfließen lassen. Die Planfeststellungsbehörde teilt dieses Vorgehen.

Sie stützt sich in ihrer Ansicht auf die Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage (Drucksache 17/ 3342 – vom 20.10.2010) der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN – Drucksache 17/3157 – zur Lärmberechnung an Bundesfernstraßen. Darin wird ausgeführt:

„...In den RLS – 90 wird für den Lärmtyp „Lkw“ zu Grunde gelegt, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h begrenzt ist. Somit sind Fahrzeuge mit einer höheren zulässigen Geschwindigkeit dem Lärmtyp „Pkw“ zuzuordnen.

Im Jahr 1990 (Ausgabe der RLS – 90) unterlagen gemäß Straßenverkehrsordnung Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t dieser zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, während für Lieferwagen (Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 2,8 t gegenüber den Pkw kein Unterschied bestand. Somit ist der ergänzende Hinweis in den RLS

– 90 „Lkw (über 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht)“ lediglich als – damals gültige - Erläuterung zu interpretieren, nicht aber als trennscharfes Abgrenzungskriterium.“ ...

„Da das Berechnungsverfahren der RLS – 90 nach wie vor angewendet wird, ist das den Berechnungen zu Grunde liegende Geschwindigkeitskriterium zur Abgrenzung der Lkw (zulässige Höchstgeschwindigkeit 80 km/h) anzuwenden. Dies führt dazu, dass Lieferwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 t als Lärmtyp Pkw in die Berechnungen eingehen.“

Zu der Frage, wie die Bundesregierung die vom BMVBS und der BASt vertretene Auffassung, dass den Lärmberechnungen der Anteil der Lkw ab 3,5 t zugrunde zu legen sei, obwohl dies den Festlegungen der VLärmSchR 97 bzw. den gesetzlichen Vorgaben der 16. BImSchV sowie der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG Urteil vom 12.8.2009, Az.: 9 A 64.07) widerspricht, heißt es:

„...Dabei wurde einvernehmlich festgestellt, dass es lärmtechnisch keine signifikanten Unterschiede gibt. Die Praxis steht im Einklang mit den Regelungen. Auch das Bundesverwaltungsgericht hat in der Sache keine andere Aussage getroffen.“

Aufgrund der vorstehenden Erläuterungen hält die Planfeststellungsbehörde die in der Lärmtechnischen Untersuchung gewählte Methode für sachgemäß.

Berücksichtigung baulicher Veränderungen und Nutzungsänderungen

Zur 4. Planänderung wurde eingewendet, dass die Lärmtechnische Untersuchung insofern veraltet sein könnte, als dass in das ursprüngliche Prognosemodell aufgenommene Gebäudeanordnungen etc. evtl. nicht mehr in derselben Form in der Realität vorgefunden werden könnten. Der Vorhabenträger hat daraufhin eine entsprechende Überprüfung durch seinen Gutachter anfertigen lassen und der Planfeststellungsbehörde vorgelegt. Im Ergebnis wurden in den betreffenden Abschnitten bei der Auswertung von Luftbildern aus dem Jahr 2016 jedoch keine Änderungen identifiziert.

Im Ergebnis hält die Planfeststellungsbehörde die Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchung für nachvollziehbar und belastbar. Wie bereits beschrieben, können durch den Einsatz aktiver Schallschutzmaßnahmen die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. In die Abwägung fließt mit ein, dass die Lärmbelastung für Anwohner zunimmt, auch wenn die Grenzwerte eingehalten werden. Dies wird von der Planfeststellungsbehörde jedoch als vertretbar erachtet.

10. Luftschadstoffe und Erschütterungen

Luftschadstoffe

Die Auswirkungen des Vorhabens sind hinsichtlich der Luftschadstoffe als vertretbar einzuschätzen. Das Schadstoffgutachten (Anlage 19 der Planunterlagen) zeigt auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung die sichere Einhaltung der maßgeblichen Grenz- und Schwellenwerte der 22. BImSchV auf. Zur 2. Planänderung wurde nach einem Hinweis von Einwenderseite die lufthygienischen Aussagen zur Planung in Bezug auf PM_{2,5} unter Nutzung der HBEFA-Version 3.1 aktualisiert. In der 4. Planänderung erfolgte infolge der neuen Verkehrsprognose eine Aktualisierung des Schadstoffgutachtens bei der nun sowohl das aktuelle Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA Version 3.3

(UBA 2017) als Grundlage diente als auch verschiedene weitere Anpassungen (siehe S.2 der aktualisierten Luftschadstoffgutachtens – Anlage 19 der Planunterlagen) in der Berechnung umgesetzt wurden. Im Ergebnis sind weiterhin keine Überschreitungen von Grenzwerten zu erwarten.

Die Einstufung des Schwerlastverkehrs in die Luftschadstoffberechnung (ab 3,5 t) geschah analog zur Lärmtechnischen Untersuchung. Verwiesen wird daher auf die in dieser materiell-rechtlichen Würdigung unter Ziffer 9 behandelten Fragestellung.

Von Einwanderseite wurden Befürchtungen geäußert, dass die Luftschadstoffbelastung durch die neue K22 höher würde als prognostiziert, da die zugrundeliegende Verkehrsprognose generell unzutreffend sei. Wie unter Ziffer 4 dieser materiell-rechtlichen Würdigung ausgeführt, hält die Planfeststellungsbehörde die Verkehrsuntersuchung jedoch für nachvollziehbar und zutreffend.

Erschütterungen

Mit Erschütterungen durch den Betrieb der Straße ist nicht zu rechnen.

Für die Bauphase hat der Vorhabenträger Beweissicherungsmaßnahmen zugesagt, da Erschütterungen nicht ausgeschlossen werden können. Die Planfeststellungsbehörde sieht darin kein unüberbrückbares Planhindernis.

Auf Punkt 2.1.2 sowie Ziffer 19 dieser materiell-rechtlichen Würdigung verwiesen.

11. Wertverlust von Grundstücken

Wertminderung durch mittelbare Beeinträchtigungen

Die Auswirkungen des Vorhabens beschränken sich nicht nur auf die unmittelbar betroffenen und in den Grunderwerbsunterlagen ausgewiesenen Grundstücke, sondern erstrecken sich auch auf Grundstücke in der Umgebung der Baumaßnahme, die mittelbar betroffen sind.

Der weitestgehenden Schonung von mittelbar betroffenen Grundstückseigentümern trägt die Planung des Vorhabenträgers angemessen Rechnung. Durch die Planung werden unzumutbare Nachteile für die (nur) mittelbar betroffenen Grundstücke abgewendet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Grundstückseigentümer vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft nicht generell, sondern nur soweit geschützt ist, wie das Recht ihm Abwehr- oder Schutzansprüche zubilligt. Vorliegend sind die maßgeblichen Schwellenwerte des § 41 BImSchG beim Schall nach Realisierung aktiver Lärmschutzanlagen nicht überschritten. Insoweit stehen den übrigen Betroffenen weder Abwehr-, Schutz noch Entschädigungsansprüche zu.

§ 42 Abs.2 BImSchG und § 141 Abs.2 LVwG gewähren keinen gesetzlichen Anspruch auf einen Ausgleich sämtlicher Vermögensnachteile, welche eine Planung auslöst. Ein Entschädigungsanspruch ist für die Wertminderung nur dann gegeben, wenn durch den Planfeststellungsbereich der K22 die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändert wird und „dadurch das benachbarte Wohneigentum schwer und unerträglich trifft“.

Ein Anspruch auf Übernahme kann dann bestehen, wenn die Beeinträchtigungen faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass die weitere Wohnnutzung unzumutbar ist. Eine Übernahme erfolgt dann, wenn eine Wohnnutzung vorliegt und das Grundstück den wesentlichen Teil

des Vermögens des Pflichtigen bildet und die Grundlage seiner privaten Lebensführung einschließlich seiner Familie darstellt. Gerade in solchen Fällen soll nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts die Eigentumsgarantie und ihre Aufgabe, dem Träger des Grundrechts einen Freiraum in vermögensrechtlichem Bereich zu sichern und ihm damit eine eigenverantwortliche Gestaltung des Lebens zu ermöglichen, in den Vordergrund treten. Eine Wertminderung von 50-60 % des Verkehrswertes des betroffenen Grundstücks darf danach bei der Verkehrswertermittlung nicht als Ausdruck der Sozialbindung des Eigentums bei der Entschädigung herabgeschlagen werden. In diesen Fällen muss eine volle Entschädigung erfolgen. Zwar haben die Betroffenen grundsätzlich keinen Anspruch auf vollständige Kompensation des Verkehrswertes des Grundstücks. Wenn dem Betroffenen aber nichts anderes übrig bleibt, als eine neue Wohnnutzung zu erwerben, darf die Entschädigung nicht in einem solchen Maß herabgesetzt werden. Eine Wertminderung von 50-60 % reicht alleine nicht aus, um eine Entschädigungspflicht auszulösen.

Eine derartige Unzumutbarkeit ist auch bei schweren und unerträglichen Lärmbelastungen anzunehmen. Ein derartiger mittelbarer enteignender Eingriff ist z.B. infolge einer Betroffenheit durch Straßenverkehrslärm in Gebieten, die dem Wohnen dienen, bei Beurteilungspegeln erst wesentlich über 70 dB(A) am Tage bzw. 60 dB(A) in der Nacht vorstellbar. Durch die K22 werden nach den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung der Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen keine Lärmbetroffenheiten ausgelöst, welche eine Wertminderung verursachen. Die zusammenfassende Bewertung der Gesamtlärmsituation (Anlage 11.3 der Planunterlagen) konstatiert zwar für ein Gebäude mit 67 dB(A) eine deutliche Überschreitung der 60 dB(A)-Marke. Diese Überschreitung rührt jedoch bereits von der Bahnstrecke her und wird durch die K22 nicht weiter erhöht.

Grundsätzlich müssen zunächst bei einer unzumutbaren Beeinträchtigung Maßnahmen erfolgen, die die Beeinträchtigung für den Betroffenen auf ein hinnehmbares Maß abmildern. Die §§ 41 f. BImSchG gehen daher einem Entschädigungsanspruch nach § 141 Abs. 2 Satz 3 LVwG vor. Sie regeln die Vorgaben zum aktiven Schallschutz, § 41 BImSchG, und die Entschädigung für Maßnahmen des passiven Schallschutzes am Gebäude des Betroffenen, § 42 BImSchG. Sie verdrängen in ihrem Regelungsbereich § 141 Abs. 2 Satz 2 LVwG. Erst wenn trotz aller zumutbaren und tunlichen Maßnahmen das Grundstück eines Betroffenen unzumutbarer Lärmbelastung ausgesetzt wird, erfolgt eine Entschädigung in Geld. Diese ist nach § 141 Abs. 2 Satz 3 LVwG zu leisten.

Weitere Entschädigungsforderungen für Nachteile und Beeinträchtigungen, die den Eigentümer nicht in seiner Rechtsposition treffen wie beispielsweise Minderung der Lebensqualität und des Landschaftserlebnisses, Ausgleich für eventuell langfristig fallende Immobilienpreise, Mietmindereinnahmen, Verlust von Lagevorteilen bzw. einer besonderen Aussichtslage, sind mangels einer Rechtsgrundlage zurückzuweisen.

Auch aus dem Europarecht ergibt sich hierzu nichts anderes. Insbesondere folgt aus der UVP-Richtlinie nicht die Pflicht, im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung eine Bewertung der Auswirkungen eines Projekts auf den Wert von Sachgütern vorzunehmen (EuGH, Urteil vom 14.03.2014 – C-420/11 -, juris Rn. 30). Lediglich im Falle einer unzureichenden Umweltverträglichkeitsprüfung könnte nach Auffassung des EuGH neben der Aufhebung einer Genehmigung auch eine Entschädigung in Geld in Betracht kommen.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen müssen von den Betroffenen entschädigungslos hingenommen werden. Dies gilt auch für den Fall, dass der Grundstücksmarkt die Lage der K22 zu den Grundstücken mindernd berücksichtigen würde. Derartige eventuelle Wertminderungen allein durch Lagenachteile werden von § 141 LVwG nicht erfasst (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, NJW 97, S.142ff). Die durch § 141 Abs.2 Satz 3 LVwG bestimmte Begrenzung des finanziellen Ausgleichs ist außerdem verfassungsgemäß, denn es handelt sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 GG.

Art. 14 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit von Eigentum, gewährleistet weder jede wirtschaftlich vernünftige Nutzbarkeit noch das Recht, jede Chance einer günstigen Verwertung des Eigentums auszunutzen zu können. Dies gilt selbst dann, wenn die Ursächlichkeit der geminderten Wirtschaftlichkeit durch einen staatlichen Eingriff unzweifelhaft gegeben ist. Insbesondere deswegen ist kein Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile vorzusehen, welche dieses Planungsvorhaben auslöst.

Überdies dient das geplante Bauvorhaben dem Interesse des Allgemeinwohls. Die Straße wird entsprechend gewidmet und kann im Rahmen der Widmung genutzt werden. Einschränkungen zum Wohle der Allgemeinheit unterliegen dem Gemeingebrauch der Straße und der Anlieger teilt somit das Schicksal der Straße.

Das bedeutet nicht, dass Wertminderungen der Grundstücke nicht im Rahmen der Abwägung von der Planfeststellungsbehörde berücksichtigt werden. Zwar geht die bisherige Rechtsprechung des 7. und 9. Senats des BVerwG davon aus, dass Grundstückswertminderungen keinen eigenständigen Abwägungsposten darstellen, weil sich die Frage der Wesentlichkeit der Auswirkungen einer Planung auf Nachbargrundstücke grundsätzlich nicht nach dem Umfang einer möglichen Verkehrswertminderung beurteilt, sondern nach dem Grad der faktischen und unmittelbaren, sozusagen „in natura“ gegebenen Beeinträchtigungen, die durch die angegriffene Planung zugelassen werden. Der 4. Senat des BVerwG ist demgegenüber der Auffassung, dass die Planfeststellungsbehörde verpflichtet sei, planbedingte Wertverluste an unter dem Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG stehenden Privatgrundstücken als private Belange im Rahmen der planerischen Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen. Es bleibe aber der Planfeststellungsbehörde unbenommen, solche Wertminderungen nach den zum Abwägungsgebot entwickelten Grundsätzen im Rahmen der fachplanerischen Abwägung hinter gegenläufigen öffentlichen Interessen zurücktreten zu lassen. Eine Abwägungsdisproportionalität könne jedenfalls bei einer Wertminderung von 20% nicht angenommen werden.

Der Planfeststellungsbehörde ist bewusst, dass der Neubau der K22 im Bereich Esingen zu Wertminderungen der Grundstücke entlang der Trasse führen kann. Es bestehen aber keine Anhaltspunkte dafür, dass diese Wertminderungen einen Grad von deutlich mehr als 20 % erreichen. Wie bereits an anderer Stelle ausgeführt, wurden die Beeinträchtigungen durch Lärm und sonstige Immissionen bewertet und – soweit erforderlich – durch die Anordnung von Schutzmaßnahmen und Ausgleichsregelungen abgemildert bzw. ausgeglichen. Darüber hinaus bestehen keine konkreten Anhaltspunkte für weitere erhebliche Wertminderungen, insbesondere nicht solche, die „so massiv ins Gewicht fallen, dass den Betroffenen ein unzumutbares Opfer abverlangt“ würde. Die Planfeststellungsbehörde ist ohne weitere konkrete Anhaltspunkte nicht verpflichtet, derartige Wertminderungen betragsmäßig zu ermitteln (BVerwG, Beschluss vom 06.04.2011 . 9 VR 1/11 -, Juris Rn. 28).

Im Rahmen der Abwägung müssen daher die Nachteile für die einzelnen Grundstückseigentümer durch etwaige mittelbare Wertminderungen hinter den Zielen der Planung und dem öffentlichen Interesse am Vorhaben zurücktreten.

Ermittlung der Vermögensverluste nach EUGH 14.03.2013 - C-420/11

Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die auf ein staatliches Verhalten zurückzuführen ist, begründet somit im Sinne von § 141 Abs. 2 Satz 3 LVwG eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Dies soll sich auch nach aktueller Rechtsprechung nicht ändern. Eine Wertminderung von 50-60% des Verkehrswertes des betroffenen Grundstücks darf danach bei der Verkehrswertermittlung nicht als Ausdruck der Sozialbindung des Eigentums bei der Entschädigung herabgeschlagen werden. In diesen Fällen muss eine volle Entschädigung erfolgen. Zwar haben die Betroffenen grundsätzlich keinen Anspruch auf vollständige Kompensation des Verkehrswertes des Grundstücks, wenn dem Betroffenen aber nichts anderes übrig bleibt, als eine neue Wohnnutzung zu erwerben, darf die Entschädigung nicht in einem solchen Maß herabgesetzt werden. Eine Wertminderung von 50-60 % reicht alleine nicht aus, um eine Entschädigungspflicht auszulösen.

Auch aus dem Europarecht ergibt sich hierzu nichts anderes. Diesem lässt sich nicht entnehmen, dass im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung planbedingte Wertminderungen ermittelt werden müssten. Vielmehr schließt eine Umweltverträglichkeitsprüfung die Bewertung der Auswirkungen eines Projekts auf den Wert von Sachgütern nicht ein (EuGH, Urteil vom 14.03.2013 – C-420/11 – juris Rn. 30). Wertminderungen von Grundstücken durch Vorhaben sind nicht unabhängig von der Beeinträchtigung danach zu entschädigen. Der EuGH hat keine Grenzen festgelegt, ab wann eine Wertminderung zu einer solchen Entschädigung führen könnte. Die deutsche Regelung in § 142 Abs. 2 Satz 3 LVwG hält sich im europarechtlich zulässigen Rahmen, dann eine Entschädigung zuzusprechen, wenn die Beeinträchtigung durch das Vorhaben zu einem unzumutbaren Zustand führt. Die Wertminderung eines Grundstücks als solches stellt weiterhin keinen eigenständigen Abwägungsposten dar.

Wertverlust durch unmittelbare Beeinträchtigungen

Für den Neubauabschnitt der K22 wird zwangsläufig privates Grundeigentum in Anspruch genommen. Bei der Abwägung der von einem Straßenbauprojekt berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Artikel 14 Abs. 1 GG fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu den abwägungsrelevanten Belangen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Bürger darstellt. Das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, genießt aber bei der straßenrechtlichen Planfeststellung keinen absoluten Schutz. Für das Eigentum gilt also nichts anderes als für andere abwägungsrelevante Belange. Das heißt, dass die Belange der Eigentümer bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden können.

Im vorliegenden Fall, in dem für das Vorhaben gewichtige öffentliche Verkehrsinteressen sprechen, kann auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken in dem nach dem festgestellten Plan vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Die öffentlichen Verkehrsinteressen und die Interessen der Nachbarschaft,

von unzumutbaren Lärm- und Schadstoffbelastungen verschont zu bleiben, überwiegen gegenüber den Interessen der privaten Grundstücksbetroffenen an einem vollständigen Erhalt ihres Eigentums. In der 1. Planänderung wurde um den Interessen von Grundstückseigentümern Rechnung zu tragen eine Verschwenkung der Trasse vorgenommen. Für weitere Linienänderungen zugunsten eines einzelnen Betroffenen ist jedoch mit Blick auf die vorhandenen Zwangspunkte kein Raum. Abgesehen davon würden weitere Trassenverschiebungen in Einzelbereichen dazu führen, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch zu nehmen wären und in Rechte anderer Privatpersonen eingegriffen würde.

Die schwerwiegenden, planerisch nicht weiter reduzierbaren Eingriffe in die privaten Rechte der Grundstücksbetroffenen müssen hingenommen werden, weil dem Neubau eine überragende Bedeutung zukommt. Die Planfeststellungsbehörde hält bei der Abwägung der gegenläufigen öffentlichen und privaten Belange die erforderlichen Eingriffe in die privaten Rechte gegenüber dem planerischen Ziel für verhältnismäßig und damit auch zumutbar. Die zur Realisierung des Vorhabens unvermeidbaren, von den einzelnen Betroffenen gleichwohl als hart empfundenen Eingriffe fallen nicht so gravierend ins Gewicht, als dass das Vorhaben zwingend in einer anderen Lage realisiert werden oder gar insgesamt unterbleiben müsste. Die mit der Maßnahme verfolgten öffentlichen Verkehrsinteressen – siehe Begründung zu Ziffer 2 dieser materiell-rechtlichen Würdigung dieses Beschlusses – überwiegen das Interesse der Grundstücksbetroffenen am vollständigen Erhalt ihrer Flächen und am Unterlassen sonstiger Nachteile.

Zur Ausführung des Planvorhabens ist die Enteignung zulässig, wenn der vorrangige anzustrebende freihändige Erwerb der Flächen scheitern sollte. Für mögliche nachfolgende Enteignungsverfahren entfaltet dieser Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkung. Der festgestellte Plan ist gem. § 44 Abs. 2 StrWG dem späteren Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Dieser Beschluss eröffnet damit dem Vorhabenträger den Zugriff auf privates Eigentum, bewirkt aber für die Betroffenen noch keinen Rechtsverlust. Hierfür bedarf es noch zusätzlicher Regelungen. Der Eigentümer erleidet den Rechtsverlust erst, wenn er sich mit dem Vorhabenträger darüber einigt oder in einem evtl. durchzuführenden Enteignungsverfahren eine Entscheidung getroffen wird, in der auch die Entschädigungshöhe geregelt wird. Die rechtliche Regelung des Planfeststellungsbeschlusses erschöpft sich in der Zulassung des Rechtsentzuges. Soweit Grundeigentum ganz oder teilweise in Anspruch genommen wird, ist über Entschädigungsfragen nicht in der Planfeststellung zu entscheiden (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, Az.: 4 C 9.89).

Dadurch, dass die Betroffenen den dem Plan entsprechenden Rechtsverlust erleiden, wenn sie entsprechende Vereinbarungen mit der Straßenbauverwaltung abschließen oder wenn gem. § 44 StrWG ein Enteignungsverfahren durchgeführt wird, sind ihre Entschädigungsansprüche gesichert. Im Enteignungsverfahren und nicht schon im Planfeststellungsverfahren ist sowohl bei vollständiger als auch bei teilweiser Inanspruchnahme von Grundstücken über die Entschädigung für den Rechtsverlust zu entscheiden. Das Gleiche gilt u. a. für die Fragen, ob sonstige Vermögensnachteile zu entschädigen sind, ob die Entschädigung in Geld oder in geeignetem Ersatzland festzusetzen ist oder ob der Eigentümer bei Teilinanspruchnahme die Ausdehnung auf das Restgrundstück bzw. die Restgrundstücke verlangen kann. Über alle Vermögenseinbußen bis hin zu einem Existenzverlust als Folge der Enteignung ist im Enteignungsverfahren zu

entscheiden. Existenzgefährdungen, hervorgerufen durch das planfestzustellende Bauvorhaben sind jedoch nicht erkennbar.

Soweit das Gesetz für einzelne enteignungsbedingte Folgeschäden keine Entschädigung vorsieht, kann daran auch die Planfeststellung nichts ändern. Das bedeutet, dass das, was das Gesetz als Folge einer enteignungsfinalen Planung dem Enteignungsverfahren zuweist, nicht in einem anderen Erscheinungsbild Gegenstand einer Schutzanweisung im Sinne von § 141 Abs. 2 Satz 2 LVwG bzw. einer Entschädigungsregelung im Sinne von § 141 Abs. 2 Satz 3 LVwG sein kann (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, Az.: 4 C 9.89).

Der Ausgleich für die zugunsten einer Planung bezweckten unmittelbaren Eingriffe in Rechte Dritter und für die mit solchen Eingriffen verbundenen Folgeschäden findet, sofern keine Vereinbarung zwischen den Betroffenen und dem Träger der Straßenbaulast erreicht werden kann, ausschließlich in dem von der Planfeststellung gesonderten Enteignungsverfahren statt.

Wird durch die Baumaßnahme vorhandener Bewuchs beseitigt, besteht dem Grunde nach eine Aufwuchsentzündung. Die Entschädigungshöhen werden außerhalb dieses Verfahrens geregelt.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Belange privater Betroffener, insbesondere wegen des Eingriffs in das Eigentum, im Rahmen der erhobenen Einwände gewürdigt und in die Abwägung eingestellt wurden. Insgesamt sind diese Belange nicht in einem Maße betroffen, dass ein Absehen von dem Vorhaben gerechtfertigt wäre.

Für die Besonderheiten des Einzelfalls wird auf die Ausführungen zu den einzelnen Einwendungen der betroffenen Grundstückseigentümer verwiesen.

12. Wohnqualität und Landschaftserlebnis

Einwender haben im Anhörungsverfahren kritisiert, dass mit dem Realisierung des Vorhabens eine Minderung Ihrer Wohnqualität sowie des Landschaftserlebnisses einhergehen würde.

Hinsichtlich der Beeinträchtigung der Wohnqualität wird dazu auf die obigen Ausführungen zu „Wertverlust von Grundstücken“ (Nr.11 dieser materiell-rechtlichen Würdigung) verwiesen.

Hinsichtlich der Beeinträchtigung des Landschaftserlebnisses ist darauf hinzuweisen, dass die mit diesem Beschluss planfestgestellte Trasse die zwischen allen relevanten Abwägungskriterien, und hierzu zählen auch die Belange des Landschaftsbildes, optimierte Lösung darstellt. Da der Aus- und Neubau der K22 einen Eingriff in Natur und Landschaft darstellt und dabei Beeinträchtigungen der abiotischen und biotischen Lebensraumfunktion sowie der Landschaftsbildqualität verursacht, wurden im Rahmen der UVS und im LBP (Anlage 12 und 15 der Planunterlagen) diese Eingriffe ermittelt, dargestellt und bewertet.

Der Planungsraum weist bereits heute Vorbelastungen auf, die zu Einschränkungen des visuellen und akustischen Landschaftserlebens führen. So wirken die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen wie die existierende K22 sowie die Bahnlinie Hamburg – Elmshorn als visuelle Zerschneidungslinien und Lärmbänder. Die ansässigen Gewerbe- und Industriegebiete in Uetersen und Tornesch, insbesondere die weithin sichtbaren großen Industriegebäude, überprägen auch angrenzende Landschaftsbildräume. Nicht zuletzt hat eine intensive

landwirtschaftliche Nutzung in Teilbereichen zu einer Verarmung an landschaftsästhetisch wirksamen Strukturen und damit zu einer Einschränkung der Naturnähe, Vielfalt und Identität der Landschaftsbildtypen Agrarlandschaft und der Niederungen geführt. Ein überwiegender Teil der Pinnauniederung südlich der K 22 und der Niederung des Ohrbrooksggrabens nördlich der K22 sowie die knick- und strukturreichen Abschnitte der Agrarlandschaft östlich Esingen sowie der Ortskern Esingen weisen hingegen eine hohe Landschaftsbildqualität auf.

Die Überbauung bzw. der Verlust sowie die Zerschneidung von vergleichsweise geringen Anteilen an Landschaftsbildräumen im Bereich des geplanten Ausbauabschnittes im unmittelbaren Anschluss an die bestehende Straße durch Flächeninanspruchnahme führt zu einer unerheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Neue erhebliche Zerschneidungswirkungen durch Flächenverluste bzw. Flächenumgestaltung entstehen dagegen im Bereich des Neubaus in der Ortslage Tornesch.

Ein Verlust prägender Landschaftselemente, insbesondere Knicks, ist überwiegend auf der Nordseite von Bau-km 1+750 bis Bau-km 3+150 zwischen Uetersen und Tornesch zu verzeichnen. Um der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes entgegenzuwirken und somit die Umweltauswirkungen zu vermeiden bzw. zu minimieren, sind folgende Maßnahmen vorgesehen: Führung des Trassenverlaufes in weiten Abschnitten auf der vorhandenen Trasse der K22, Erhalt des großen Straßenbaumbestandes in Uetersen, landschaftsgerechte Einbindung des Straßenkörpers mit seinen Nebenanlagen, insbesondere der Lärmschutzanlagen in Tornesch-Esingen, durch eine hohe Bepflanzungsdichte mit Bäumen und Sträuchern sowie Anlage eines in den Randbereichen naturnah gestalteten Regenrückhaltebeckens.

Trotz der vorgenannten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind die verbleibenden Beeinträchtigungen entsprechend den gesetzlichen Vorgaben zu Kompensationsmaßnahmen auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen). Die Kompensationsmaßnahmen sind in ihrer Gesamtheit darauf ausgerichtet, dass nach Umsetzung aller Maßnahmen keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes verbleiben und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Das bedeutet, dass die Eingriffe in das Landschaftsbild im Sinne einer multifunktionalen Kompensation durch landschaftswirksame und landschaftstypische Elemente quantitativ und qualitativ als kompensiert angesehen werden können. Die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie die geplanten Kompensationsmaßnahmen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan der Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen dargestellt, auf den hier verwiesen wird.

13. Naherholung und Freizeit

Die Betroffenheiten der Naherholungs- und Wohnumfeldfunktion sind in der Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 15 der Planunterlagen) und im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 12 der Planunterlagen) ermittelt worden.

Hinsichtlich der Erholungsräume ist einzustellen, dass diese im Randbereich der vorhandenen K22 bereits vorbelastet sind und durch den Ausbau der K22 keine erhebliche Zunahme der visuellen Störwirkungen und Lärmbelastungen in diesem Raum zu erwarten ist. Erhebliche Auswirkungen ergeben sich in der Ortslage Tornesch.

Die Beeinträchtigungen der Erholungseignung der Landschaft werden durch Gestaltungsmaßnahmen, z. B. durch den weitgehenden Erhalt der Straßenbäume im Ausbaubereich in Uetersen, durch die trassennahen Bepflanzungsmaßnahmen zur Einbindung des Straßenkörpers und der technischen Bauwerke in die Landschaft, durch die Troglage der Trasse und aktive Lärmschutzmaßnahmen im Trassenneubaubereich in Esingen zur Minimierung der Lärmimmissionen sowie durch die Wiederanbindung von zerschnittenen Fuß- und Radwegen östlich der Bahn, kompensiert.

Darüber hinaus wird die landschaftspflegerische Wirkung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die Qualität des Landschaftsbildes und damit auch die Erholungswirkung der Landschaft aufwerten und dient damit auch der Kompensation des Eingriffs. Das bedeutet auch, dass die für das Landschaftsbild wirksam werdenden Kompensationsmaßnahmen insbesondere in der Pinnauniederung und an den Waldflächen des Esinger Wohlds als einem Schwerpunktbereich für landschaftsgebundene Erholung die geringen, generellen Beeinträchtigungen diesbezüglich ausgleichen. Zudem wird der entlang der K22 geplante Radweg die Erschließung und damit die Nutzbarkeit des Landschaftsraumes deutlich verbessern.

Zur Zulässigkeit des zu genehmigenden Eingriffs in die Natur wird auf Ziffer 2.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

14. Landschaftsbild sowie Barrierewirkungen und Unterbrechung von Sichtbeziehungen durch Lärmschutzwände

Bei der im Rahmen der Entwurfsaufstellung durchgeführten Variantenuntersuchung wurden Eingriffe in Naturhaushalt und Landschaftsbild mitbetrachtet und –bewertet. Die gewählte Vorzugsvariante stellt, durch den weitgehenden Verlauf im Bereich einer vorhandenen Straße, eine verhältnismäßig günstige Variante in Bezug auf die angesprochenen Kriterien dar, kann aber natürlich auch nicht ohne einige unvermeidbare Beeinträchtigungen realisiert werden. Die im landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Eingriffe in Naturhaushalt und Landschaftsbild sind das Ergebnis umfangreicher faunistischer und floristischer Bestandserhebungen. Für Eingriffe, die Kompensationsmaßnahmen nach sich ziehen, sind entsprechende Abstimmungen zur Umsetzung mit den Naturschutzbehörden erfolgt.

Die Lärmschutzwände werden, um die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchSchV gewährleisten zu können, als aktive Lärmschutzmaßnahmen errichtet. Nach § 41 BImSchG ff sind aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, -wälle) passiven Maßnahmen (Lärmschutzfenster, Schalldämmlüfter) generell vorzuziehen. Dadurch eventuell hervorgerufene Störungen von Sichtbeziehungen müssen daher im Regelfall hingenommen werden.

15. Zerschneidung des Tornescher Ortsteils Esingen

Von Einwenderseite wurde angemerkt, dass durch den Neubau der K22 im Ortsteil Esingen eine starke, nicht hinnehmbare Zerschneidung desselben hervorgerufen würde. Der historische Siedlungskern incl. Dorferneuerungsgebiet würde vom Hauptort Tornesch abgetrennt.

Die Planfeststellungsbehörde kann die Befürchtung einer Zerschneidungswirkung durchaus nachvollziehen. Eine vollständige Umgehung des Ortsteils wird aufgrund der in der

Variantenwahl dieser materiell-rechtlichen Würdigung ausgeführten Belange jedoch als nicht vertretbar angesehen. Zudem ist im vorliegenden Fall die Trasse der K22 bereits im Flächennutzungsplan festgehalten und damit raumplanerisch gesichert.

Es wird weiterhin darauf hingewiesen, dass nach dem Erläuterungsbericht zum B-Plan Nr. 22 der Stadt Tornesch der räumliche Geltungsbereich des Dorferneuerungsgebietes Esingen an der geplanten Trasse der K22 endet. Demzufolge wird das Dorferneuerungsgebiet, welches den zumindest planerisch kulturhistorisch wertvollsten Bereich Esingens darstellt, nicht direkt zerschnitten.

Hinzu kommt, dass bereits heute eine gewisse Zerschneidung des Ortsteils als Vorbelastung vorliegt. Einerseits durch die Grünfläche, welche im Flächennutzungsplan für die K22-Trasse vorgehalten wird und andererseits durch die weiter südöstlich gelegene, stark verkehrlich belastete „Denkmalstraße“. In gewissem Maße werden diese beiden existierenden Zerschneidungsachsen durch das Vorhaben auf der neuen K22-Trasse zusammengelegt, da die „Denkmalstraße“ zukünftig eine deutliche Verkehrsentlastung erfahren wird.

Wie bereits ausgeführt erkennt die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich eine Verstärkung der mentalen Zerschneidung des Ortsteils durch das Vorhaben an. Dieser Belang unterliegt jedoch in der Abwägung dem öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens.

16. Überschwemmungsgebiet der Pinnau

Die K22 verläuft in Teilen durch das Überschwemmungsgebiet der Pinnau. Von Einwendern wird angeführt, dass nach dem Wassergesetz des Landes Schleswig-Holstein (Landeswassergesetz – LWG) das Bauen in Überschwemmungsgebieten verboten sei. Es wird bezweifelt, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme vorliegen. Vor allem diene diese Straße nicht dem Wohl der Allgemeinheit. Außerdem wird bezweifelt, dass ein vollständiger Ersatz für den Verlust an Stauraum geschaffen wird.

Durch das vorliegende Bauvorhaben werden in der Tat Teile des durch die Landesverordnung vom 23.12.1975 festgesetzten Überschwemmungsgebietes der Pinnau berührt. Die dem Überschwemmungsgebiet zugehörige Niederung des Ohrbrooksgabens wird durch ein Brückenbauwerk überbaut und innerhalb des Gebietes erfolgen Aufschüttungen für den Straßendamm, durch die Stauraum des Überschwemmungsgebietes beansprucht und reduziert wird. Durch den Bau der K22 und die Umsetzung der Begleitmaßnahmen wird jedoch auch neuer Stauraum geschaffen, dabei insbesondere durch die Stauraumausgleichsmaßnahme auf der Fläche „Tantau“. Tatsächlich steht letztlich einem Stauraumverlust von insgesamt 1.992,517 m³ ein Stauraumgewinn von 2.056,135 m³ gegenüber.

Die gesetzlichen Vorgaben für Überschwemmungsgebiete finden sich in § 78 WHG. Vor diesem Hintergrund sind nachteilige Auswirkungen auf den Hochwasserschutz grundsätzlich zu vermeiden. In Abs. 1 ist detailliert aufgeführt, welche Maßnahmen in Überschwemmungsgebieten verboten sind, beispielsweise das Erhöhen und Vertiefen der Erdoberfläche. Die Wasserbehörde kann jedoch nach Abs. 4 Maßnahmen zulassen, wenn die nachteiligen Auswirkungen ausgeglichen werden können.

Der Vorhabenträger hat diesen Umstand bei dem hier planfestzustellenden Bauvorhaben berücksichtigt und durch geeignete Maßnahmen, überwiegend durch flachgründige

Abgrabungen im Überschwemmungsgebiet, sichergestellt, dass der Stauraumverlust vollständig ausgeglichen ist. Detaillierte Einzelheiten finden sich in der Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen. Die Ermittlung und Bilanzierung über den Stauraumverlust und Stauraumausgleich sind plausibel und nachvollziehbar und nicht weiter zu beanstanden. Die Untere Wasserbehörde des Kreises Pinneberg hat zudem ihre Zustimmung zum Vorhaben erklärt.

Im Übrigen wird auf Ziffer 2.2.5 dieses Beschlusses nebst Begründung verwiesen.

17. Papierschlammdeponie

Die Trasse der K22 verläuft im Bereich des Ohrbrooksgrabens unmittelbar am Rand einer ehemaligen Papierschlammdeponie (Bau-km 1+150 bis 1+460). Es ist nach Angaben des Vorhabenträgers nicht völlig auszuschließen, dass während der Bauarbeiten ein unfreiwilliger Anstich dieser Deponie erfolgt. Durch Bodenuntersuchungen wurden die Grenzen der Deponie im Rahmen der technischen Möglichkeiten sowie im Rahmen der Notwendigkeit so genau wie möglich ermittelt. Dies bedeutet, dass bei Durchführung der Baumaßnahme kleinere Abweichungen festgestellt werden könnten, welche aber als unproblematisch eingeschätzt werden. Eventuell anfallende kontaminierte Papierschlämme und Bodenanteile werden fachgerecht ausgebaut, transportiert und ordnungsgemäß als gefährliche Abfälle entsorgt. Dafür wurde von der Firma BEYER Beratende Ingenieure und Geologen ein Konzept zum Arbeits- und Umgebungsschutz entwickelt, welches vor Baubeginn aktualisiert und welchem in der Bauausführung gefolgt wird (Siehe Ziffer 2.1.2.4).

Relevant ist in diesem Zusammenhang, dass nur für den Geh- und Radweg ein Eingriff für die Deponie erforderlich sein wird. Dieser wird jedoch minimal sein, da ein im Vergleich zu Straßen geringerer Anspruch an die Gründung des Wegunterbaus gestellt wird. Bei der Variantenprüfung wurde der Eingriff in Richtung Deponie so weit wie möglich reduziert; die voraussichtlich zu entsorgenden Mengen wurden ermittelt. In der Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 15 der Planunterlagen) können die Ergebnisse der Variantenprüfung ab S. 77 aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausibel nachvollzogen werden.

18. Maßnahmen zum Schutz der Fledermäuse

Im Ergebnis einer umfassenden Neukartierung bei Fledermäusen zur 4. Planänderung wurden mehrere Flugstraßen besonderer Bedeutung ermittelt. Um im Bereich dieser Flugstraßen Gefahren durch Kollisionen zu vermeiden, mussten Maßnahmen zum Kollisionsschutz implementiert werden. Verwiesen wird dazu auf die Erläuterungen zu diesem Thema im LBP (Anlage 12 der Planunterlagen). Auf S.88 ff werden als Möglichkeiten zur Vermeidung des Kollisionsrisikos für Fledermäuse Kollisionsschutzzäune sowie eine temporäre Geschwindigkeitsbegrenzung diskutiert. Im Ergebnis schied die Variante Kollisionsschutzzäune aus, während die Variante Geschwindigkeitsbegrenzung als geeignet und umsetzbar angesehen wird. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Abwägung nachvollziehen können und sieht auch die konkrete im Maßnahmenblatt 4.7 VAR festgehaltene Ausgestaltung als geeignet an.

Mit der Befürchtung von Einwendern, dass die Geschwindigkeitsbegrenzungsmaßnahme wirkungslos sein könnte, weil sich Autofahrer nicht daran halten würden, hat sich der Vorhabenträger auseinandergesetzt. Er hat daher ein Monitoring vorgesehen und die

Möglichkeit einer Nachsteuerung über z.B. feste Radarkontrollen in das Maßnahmenblatt aufgenommen. Auf Ziffer 2.3.6 - 15 wird zudem verwiesen.

19. Belastungen während der Bauzeit

Von Einwendern gefordert wurde bereits vor Planfeststellungsbeschluss eine Abschätzung des Baulärms, damit dieser Teil der Abwägung werden kann. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist diese Forderung differenziert zu sehen. Im Bereich des Trog- und Unterführungsbauwerkes in Tornesch-Esingen (Bau-km 3+590 bis Bau-km 3+853) ist aufgrund der nahen Wohnbebauung an der Trasse und der zeitintensiven Tiefbaumaßnahmen davon auszugehen, dass die Regelungen der AVV Baulärm nicht eingehalten werden können. Daher wurde ein entsprechendes prognostisches Baulärmgutachten vom Vorhabenträger gefordert.

Für die übrigen Abschnitte geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass unter Einbeziehung geeigneter Minderungsmaßnahmen die Regelungen der AVV Baulärm eingehalten werden können. Somit ist eine tiefere Betrachtung in diesem Planfeststellungsbeschluss verzichtbar. Fragen der Bauausführung dürfen in der Regel aus der Planfeststellung ausgeklammert werden, sofern nach dem Stand der Technik zur Problembewältigung geeignete Lösungen zur Verfügung stehen und die Wahrung der entsprechenden Regelwerke sichergestellt ist; Gleiches gilt für technische und organisatorische Provisorien (BVerwG, Urteile vom 5. März 1997 - 11 A 5.96 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 44 S. 23, 26 und vom 11. April 2002 - 4 A 22.01 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 169 S. 124). Nichtsdestotrotz fließt in die Abwägung mit ein, dass auch Anwohner der übrigen Streckenabschnitte temporärem Baulärm ausgesetzt sind. Da sich dieser unter Einbeziehung technischer Minderungsmaßnahmen voraussichtlich in den Grenzen der Regelungen der AVV Baulärm bewegt, ist er jedoch hinzunehmen.

Hinsichtlich der anders zu bewertenden Situation im Bereich des Trog- und Unterführungsbauwerkes hat der Vorhabenträger gegenüber der Planfeststellungsbehörde ausgesagt, dass ein Nachweis über den Baulärm gem. AVV Baulärm vor einem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses nicht erstellt werden könne. Er begründete dies mit dem noch nicht näher prognostizierbaren Bauablauf, welcher auch von Bahnsperrrpausen abhängig sei, den noch nicht feststehenden Arten von Baumaschinen, -fahrzeugen und -geräten, der noch nicht feststehenden Lage der Baustellen und Zufahrten sowie weiteren noch nicht kalkulierbaren Faktoren. Die Bahnsperrrzeiten müssten zwei Jahre im Voraus bei der DB AG beantragt werden; die Sperrzeitenplanung müsse minutengenau erfolgen. Darauf sei dann der Bauablauf abzustimmen. Diese Planungstiefe sei im Rahmen der vorliegenden Genehmigungsplanung noch nicht erreichbar.

Die Planfeststellungsbehörde kann dieser Argumentation folgen. Der Vorhabenträger stimmte zu, sobald infolge einer detaillierten Ausführungsplanung diese Dinge geklärt sind, ein Baulärmgutachten (welches auch baubedingte Erschütterungen beinhaltet) vor Baubeginn (und nach Beschlusserlass) vorzulegen und damit nachzuweisen, dass mit einem Immissionsschutzkonzept Überschreitungen der Zumutbarkeitsgrenze so gering wie möglich gehalten werden können. Die Planfeststellungsbehörde hat dem zugestimmt und eine entsprechende Auflage formuliert. Auf Ziffer 2.1.2.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der Planfeststellungsbehörde ist bewusst, dass es insbesondere im Bereich des geplanten Trogbauwerkes voraussichtlich zu starken, jedoch zeitlich begrenzten Lärmemissionen

kommen wird. Hinzu kommt, dass durch die vorhandene Bahnstrecke bereits eine starke Vorbelastung vorhanden ist. Belastungen wird es auch durch Baustellenzulieferverkehr auf umliegenden Straßen geben. Auch von Belastungen durch Erschütterungen ist während der Bauzeit auszugehen. Der Vorhabenträger hat, wie oben ausgeführt, jedoch zugesagt, eine breite Palette an Maßnahmen zu nutzen, um die Belastungen für Anwohner so weit wie möglich zu minimieren. Zudem finden die lärmintensivsten Arbeiten an der Bahnunterführung in den (insgesamt nicht mehr als 60 Tagen währenden) Bahnsperrrpausen statt, so dass es kaum zu Überlagerungen zwischen Schienenlärm und den lärmintensivsten Bauarbeiten kommt, welche auch an Wochenenden stattfinden müssen. Für Überschreitungen der Richtwerte haben Anwohner Ansprüche auf Schadensersatzzahlungen.

Diese Aspekte hat die Planfeststellungsbehörde auch in die Abwägung einfließen lassen. Im Ergebnis stellen die Belastungen während der Bauzeit kein unüberwindliches Hindernis für das Vorhaben dar und sind für die Anwohner wegen ihres temporären Charakters zumutbar.

20. Wasserrahmenrichtlinie

Hinsichtlich der generellen Betrachtung zum Thema Wasserrahmenrichtlinie wird auf die Ausführungen zu Kapitel 2.2.1 (wasserrechtliche Erlaubnis) verwiesen. Zudem wurden in Einwendungen verschiedene Kritikpunkte am Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (FB WRRL; Anlage 13.7 der Planunterlagen) geäußert, mit denen sich die Planfeststellungsbehörde wie folgt auseinandergesetzt hat.

Kritisiert wurde, dass der FB WRRL Auswirkungen auf nicht-berichtspflichtige Gewässer nur unzureichend betrachten würde.

Verwiesen wird dazu auf Kapitel 2.1 des FB WRRL. Dort wird ausgeführt, dass die nicht berichtspflichtigen Oberflächengewässer in Hinblick auf ihren funktionalen Zusammenhang und in ihren Auswirkungen auf die Zielerreichung (Schutz und Verbesserung) der Bewirtschaftungsziele entsprechend des berichtspflichtigen Oberflächenwasserkörpers hin beurteilt werden sollen, mit dem sie verbunden sind. Dies ist im Fachbeitrag geschehen, deckt sich mit aktueller Rechtsprechung (BVerwGE 9 A 18.15) sowie den Hinweisen des EU-CIS-Guidance-Dokuments No.2 und steht im Einklang mit der Einschätzung der Fachbehörden des Landes Schleswig-Holstein sowie der Planfeststellungsbehörde.

Von Einwendern wird zudem kritisiert, dass kumulierende Wirkungen anderer Vorhaben nicht berücksichtigt seien was jedoch bei der Prüfung des Verbesserungsgebotes zwingend nötig sei.

Der Vorhabenträger hat in seiner Erwiderung darauf hingewiesen, dass nach aktueller Rechtsprechung (BVerwGE 7 A 2.15, Rn. 594) kumulierende Wirkungen anderer Vorhaben weder gemäß WRRL noch WHG zu berücksichtigen sind. Er vertritt wie die Planfeststellungsbehörde die Meinung, dass hinsichtlich des Verbesserungsgebotes bei der Vorhabenzulassung zu prüfen und festzustellen ist, ob die Folgewirkungen des Vorhabens mit hinreichender Wahrscheinlichkeit faktisch zu einer Vereitelung der von der Wasserbehörde festgelegten Bewirtschaftungsziele führen könnte. Im Falle der K22 ist keine Vereitelung dieser Bewirtschaftungsziele ersichtlich.

Kritisiert wird zudem, dass im FB WRRL der Eingriff in die Überschwemmungsgebiete unzulässigerweise saldiert betrachtet worden sei.

Zulässig ist ein Vorhaben gemäß LAWA „Handlungsempfehlungen Verschlechterungsverbot“ (Stand März 2017) „[...] wenn es zwar für sich genommen den Zustand eines Wasserkörpers verschlechtern würde, aber begleitende Maßnahmen im Rahmen des Vorhabens (vermeidende Maßnahmen, z.B. durch Nebenbestimmungen, vgl. dazu auch BVerwG Urteil vom 09.02.2017, Az. 7A 2.15, Rn. 579 f.) oder an anderer Stelle (ausgleichende Maßnahmen), die sich positiv auf den Zustand des betroffenen Wasserkörpers auswirken, dazu führen, dass die Verschlechterung nicht eintritt. Eine Verschlechterung ist dann bereits tatbeständlich ausgeschlossen“ (LAWA 2017 S.34). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist damit der in Kapitel 5.4 des FB WRRL beschriebene Ausgleich des Stauraumverlustes zulässig.

Insgesamt sieht die Planfeststellungsbehörde weder in der Methodik noch in den Ergebnissen des Fachbeitrages Wasserrahmenrichtlinie Mängel, die die Verträglichkeit des Vorhabens mit den entsprechenden Vorschriften gefährden würde.

21. Zusammenfassende Gesamtabwägung

Kreisstraßen sind gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 2 StrWG Straßen, die überwiegend dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Kreises oder einer kreisfreien Stadt oder mit benachbarten Kreisen oder kreisfreien Städten oder dem Anschluss von Gemeinden an Bundesfernstraßen, Landesstraßen, Eisenbahnhaltstellen, Schiffsladepplätze und ähnliche Einrichtungen zu dienen bestimmt sind.

Gemäß § 9 StrWG i. V. m. § 10 StrWG sind sie in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Ferner liegt die Verantwortung dafür, dass die Bauten den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen, beim Träger der Straßenbaulast.

Durch den hier geplanten Neubau der K22-Trasse im Bereich der Bahnunterführung erfolgt eine Erhöhung der Attraktivität der Strecke für Verkehrsteilnehmer, wodurch bisher überlastete Kreis- und Gemeindestraßen entlastet werden. Durch den Neubau der Bahnunterführung können zwei beschränkte Bahnübergänge entfallen womit neben einer Verminderung von Sicherheitsrisiken auch ein verbesserter Verkehrsfluss einhergeht, da Zugdurchfahrten nicht mehr zu Staubildungen führen werden. Der geplante Ausbau auf der Bestandstrasse dient in Verbindung mit dem Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges der Beseitigung des ungenügenden Straßenquerschnittes und damit der Reduzierung des Unfallrisikos für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere jedoch für Fahrradfahrer und Fußgänger.

Die Planung des Vorhabens wird durch die örtlichen Gegebenheiten und das gesetzliche Gebot der Minimierung des Eingriffs in Natur und Landschaft bestimmt. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträger durch die vorgelegten Planfeststellungsunterlagen seine Entscheidung in nachvollziehbarer Weise dargelegt. Aus den genannten Gründen sind der Ausbau auf der bestehenden Strecke und der Neubau der Bahnunterführung auf der bereits im Flächennutzungsplan dargestellten Trasse am verträglichsten. Andere Varianten scheiden vor allem deshalb aus, weil die Planungsziele nicht erreicht werden können.

Es ist unbestritten, dass durch das geplante Bauvorhaben Eingriffe in Natur und Landschaft erforderlich sind. Im Rahmen der Trassenwahl wurden diese Eingriffe jedoch unter

Beachtung des Minimierungsgebotes auf ein absolut erforderliches Minimum reduziert. Auch sind nach Gegenüberstellung der vorgesehenen Minimierungs-, Vermeidungs-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen nachhaltige Störungen der Funktionsfähigkeit des Natur- und Landschaftshaushaltes nicht zu erwarten. Eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes DE 2323-392 ist ebenfalls nicht zu erwarten.

Es ist der Eingriff in das Eigentum Dritter erforderlich. Bei der Abwägung der von einem Straßenbauprojekt berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Artikel 14 Abs. 1 GG fallende Eigentum zu den abwägungsrelevanten Belangen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für die Betroffenen darstellt. Das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, genießt aber bei der straßenrechtlichen Planfeststellung keinen absoluten Schutz. Das Eigentum ist also wie auch andere abwägungsrelevante Belange zu betrachten. Somit können die Belange der Eigentümer bei der Abwägung gegebenenfalls zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden. Im vorliegenden Fall, in dem für das Vorhaben gewichtige öffentliche Verkehrsinteressen sprechen, kann auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken in dem nach dem festgestellten Plan vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden.

Die Planfeststellungsbehörde hält bei der Abwägung der gegenläufigen öffentlichen und privaten Belange die erforderlichen Eingriffe in die privaten Rechte gegenüber dem planerischen Ziel für verhältnismäßig und damit auch zumutbar. Die zur Realisierung des Vorhabens unvermeidbaren, für den einzelnen Betroffenen gleichwohl als schwerwiegend empfundenen Eingriffe fallen nicht derart gravierend ins Gewicht, als dass das Vorhaben zwingend in einer anderen Lage realisiert werden oder gar insgesamt unterbleiben müsste.

Die mit der Maßnahme verfolgten öffentlichen Verkehrsinteressen überwiegen folglich dem Interesse der Grundstücksbetroffenen am vollständigen Erhalt ihrer Flächen und am Unterlassen sonstiger Nachteile. Die Eingriffe wurden nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auf das Maß der absoluten Erforderlichkeit begrenzt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Belange privater Betroffener, insbesondere wegen des Eingriffs in das Eigentum, im Rahmen der erhobenen Einwendungen umfassend gewürdigt und in die Abwägung eingestellt wurden. Insgesamt sind diese Belange nicht in dem Maße betroffen, dass ein Absehen von dem Vorhaben gerechtfertigt wäre. Ebenso wurde der Faktor Emissionen berücksichtigt, wobei nicht verkannt wurde, dass insbesondere die baubedingten Lärm- und Erschütterungsemissionen temporär zu deutlichen Belastungen für Anwohner führen werden. Die lärmtechnische Untersuchung hat ergeben, dass die Immissionsgrenzwerte im laufenden Betrieb der Straße mit Hilfe der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen nicht überschritten werden. Selbiges gilt für die Untersuchung der Luftschadstoffe.

Der Planung entgegenstehende raumplanerische Aspekte wie Fragen zur Struktur des traditionellen Ortsteils Esingen und der Zukunft bestehender Wegebeziehungen sind ebenfalls in die Abwägung eingeflossen, unterlagen jedoch dem öffentlichen Interesse an der Umsetzung des Vorhabens.

22. Ergebnis

Die im vorliegenden Plan vorgesehene Baumaßnahme ist insgesamt geeignet, Ziele und Zweck der Kreisstraße entsprechend der zuvor genannten Vorgaben unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und des geringstmöglichen Eingriffs zu erfüllen.

Abschließend ist nach dieser Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde festzustellen, dass das öffentliche Interesse an der Realisierung der geplanten Baumaßnahme gegenüber den entgegenstehenden Belangen überwiegt und daher dem Antrag mit Auflagen in diesem Planfeststellungsbeschluss zu entsprechen ist.

Zu 2: (Maßgaben (Planänderungen und Auflagen))

Zu 2.1: (Planänderungen und Auflagen)

Zu 2.1.1: (Planänderungen)

Die Planänderungen sind das Ergebnis des Anhörungsverfahrens und dienen dazu, die Wirkungen des Vorhabens auf öffentlich rechtliche Belange und auf die in ihren Rechten Betroffenen zu minimieren.

Zu 2.1.2: (Auflagen)

Zu 2.1.2.1: (Emissionen während der Bauausführung)

Baubedingt wird es zu Lärmbelastungen kommen. Stark betroffen sein wird der Abschnitt am Trog- und Unterführungsbauwerk in Tornesch-Esingen (Bau-km 3+590 bis Bau-km 3+853). Dort soll bei unmittelbar angrenzender Wohnbebauung die Straßentrasse unter einer Eisenbahnstrecke hindurchgeführt werden. Durch die Tiefbauarbeiten sind auch spürbare Erschütterungsauswirkungen in diesem Bereich möglich. In den übrigen Trassenbereich sind weitaus geringere Auswirkungen zu erwarten.

Da zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses die Ausführungsplanung noch nicht vorliegt, sind die Auswirkungen des Vorhabens in der Bauphase noch nicht im Detail bestimmbar. Vor Baubeginn müssen daher vom Vorhabenträger ein Baustellenkonzept, ein Baulärm- sowie ein Erschütterungsgutachten erstellt und der Planfeststellungsbehörde vorgelegt werden. Diese kann daraufhin, wenn nötig, weitere konkrete Schutzregelungen für Dritte anordnen. Der Vorhabenträger hat sich mit diesem Vorgehen einverstanden erklärt.

Im zu erwartenden Falle, dass die Richtwerte der AVV Baulärm im Bereich des Trog- und Unterführungsbauwerkes nicht eingehalten werden können, geht damit nicht eine Nicht-Umsetzbarkeit des Vorhabens einher. Nach Rechtsprechung des BVerwG sind Abweichungen von den Immissionsrichtwerten nach oben möglich und zulässig (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, Az. 7 A 12.11). Denn die Richtwerte der AVV Baulärm sind nur im Regelfall als bindend anzusehen. Das BVerwG verweist in der zitierten Entscheidung aber auch darauf, dass der Spielraum für Abweichungen eng ist: Abweichungen kommen nur

dann in Betracht, „wenn die Schutzwürdigkeit des Einwirkungsbereiches der Baustelle im konkreten Fall ausnahmsweise geringer zu bemessen ist als in den gebietsbezogen festgelegten Immissionsrichtwerten.“ Ein Abweichen von den Richtwerten ist nach dem BVerwG dann zulässig, „wenn im Einwirkungsbereich der Baustelle eine tatsächliche Lärmvorbelastung vorhanden ist, die über dem maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegt“. So liegt es hier. Laut Anlage 11.3 der Planunterlagen liegt bereits die Vorbelastung im betreffenden Gebiet über den anwendbaren Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm. Teilweise wird sogar bereits jetzt bei einzelnen Häusern die anerkannte Grenze zur Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts) überschritten.

Es ist zu berücksichtigen, dass der Baulärm gegenüber dem dauerhaften Verkehrslärm zeitlich begrenzt ist und jedem Grundstückseigentümer und erst recht dem Träger eines im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens die Möglichkeit zustehen muss, sein ansonsten zulässiges Vorhaben unter auch ihm zumutbaren Bedingungen zu verwirklichen (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012. Az. 7 A 12.11 sowie VGH Mannheim, Urteil vom 08. Februar 2007, Az. 5 S 2257/05).

Die weiteren Auflagen sollen dem Schutz der Anwohner dienen. Durch das angeordnete Baulärmgutachten, das auch ein Lärmschutzkonzept inklusive Lärminderungsmaßnahmen umfasst, werden die baubedingten Belastungen so weit wie möglich reduziert. So sind lärmintensive Arbeiten tagsüber und werktags durchzuführen. Lediglich in der Sperrzeit, die sich insgesamt aus höchstens 60 Tagen zusammensetzen darf, ist das Arbeiten im 24-Stunden-Betrieb erlaubt.

Im Übrigen hat der Vorhabenträger während der Bauarbeiten die Lärmimmissionen zu messen und zu dokumentieren sowie die Wirksamkeit voraussichtlicher Lärmschutzmaßnahmen zu überprüfen. Die Lärmmessungen werden durch einen Gutachter durchgeführt. Dieser wird bei Überschreitungen benachrichtigt und hat unmittelbar die Bauüberwachung zu informieren, sodass die Bautätigkeiten dann eingestellt und auf die Lärmbelastung reagiert werden kann. Analoges gilt hinsichtlich zu erwartender Erschütterungen.

Bereits vor Baubeginn hat der Vorhabenträger bei der Ausschreibung und der Vergabe die Bauunternehmen auf die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften hinzuweisen und Bauabläufe und Baugeräte möglichst lärm- und erschütterungsarm und dem Stand der Technik entsprechend auszuwählen und einzusetzen.

Vor und während der Bauarbeiten hat eine Öffentlichkeitsarbeit stattzufinden, damit die Anwohner stets über die anstehenden Arbeiten informiert sind, sodass man sich auf die lärm- und erschütterungsintensiven Zeiträume einstellen kann.

Durch das in diesem Beschluss angeordnete Baulärmgutachten wird sichergestellt, dass die Auswirkungen des Baulärms auf die Anwohner in ausreichender Form betrachtet werden und diesen begegnet wird. Rechtzeitig vor Baubeginn wird der Planfeststellungsbehörde eine anhand des Bauablaufs und der einzusetzenden Geräte erstellte Lärmbegutachtung vorgelegt, aufgrund dieser die Betroffenheiten konkret abgelesen werden können. Der Kreis der Entschädigungsberechtigten kann dann bestimmt und die Entschädigungen können vorgenommen werden.

Hinsichtlich der Erschütterungsauswirkungen hat der Vorhabenträger ein Beweissicherungsverfahren vorgesehen (siehe Ziffer 2.1.2.5). Sollten aufgrund dessen

Schäden an Bauwerken ersichtlich werden, die durch das Vorhaben ausgelöst wurden, werden auch hier entsprechende Entschädigungen festgesetzt.

Zu 2.1.2.2: (Benachrichtigungen und Anzeigen)

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

Zu 2.1.2.3: (Auflagen in archäologischer Hinsicht)

Auflagen in archäologischer Hinsicht gelten der rechtzeitigen Sicherung eventueller archäologischer Funde.

Zu 2.1.2.4: (Auflagen hinsichtlich schadstoffbehafteten Baugrundes)

Auflagen hinsichtlich schadstoffbehafteten Baugrundes ergeben sich aus Abstimmungen mit der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Pinneberg und gelten insbesondere dem Umgang mit der Papierschlamm- sowie der Hausmülldeponie.

Zu 2.1.2.5: (Beweissicherung)

Eigentümern von Gebäuden auf privateigenen Grundstücken steht für Schäden an den ihnen gehörenden Gebäuden und/ oder Anlagen, die infolge des Baues der geplanten K22 eintreten, dem Grunde nach eine Entschädigung zu, die einer privatrechtlichen Regelung bedarf. Das Beweissicherungsverfahren dient somit dem materiellen Schutz der Anwohner und wird im Einverständnis mit dem Vorhabenträger durchgeführt.

Zu 2.1.2.6: (Weitere Auflagen)

Die Auflage zur Eruiierung von Möglichkeiten der Anbringung von Wildwarnreflektoren oder ähnlicher Maßnahmen ergeht zum Schutz von menschlichen und tierischen Straßennutzern. Die zweite Auflage entspringt Abstimmungen in den Erörterungsterminen zwischen Vorhabenträger und Betroffenen. Die dritte Auflage gewährleistet, dass die Planfeststellungsbehörde in Fällen eines Abweichens der Ausführungsplanung von den in diesem Planfeststellungsbeschluss getroffenen Regelungen, diese versagen oder den Planfeststellungsbeschluss ändern oder ergänzen kann.

Zu 2.2: (Wasserhaushalt)

Zu 2.2.1: (Wasserrechtliche Erlaubnis)

Neben der Planfeststellungsbehörde ist eine Bewilligung oder Erlaubnis nicht erforderlich, wenn im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens über die Benutzung eines Gewässers

entschieden wird (§ 19 WHG). Die wasserrechtliche Erlaubnis konnte im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens erteilt werden, da die Voraussetzungen hierfür erfüllt sind.

Nach Beendigung des 4. Planänderungsverfahrens hat die Planfeststellungsbehörde dazu noch einmal Kontakt zu Unteren Wasserbehörde des Kreises Pinneberg aufgenommen um Einvernehmlichkeit hinsichtlich der in diesem Beschluss festgesetzten wasserrechtlichen Regelungen sicherzustellen. Die UWB hat per Email vom 20.03.2018 sowie 29.03.2018 nur kleinere Richtigstellungen eingefordert, denen die Planfeststellungsbehörde nachkam, so dass das Einvernehmen mit der UWB als hergestellt angesehen werden kann.

Gemäß § 8 Abs. 1 WHG bedarf die Benutzung eines Gewässers der Erlaubnis oder der Bewilligung, soweit nicht durch das WHG oder aufgrund des WHG erlassener Vorschriften etwas anderes bestimmt ist. Nach § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG sind die Erlaubnis oder Bewilligung zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind. Schädliche Gewässerveränderungen sind nach § 3 Nr. 10 WHG Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem WHG, aus aufgrund dieses Gesetzes erlassenen oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben.

Die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Vorschriften des WHG - insbesondere mit den Regelungen des §§ 27, 47 WHG – wird von der Planfeststellungsbehörde nach den vorliegenden Unterlagen bejaht. Nach § 27 Abs. 1 WHG sind oberirdische Wasserkörper, soweit sie nicht nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird (Nr. 1) und ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Nr. 2). Für künstliche oder erheblich veränderte oberirdische Gewässer ist Bezugsrahmen statt des ökologischen Zustands das ökologische Potenzial eines Wasserkörper, § 27 Abs. 2 WHG.

Bei den von den Auswirkungen des Vorhabens betroffenen Wasserkörpern handelt es sich zum einen um die Oberflächenwasserkörper „Pinnau“ (Unterlauf DESH_pi_09) sowie „Ohrtbrooksgaben“ (DESH_pi_08) und zum anderen um die Grundwasserkörper „Krückau – Altmoränengeest Nord“ (DESH_EI13) sowie „Südholstein“ (DESH_N8).

Bei den Oberflächenwasserkörpern handelt es sich um erheblich veränderte Gewässer, so dass § 27 Abs. 2 WHG einschlägig ist.

Für die Beurteilung, ob eine Verschlechterung vorliegt, kommt es auf den gesamten Wasserkörper (§ 3 Nr. 6 WHG) an. Eine Verschlechterung wird durch Gegenüberstellung des Ist-Zustands mit dem prognostizierten Zustand, der infolge der negativen Auswirkungen des Vorhabens eintritt, ermittelt. Vorliegend wurden folgende Auswirkungen des Vorhabens (Wirkfaktoren) auf die Wasserkörper vom Vorhabenträger untersucht:

- Erstellung Trogbauwerk / Grundwasserbeeinflussung durch Bauwerksgründung Trogbauwerk (Bauphase, Anlage)
- Gefährdung des Bodens durch Freisetzung oder Verschleppung von Schadstoffen beim Eingriff in die bestehende Papierschlammdeponie (Bauphase)

- Flächenversiegelung und Bodenverdichtung im Bereich der Trassenführung (Anlage)
- Zerschneidung des Überschwemmungsgebietes (Anlage)
- Überbauung und Verlegung von Gräben (Anlage)
- Brückenneubau Querung Ohrtbrooksgaben / K22 (Anlage)
- Schadstoff-Emissionen durch Straßenverkehr (Betrieb)
- Tausalzaufbringung (Winterbetrieb)

Eine Verschlechterung der Qualitätskomponenten konnte für all diese Vorhabenauswirkungen verneint werden. Dieser Einschätzung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Die Auswirkungen auf das ökologische Potential sind in den Unterlagen umfassend geprüft worden. Entsprechend der Vorgaben der Anlage 3 zur OGEV sind die Auswirkungen auf die biologische, hydromorphologische sowie die allgemein physikalisch-chemische Qualitätskomponente untersucht worden, soweit sie von den Auswirkungen des Vorhabens betroffen sein könnten (siehe Kapitel 6 des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie [Anlage 13.7 der Planunterlagen]). Es sind keine negativen Auswirkungen auf die Wasserkörper ersichtlich und damit ist auch keine Verschlechterung einzelner Qualitätskomponenten der Wasserkörper zu erwarten.

Die Betrachtung der Auswirkungen des Vorhabens auf den chemischen Zustand in den Planunterlagen lässt ebenfalls die Verneinung einer Verschlechterung zu.

Auch das Verbesserungsgebot des § 27 Abs. 1 Nr. 2 WHG ist gewahrt. Die Norm fordert nicht, dass das Vorhaben selbst dem Verbesserungsgebot genügt, d. h. zur Verbesserung des Gewässerzustands beiträgt. Sie fordert, dass die Verwirklichung des Vorhabens nicht die Erreichung der Bewirtschaftungsziele gefährdet. Dafür kommt es darauf an, ob das Vorhaben mit im Maßnahmenprogramm nach § 82 WHG bzw. im Bewirtschaftungsplan nach § 83 WHG enthaltenen Maßnahmen in Konflikt gerät. Das ist ausweislich der Planunterlagen nicht der Fall (siehe Kapitel 5 des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie [Anlage 13.7 der Planunterlagen]). Auch im Übrigen gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass durch die Auswirkungen des Vorhabens das gute Potential oder der gute chemische Zustand ausgeschlossen wird. Stattdessen führt der Brückenneubau am Ohrtbrooksgaben sogar zu einer Verbesserung der Bedingungen für die biologischen Qualitätskomponenten, was dem Verbesserungsgebot voll entspricht.

Die Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser regeln ebenfalls ein Verschlechterungsverbot, ein Verbesserungsgebot sowie ein Gebot der Trendumkehr. Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser wurden in den Planunterlagen betrachtet (siehe Kapitel 6 des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie [Anlage 13.7 der Planunterlagen]) und für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar eine Verschlechterung im Sinne des § 47 WHG verneint. So sind Verschlechterungen des mengenmäßigen oder chemischen Zustandes des Grundwassers nicht erkennbar. Auch negative Auswirkungen auf den chemischen Zustand des Grundwassers sind nicht zu befürchten. Anhaltspunkte dafür, dass das Verbesserungsgebot oder das Gebot der Trendumkehr nachteilig durch die Auswirkungen des Vorhabens beeinträchtigt werden, bestehen nicht.

Zu 2.2.2: (Grundwasserentnahme)

Die Regelungen zur Grundwasserentnahme sind zur Sicherstellung des Wasserhaushaltes notwendig und entstammen den Zusagen des Vorhabenträgers an die untere Wasserbehörde des Kreises Pinneberg.

Zu 2.2.3: (Wasserrechtliche Genehmigung)

Die wasserrechtliche Genehmigung zum Bau und Betrieb der in Ziffer dieses Beschlusses aufgeführten Oberflächenbehandlungsanlage kann erteilt werden. Die Regenrückhalte- und Klärbecken entsprechen den allgemeinen Regeln der Technik im Sinne von § 60 Abs. 1 WHG in Verbindung mit § 34 Abs. 1 und 3 LWG. Sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften stehen der Genehmigung nicht entgegen.

Die Nebenbestimmungen ergeben sich aus den Zusagen des Vorhabenträgers an die untere Wasserbehörde des Kreises Pinneberg. Sie dienen der Beobachtung der Grundwasserbenutzung bzw. deren Auswirkung aus qualitativer und quantitativer Sicht. Sie sind zur Sicherstellung des Wasserhaushaltes und zur Verhütung schädlicher Verunreinigung des Gewässers erforderlich.

Infolge des 4. Planänderungsverfahrens hat die Planfeststellungsbehörde dazu noch einmal die Untere Wasserbehörde des Kreises Pinneberg konsultiert um Einvernehmlichkeit hinsichtlich der in diesem Beschluss festgesetzten wasserrechtlichen Regelungen sicherzustellen. Die UWB hat per Email vom 20.03.2018 sowie 29.03.2018 nur kleinere Richtigstellungen eingefordert, denen die Planfeststellungsbehörde nachkam, so dass das Einvernehmen mit der UWB als hergestellt angesehen werden kann.

Zu 2.2.4: (Bau bzw. Verlängerung von Durchlässen, Verlegung einer Gewässerteilstrecke, Gewässerausbau)

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

Die Nebenbestimmungen ergeben sich aus den Zusagen des Vorhabenträgers an die Wasserbehörde des Kreises Pinneberg.

Auch hier hat die Unterer Wasserbehörde per Email vom 20.03.2018 sowie 29.03.2018 ihr Einvernehmen erkennen lassen.

Zu 2.2.5: (Genehmigung nach § 57 Landeswassergesetz i.V.m. § 78 WHG (bauliche Veränderungen im Überschwemmungsgebiet))

Generell ist es gem. § 78 Abs. 1 WHG in festgesetzten Überschwemmungsgebieten unter anderem verboten, bauliche Anlagen zu errichten oder zu erweitern, die Erdoberfläche zu erhöhen oder zu vertiefen sowie, unter bestimmten Voraussetzungen, auch Baum- und Strauchpflanzungen anzulegen.

Durch die Herstellung der Baumaßnahme werden Teile des ausgewiesenen Überschwemmungsgebietes der Pinnau (Landesverordnung zur Festsetzung eines

Überschwemmungsgebietes an der Pinnau und seiner Nebenläufe Mühlenau und Bilsbek vom 23.12.1975) beeinträchtigt. Der durch Aufschüttungen für den Straßendamm im Überschwemmungsgebiet beanspruchte Stauraumverlust von 1.992,517 m³ wird jedoch durch Abgrabungen von Boden auf Flächen überwiegend südlich der K22 vollständig ausgeglichen. Die obere Begrenzung des Überschwemmungsgebietes liegt bei 3,20 m ü. NN. Außerdem wird die dem Überschwemmungsgebiet zugehörige Niederung des Ohtbrooksgaben durch ein geplantes Brückenbauwerk überbaut.

Um die durch die Verlegung der K22 zwischen Bau-km 1+465 und Bau-km 1+600 bzw. Bau-km 2+030 bis Bau-km 2+150 abgetrennten Teile des Überschwemmungsgebietes westlich der K22 mit den Teilen östlich der K22 zu verbinden, wird als hydraulische Verbindung sowohl in Bau-km 1+530 als auch in Bau-km 2+016 ein Durchlass DN 400 eingebaut (Bauwerksverzeichnis – Nr. 40 und 45).

Detaillierte Aussagen über die Berechnung des Stauraumverlustes und des Ausgleichsvolumens im Überschwemmungsgebiet der Pinnau sowie die Lage dieser Flächen sind der Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen.

Die Ausnahme von dem Verbot des § 78 Abs.1 WHG wird gem. § 78 Abs.3 und 4 WHG zum Wohl der Allgemeinheit unter Beachtung der aufgeführten Auflagen zugelassen, weil im vorliegenden Fall u.a. der Hochwasserabfluss und die Hochwasserrückhaltung nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

Auch für die Veränderungen im Überschwemmungsgebiet gilt hinsichtlich des Einvernehmens der Unteren Wasserbehörde des Kreises Pinneberg das bereits Beschriebene.

Zu 2.3: (Landschaftspflege)

Zu 2.3.1: (Genehmigung des Eingriffes in die Natur)

Es wird auf § 17 BNatSchG i.V.m. § 11 LNatSchG verwiesen. Die mit der Realisierung des Vorhabens verbundenen unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft können gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG vollständig ausgeglichen bzw. ersetzt werden. Die Begründung der Unvermeidbarkeit von Beeinträchtigungen gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG durch das Vorhaben ist dargelegt (vgl. Kapitel 4 in Anlage 12.0 [LBP] der Planunterlagen). Die agrarstrukturellen Belange gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG sind entsprechend berücksichtigt worden (vgl. Kapitel 8.3.3 in Anlage 12.0 [LBP] der Planunterlagen). Der im Plan dargestellte Eingriff in Natur und Landschaft wird daher genehmigt. Das Benehmen zum Eingriff sowie das Einvernehmen zum Ausgleich und zum Ersatz wurde gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 11 Abs. 1 LNatSchG per Email der Obersten Naturschutzbehörde (MELUND-SH) vom 24.07.2018 hergestellt.

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

Die Befreiung für die Beseitigung von insgesamt 1.048 m Knicks sowie 1.571 m² Röhricht/Uferstauden wird erteilt, da das Vorhaben aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist. Hierzu wird auf die Ausführungen der materiell-

rechtlichen Würdigung unter Teil b) dieses Beschlusses verwiesen. Weitere nach § 30 Abs. 2 BNatSchG i.V.m. § 21 Abs. 1 LNatSchG gesetzlich geschützte Biotope werden im Zuge des Vorhabens nicht zerstört oder erheblich beeinträchtigt.

Genauere Erläuterungen dazu sind im Kapitel 8.1.3 des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Anlage 12.0 der Planunterlagen) zu finden.

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

Es wird auf die Ausführungen im Fachgutachten zur Prüfung der artenschutzrechtlichen Belange (Anlage 17 der Planunterlagen) verwiesen. Die Datengrundlagen, die den Planfeststellungsunterlagen und diesem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegen, sind für eine artenschutzrechtliche Beurteilung des Vorhabens geeignet und ausreichend. Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der von dem Vorhabenträger vorgelegten Unterlage zur speziellen Prüfung der artenschutzrechtlichen Belange nach § 44 BNatSchG orientieren sich an der Unterlage „Beachtung des Artenschutzes bei der Planfeststellung“ (LBV-SH 2016). Die inhaltliche Bearbeitung der artenschutzrechtlichen Belange erfolgt umfangreich im Artenschutzfachbeitrag (Anlage 17 der Planunterlagen) und im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 12.0 der Planunterlagen). Die Planfeststellungsbehörde hat die Angaben der genannten Unterlagen geprüft und ist zu dem Schluss gekommen, dass für die vom Vorhaben betroffenen Arten unter Berücksichtigung von artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG infolge der Realisierung des Vorhabens erfüllt werden. Die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist demnach nicht erforderlich.

Geprüft wurden insbesondere:

- Vögel

Für Gehölzhöhlenbrüter (Gartenbaumläufer, Kleiber, Kohlmeise, Sumpfmeise, Tannenmeise, Buntspecht) und Gehölzfreibrüter (Amsel, Buchfink, Dorngrasmücke, Eichelhäher, Elster, Fitis, Gartengrasmücke, Gelbspötter, Gimpel, Girlitz, Grünfink, Heckenbraunelle, Klappergrasmücke, Misteldrossel, Mönchsgrasmücke, Rabenkrähe, Ringeltaube, Rotkehlchen, Schwanzmeise, Singdrossel, Stieglitz, Türkentaube, Zaunkönig, Zilpzalp), welche im Untersuchungsgebiet vorkommen, treten keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ein, da durch die Bau-/Fällzeitenregelung sichergestellt ist, dass keine Nester, Eier oder Jungvögel geschädigt werden (4.5 VAr). Durch den Baubetrieb kann es in der Bauzeit zwar zu lärmbedingten Störungen der Arten kommen, der Verbotstatbestand „erhebliche Störung“ tritt jedoch nicht ein, da die Arten nur relativ wenig störungsempfindlich sind und die lokalen Populationen einen guten Erhaltungszustand aufweisen. Für Grauschnäpper, Gartenrotschwanz, Bodenbrüter, Baumpieper, Goldammer und Schwarzkehlchen bestehen aufgrund der erwähnten Bauzeitenregelung und der weiteren Entfernung der Neststandorte zum Baugeschehen ebenfalls keine artenschutzrechtlichen Probleme. Bluthänfling, Kiebitz, Greifvögel und Eulen (Mäusebussard, Sperber, Turmfalke, Waldkauz, Waldohreule) sowie Binnengewässerbewohner (Bläsralle, Eisvogel, Graugans, Kanadagans, Nilgans, Reiherente, Rohrammer, Stockente, Sumpfrohrsänger, Teichralle, Teichrohrsänger) brüten bzw. halten sich weit genug entfernt von der Trasse auf, so dass sie keine Beeinträchtigungen erleiden werden. Gebäudebrüter (Bachstelze, Hausrotschwanz,

Haussperling, Mehlschwalbe, Rauchschnalbe, Star) werden nicht beeinträchtigt, da keine Gebäude vom Vorhaben betroffen sind.

- Moorfrosch

Der Moorfrosch kommt im Untersuchungsgebiet in einem grabenreichen Teil der Pinnauniederung in einem kleinen Bestand vor. Durch die Maßnahme werden jedoch weder Laichgewässer noch Landlebensräume des Moorfrosches beeinträchtigt. Wanderwege, die zerschnitten werden könnten, wurden nicht gefunden. Stattdessen verbessern sich die Verbreitungsmöglichkeiten für den Moorfrosch durch die Verbesserung der Durchgängigkeit des Ohrbrooksgabens im Zuge der Vorhabenrealisierung.

- Fledermäuse (BreitflügelFledermaus, Großer Abendsegler, Wasserfledermaus, Zwergfledermaus, Raauhautfledermaus, Mückenfledermaus, Braunes Langohr, Fransenfledermaus)

Im Untersuchungsgebiet sind insgesamt acht Fledermausarten gefunden worden. Acht Bäume mit Wochenstubenquartierpotential sowie ein Baum mit Potential als Winterquartier wurden nachgewiesen. Diese Bäume müssen jedoch nicht gerodet werden, somit sind keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne des § 44 BNatSchG betroffen. Zudem wurden fünf Flugstraßen und sieben Jagdhabitats besonderer Bedeutung identifiziert. Durch Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen kann dem Auslösen eines Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 BNatSchG vorgebeugt werden. Die Beeinträchtigung von Jagdhabitatbestandteilen löst keinen Verbotstatbestand aus, da es sich hierbei nicht um essentielle Jagdgebiete handelt und/oder nur geringe Teile der bestehenden Jagdhabitats durch den Ausbau verloren gehen.

Durch die Einschränkung des Fällzeitraums für Gehölze werden Tötungen von Fledermäusen in ihren Quartieren vermieden (4.5 VAR). Für die Bereiche bedeutender Flugrouten werden Kollisionsschutzmaßnahmen vorgesehen. Auf zwei Streckenabschnitten der K 22 wird dabei vom 01.März bis 31.Oktober jeden Jahres die Höchstgeschwindigkeit in den Zeiträumen von 18.00 bis 06.00 Uhr auf 50 km/h beschränkt (4.7 VAR). Zudem wird eine Leitstruktur/Kollisionsschutzpflanzung für flugfähige Tierarten durch eine Baumreihe aus Hochstämmen geschaffen, wodurch die Straßenquerung dann in Kronenhöhe erfolgen und das Kollisionsrisiko mit Fahrzeugen mindern kann (3.4 M/A). Es werden zudem Flächen am Ohrbrooksgaben als Jagdhabitat für Fledermäuse aufgewertet (3.5 A).

- Fischotter

Der Bereich der Pinnau gehört prinzipiell zum Vorkommensbereich des Fischotters in Schleswig-Holstein. Im Bereich der K22 sind jedoch weder Fortpflanzungs- oder Zufluchtstätten noch sonstige Spuren festgestellt worden. Durch die Verbesserung der Durchgängigkeit des Ohrbrooksgabens verbessern sich potentielle Wandermöglichkeiten zwischen weiter entfernt liegenden Fortpflanzungsstätten. Die Ausgestaltung erfolgt entsprechend dem Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ 2008).

Zu 2.3.4: (Zulässigkeit gem. § 34 Abs. 1 BNatSchG – Natura 2000 (Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung))

Das Vorhaben ist nach Durchführung einer Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes DE-2323-392 „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ zulässig, da mit seiner Durchführung keine erheblichen Beeinträchtigungen dieses Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile zu erwarten sind.

Direkte Wirkungen des Vorhabens (z.B. Überbauung) auf das FFH-Gebiet treten nicht auf, da sich das gesamte Vorhaben mindestens 100 m von der Grenze des Schutzgebietes entfernt befindet. Indirekte Wirkungen über Schadstoffemissionen oder hydraulische Veränderungen sind entweder nicht vorhanden oder so gering, dass keine relevante Wirkungsschwelle überschritten wird. Für nähere Erläuterungen wird auf die FFH-Verträglichkeitsstudie (Anlage 16 der Planunterlagen) verwiesen.

Zu 2.3.5: Befreiung nach § 67 BNatSchG von den Festsetzungen der Kreisverordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Mittlere Pinnau“ (§ 26 BNatSchG)

Das Vorhaben verläuft im 2.Bauabschnitt auf ca. 200 m durch die Kernzone sowie ca. 1.500 m durch die Randzone des Landschaftsschutzgebietes „Mittlere Pinnau“. Der Verlust von 1.570 m² Röhrichtflächen in der Kernzone wird durch eine Neuentwicklung vor Ort ausgeglichen (ca. 13.900 m²). Weitere negative Auswirkungen auf die Kernzone sind nicht absehbar. Es ist jedoch, trotz weitestgehender Minimierung, der Wegfall von ca. 877 m Knicks in der Randzone zu beklagen, welcher nur zum Teil vor Ort ausgeglichen werden kann (263 m). Die weitere Kompensation erfolgt durch Maßnahmen im Bereich des Esinger Wohlds, außerhalb des Landschaftsschutzgebietes. Genauere Erläuterungen dazu sind Kapitel 5.2.3 des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Anlage 12.0 der Antragsunterlagen) zu entnehmen. Auf die Ziffer 2.3.2 wird außerdem verwiesen.

Ausnahmen und Befreiungen sind nach § 7 der Kreisverordnung durch die untere Naturschutzbehörde zu erteilen. Die UNB des Kreises Pinneberg wurde im Anhörungsverfahren mehrfach beteiligt und hat keine Bedenken gegen die geplante Befreiung formuliert. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist eine Befreiung gerechtfertigt, 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 Teil b) dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 2.3.6: (Nebenbestimmungen (2.3.1 bis 2.3.5))

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. – 6.: Durch die Nebenbestimmung wird sichergestellt, dass die naturschutzfachlichen Maßnahmen sach- und fachgerecht in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden realisiert werden. Hierzu dient auch die landschaftspflegerischen Ausführungsplanung, mit der die Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege entsprechend den Vorgaben des landschaftspflegerischen Begleitplanes in Verbindung mit den Maßgaben und Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses ausführungsfähig entwickelt werden.

Zu 7.: 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 Vorschriftensammlung Straßenbau 5/09 vom 17.03.2009 der Planfeststellungsbehörde als Instrument der nach § 17 Abs. 7 BNatSchG durchzuführenden Kontrollen, durch das der Vorhabenträger den Nachweis über die sach- und fristgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der Unterhaltungsmaßnahmen gegenüber der Planfeststellungsbehörde führt. 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 9 und 10: Die Umweltbaubegleitung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde geboten, um mit Blick auf die umfassend beauftragten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen eine zulassungskonforme Baudurchführung unter Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik, der Umweltgesetzgebung und der einschlägigen Verordnungen und Vorschriften während der Baumaßnahme sicher zu stellen. Die Planfeststellungsbehörde muss als Genehmigungsbehörde auf dem Laufenden gehalten werden.

Zu 11. – 14.: Die zur Vermeidung von Brutvögeln angeordneten Bauzeitenregelungen bestimmen die für die Baufeldfreimachung erlaubten Zeiträume außerhalb der Kernbrutzeiten der jeweiligen Artengruppen in Abhängigkeit von den zu beseitigenden Habitatstrukturen. Für die Gehölzhabitate sind diese Zeiträume zur Vermeidung von Tötungen von Fledermäusen in ihren Tagesverstecken weiter einzuschränken. Die über das Maßnahmenblatt 4.5 V_{Ar} hinausgehende zeitliche Eingrenzung der Arbeiten entspricht der Zusage des Vorhabenträgers auf eine entsprechende Forderung der UNB.

Zu 15: Diese Auflage stellt sicher, dass ein eventuelles Fehlschlagen der Maßnahme rechtzeitig erkannt wird und eine sinnvolle Modifikation erfolgen kann.

Zu 16.: Diese Auflage ergeht als Schadensbegrenzungsmaßnahme im Einvernehmen mit dem Vorhabenträger um eine potentielle Belastung der Pinnau und damit des FFH-Gebietes „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ mit Schwermetallen aus dem Grundwasser auszuschließen.

Zu 2.4: (Lärmschutz (Entscheidungsgrundlage))

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

Für die Festlegung der Zumutbarkeitsschwelle ist gem. § 43 Abs. 1 BImSchG die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutz-Verordnung - 16. BImSchV) maßgebend. Danach dürfen die Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten:

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

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

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

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

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

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

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

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

Die vorgenannten Kriterien stellen die Grundlage der nachfolgenden Entscheidung dar.

Das planfestzustellende Bauvorhaben umfasst im 2. Bauabschnitt den Ausbau der vorhandenen K22 von Bau-km 0+020 bis Bau-km 3+355 mit einer Fahrbahnverbreiterung von ca. 5,0 m auf 6,50 m sowie dem Bau eines durchgehenden Geh-/ Radweges. Die geplante Trasse folgt in diesem Bereich im Wesentlichen dem Verlauf der Straßen „Große Twiete“ und „Wischmöhlenweg“, nur von Bau-km 3+100 bis Bau-km 3+355 ist eine Kurvenstreckung sowie von Bau-km 1+500 bis Bau-km 1+700 eine Trassenverlagerung vorgesehen.

Von Bau-km 3+355 bis Bau-km 4+172,803 (3. Bauabschnitt) erfolgt der Neubau der K22 einschließlich eines kombinierten Geh-/ Radweges. In diesem Bereich wird auch die Kreuzung der K22 mit der L107 („Pinneberger Straße“/ „Esinger Straße“) als Folgemaßnahme des Vorhabens umgebaut und mit zusätzlichen Abbiegespuren sowie einer Lichtsignalanlage versehen.

Die Ausbaumaßnahmen des 2. Bauabschnittes und die Umbaumaßnahmen des Kreuzungsbereiches K22 / L107 des 3. Bauabschnittes stellen nach der zu § 41 BImSchG ergangenen 16. BImSchV einen erheblichen baulichen Eingriff dar. Die auf den erheblichen baulichen Eingriff zurückzuführenden Änderungen der Beurteilungspegel an den Hausfassaden führen jedoch zu keiner wesentlichen Änderung nach § 1 der 16. BImSchV und somit auch zu keinem Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach.

Für den Neubau sind an allen Immissionsorten die jeweiligen o. a. gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte einzuhalten.

Um die Beurteilungspegel aus dem Neubau der K22 und der wesentlichen Änderung zu ermitteln, wurde eine lärmtechnische Untersuchung vorgenommen, die der Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen entnommen werden kann.

Für die Berechnung der Beurteilungspegel sind nach § 3 der 16. BImSchV i.V.m. Anlage 1 dieser Verordnung und der RLS-90 verschiedene Ausgangsdaten herangezogen worden. Dies sind u. a.:

Verkehrszahlen:

Die Lärmtechnische Untersuchung (siehe Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen) wurde mit der zugrunde liegenden prognostizierenden täglichen Verkehrsstärke (DTV) und den zugehörigen LKW-Anteilen durchgeführt, die sich aus der Verkehrsuntersuchung ergeben haben (siehe Anlage 20 der Planfeststellungsunterlagen). Dies Vorgehen ist nicht zu beanstanden, denn die Anlage 1 der 16. BImSchV erlaubt ausdrücklich das Heranziehen geeigneter projektbezogener Untersuchungsergebnisse.

Weitere Ausführungen zu den Verkehrsprognosen und der Verkehrsuntersuchung können den Ausführungen zu Ziffer 4 der materiell-rechtlichen Würdigung unter Teil c) dieses Beschlusses entnommen werden.

Geschwindigkeiten:

Der Lärmtechnischen Untersuchung wurden Geschwindigkeiten von 50 km/ h für PKW und LKW innerorts sowie 100 km/ h für PKW und 80 km/ h für LKW außerorts zugrunde gelegt. Damit sind die Voraussetzungen der RLS-90, Abschnitt 4.4.1.1.2 erfüllt.

Straßenoberfläche:

Als Straßenoberfläche wird auf den innerörtlichen Straßen ein Asphaltbeton mit einem Korrekturwert $D_{StrO} = 0$ dB gemäß Tabelle 4 der RLS-90 berücksichtigt.

Außerorts wird in der schalltechnischen Berechnung eine lärmindernde Straßenoberfläche in Ansatz gebracht, durch die bei zulässigen Geschwindigkeiten von > 60 km/h eine Verringerung des Lärmes am Emissionsort um 2 dB(A) erreicht wird. Diese Lärminderung ist auf Dauer sicherzustellen.

Steigungen/ Gefälle:

Die Längsneigungen der Neubaustrecke im Bereich des Troges liegen bei 6%, so dass bei den Berechnungen der Korrekturwert $D_{Stg} = 0,6$ dB(A) berücksichtigt wurde. In den übrigen Streckenabschnitten waren aufgrund fehlender Längsneigungen unter 5% keine Korrekturwerte berücksichtigt.

Zu 2.4.1: (Lärmschutzanlagen (aktiver Lärmschutz))

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

Ausweislich der lärmtechnischen Berechnung (siehe Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen) werden ohne Durchführung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Neubaustrecke (3. Bauabschnitt) an 8 Gebäuden in den Straßen „Bockhorn“ und „Kaffeetwiete“ Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte tags bis zu 3,1 dB(A) bzw. nachts bis zu 4,4 dB(A) sowie 3 Überschreitungen im Außenwohnbereich festgestellt. Aus dem 2. Bauabschnitt und dem Kreuzungsbereich K22/L107 ergeben sich keine Ansprüche dem Grunde nach.

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

Zur Reduzierung von Verkehrslärmimmissionen bieten sich zunächst einmal Maßnahmen an dem Entstehungsort dieser Geräusche an, also an dem Fahrbahnbelag selbst. Der Vorhabenträger hat die Verwendung eines Fahrbahnbelages auf den außerörtlichen Straßen in den Plan eingestellt, der den Emissionspegel um 2 dB(A) mindert. Diese Minderung wird erst ab 60 km/h wirksam und kann daher innerorts nicht erreicht werden.

Um das erforderliche Minimierungsmaß sicherzustellen, hat der Vorhabenträger darüber hinaus im Bereich des 3. Bauabschnittes die in Ziffer 2.4.1 aufgeführten aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Art und Umfang dieser aktiven Einrichtungen sind der Anlage 7 – Lageplan -, der Anlage 8 – Längsschnitt/ Höhenplan -, der Anlage 10.1 – Bauwerkspläne – und der Anlage 11 – Lärmtechnische Untersuchung - der Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen.

Der Vorhabenträger hat aktive Lärmschutzmaßnahmen, also Wälle, Wände oder eine Kombination von beidem, so zu dimensionieren, dass einerseits eine spürbare Pegelminderung bei dem Vergleich mit und ohne aktive Lärmschutzeinrichtungen und andererseits eine Unterschreitung der gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte (IGW) erreicht werden kann. In der Regel soll dabei die Unterschreitung des gebietsspezifischen Grenzwertes tags mit der aktiven Lärmschutzeinrichtung erzielt werden, um so auch die Nutzung des Grundstückes selbst (Außenwohnbereich) sicherzustellen. Die Unterschreitung des Immissionsgrenzwertes nachts soll grundsätzlich durch geeignete Maßnahmen am Gebäude (passiver Lärmschutz) zur Einhaltung der vorgeschriebenen Innenraumpegel erreicht werden.

Mit dem Bau der geplanten Lärmschutzmaßnahmen erfüllt der Vorhabenträger die vorgenannten Ziele. Die Lärmschutzmaßnahmen sind so dimensioniert, dass die Ansprüche, die sich dem Grunde nach sowohl tags als auch nachts aus den Immissionen der Neubaustrecke ergeben, vollständig entfallen. Die Verkehrsgeräusche verbleiben unterhalb der gebietsbezogenen zu beachtenden Immissionsgrenzwerte, weitergehende Erstattungsansprüche für verbleibende Beeinträchtigungen entfallen daher. Eine nachhaltige Verbesserung der Wohnverhältnisse des hier zu betrachtenden Siedlungsbereiches wird durch die gewählten Lärmschutzmaßnahmen gewährleistet. Sie stellen die sachgerechte und planerische Lösung zur Minderung der durch den Verkehrsweg bedingten Lärmemissionen dar.

Zudem ist eine Abwägung des Kostenverhältnisses aktiver/ passiver Lärmschutzmaßnahmen nach § 41 Abs. 2 BImSchG, wonach die Verpflichtung zur Durchführung von Maßnahmen zur Vermeidung schädlicher, durch Verkehrsgeräusche hervorgerufener Umwelteinwirkungen ihre Grenze findet, wenn die Kosten für diese Maßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen, hier nicht erforderlich, eben weil der Vorhabenträger von vornherein zur Einhaltung des gebietsspezifischen Immissionsgrenzwertes nachts von 49 dB(A) für den Bereich „Bockhorn“ und „Kaffeetwiete“ nur aktiven Lärmschutz vorgesehen hat.

Durch die geplanten aktiven Lärmschutzanlagen ist eine Inanspruchnahme von Eigentumsflächen Dritter erforderlich. Der Vorhabenträger hat jedoch durch den geplanten Bau von ca. 280 m Lärmschutzwänden und einer ca. 80 m langen Kombination aus Lärmschutzwand und Lärmschutzwall dem Minimierungsgebot der Flächeninanspruchnahme Rechnung getragen. Die Inanspruchnahme von Grund und Boden ist zumutbar und von den Betroffenen gegen Entschädigung hinzunehmen. Die vertragliche Regelung zwischen den Parteien wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens geregelt.

Nach diesen Ausführungen ist dem Ergebnis der Abwägung zu Art und Umfang der hier planfestzustellenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen, wie sie in den Planfeststellungsunterlagen dargelegt wurden, zu folgen. Danach sind die in Ziffer 2.4.1 aufgeführten aktiven Lärmschutzmaßnahmen herzustellen. Weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden.

Zu 2.5: (Schadstoffbehafteter Baugrund)

Die fachgerechte Entsorgung des kontaminierten Bodenaushubs dient der Vorsorge vor negativen Umweltauswirkungen bei willkürlicher Handhabung.

Zu 2.6: (Widmung, Einziehung, Umstufung)

Zu 2.6.1: (Widmung)

Die Einteilung in die jeweiligen Straßengruppen der erfolgte aufgrund der gesetzlichen Bestimmung gemäß § 3 Abs. 1 StrWG.

Zu 2.6.2: (Umstufung)

Die Umstufung der Teilbereiche der Kreisstraße zur Gemeindestraße erfolgte aufgrund der gesetzlichen Bestimmung gemäß § 7 StrWG.

Zu 2.6.3: (Einziehung)

Die Einziehung der Teilbereiche der Gemeinde- und Kreisstraßen erfolgte aufgrund der gesetzlichen Bestimmung gemäß § 8 StrWG.

Zu 5: (Zurückgewiesene Stellungnahmen und Einwendungen)

Vorbemerkung

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

Verspätet eingelegte Einwendungen sind im vorliegenden Planfeststellungsverfahren ausgeschlossen, § 140 Abs. 4 S. 3 LVwG. Wenn später von einer Behörde vorgebrachte öffentliche Belange der Planfeststellungsbehörde auch ohne ihr Vorbringen bekannt sind oder hätten bekannt sein müssen oder für die Rechtmäßigkeit der Entscheidung von Bedeutung sind (§ 140 Abs. 3a LVwG), sind diese stets zu berücksichtigen.

Straßenbauvorhaben greifen regelmäßig in vorhandene tatsächliche Verhältnisse ein und berühren bestehende Rechtsverhältnisse. Zweck der Planfeststellung ist es, alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Behörden sowie den Betroffenen umfassend rechtsgestaltend zu regeln. In diesem Verfahren wird angestrebt, einen Ausgleich zwischen den zwangsläufig gegensätzlichen Interessen der Betroffenen und des Vorhabenträgers herbeizuführen, indem die Interessen einem Abwägungsvorgang unterworfen werden. Die Argumente der im Verfahren beteiligten Einwender werden dabei angemessen gewichtet und einer abschließenden Beurteilung unterworfen.

Ein entscheidendes Kriterium für die endgültige Beurteilung der Einwendungen von privater Seite ist der Grad der Betroffenheit und des Eingriffes in die Rechte des Einzelnen, die dem öffentlichen Interesse an der Baumaßnahme entgegenstehen. Es wird dabei geprüft, ob der

Zweck und der Erfolg eines Eingriffes nicht im Missverhältnis zu den Belastungen steht, die den Betroffenen zugemutet werden.

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 und Stellungnahmen)

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

Zu 5.1: (Träger öffentlicher Belange)

Zu 5.1.1: (Polizeidirektion Bad Segeberg (10.04.2008, 06.07.2010, 20.10.2014))

Die mit dem planfestzustellenden Bauvorhaben verbundenen grundsätzlichen Feststellungen über die Verbesserung einer Verkehrsverbindung und auch der Verkehrssicherheit werden von der Polizeidirektion geteilt. Gleichwohl wird die Auffassung vertreten, dass in Einzelpunkten nur halbherzig und nicht zukunftsorientiert genug geplant würde:

Fahrbahnbreite

Die Polizeidirektion merkt an, dass bei entsprechender Durchgängigkeit die K22 an Attraktivität für alle Verkehrsarten erheblich zunehmen würde. Daher wird die geplante Fahrbahnbreite von 6,50 m für zu gering geachtet.

Die Straßen werden nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008 (RIN), entsprechend ihrer jeweiligen Bedeutung für Verbindung und Anbindung von Zielen im Straßennetz in Kategoriengruppen, gekennzeichnet durch Verbindungsfunktionsstufen, eingeteilt. Die K22 als zwischengemeindliche, im Wesentlichen anbaufreie Hauptverkehrsstraße ist nach den Kriterien der RIN in Verbindung mit den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06), in die Straßenkategorie III einzustufen. Zweistreifige Fahrbahnen in Hauptverkehrsstraßen erhalten danach eine Fahrbahnbreite von 6,50 m, die auch die Begegnung zweier Linienbusse mit einer Fahrzeugbreite von 2,55 m ungehindert möglich macht.

Die K22 entspricht mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 6,50 m der Regelbreite für Kreisstraßen als Hauptverkehrsstraßen. Damit ist der gesetzliche Vorgabe im Allgemeinen und der Verkehrssicherheit im Besonderen genüge getan.

Ein Abgleich mit den im Jahr 2007 erschienenen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) sowie zur 2. Planänderung mit den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) ergab, dass die Planung auch mit diesen Vorgaben übereinstimmte, so dass davon

auszugehen ist, dass die Straße dem Stand der Technik und den aktuellen Vorschriften entspricht.

Parkflächen

Des Weiteren wird von der Polizeidirektion die Anlage von öffentlichen Parkflächen positiv begrüßt, jedoch sollte dies im Bereich der Großen Twiete hinsichtlich zu erhaltender Sichtverhältnisse an Einmündungen und Ausfahrten nochmals geprüft werden.

Der Vorhabenträger beabsichtigt, auf der nördlichen Seite der K22 im Bereich von Bau-km 0+020 bis Bau-km 0+850 in den Lückenbereichen der erhaltenswerten Bäume zwischen Geh- und Radweg und der Fahrbahn Parkplätze in Längsaufstellung vorzusehen.

Bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird der auf der Nordseite der K22 zwischen Fahrbahn und Gehweg vorhandene ca. 3,0 m breite und mit einer Baumreihe versehene Trennstreifen als Parkplatz genutzt. Anlieger und Verkehrsteilnehmer müssen schon heute mit der gebotenen Sorgfalt und Vorsicht von ihrem Grundstück bzw. von der in Bau-km 0+481 befindlichen Straße „Rosentwiete“ in die K22 einfahren, für die in diesem Abschnitt die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/ h gilt. Die Sichtverhältnisse erfüllen die Kriterien der Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Knotenpunkte, Ausgabe 1988 (RAS-K-1). Durch das Vorhaben stellt sich keine Verschlechterung der Sichtverhältnisse ein. Die bestehenden Sichtverhältnisse werden durch das geplante Bauvorhaben, das dem vorhandenen Zustand einen strukturierten, der Vielzahl der Nutzungsansprüche an den Straßenraum orientierten Straßenquerschnitt aufsetzt, nicht beeinträchtigt, sondern durch die Entfernung von 5 kleineren Bäumen in diesem Bereich eher begünstigt.

Breite des Geh- und Radwegs

Hinsichtlich der Breite des Geh- und Radweges wird auf Ziffer 8 der materiell-rechtlichen Würdigung unter Teil c) dieses Beschlusses verwiesen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die planfestzustellende Maßnahme aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sachgerecht geplant wurde und dem üblichen Rahmen des Kreisstraßenbaus und der Neuanlegung von Geh- und Radwegen entspricht. Die Bedenken werden daher aufgrund der obigen Ausführungen in ihrer Gesamtheit zurückgewiesen.

In den Stellungnahmen zu den Planänderungen sind keine weiteren Einwände geäußert worden.

Zu 5.2: (Anerkannte Naturschutzvereine)

Zu 5.2.1: BUND (18.11.2014, 12.11.2017, 31.05.2018)

Bau der K22 aus naturschutzfachlichen und klimaschutzrelevanten Gründen nicht vertretbar

Zu den naturschutzfachlichen Aspekten wird auf die Ausführungen in der UVS und im LBP (Anlagen 15 und 12 der Planunterlagen) sowie auf die Ziffer 2.3 dieses Beschlusses nebst Erläuterungen verwiesen. Das Schutzgut Klima wurde in der UVS mit seinen regionalen bzw. örtlichen Ausprägungen betrachtet und bewertet.

.....
..... (05.04.2008, 06.04.2008, 07.04.2008,
08.04.2008, 09.04.2008, 10.04.2008, 15.04.2008, 21.04.2008, 22.04.2008,
23.04.2008, 24.04.2008, 27.04.2008, 01.05.2008 bzw. ohne Datum))

Notwendigkeit der Maßnahme und fehlende Planrechtfertigung

Die Einwender zweifeln die Planrechtfertigung an. Die ihrer Meinung nach unwesentliche Entlastung der Innenstadt von Tornesch rechtfertige nicht den Bau der K22 mit einer Verkehrszunahme im Ortsteil Esingen. Dem Kreis gehe es stattdessen um eine bessere Anbindung Uetersens an die A23. Dann wäre er jedoch nicht zuständig sondern Land oder Bund.

Dazu wird auf die Erläuterungen zu den Ziffern 1 und 2 der materiell-rechtliche Würdigung unter Punkt c) dieses Beschlusses verwiesen.

Kein Wille zur Realisierung des Vorhabens beim Kreis Pinneberg

Die Einwender führen aus, dass von Seiten des Kreises Pinneberg aus ihrer Sicht kein ernsthafter Wille zur Verwirklichung des Vorhabens existiere. Sie berufen sich auf eine Aussage des Landrats von 2007, welcher eine andere Trassenplanung in Aussicht stellte.

Durch den Antrag auf Planstellung hat der Kreis gegenüber der Planfeststellungsbehörde jedoch ausreichend bewiesen, dass er den Aus- und Neubau der K22 beabsichtigt. Zudem hat er im laufenden Verfahren wiederholt seine Antragsunterlagen für Planänderungen angepasst, weshalb von einem fortdauernden ernsthaften Willen zur Verwirklichung des Vorhabens ausgegangen werden konnte. Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Zweifel an der Ernsthaftigkeit des Willens zur Verwirklichung des Vorhabens durch den Kreis Pinneberg.

Potentielle Zerschneidung des Stadtteils Esingen

Die Einwender befürchten eine weitere Zerschneidung des Stadtteils Esingen durch die K22.

Dazu wird auf Ziffer 15 der materiell-rechtliche Würdigung unter Punkt c) dieses Beschlusses verwiesen.

Fehlerhafte Verkehrsprognose /-untersuchung

Die Einwender bemängeln die Verkehrsuntersuchung weil diese nicht qualifiziert geprüft werden könne. Es fehlten verschiedene Daten, außerdem seien gefestigte Planungen nicht berücksichtigt worden.

Dazu wird auf Ziffer 4 der materiell-rechtliche Würdigung unter Punkt c) dieses Beschlusses verwiesen.

Unzureichende Alternativenprüfung

Die Einwender bemängeln die Alternativenprüfung, da nur zwei Varianten geprüft worden seien. Es fehle die Prüfung der Variante der IG Südtangente Tornesch-Esingen.

Dazu wird auf Ziffer 3 der materiell-rechtliche Würdigung unter Punkt c) dieses Beschlusses verwiesen.

Aufhebung Bahnübergänge und Wegebeziehungen

Die Einwender befürchten längere Schulwege durch die Aufhebung der Bahnübergänge sowie durch die Notwendigkeit, die K22 zu überqueren.

Dazu wird auf Ziffer 7 der materiell-rechtliche Würdigung unter Punkt c) dieses Beschlusses verwiesen.

Fehlerhafte Kostenberechnung

Die Einwender bezweifeln die Kostenberechnung, die der Vorhabenträger in seine Variantenwahl hat einfließen lassen. Sie bemängeln die Nichtberücksichtigung eines Tunnels unter der L107 (BÜ Prisdorf).

Während vom Vorhabenträger die Kosten für die gewählte Variante mit 20,35 Mio. € veranschlagt sind, werden sie für die Südumfahrung Esingen auf 28 Mio. € geschätzt. Die Planfeststellungsbehörde anerkennt, dass diese Kostenschätzungen zum Zeitpunkt des Beschlusserlasses sicherlich nicht mehr auf dem aktuellsten Stand sind, geht jedoch davon aus, dass sich die Relation der beiden Varianten zueinander auch bei einer Neuberechnung nicht grundlegend von der vorliegenden Schätzung unterscheidet. Der von den Einwendern aufgeführte eventuelle Neu- bzw. Umbau des Bahnüberganges der L107 in Prisdorf ist unabhängig vom vorliegenden Verfahren zu sehen, insbesondere da er sich in Verantwortung des Landes Schleswig-Holstein und somit nicht des Vorhabenträgers befinden würde. Momentan sind nach Auskunft der zuständigen Straßenbaubehörde LBV-SH keine Ausbaupläne des Landes absehbar.

Selbst wenn die Kosten für eine Südumfahrung Esingen niedriger als für die Hauptvariante inklusive Neu- bzw. Umbau Bahnübergang Prisdorf wären, begründete dies noch keinerlei Anspruch auf eine veränderte Variantenwahl, da das Kostenargument nur eines unter mehreren Abwägungsaspekten darstellt. In die Entscheidung für die Auswahl einer Vorzugsvariante fließen auch, jedoch nicht ausschließlich, Kostenaspekte ein.

Mangelhafte Lärm- und Luftschadstoffberechnungen

Die Einwender halten die Verkehrsprognose für fehlgeschlagen und zweifeln demzufolge auch die daraus resultierenden Lärm- und Luftschadstoffberechnungen an. Zudem fordern sie hinsichtlich der Lärmprognose die Betrachtung von Fahrzeugen ab 2,8 t als LKW.

Dazu wird auf die Ziffern 9 und 10 der materiell-rechtliche Würdigung unter Punkt c) dieses Beschlusses verwiesen.

Potentieller Anstich Papierschlammdeponie

Die Einwender befürchten eine Mobilisierung von Schadstoffen bei einem eventuellen Anstich der Papierschlammdeponie im Bereich des Ohrbrooksgabens während der Bauarbeiten.

Dazu wird auf Ziffer 17 der materiell-rechtliche Würdigung unter Punkt c) dieses Beschlusses verwiesen.

Fehlende FFH-Verträglichkeit sowie artenschutzrechtliche Fragen (Fledermäuse)

Die Einwender sehen das Vorhaben als unvereinbar mit FFH-Recht an. Sie bemängeln die Aussagen der FFH-Verträglichkeitsstudie.

Die FFH-Verträglichkeitsstudie (Anlage 18 der Planfeststellungsunterlagen) wurde zur 4.Planänderung umfassend überarbeitet. Sie kommt zu folgendem Schluss: „Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes 2323-392 „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ sind durch das Vorhaben Ausbau der K22 nicht zu erwarten.“ Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Veranlassung an diesem Fazit zu zweifeln. Auch von Seiten der Naturschutzverbände sowie der Naturschutzbehörden wurde keine grundlegende Kritik geäußert.

Zur 4.Planänderung wurde eine Neukartierung von Fledermäusen vorgenommen, zudem wurden Schutzmaßnahmen in die Planung aufgenommen. Die von den Einwendern vorgebrachte dahingehende Forderung ist demnach berücksichtigt worden. Verwiesen wird auf Ziffer 18 der materiell-rechtlichen Würdigung unter Teil c) dieses Beschlusses.

Ergänzend wird auf die zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 11,12 UVPG im Teil b) dieses Beschlusses verwiesen.

Bau im Überschwemmungsgebiet (ÜSG) der Pinnau

Die Einwender weisen darauf hin, dass das ÜSG der Pinnau unrechtmäßig vom Bau der K22 beeinträchtigt werde.

Dazu wird auf Ziffer 16 der materiell-rechtliche Würdigung unter Punkt c) dieses Beschlusses verwiesen.

Wertverlust von Grundstücken

Dazu wird auf Ziffer 11 der materiell-rechtliche Würdigung unter Punkt c) dieses Beschlusses verwiesen.

Beeinträchtigung von Wohnqualität und Landschaftserlebnis

Dazu wird auf Ziffer 12 der materiell-rechtliche Würdigung unter Punkt c) dieses Beschlusses verwiesen.

Beeinträchtigung von Naherholungs- und Freizeitgebieten

Dazu wird auf Ziffer 13 der materiell-rechtliche Würdigung unter Punkt c) dieses Beschlusses verwiesen.

Erhebliche Verlärmung, Erschütterungen, Luftverschmutzungen

Dazu wird auf die Ziffern 9 und 10 der materiell-rechtliche Würdigung unter Punkt c) dieses Beschlusses verwiesen. Zudem wird auf die Ziffer 2.1.2.5 dieses Beschlusses verwiesen. Der Vorhabenträger wird hinsichtlich möglicher bauzeitlicher Erschütterungen ein Beweissicherungsverfahren durchführen.

Zerstörung des Landschaftsbildes sowie Barrierewirkungen und Unterbrechung von Sichtbeziehungen durch Lärmschutzwände

Dazu wird auf Ziffer 14 der materiell-rechtliche Würdigung unter Punkt c) dieses Beschlusses verwiesen.

Störungen des Wasserhaushaltes, Bodenversiegelungen, Eingriffe in Natur und Landschaft

Inwiefern durch die Baumaßnahme nennenswerte Störungen des Wasserhaushaltes ausgelöst werden sollen, ist der Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich. Mit den beteiligten Wasserbehörden wurde im Anhörungsverfahren das Einvernehmen erzielt. Darüber hinaus wird auf Ziffer 2.2 verwiesen.

Durch die Wahl der Vorzugsvariante werden der Grad der Bodenversiegelung sowie der Eingriff in Natur und Landschaft soweit wie möglich dadurch, dass sie zum großen Teil im Bereich einer schon vorhandenen Straße liegt, reduziert. Mit dem Durchstich unter der Bahnlinie wird die kürzeste Verbindung geschaffen.

Ergänzend wird auf die zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 11,12 UVPG im Teil b) dieses Beschlusses verwiesen.

Schaffung von zusätzlichem, induzierten Verkehr und damit zusammenhängende globale klimatische Auswirkungen

Eine Quantifizierung und Bewertung des Einflusses eines Emittenten (z.B. eines Straßenneubaus) auf das Weltklima ist nicht Teil einer vorhabenbezogenen UVP bzw. eines Planfeststellungsverfahrens nach der Fassung des UVPG welchem dieser Beschluss zugrunde liegt. Im vorliegenden Fall wurden jedoch in der UVS die regionalen bzw. örtlichen Ausprägungen des Klimas sowie der Luftschadstoffe betrachtet und bewertet. Darüber hinaus wird der von der fertiggestellten K22 aufgenommene Mehrverkehr einerseits von anderen lokalen und regionalen Straßen abgezogen, andererseits von der „allgemeinen Verkehrszunahme“ bis 2030 (siehe Verkehrsgutachten) bestimmt, so dass im Ergebnis nicht mit einer signifikanten Menge von zusätzlich induziertem Verkehr zu rechnen ist. Eine selbstinduzierte Zunahme des CO²-Ausstoßes durch die neue K22 ist daher nicht zu erwarten.

Bau einer Umgehungsstraße

Es wird von Einwanderseite der Bau einer weiträumigen Umgehungsstraße und die damit zu erreichende verkehrstechnische Entlastung der gesamten Stadt Tornesch gefordert. Unterstützt wird diese Forderung durch ein Zitat des ehemaligen Ministerpräsidenten Peter Harry Carstensen, wonach sich die Landesregierung für den Bau von Ortsumgehungen einsetzt, um die Menschen, die entlang von Ortsdurchfahrten wohnen, von Verkehrslärm und Schadstoffen entscheidend zu entlasten.

Die Kriterien, die Begründung und die Abwägung, die für das planfestgestellte Bauvorhaben in der hier beantragten Form sprechen, wurden bereits abschließend dargelegt, so dass an dieser Stelle nur auf die Ausführungen hierzu unter den Ziffern 1-4 der materiell-rechtliche Würdigung unter Punkt c) dieses Beschlusses verwiesen wird.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Des Weiteren wird auf die Erläuterung zur Einwendung der Bürgerinitiative IG Südtangente Tornesch-Esingen, vertreten durch Rechtsanwalt Günther pp. verwiesen, die sich die Einwender zu eigen gemacht haben (Ziffer 5.3.18).

Zu 5.3.2: (.....
.....
..... **(ohne Datum, eingegangen am 26.11.2014; 29.02.2016)**)

Die Inhalte der zur 2. Planänderung erhobenen, inhaltlich gleichlautenden und am 26.11.2014 eingegangenen Einwendungen wurden von einem Einwender zur 3. Planänderung mit Datum 29.02.2016 wiederholt und auch in der Erörterung zur 2. und 3. Planänderung thematisiert.

Die Einwender fordern die Herstellung eines Kreisverkehrsplatzes statt einer Lichtsignalanlage im Kreuzungsbereich K22/L107. Sie begründen dies mit einer ihrer Meinung nach höheren Leistungsfähigkeit und geringeren Betriebskosten bei Anlage eines Kreisverkehrs.

Bezüglich der Leistungsfähigkeit nach HBS hat die Verkehrsuntersuchung (Anlage 20 der Planfeststellungsunterlagen) in Kapitel 4.2.3 gezeigt, dass der betreffende Knotenpunkt in seiner letztendlich vierarmig geplanten Ausbauvariante eine Stufe der Verkehrsqualität von im schlechtesten Falle B aufweisen wird. Leistungsdefizite sind demzufolge nicht zu erwarten.

In diesem Zusammenhang hat der Vorhabenträger auch auf die Grundschule im Nahbereich hingewiesen. Der betreffende Knotenpunkt ist Teil des Schulwegs für Kinder. Da bei Kreisverkehrsanlagen die Gefahr für Fußgänger gegenüber einer Signalisierung als höher einzuschätzen sei, sei dies demzufolge aus Gründen der Schulwegsicherung ein gewichtiges Argument für eine lichtsignalgesteuerte Kreuzungsanlage.

Hinsichtlich der Finanzierung wird vom Vorhabenträger darauf verwiesen, dass der Knotenpunkt bereits dreiarmlig und lichtsignalgesteuert ausgebaut ist. Die Erweiterung um einen Arm ist dabei weitaus kostengünstiger als die komplette Neuerstellung eines Kreisverkehrsplatzes.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen des Vorhabenträgers. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zu 5.3.3: (..... **(ohne Datum)**)

Die Einwender sind mittelbar durch die Einwirkung von Lärm im Neubaubereich der K22 betroffen. Im direkten Umfeld ihres Grundstücks sind vom Vorhabenträger Lärmschutzwände vorgesehen.

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung der Einwendung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Bezüglich des ergänzten Einwands zu Lärm und Abgasen wird auf das prognostizierte Einhalten der Grenz- und Schwellenwerte von 16.BImSchV (Lärm) und 39.BImSchV(Luftschadstoffe) an allen Immissionsorten hingewiesen, wodurch die

Auswirkungen des Vorhabens als vertretbar eingestuft werden. Weitere Lärmschutzmaßnahmen sind dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Zu 5.3.4: (..... (ohne Datum))

Die Einwender sind mittelbar durch die Einwirkung von Lärm im Neubaubereich der K22 betroffen. Im direkten Umfeld ihres Grundstücks sind vom Vorhabenträger Lärmschutzwände vorgesehen.

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung der Einwendung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Zum befürchteten Wertverlust des Grundstücks wird zudem insbesondere auf Ziffer 11 der materiell-rechtlichen Würdigung unter Teil c) dieses Beschlusses verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde anerkennt die vorgetragene Verschlechterung der Schulwegsituation und hat sie in der Abwägung berücksichtigt. Aus ihrer Sicht ist eine Verlängerung des Schulwegs jedoch zumutbar. Hingewiesen wird zudem auf den neu geplanten Geh- und Radweg südlich der K22. Und auf die Ziffer 7 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Zu 5.3.5: (..... (20.04.2008))

Die Einwender sind mittelbar durch die Einwirkung von Lärm im Neubaubereich der K22 betroffen. Im direkten Umfeld ihres Grundstücks sind vom Vorhabenträger Lärmschutzwände vorgesehen.

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung der Einwendung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Zum befürchteten Wertverlust des Grundstücks wird dabei insbesondere auf Ziffer 11 der materiell-rechtlichen Würdigung unter Teil c) dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich des Einwands zu Lärm und Abgasen wird auf das prognostizierte Einhalten der Grenz- und Schwellenwerte von 16.BImSchV (Lärm) und 39.BImSchV (Luftschadstoffe) hingewiesen, wodurch die Auswirkungen des Vorhabens als vertretbar eingestuft werden. Verwiesen wird zudem auf die Ziffern 9 und 10 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses.

Die in der Einwendung beanstandeten potentiell auftretenden Erschütterungen durch Fahrbetrieb auf Bahngleisen sind nicht dem vorliegenden Vorhaben zuzurechnen und somit nicht Teil der Abwägung.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Zu 5.3.6: (..... (06.04.2008))

Die Einwender befürchtet, mittelbar durch die Einwirkung von Lärm im Neubaubereich der K22 betroffen zu sein.

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung seiner Einwendung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Ergänzend wird bezüglich des Einwands zur Gefährdung der Lebensqualität und des ruhigen Lebensabends in Bezug auf Lärm und Abgase auf das prognostizierte Einhalten der Grenz- und Schwellenwerte von 16.BImSchV (Lärm) und 39.BImSchV(Luftschadstoffe) hingewiesen, wodurch die Auswirkungen des Vorhabens als vertretbar eingestuft werden. Verwiesen wird auf die Ziffern 9 und 10 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Zu 5.3.7: (..... (ohne Datum))

Die Einwenderin ist mittelbar durch die Einwirkung von Lärm im Neubaubereich der K22 betroffen. Im direkten Umfeld ihres Grundstücks sind vom Vorhabenträger Lärmschutzwände vorgesehen.

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung der Einwendung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen, insbesondere auch für die Bedenken bezüglich einer Beeinträchtigung der Wohn- bzw. Lebensqualität.

Zum befürchteten Wertverlust des Grundstücks wird insbesondere auf Ziffer 11 der materiell-rechtlichen Würdigung unter Teil c) dieses Beschlusses verwiesen.

Zudem befürchtet die Einwenderin Belastungen durch Baulärm, Umweltverschmutzung sowie Beschädigungen ihres Hauses.

Hinsichtlich des Baulärms wird auf Ziffer 19 der materiell-rechtlichen Würdigung sowie Ziffer 2.1.2.6 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich befürchteter Umweltverschmutzungen bzw. -beeinträchtigungen wird auf die zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 11,12 UVG im Teil c) materiell-rechtlichen Würdigung dieses Beschlusses verwiesen.

Befürchtungen bezüglich erwarteter Schäden am Haus wurden vom Vorhabenträger dadurch entkräftet, dass durch die gewählte Bauweise eine Grundwasserabsenkung fast vollständig vermieden werde und damit Erdsenkungen nicht zu erwarten seien. Trotzdem wird vom Vorhabenträger für die Gebäude im Einflussbereich der Baumaßnahme ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt, wovon das Haus der Einwenderin erfasst sein wird. Auf Ziffer 2.1.2.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Zu 5.3.8: (..... (01.05.2008))

Die Einwenderin ist mittelbar durch die Einwirkung von Lärm im Neubaubereich der K22 betroffen.

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung der Einwendung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Zum befürchteten Wertverlust des Grundstücks wird insbesondere auf Ziffer 11 der materiell-rechtlichen Würdigung unter Teil c) dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Zu 5.3.9: (..... (ohne Datum))

Der Einwender ist mittelbar durch die Einwirkung von Lärm im Neubaubereich der K22 betroffen. Im direkten Umfeld seines Grundstücks sind vom Vorhabenträger Lärmschutzwände vorgesehen.

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung der Einwendung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen, insbesondere auch für die Bedenken bezüglich einer Beeinträchtigung der Lebensqualität.

Bezüglich des Einwands zu Lärm und Abgasen wird auf das prognostizierte Einhalten der Grenz- und Schwellenwerte von 16.BImSchV (Lärm) und 39.BImSchV (Luftschadstoffe) hingewiesen, wodurch die Auswirkungen des Vorhabens als vertretbar eingestuft werden. Verwiesen wird zudem auf die Ziffern 9 und 10 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses

Zum befürchteten Wertverlust des Grundstücks wird insbesondere auf Ziffer 11 der materiell-rechtlichen Würdigung unter Teil c) dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Zu 5.3.10: (..... (29.04.2008))

Der Einwender lebt mehr als 1000 m von der Trasse der K22 entfernt. Eine direkte Betroffenheit ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar.

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung wird für die Punkte 1-13 seiner Einwendung auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Dem in Punkt 14 der Einwendung geäußerten Einwand, dass die Voraussetzungen für den Landschaftspflegerischen Begleitplan falsch seien, kann entgegnet werden, dass nach Aussage der zuständigen Planungsträger (LBV-SH) in absehbarer Zukunft keine Verlegung bzw. Neubau der B431 im Bereich Uetersen vorgesehen ist. Eine Realisierung ist auch insofern fraglich, als inzwischen auf der ursprünglich vorgesehenen Trassenfläche anderweitige Bebauungen entstanden sind.

Bezüglich der in Punkt 15 der Einwendung bemängelten Breite des Geh- und Radwegs wird auf Ziffer 8 der materiell-rechtlichen Würdigung unter Teil c) dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der in Punkt 16 der Einwendung geäußertem Befürchtung, dass ein zu hoch angesetztes Geschwindigkeitslimit auf der K22 eine Gefahr für Uetersener Kinder darstellen würde, wird entgegnet, dass die Entwurfsgeschwindigkeit außerorts nicht wie vom Einwender angeführt bei 100 km/h sondern bei 80 km/h liegt. Eine endgültige Regelung zur Geschwindigkeitsbegrenzung trifft im Nachgang des Planfeststellungsverfahrens jedoch die zuständige Verkehrsbehörde.

Des Weiteren sind die vom Einwender genannten Planungen für eine Halle für Kinder- und Jugendveranstaltungen laut Recherche des Vorhabenträgers inzwischen zurück genommen worden.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen. Hinsichtlich der in Punkt 10 geäußerten Bedenken bezüglich der Papierschlammdéponie wird auf Ziffer 4.3.7 verwiesen.

Zu 5.3.11: (..... (10.08.2010))

Der Einwender hat als Stiftung die Förderung des volkskundlichen Museums „Mölln-Hof“ in seiner Satzung verankert. Er sorgt sich in seiner Stellungnahme zur 1. Planänderung um die Museumsaußenfläche, den Wegfall der Zufahrt zum Museum sowie um das Wurzelwerk einer das Ortsbild prägenden Baumreihe, welche durch eine der Lärmschutzwände gefährdet werden könnte. Aus dieser Überlegung heraus macht er in seiner Einwendung Vorschläge und gibt Anregungen wie diesen Problemen begegnet werden könnte.

Stärkere Verschwenkung der Tunneltrasse

Die in der 1. Planänderung vom Vorhabenträger eingebrachte Verschwenkung der K22-Trasse im Bereich des Trogbauwerks geht dem Einwender nicht weit genug. Er fordert eine stärkere Verschwenkung der Tunneltrasse nach Süden in Kombination mit einer Begradigung des Tunnelbauwerks. Dadurch würde nach Ansicht des Einwenders der Abstand zu den Baumwurzeln vergrößert und außerdem würden Kosten gespart. Es sei zum Zeitpunkt der Einwendung ein Gebäude südlich der Trasse zu erwerben gewesen, dessen Grundstück der Vorhabenträger für eine stärkere Trassenverschwenkung in Anspruch hätte nehmen können.

Gegen eine weitere Verschwenkung der Trasse spricht aus Sicht des Vorhabenträgers jedoch, dass dann weitere Grundstücke in Anspruch genommen werden müssten und die Trasse dort weiter an die vorhandene Wohnbebauung heranrücken würde. Dies hätte stärkere Lärmbetroffenheiten zur Folge und auch hinsichtlich des technischen Trassenverlaufs Nachteile (z.B. ungünstigere Anbindung an Kreuzung). Des Weiteren sei, nachdem der Vorhabenträger in Verhandlung eingetreten sei, kein Erwerb des fraglichen Gebäudes möglich gewesen, so dass neue konflikträchtige Grundstücksbetroffenheiten auftreten würden.

Die Planfeststellungsbehörde kann dies nachvollziehen. Hinsichtlich der von den Einwendern erwähnten Bäume macht sie darauf aufmerksam, dass diese zum Zeitpunkt der Erörterung der 4. Planänderung im März 2018 bei einer Ortsbegehung nicht mehr aufgefunden werden konnten.

Entfallen der Rampe auf der anderen Bahnseite

Angeregt wird durch den Einwender darüber hinaus (jedoch ohne Begründung) ein Entfallen der Rampe auf der nördlichen Bahnseite. Die Planfeststellungsbehörde weist dieses Ansinnen daher aus Mangel an Nachvollziehbarkeit bzw. Begründetheit zurück.

Verlegung des Regenrückhaltebeckens

Ferner wird vom Einwender vorgeschlagen statt des Regenrückhaltebeckens südlich der K22-Trasse ein Geschäftshaus zu errichten, da dies gut mit der vorhandenen Bäckerei harmonieren würde. In der Erörterung wird vorgeschlagen, das Regenrückhaltebecken auf landwirtschaftlichen Flächen östlich der Bahnlinie anzulegen. Dies könne auch Raum für eine stärkere Verschwenkung der K22-Trasse nach Südosten bringen.

In der Erörterung erwiderte der Vorhabenträger dazu, dass er eine andere Lage des Regenrückhaltebeckens nicht für sinnvoll halte. Durch die begrenzten Einleitmöglichkeiten in den Vorfluter sei das Regenrückhaltebecken an der in der Planung gewählten Stelle notwendig.

Da aus oben genannten Gründen eine weitere Verschwenkung der K22 nach Südosten nicht möglich ist, sieht die Planfeststellungsbehörde auch keine sinnhafte Begründung für eine Verlegung des Regenrückhaltebeckens.

Die Einwendung wird für die genannten Aspekte zurückgewiesen. Hinsichtlich der Forderung nach Wegfall der Rampe für Fußgänger um eine freie Zufahrt zum Museum zu gewährleisten, wird auf Ziffer 4.3.8 verwiesen.

Zu 5.3.12: (..... (11.08.2010))

Der Einwender widerspricht dem Planfeststellungsverfahren unter dem Hinweis auf einen Beschluss des Bauausschusses der Stadt Tornesch vom 03.09.2007, welcher der von der Stadt Tornesch als beteiligter Träger öffentlicher Belange abgegebenen Stellungnahme zum Vorhaben widersprechen soll.

Für die Planfeststellungsbehörde ist die offiziell von der Stadt Tornesch abgegebene Stellungnahme maßgebend (siehe 4.1.26), interne eventuell vorhandene Unregelmäßigkeiten im Ablauf der Beschlussfassung in der Stadt Tornesch sind anderweitig zu klären.

Zum Vorwurf, dass die Vorzugsvariante nicht allgemein üblichen Planungs- und Entlastungszielen für den Bau von Umgehungsstraßen entspreche, weil nur eine Entlastung von 5 % im Tornescher Stadtzentrum prognostiziert sei, wird auf Ziffer 2 der materiell-rechtlichen Würdigung unter Teil c) dieses Beschlusses verwiesen. Dort wird ausgeführt, dass neben der Entlastung des Stadtzentrum Torneschs auch weitere Planungsziele eine Rolle im Verfahren spielen.

Auf Ziffer 4 der materiell-rechtlichen Würdigung wird bezüglich der neuen Wohngebiete verwiesen. Diese sind mittelbar in der Prognose beachtet worden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zu 5.3.13: (..... (ohne Datum, eingegangen am 26.11.2014))

Der Einwender ist Landwirt und bewirtschaftet zahlreiche Flächen entlang der K22-Trasse.

Er wendet zur 2.Planänderung ein, dass bereits heute aber auch nach Abschluss des Vorhabens das Einbiegen mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen von Feldern südlich der K22 auf den Wischmöhlenweg mit erheblichen Unfallrisiken verbunden sei. Diese würden dadurch, dass die Geschwindigkeiten der Kfz auf der K22 nach dem Ausbau höher seien würden als heute, sogar noch steigen,

Der Vorhabenträger hat dazu entgegnet, dass durch den Ausbau der K22 auf der Südseite ein Bankettstreifen mit ca. 1-1,5m Breite vorhanden sei, wodurch eine Verbesserung der Situation eintreten sollte. Ein weitgehendes Zurückschneiden der sichthemmenden Knicks sei aus Gründen des Umwelt- und Naturschutzes nicht zu realisieren.

Nach Realisierung des Vorhabens wird die zuständige Straßenverkehrsbehörde die Situation noch einmal bewerten und bei Notwendigkeit entscheiden, inwiefern geeignete Maßnahmen (z.B. Verkehrsspiegel oder Anordnung von Höchstgeschwindigkeit) zur Minimierung des Unfallrisikos getroffen werden müssen. Dies hat der Vertreter der Straßenverkehrsbehörde des Kreises Pinneberg auf der Erörterung am 23.06.2016 zugesagt.

Eine weitere Regelung würde daher außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens erfolgen.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Zu 5.3.14: (..... (09.04.2008, 02.08.2010))

Der Einwender betreibt ein volkskundliches Museum („Mölln-Hof“) in Tornesch-Esingen. Im Sommer veranstaltet er gelegentlich Museumstage und verschiedene Feste, bei denen auf der Außenfläche des Museums landwirtschaftliche Maschinen gezeigt werden und Unterhaltungsangebote aufgebaut werden. Er ist nicht Eigner des Gebäudes bzw. Grundstückes sondern Pächter.

Der Einwender bemängelt, dass durch den Bau der K22 über die Hälfte der bisher für das von ihm betriebene Museum genutzten Außenfläche verloren ginge und dadurch die Nutzung des Museum ganz erheblich eingeschränkt sei. Er führt Probleme bei der Zuwegung und bei Außenveranstaltungen an sowie bei der Vorführung von Großgeräten. Er sieht das Zusammenwirken von Ausstellungs- und Außenfläche gefährdet sowie das frühere Hofgebäude als ortsbildprägendes Gebäude beeinträchtigt. Dies wird auch in der Erörterung am 22.12.2008 von ihm bekräftigt.

Der Vorhabenträger hat infolge der Einwendung zur 1. Planänderung eine Verschwenkung der K22 nach Süden in die Planung eingestellt. Dadurch würde aus seiner Sicht ein erheblicher Teil der Fläche vor dem Museum für dieses erhalten bleiben. Nach Meinung des Einwenders war dies jedoch unzureichend, da aus seiner Sicht die Nutzung des Museums weiterhin eingeschränkt bzw. unmöglich würde. Er führte als Begründung ergänzend an, dass durch die künftige Überbauung der Straße „Kaffeetwiete“ die gesamte Zufahrt zum Museumsgrundstück entfallen würde. Er regte an, anstelle des zur Schließung vorgesehenen Bahnübergangs „Gärtnerweg“ eine Bahnunterführung zu errichten. Dadurch könnte die Zuwegung zum Trogbauwerk in der Kaffeetwiete ganz entfallen und die Problematik der Museumszufahrt wäre gelöst. Weiterhin wies er darauf hin, dass er

perspektivisch eine Erweiterung des Museumsbetriebs planen würde und dafür weitere, von der K22 überplante Flächen nutzen wollen würde.

Hinsichtlich der Zufahrt hatte der Vorhabenträger in der Erörterung zur 1. Planänderung die Prüfung neuer Varianten zugesagt und auch durchgeführt. Die Ergebnisse finden sich in der 2. Planänderung. Der Vorhabenträger hat dort eine veränderte Zuwegung zum Tunnelbauwerk eingestellt, wodurch die Kaffeetwiete als Zufahrt zum Museum frei bleibt. Eine Untertunnelung der Bahnstrecke im Bereich Gärtnerweg wurde jedoch nicht Teil des Planes. Der Einwender hat sich nachfolgend nicht weiter zu den geänderten Plänen geäußert.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträger die Bedenken des Einwenders im notwendigen Umfang aufgegriffen und seine Planung angepasst. Im Ergebnis ist die Außenfläche des Museums weiterhin fast vollständig nutzbar und auch eine Auffahrtmöglichkeit auf das Gelände ist gegeben. Ein Erhalt der vollständigen Museumsaußenfläche wäre nur durch den Verzicht auf die vorliegende Maßnahme möglich. Die würde jedoch dem in der materiell-rechtlichen Würdigung dieses Beschlusses begründeten öffentlichen Interesse widersprechen. Somit muss der Einwender hinnehmen, dass durch die Realisierung der Maßnahme die Nutzung der Fläche teilweise eingeschränkt wird. Diese Abwägung erfolgt auch vor dem Hintergrund, dass laut im Internet verfügbarem Jahreskalender an weniger als 10 Tagen im Jahr Veranstaltungen auf der Museumsaußenfläche geplant sind. Die vom Einwender geäußerten Pläne, den Museumsbetrieb über die aktuell genutzten Flächen hinaus zu erweitern, fallen nicht ins Gewicht, da dies Pläne aus Sicht der Planfeststellungsbehörde noch nicht konkret genug gediegen sind, als dass sie zu berücksichtigen wären.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Zu 5.3.15: (..... (02.05.2008, 09.05.2008))

Das Grundstück der Einwenderin liegt direkt an der bestehenden Trasse der K22. In diesem Bereich sind keine Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

Die Einwenderin richtet sich gegen die lärmtechnische Untersuchung sowie gegen fehlende Bordsteinbrücken vor ihrem Haus.

Hinsichtlich der Einwände bezüglich der lärmtechnischen Untersuchung wird auf Ziffer 9 der materiell-rechtlichen Würdigung unter Teil c) dieses Beschlusses verwiesen. Es wird auf das prognostizierte Einhalten der Grenz- und Schwellenwerte der 16.BImSchV hingewiesen.

Hinsichtlich der Forderung nach schallschluckendem Asphalt ist auszuführen, dass für außerorts in der schalltechnischen Berechnung eine lärmmindernde Straßenoberfläche in Ansatz gebracht wurde, durch die bei zulässigen Geschwindigkeiten von > 60 km/ h eine Verringerung des Lärmes am Emissionsort um 2 dB(A) erreicht wird. Weitergehender, so genannter „Flüsterasphalt“ mit einer Lärminderung von -5 dB(A) (im technischen Sprachgebrauch ist die offenporige Asphaltdeckschicht = OPA gemeint) hätte erhebliche Bau- und Unterhaltsmehrkosten zur Folge und ist ohne rechtlichen Anspruch auf Lärmschutz vom Vorhabenträger nicht zu verlangen.

Die Einwendung wird daher für die vorstehend behandelten Bedenken zurückgewiesen.

Für das Thema der Bordsteinbrücken wird auf Ziffer 4.3.10 verwiesen.

Zu 5.3.16: (..... (10.04.2008))

Die Einwender sind mittelbar durch die Einwirkung von Lärm im Neubaubereich der K22 betroffen. Im direkten Umfeld ihres Grundstücks sind vom Vorhabenträger Lärmschutzwände vorgesehen.

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung der Einwendung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Bezüglich des ergänzten Einwands zu Lärm wird auf das prognostizierte Einhalten der Grenz- und Schwellenwerte der 16.BImSchV (Lärm) hingewiesen, wodurch die Auswirkungen des Vorhabens als vertretbar eingestuft werden. Lärmauswirkungen, die bereits heute existieren, sind dem geplanten Vorhaben nicht anzulasten. Auf Ziffer 9 der materiell-rechtlichen Würdigung unter Teil c) dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

**Zu 5.3.17: (.....
..... (29.04.2008,
07.05.2008, 11.08.2010, 25.11.2014, 29.02.2016, 10.11.2017, 19.03.2018))**

Flurstück 28/19, Flur 13, Gemarkung Esingen

Grundstücksinanspruchnahme, Zufahrt auf das Museumsgelände, Betrieb des Museums

Der Einwender ist Besitzer eines 14.957 m² großen Grundstückes in Tornesch-Esingen. Auf dem Grundstück befinden sich ein Heimatmuseum, ein Wohnhaus sowie kleinere Schuppen und Anbauten. Die südöstliche Hälfte des Grundstückes stellt sich als unbebaute Grünfläche dar. Im Flächennutzungsplan der Stadt Tornesch ist der nordwestliche bebaute Teil als Mischgebiet sowie ein Teil der Grünfläche als Dorfgebiet ausgewiesen. Dazwischen ist ein Streifen der Grünfläche als Verkehrsfläche ausgewiesen. Diese Eintragung in den Flächennutzungsplan erfolgte bereits mit der Absicht, hier eine Straße (die K22) durchzuführen.

Der Bebauungsplan 22 der Stadt Tornesch stellt den Teil der Grünfläche, welcher im Südosten jenseits der Verkehrsfläche liegt als öffentliche Grünfläche mit Zweckbestimmung dar. Aufgeführt sind dabei die Zweckbestimmungen Ausgleichsmaßnahme, Regenwasserrückhaltung sowie Spielplatz.

Die Trasse der K22 soll etwa mittig, im Korridor der im Flächennutzungsplan vorgesehenen Verkehrsfläche, über das Grundstück des Einwenders verlaufen. Im Zuge der 2. Planänderung hat der Vorhabenträger mit dem Ziel die Eingriffe auf das Grundstück zu minimieren, die Trasse der K22 etwas nach Süden verschwenkt. Dadurch wurde eine Inanspruchnahme von 1.000 m² vermieden. Vom Grundstück sollen nunmehr 9.400 m²

erworben werden sowie 100 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Auf der zu erwerbenden Fläche sollen die neue K22 incl. beidseitigem Geh-/ Radweg sowie Lärmschutzwänden, Teile eines Regenrückhaltebeckens sowie ein Erdwall mit Lärmschutzwand errichtet werden. All dies soll auf der bisherigen Grünfläche geschehen, ein Abriss von Gebäuden ist nicht vorgesehen. Von der Grundstücksfläche sollen 5.557 m² im Eigentum des Einwenders verbleiben, so dass eine Inanspruchnahme von etwa zwei Dritteln des Grundstücks vorliegt.

Der Einwender hat in verschiedenen Einwendungen zu den jeweiligen Planänderungen erklärt, dass er nicht mit der Inanspruchnahme seines Grundstückes für die geplante Maßnahme einverstanden ist. Auch die Verschwenkung der Trasse nach Süden hält er für unzureichend. Seine größte Sorge gilt dem Fortbestand des sich auf dem Grundstück befindlichen volkskundlichen Museums, welches er durch das Vorhaben gefährdet sieht. Es wird durch einen Kulturverein betrieben, der im Museum kulturhistorische Exponate aus Landwirtschaft und Handwerk ausstellt und dazu im Sommer auch den Außenbereich des Museum nutzt. Dort werden an ausgewählten Tagen historisch wertvolle Maschinen und Geräte gezeigt und Volksfeste durchgeführt. Aus Sicht des Einwenders sind diese Aktivitäten im Außenbereich nach Realisierung des Vorhabens nicht mehr möglich, da die dafür genutzten Anteile der Grünfläche durch die K22 überbaut würden. Ab- und Unterstellmöglichkeiten sowie Wendemöglichkeiten für Großgeräte, die für die Existenz des Museum lebenswichtig seien, sieht er gefährdet. Um die Wachstumsmöglichkeiten des Museums zu fördern, würde der Einwender diesem einen weiteren Teil der Grünfläche, die im Verfahren überplant werden soll, unentgeltlich zur Verfügung stellen wollen, was durch das Vorhaben konterkariert würde.

Zudem argumentiert der Einwender, dass durch die in der Ursprungsplanung enthaltene Überbauung der Kaffeetwiete die Zufahrtmöglichkeit auf den Museumshof entfallen würde.

In Folge dieser Kritik hat der Vorhabenträger die Zuwegung in den verschiedenen Planänderungen mehrmals angepasst. Er hatte dazu auch mehrere Varianten erarbeitet, die er mit dem Einwender abzustimmen versuchte, was dieser jedoch ablehnte. Im Ergebnis wählte der Vorhabenträger eine Variante, bei der die Kaffeetwiete nördlich der K22-Trasse so weit erhalten bleibt, dass aus seiner Sicht eine Zufahrt zum Museumshof weiterhin gegeben bleibt. Nur im südlichsten Teil ist noch eine Treppenanbindung der Kaffeetwiete an das Trogbauwerk geplant.

Ebenso ist durch die Verschwenkung der Trasse nach Süden hin aus seiner Sicht die Nutzung des Museumshofes weiterhin, wenn auch in kleinerem Maße, möglich. Auf jeden Fall sei die Existenz des Museum durch den Teil der entfallenden Hoffläche entgegen der Annahme des Einwenders nicht gefährdet.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt die Problematik der Flächeninanspruchnahme gegen den Willen des Grundeigentümers. Das unter Ziffer 2 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses formulierte bestehende öffentliche Interesse an der Straßenausbaumaßnahme überwiegt hier jedoch. Die Betroffenheit für den Grundstückseigentümer/Einwender wurde so weit wie möglich minimiert und ein komplett anderer Trassenverlauf würde wie in Ziffer 3 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses beschrieben, die Qualität und Quantität der Betroffenheiten insgesamt nur noch weiter erhöhen.

Bei einer wirtschaftlichen Nutzung der betroffenen Fläche wäre das Argument der Existenzgefährdung des Eigentümers zu prüfen gewesen. Da die überplante Fläche jedoch bereits seit mehreren Jahrzehnten als Verkehrsfläche im Flächennutzungsplan ausgewiesen ist, blieb sie als unbebaute Grünfläche frei von ökonomischer Nutzung so dass der Eingriff in das Rechtsgut Eigentum des Einwenders nicht zu einer irgendwie gearteten Existenzgefährdung desselben führt.

Darüber hinaus ist nicht abzusehen, dass die Fläche im alltäglichen Leben des Einwenders eine bedeutende Rolle spielt, da dieser seinen Lebensmittelpunkt außerorts hat und somit nicht in seinem direkten Lebensumfeld betroffen ist.

Durch die Trassenverschwenkung wurde durch den Vorhabenträger die Grundstücksinanspruchnahme bereits soweit wie möglich reduziert. Eine noch weitere Verschwenkung nach Süden ist nicht sinnvoll realisierbar. Durch die dann größeren Kurvenradien wäre der Fluss des Verkehrs auf der K22 gefährdet bzw. unmöglich gemacht, was die verkehrliche Attraktivität derselben und damit das Planungsziel gefährden würde. Darüber hinaus überwiegen die Lärmschutzinteressen der Bewohner der südlichen Straßenseite denen des Museumshofes ohne Wohnnutzung im Norden, so dass eine weitere Verschwenkung nach Süden neue Konflikte auslösen würde.

Zur Thematik der Gefährdung des Museumsbetriebs durch den Wegfall von Zufahrten und Stellflächen für landwirtschaftliche Fahrzeuge verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Planänderungen, mit denen der Vorhabenträger dem Einwender entgegengekommen ist. Zwar sind kleinere Einschränkungen weiterhin unumgänglich, durch die Verschwenkung der Trasse ist jedoch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Zukunftsfähigkeit des Museums und damit der Kulturgemeinschaft ungefährdet. Diese Abwägung erfolgt auch vor dem Hintergrund, dass laut im Internet verfügbarem Jahreskalender an weniger als 10 Tagen im Jahr Veranstaltungen auf der Museumsaußenfläche geplant sind. Die vom Einwender geäußerten Pläne, den Museumsbetrieb über die aktuell genutzten Flächen hinaus zu erweitern, fallen nicht ins Gewicht, da es sich dabei um keinerlei gefestigte Planung handelt.

Somit unterliegen die Widerstände des Einwenders hinsichtlich der Grundstücksinanspruchnahme und der gefürchteten Gefährdung des Museums in der Gesamtabwägung dem öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens.

Verkehrslärm

Der Einwender befürchtet, dass für sein Gebäude Bockhorn 43 auch mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen insbesondere nachts nur ein knappes Einhalten der Lärmgrenzwerte sichergestellt werden kann. Er sorgt sich daher um die Gesundheit seiner Mieter, dies auch bezüglich erhöhter Schadstoffeinwirkungen. Des Weiteren befürchtet er durch die vorgesehene Lärmschutzwand Einschränkungen für die Nutzung des Museums.

Die schalltechnische Untersuchung hat für das Gebäude Bockhorn 43 einen Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach festgestellt. Aktiver Lärmschutz ist passivem grundsätzlich vorzuziehen. Daher ist im Bereich des Grundstücks eine Lärmschutzwand geplant. Sie stellt zwar eine Sichtbarriere dar, sorgt aber dafür, dass die Grenzwerte der 16.BImSchV eingehalten werden können. Ein Anspruch auf weitergehenden Schallschutz besteht somit nicht (siehe auch schalltechnische Untersuchung, Anlage 11 der Planunterlagen).

Der Vorhabenträger hat in der Erörterung am 09.12.2008 zugesagt, die geplante Lärmschutzwand wie vom Einwender erbeten, anliegerseitig im Bereich des Grundstückes mit Holzelementen zu versehen und zu begrünen. Verwiesen wird auf Ziffer 2.1.2.6 - 2.

Grundstücksentwässerung

Der Einwender äußerte in der Erörterung am 09.12.2008 Befürchtungen hinsichtlich der Entwässerung auf seinem Grundstück. Dazu sagte der Vorhabenträger zu, dass er in einvernehmlicher Abstimmung mit dem Anlieger Grundwasserbeobachtungspegel setzen wolle. Verwiesen wird auf Ziffer 2.1.2.6 - 2.

Flurstücke 105/1, Esingen

Grundstücksinanspruchnahme

Der Einwender ist Besitzer dreier Grundstücke im Bereich der K22-Trasse südlich der Straße „In de Hörn“. Vom Flurstück 105/1, welches 17.919 m² umfasst, sollen durch das Vorhaben 4.300 m² in Anspruch genommen werden, wodurch eine Restfläche von 13.619 m² (also etwa drei Viertel) verbleibt. Die kleineren Flurstücke 410/127 (56 m²) sowie 408/106 (4 m²) sollen vollständig in Anspruch genommen werden. Auf dem größeren der Grundstücke steht ein Haus mit vier Wohneinheiten sowie einem Gewerberaum, welches nicht direkt betroffen ist. Die gesamte für das Vorhaben vorgesehene Fläche ist neben der K22-Trasse, mit einer Ausnahme in der östlichsten Ecke, bisher unbebautes Grünland und im Flächennutzungsplan als Fläche für die Landwirtschaft ausgewiesen. In besagter Ecke des Grundstückes befindet sich ein Carport, welches für die Realisierung des Vorhabens entfernt werden muss. Im Flächennutzungsplan ist die K22-Trasse bereits enthalten.

Von der Fläche, die für das Vorhaben in Anspruch genommen werden soll, dient nur etwa die Hälfte direkt der Straßenbaumaßnahme. Die sich zwischen K22-Trasse und „In de Hörn“-„Wischmöhlenweg“ befindliche etwa dreieckige landwirtschaftliche Fläche soll auch vom Vorhabenträger erworben werden, weil davon ausgegangen werden kann, dass diese Fläche als Landwirtschaftsfläche keinen Nutzen mehr für den Grundstücksbesitzer haben wird. Die bisher als Pferdeweide genutzte Fläche wird durch die K22-Trasse vom Rest des Grundstückes abgeschnitten. Der Vorhabenträger hat jedoch zugesagt, dass er auf Wunsch des Einwenders von einer grunderwerblichen Inanspruchnahme dieser Fläche absehen würde und betrachtet den Erwerb der Fläche als Entgegenkommen an den Einwender. Dies wäre in den Grunderwerbsverhandlungen im Nachgang des Planfeststellungsverfahrens endgültig zu klären.

Der Einwender hat sich in seinen Einwendungen gegen die Inanspruchnahme seiner Grundstücke sowie des notwendigen Abrisses des Carports ausgesprochen.

Planungsziel der vorliegenden Maßnahme ist die Erhöhung der Attraktivität der K22. Dazu gehört die Verbesserung des Verkehrsflusses durch eine „Glättung“ des Straßenverlaufs. Die geradlinige Anbindung des Wischmöhlenwegs an die Kreuzung zur L107 trägt dazu bei. Auch aus Sicht der Verkehrssicherheit ist an dieser Stelle eine Glättung wünschenswert um dem Autofahrer eine bessere Einsicht in die Kreuzung zu ermöglichen. Die Glättung der

Trasse und die damit verbundene Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders ist daher unabdingbar, um das Planungsziel zu erreichen.

Die relevante Fläche ist seit mehreren Jahrzehnten vom Flächennutzungsplan als Verkehrsfläche überplant und daher bis auf das Carport nur als Grünfläche genutzt. Ein über das normale Maß hinausgehender Wert für den Eigentümer ist nicht erkennbar. Es ist nicht erkennbar und wurde auch nicht eingewendet, dass der Verlust der Flächen in irgendeiner Form die wirtschaftliche Existenz des Einwenders gefährden würde.

Das öffentliche Interesse an der Realisierung der Maßnahme steht als Resultat der Abwägung über dem Interesse des Einwenders, die besagte Fläche unbebaut in seinem Eigentum zu belassen. Daher wird die Einwendung hinsichtlich der Grundstücksinanspruchnahme zurückgewiesen.

Verkehrslärm

Der Einwender rügt, dass für das Gebäude auf seinem Grundstück eine falsche Gebietseinstufung vorgenommen worden sei, wodurch in der lärmtechnischen Untersuchung von falschen Grenzwerten ausgegangen werde. Entgegen der Einstufung als Mischgebiet handele es sich stattdessen um ein Wohngebiet da in dem Gebäude selbst ausschließlich eine Wohnnutzung ausgeübt und zudem ein nahe gelegener landwirtschaftlicher Betrieb aufgegeben werde. Er beantragt die Errichtung einer Lärmschutzwand zum Schutz seines Grundstücks.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf den rechtskräftigen Bebauungsplan 39 „Südwestlich Pinneberger Straße, westlich Hafenstraße, nördlich der Straßen Riedweg und Halloh“ der Stadt Tornesch. Dort ist das entsprechende Grundstück als MD – Dorfgebiete nach § 5 BauNVO dargestellt, was seine lärmimmissionstechnische Entsprechung im Mischgebiet findet. Nach ständiger Rechtsprechung sind vorliegende Bebauungspläne das erste Kriterium bei der Gebietseinstufung zur Bestimmung lärmtechnischer Grenzwerte. Nur wenn die tatsächliche Nutzung tatsächlich von der Einstufung abweicht, ist auf diese abzustellen. Dies ist hier nicht der Fall.

Da die Grenzwerte der 16.BImSchV für das Gebäude eingehalten werden, besteht kein Anspruch auf eine Lärmschutzwand. Verwiesen wird auf die schalltechnische Untersuchung (Anlage 11 der Planunterlagen) Dieser Teil der Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Aspekte Grundstückszufahrt, Verwallung und Grünanlage wird auf Ziffer 4.3.12 dieses Beschlusses verwiesen.

Flurstück 45/6

Verkehrslärm

Mit Schreiben vom 19.03.2018 teilte die Kanzlei Rechtsanwälte Günther pp mit, dass die unter dieser Flurstücksnummer von ihr vertretenen Einwender nicht mehr Eigentümer des Grundstückes seien. Die Planfeststellungsbehörde geht jedoch weiter davon aus, dass die zuvor vorgebrachten Einwendungen inhaltlich aufrecht erhalten und begründet bleiben, da sie nicht ausschließen kann, dass die Einwender als Mieter auf dem Grundstück wohnhaft

bleiben. Das Grundstück befindet sich direkt an der Trogstrecke der Eisenbahnunterführung und wird durch Lärmemissionen direkt betroffen sein. Zur Minderung hat der Vorhabenträger aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Die Einwender machen für ihr Wohngebäude Lärmschutzansprüche geltend und befürchten, dass die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichen werden um die erwarteten Belastungen abzufedern. Des Weiteren beanstanden sie die Einstufung ihres Grundstücks als Mischgebiet. Mit der 1. Planänderung wurden die Straßentrasse und auch die Lärmschutzwand geringfügig an das Wohngebäude der Einwender herangerückt. Diese beanstandeten daraufhin die Lärmberechnung, welche eine Minderung der Lärmmissionen konstatierte.

Die Gebietseinstufung wurde zur 3. Planänderung vom Misch- auf ein Wohngebiet hin geändert (siehe Ziffer 4.3.12), so dass auch die Lärmschutzmaßnahmen dementsprechend angepasst wurden. In die neuen Berechnungen floss auch die Trassenverschwenkung mit ein. Ohne Lärmschutzmaßnahmen hätten die Einwender in der Tat Grenzwertüberschreitungen von tags mehr als 2 dB(A) und nachts mehr als 3 dB(A) zu befürchten.

Im Ergebnis ist jedoch für das Grundstück der Einwender, hinsichtlich der K22-bedingten Verkehrslärmemissionen, mit Unterstützung durch aktive Lärmschutzmaßnahmen eine sichere Unterschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete zu erwarten. Unter Hinzuziehung der Emissionen aus dem Verkehrslärm der Bahnlinie werden die Schwellen einer gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung (70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts) nicht überschritten (siehe Anlage 11.3 der Planunterlagen).

Auf Ziffer 9 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

Flurstück 37/12, Flur 13

Verkehrslärm

Die Einwender beanstanden, dass ihr Haus nicht in der Lärmberechnung erfasst sei, obwohl es ca. 80m von der K22-Trasse entfernt liege und befürchten eine erhebliche Verlärmung.

In der schalltechnischen Untersuchung (Anlage 11 der Planunterlagen) wurden mit den Gebäuden „Kaffeetwiete“ 6a, 6b und 7 mehrere Häuser, die sich zwischen der künftigen K22-Trasse und dem Grundstück der Einwender befinden, erfasst. Für diese Gebäude wurden unter Einbeziehung aktiver Lärmschutzmaßnahmen und unter Berücksichtigung einer Gebietseinstufung als Wohngebiete keine Grenzwertüberschreitungen festgestellt. Da sich Lärmauswirkungen mit der Entfernung von der Lärmquelle weg verringern, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass in dem von den Einwendern bewohnten Gebäude geringere Lärmauswirkungen als in der ersten Reihe, welche untersucht worden sind, zu spüren sein werden. Eine Betrachtung in der schalltechnischen Untersuchung ist somit zurecht unterblieben.

Gemeinsame Themen der Einwendungen

Generelle Kritik an der Schalltechnischen Untersuchung

Verwiesen wird auf Ziffer 9 der materiell-rechtlichen Würdigung in Teil c) dieses Beschlusses. Dort wird auch auf die zur 4. Planänderung aufgestellte Forderung eingegangen, bauliche Veränderungen und Nutzungsänderungen zu überprüfen um die Grundlagen der Untersuchung auf aktuellem Stand zu halten.

Wertverlust von Grundstücken

Die Einwender befürchten eine erhebliche Minderung des Wertes ihrer Grundstücke. Dazu wird auf Ziffer 11 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses verwiesen.

Luftschadstoffgutachten

Obwohl im Luftschadstoffgutachten für die betroffenen Straßenabschnitte im Vergleich zum Nullfall leicht erhöhte Werte für Luftschadstoffe ermittelt wurden, werden alle Grenz- bzw. Schwellenwerte der 39.BImSchV sicher eingehalten, so dass nicht mit Gesundheitsbeeinträchtigungen zu rechnen ist. Des Weiteren wird auf Ziffer 10 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses verwiesen.

Einwendung IG Südtangente

Bezüglich der vollumfänglichen zu eigen gemachten Einwendung der IG Südtangente Tornesch-Esingen über die Rechtsanwaltskanzlei Günther pp wird auf Ziffer 5.3.18 verwiesen.

Verkehrsprognose

Zu Belangen der Verkehrsprognose wird auf Ziffer 4 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses verwiesen. Dort wird auch auf die Frage eingegangen, inwiefern die artenschutzrechtlich begründeten Geschwindigkeitsbegrenzungen Auswirkungen auf die verkehrliche Attraktivität der K22 haben.

Stichstraßen, Kommunikation mit Nachbarn, Wendemöglichkeit Kaffeetwiete

Die Unterbrechung alter Verkehrs- sowie von persönlichen Beziehungen durch die Teilung der Kaffeetwiete konnte aus technischen Gründen bei der gewählten Variante leider nicht verhindert werden. Dies hätte der Vorhabenträger in seine Variantenprüfung in den Planunterlagen zwar einstellen sollen. Jedoch tritt bei der nachholenden Abwägung der Planfeststellungsbehörde dieser Nachteil weit hinter andere Belange zurück und ändert nichts am gesamten Abwägungsergebnis. Ein Anspruch auf kurze Wege oder den Erhalt auf Sichtbeziehungen ist weder aus der Gesetzgebung noch aus der Rechtsprechung ersichtlich. Am künftigen Ende der Kaffeetwiete ist nach Aussage des Vorhabenträgers ein Wenden unter Zuhilfenahme der befestigten Seitenstreifen oder vorhandener Grundstückszufahrten für PKW möglich.

Trassenwahl

Zu Variantenwahl wird auf Ziffer 3 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses verwiesen.

Schutzwürdigkeit Esingen

Verwiesen wird auf Ziffer 15 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses.

Behandlung naturschutzfachlicher Themen

Es wird von den Einwendern darauf hingewiesen, dass die Behandlung naturschutzfachlicher Themen mangelhaft sei. So seien diese inzwischen veraltet bzw. keine ordnungsgemäße Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange erfolgt.

Zur 1., 2. und 4. Planänderung fanden Aktualisierungen der naturschutzfachlichen Unterlagen statt und wurden den Trägern öffentlicher Belange ordnungsgemäß im Anhörungsverfahren vorgelegt. Der Einwand wird daher zurückgewiesen, auf die entsprechenden Abschnitte dieses Beschlusses wird hingewiesen.

Papierschlammdeponie

Verwiesen wird auf Ziffer 17 der materiell-rechtlichen Würdigung in Teil c) dieses Beschlusses.

Belastungen während der Bauphase

Verwiesen wird auf Ziffer 19 der materiell-rechtlichen Würdigung in Teil c) dieses Beschlusses sowie Ziffer 2.1.2.1.

Hausmülldeponie

Die Einwender haben auf eine ehemalige Hausmülldeponie westlich der Lehstwiete hingewiesen und bemängelt, dass die Auswirkungen auf die Trasse bzw. erforderliche Sicherungsmaßnahmen nicht untersucht worden seien.

Die Planfeststellungsbehörde hat infolgedessen den Vorhabenträger gebeten, eine entsprechende Stellungnahme dazu zu fertigen. Dieser hat durch die Firma Beyer-Beratende Ingenieure und Geologen- Kontaminationsuntersuchungen des Bodens vornehmen lassen. Im Ergebnis wurden in einer Bohrung, welche sich im Vorhabengebiet (Neubau des Geh- und Radweges) befand, Hinweise auf Hausmüllablagerungen gefunden. Beim gefundenen Material handelt es sich laut Gutachter um keinen gefährlichen Abfall, jedoch ist eine Verwendung des Materials nicht zulässig. Vielmehr muss es der Beseitigung zugeführt werden.

Infolge dieses Gutachtens hat der Vorhabenträger auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde eine Stellungnahme des Fachbüros TGP erstellen lassen, um mögliche Umweltauswirkungen zu klären. Eingeflossen ist auch eine Stellungnahme der Unteren Boden- und Abfallbehörde, der zuvor das Gutachten von Beyer vorgelegt wurde. Im Ergebnis kann mit Hilfe verschiedener technischer Maßnahmen ein Austrag von Schadstoffen in den Boden- sowie Wasserkreislauf durch die Bauarbeiten ausgeschlossen

werden. Dadurch sind auch negative Auswirkungen auf das FFH-Gebiet DE2323-392 „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ ausgeschlossen.

Die Einhaltung der vorgeschlagenen technischen Maßnahmen hat die Planfeststellungsbehörde als Auflage festgelegt. Auf Ziffer XXX wird verwiesen

Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie

Verwiesen wird auf Ziffer 20 der materiell-rechtlichen Würdigung in Teil c) dieses Beschlusses. Das Hinweispapier Straßenbau und WRRL wurde dem Einwender wie beantragt, mit Datum vom 07.03.2018 postalisch übersandt.

LSG Pinnau

Verwiesen wird auf die Ausführungen zu Ziffer 2.3.5 dieses Beschlusses

Die Einwendung wird für die vorstehend aufgeführten Belange zurückgewiesen.

Zu 5.3.18: (.....
..... **(29.04.2008, 11.08.2010, 29.02.2016, 10.11.2017)**)

Einwendung vom 29.04.2008 zur Ursprungsplanung

Kein Wille zur Verwirklichung des Bauvorhabens (1.)

Es wird eingewendet, dass der Kreis Pinneberg als Vorhabenträger gar kein Interesse an der Realisierung der Planung in der beantragten Form habe. Begründet wird dies mit der 2007 getätigten Aussage des damaligen Landrates. Zudem werden die Einwender die Frage nach der Realisierbarkeit des Vorhabens auf, welche aus ihrer Sicht an der Finanzierung scheitern würde. So fehle eine Kreuzungsvereinbarung mit der DB Bahn AG.

Gegenüber der Planfeststellungsbehörde hat der Kreis Pinneberg wiederholt sein Interesse an der Realisierung des Vorhabens deutlich gemacht. Dies wird bereits deutlich durch die Anträge zum Planfeststellungsverfahren und zu den Planänderungen sowie die Teilnahme an Erörterungen. Die Planfeststellungsbehörde hat also keinerlei Zweifel an der Ernsthaftigkeit des Kreises Pinneberg, das Vorhaben zu realisieren.

Damit im Zusammenhang steht die Frage nach der Finanzierung, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde jedenfalls nicht unrealistisch erscheint und für sie somit kein relevantes Problem darstellt. Die Landesregierung Schleswig-Holstein hat in Aussicht gestellt, das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-SH), welches nach bisheriger Fassung am 31.12.2019 ausläuft, dahingehend zu novellieren, dass auch eine Förderung zu einem späteren Datum ermöglicht wird. Sie hat insbesondere den Kreis Pinneberg mit Schreiben vom 21.11.2017 dazu ermutigt, planerischer Voraussetzungen für die Realisierung anstehender Projekte zu schaffen um entsprechende Projektförderungen realisieren zu können. Darüber hinaus hat der Kreis Pinneberg den Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung mit der Deutsche Bahn AG unmittelbar nach Vorliegen dieses Planfeststellungsbeschlusses in Aussicht gestellt.

Verfahren (2.)

Die Einwender beantragen in ihrer Einwendung das Verfahren auszusetzen und die Planunterlagen neu auszulegen. Sie argumentieren, dass verschiedene relevante Teile der Verkehrs- und Lärmuntersuchungen nicht mit ausgelegt worden seien und dadurch eine Prüfung der Planunterlagen nicht oder nur eingeschränkt möglich gewesen sei.

Die Forderung wird von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Das Verkehrsgutachten des Gutachterbüros Pöyry Infra Traffic GmbH lag den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen ebenso bei wie die schalltechnische Untersuchung des Akustikbüros Schroeder und Lange GmbH und das Luftschadstoffgutachten vom Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG. Aktualisierungen bzw. Überarbeitungen der Gutachten fanden im Rahmen der Planänderungen Eingang ins Beteiligungsverfahren

Den ausgelegten Planunterlagen kommt generell vor allem die Aufgabe zu, eine Anstoßwirkung zu erfüllen, d.h. jeder soll nach Durchsicht der Unterlagen in der Lage sein, eigene Betroffenheiten zu erkennen und in ihrer Reichweite einzuschätzen. Dazu reichten im vorliegenden Fall die ausgelegten Unterlagen hinreichend aus. Zu den Erörterungsterminen hatten die Einwender Gelegenheit einzelne aus ihrer Sicht unklare Aspekte der Gutachten zu hinterfragen und haben dies auch getan.

Im Speziellen wird von den Einwendern darüber hinaus gerügt, dass nicht alle Ausgangsdaten und methodischen Vorgaben des Verkehrsgutachtens offengelegt worden seien.

Im Verkehrsgutachten wurden aus Sicht der Planfeststellungsbehörde jedoch alle, für den Betroffenen relevanten Daten aufgeführt, wodurch eine qualifizierte Bewertung der zu erwartenden Verkehrszahlen möglich war. Es würde die Verständlichkeit reduzieren und den Rahmen der Unterlagen sprengen, jede einzelne Zahlengrundlage aufzuführen, insbesondere da hinter Verkehrsprognosen mathematische Rechenmodelle und EDV-basierte Analysen stecken, die schlecht auf Papier abbildbar sind.

Davon abgesehen finden sich vom Einwender vermisste Angaben in den ausgelegten Unterlagen: Ausführungen zu den Basisdaten des Verkehrsmodells, zum untersuchten Planungsraum (incl. Bevölkerungsentwicklung), zu Knotenpunkten und Verkehrszellen finden sich in den Kapiteln 3 und 4 der Verkehrsuntersuchung. Auf die Auswertung der Bebauungspläne in Uetersen und Tornesch wird in Kapitel 3.4 (Einflüsse anderer Baumaßnahmen) der Verkehrsuntersuchung eingegangen, im selben Kapitel finden sich Angaben zu Motorisierung und Fahrleistungskennwerten.

Zur Bemängelung einer fehlenden Dokumentation der Kennzeichenerfassungen wird auf Kapitel 2.2 sowie Abb. 3.1 und 3.2 der Verkehrsuntersuchung hingewiesen. Eine detaillierte Auflistung der ca. 35.000 erfassten Fahrzeuge kann nicht zweckmäßig sein und wurde daher zu Recht unterlassen.

Dem zudem in der Einwendung geäußerten Vorwurf, dass die Planungen auf einer veralteten technischen Grundlage basieren würden, kann entgegnet werden, dass dies zwar insofern stimmt, als dass die 2005 begonnenen Planungen zur K22 auf den damals aktuellen, inzwischen jedoch veralteten Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV 93) basierten. Ein Abgleich mit den im Jahr 2007 erschienenen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) sowie zur 2. Planänderung mit den Richtlinien für die Anlage

von Landstraßen (RAL) ergab jedoch, dass die Planung auch mit diesen Vorgaben übereinstimmte, so dass sichergestellt ist, dass die Straße dem Stand der Technik entspricht.

Fehlende Zuständigkeit des Antragsstellers (3.)

Die Einwender rügen, dass die K22 keine Kreisstraße sein könne, da sie ein Verkehrsnetz mit der B 431 und der A 23 bilden solle. Somit müsse es sich beim Vorhaben um eine Bundes- oder jedenfalls Landesstraße handeln. Jedenfalls könne der Kreis Pinneberg nicht Vorhabenträger sein. Sie untermauern ihre Ansicht mit der Aussage, dass als Verlängerung der K22 bereits ein die Pinnau querender Anschluss zur B 431 geplant sei und verweisen auf den Flächennutzungsplan der Stadt Uetersen sowie einen Bebauungsplan, aus denen entsprechendes hervorgehen würde.

Antragsteller des Vorhabens ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde richtigerweise der Kreis Pinneberg. Dies ergibt sich aus §3 Absatz 1 Nr. 2 des Straßen- und Wegegesetzes Schleswig-Holstein (StrWG SH). Danach sind Kreisstraßen „...Straßen, die überwiegend dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Kreises oder einer kreisfreien Stadt oder mit benachbarten Kreisen oder kreisfreien Städten oder dem Anschluss von Gemeinden an Bundesfernstraßen, Landesstraßen, Eisenbahnhaltstellen, Schiffsladepplätze und ähnliche Einrichtungen zu dienen bestimmt sind.“

Die K22 dient überwiegend dem überörtlichen Verkehr innerhalb des Kreises Pinneberg und dem Anschluss der Gemeinden Uetersen und Tornesch sowie Moorrege, Haselau und Neuendeich an die A23 bzw. B431. Sie bildet kein Verkehrsnetz mit den Bundesstraßen und dem weiträumigen Verkehr innerhalb des Landes und kann daher keine Landes- oder Bundesstraße sein. Demzufolge ist Sie nach dem Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein als Kreisstraße einzustufen. Somit ist der Kreis Pinneberg für Planung und Bau zuständig.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass eine Verlegung bzw. ein teilweiser Neubau der B431 laut Aussage des LBV-SH, Niederlassung Itzehoe, nicht mehr vorgesehen ist. Zwischenzeitlich erfolgte sogar eine teilweise Überbauung der ursprünglich angedachten Trasse.

Die Einwender bemängeln zudem, dass der Kreis Pinneberg Vorhabenträger für Geh- und Radwege ist, welche sich in der Zuständigkeit der Stadt Tornesch befinden sollen und halten dies für unzulässig.

Die erwähnten Gehwege sind in der Tat Teil des vom Kreis Pinneberg beantragten Planfeststellungsverfahrens, obwohl sie in die Straßenbaulast der Stadt Tornesch fallen. Die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erlaubt dies jedoch (§ 142 LVwG). Im Übrigen wurde die Stadt Tornesch im Anhörungsverfahren wiederholt beteiligt und hat dabei ihr Einverständnis mit der vorliegenden Planung erklärt.

Planrechtfertigung und Verkehrsaufkommen/ –prognosen (4.)

Die Einwender hegen grundsätzliche Zweifel an der Planrechtfertigung und monieren aus ihrer Sicht in der Verkehrsuntersuchung aufgetretene schwerwiegende Fehler.

Dazu wird grundsätzlich auf Ziffer 4 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses verwiesen.

Zweckverfehlung (5.)

Die Einwender bemängeln, dass die vorliegende Planung nicht geeignet sei, die angepeilten Ziele zu erreichen. Sie sehen durch die Maßnahme keine Entlastung des Ortszentrums von Tornesch und sprechen von einer Verkehrsminderung von nur 5 % gegenüber heute.

Dies ist nicht falsch, sie vergessen dabei jedoch, dass ein Vergleich des Planfalls 2020/2030 mit dem Nullfall 2020/2030 und nicht mit dem heutigen Stand notwendig ist. Sodann ergibt sich eine zu betrachtende Minderung von ca. 15 % für das Stadtzentrum.

Von einer allgemeinen Verkehrszunahme im Bereich Tornesch ist nämlich generell auszugehen, so dass dem Aus- und Neubau der K22 auch eine prophylaktische Funktion zukommt, was der Bereitstellung und Realisierung einer leistungsfähigen und zukunftsfähigen Infrastruktur über das Jahr 2020/2030 hinaus, entspricht.

Zu Fragen hinsichtlich der Entlastung für den Bereich Uetersen wird auf die Abbildung 5.8 der Verkehrsuntersuchung verwiesen, wonach mindestens für die „Alsenstraße“ und den „Ossenpadd“ Verkehrsminderungen zu erwarten sind.

Die Einwender bemängeln, dass die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge als Teil der Planrechtfertigung angesehen wird. Sie sehen darin keine verkehrliche Besserstellung, insbesondere nicht für Fußgänger und Radfahrer. Die Hinzurechnung der Beseitigung des Bahnüberganges Prisdorf zur Maßnahme greifen sie an.

Verwiesen wird dazu auf das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG § 3). Wann immer der Rückbau von höhengleichen Bahnübergängen Teil eines Vorhabens werden kann, ist es angebracht, wie bei der vorliegenden Planung, dieses Ziel anzustreben. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer wird dadurch erhöht. Die von den Einwendern erwähnte Beseitigung des Bahnüberganges Prisdorf ist im Übrigen selbstverständlich nicht Teil des vorliegenden Vorhabens, wird diesem auch nirgends zugeschrieben und ist wie bereits oben erwähnt auf absehbare Zeit nicht vorgesehen.

Alternativenprüfung (6.)

Zum Thema der Alternativenprüfung wird auf Ziffer 3 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses verwiesen. Ziffer 15 ist bezüglich der Auswirkungen auf den Ortsteil Esingen zu beachten. Bezüglich der Schulwegproblematik wird auf Ziffer 7 verwiesen.

Lärmschutz (7.)

Für Belange den Lärmschutz betreffend wird auf Ziffer 9 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses verwiesen.

Im Rahmen der Planänderungen wurden notwendige Aktualisierungen im schalltechnischen Gutachten sowie in der zugrundeliegenden Verkehrsprognose vorgenommen.

FFH-Verträglichkeit (8.)

Die Einwender bemängeln, dass die vorgelegte FFH-Verträglichkeitsstudie defizitär sei. So sei es ein Fehler, dass keine Lebensraumtypen im Einwirkungsbereich der K22-Trasse erfasst wurden. Insbesondere die prioritäre Art Schierlings-Wasserfenichel sei vernachlässigt worden. Zudem verstoße das Vorhaben gegen das Erhaltungsziel Überflutungsdynamik. Die der Studie zugrundeliegenden Verkehrs- und damit Emissionsdaten seien fehlerhaft. Es wird

zudem eingewendet, dass die Aufweitung der Brücke am Ohrtbrooksgaben fehlerhaft als Schadensbegrenzungsmaßnahme gewertet worden sei. Insgesamt genüge die FFH-Verträglichkeitsstudie daher nicht den Anforderungen des BVerwG.

Zur Nicht-Erfassung aller Lebensraumtypen im unmittelbaren Trassenbereich hat der Vorhabenträger ausgeführt, dass dies aus seiner Sicht nicht zielführend bzw. nötig gewesen sei, da die Trasse selbst nicht im FFH-Gebiet liege, nur durch Fernwirkungen auf dieses wirke und die als Schutzziele definierten Lebensraumtypen des Tideästuars entlang der Trasse nicht vorkommen könnten. Dies sei auch durch die Erkenntnisse aus der Biotopkartierung abgesichert.

Die Darstellung der Lebensraumtypen erfolgte aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in der gebotenen Detailgenauigkeit, mit der die Wirkungen auf die Erhaltungsziele eindeutig und ohne fachlichen Zweifel abgeleitet werden konnten. Es waren und sind keine weiteren Erfassungen notwendig, da die geplante Trasse nicht im FFH-Gebiet liegt und nur eine Fernwirkung auf dieses ausstrahlt.

Der Vorhabenträger führte zur Einbringung der Einwender weiter aus, dass dadurch, dass das Vorhaben flächenmäßig nicht direkt in das FFH-Gebiet eingreift, spezielle Lebensraumtypen und auch Standorte der prioritären Art Schierlings-Wasserfenchel nicht direkt beeinträchtigt würden. Es könne höchstens zu einer diffusen, indirekten, nicht flächenkonkreten Beeinflussung des FFH-Gebietes kommen, was eine flächengenaue Betrachtung bestimmter Lebensraumtypen nicht zielführend und daher auch nicht angebracht erscheinen lasse. Stattdessen würden die in der FFH-Verträglichkeitsstudie vorgenommenen Prüfungen von indirekten Wirkungen wie mögliche hydraulische Veränderungen und eventuelle Schadstoffeinträge auch auf die prioritäre Art des Schierlings-Wasserfenchels eher den Notwendigkeiten entsprechen.

Die Planfeststellungsbehörde folgt dabei den Ausführungen des Vorhabenträgers.

Zum von den Einwendern vorgebrachten Thema Überflutungsdynamik und Stauraumverlust wird auf die Unterlagen zu den wassertechnischen Untersuchungen (Anlage 13 der Planunterlagen) sowie Ziffer 2.2.4.5.1 dieses Beschlusses verwiesen. In der FFH-Verträglichkeitsstudie wurden wie notwendig die möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf einzelne Erhaltungsziele geprüft. Es ist nicht ersichtlich, wie das Ziel Überflutungsdynamik durch die Stauraumabgrabungen außerhalb des FFH-Gebietes beeinträchtigt wird. Flächenverluste treten nicht auf; baubedingte Wirkungen wurden in Kapitel 4.2 der zur 4.Planänderung aktualisierten FFH-Verträglichkeitsstudie analysiert.

Zu den bemängelten Verkehrsmengen- und Luftschadstoffgrundlagen für die FFH-Untersuchung wird auf die Ziffern 4 und 10 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses verwiesen.

Dem Vorwurf der fehlerhaften Einbeziehung der Brücke über den Ohrtbrooksgaben als Schadensbegrenzungsmaßnahme kann entgegengehalten werden, dass dies hier nicht geschehen ist. Stattdessen wurde die neue Brücke als fester Vorhabenbestandteil und Minimierungsmaßnahme im Sinne der Eingriffsregelung behandelt, was zulässig ist. Diese Minimierungsmaßnahmen können auch laut Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau (BMVBW 2004) in die Beschreibung des Vorhabens in der FFH-Verträglichkeitsstudie eingehen.

Die FFH-Verträglichkeitsstudie wurde insgesamt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nach dem Stand der Technik unter Beachtung der Anforderungen des „Leitfadens zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Fernstraßenbau“ angefertigt. Die Ergebnisse wurden aus Sicht der Planfeststellungsbehörde fachlich und rechtlich korrekt und nachvollziehbar abgeleitet. Dem Planungsvorhaben stehen laut FFH-Verträglichkeitsstudie keine im Hinblick auf das FFH-Gebiet „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ grundsätzlichen Hindernisse entgegen.

Artenschutz (9.)

Hinsichtlich der von den Einwendern kritisierten Bestandserfassung sowie Bewertung der Fledermausvorkommen wird auf die zur 4. Planänderung erneuerten Untersuchungen und Bewertungen im LBP (Anlage 12 der Planunterlagen) sowie Ziffer 18 der materiell-rechtlichen Würdigung dieses Beschlusses verwiesen.

Die von den Einwendern erwähnte Kolonie von Breitflügelfledermäusen in der Denkmalstraße 14 wird vom Vorhaben eher ent- als belastet, da momentan der Verkehr der bestehenden K22 direkt am Haus vorbeiläuft. Mit Fertigstellung der Maßnahme wird sich der Verkehr ca. 150 m vom Quartier entfernen.

Die Einwander befürchten für die Grünfläche, auf der der Neubau der K22 stattfinden soll einen Verlust unersetzbarer Biotope bzw. von Quartieren oder herausragenden Nahrungsräumen für Fledermäuse. Die faunistischen Untersuchungen gaben jedoch keinen Hinweis darauf, dass die besagte Fläche als herausragender Nahrungsraum oder sogar Quartier für Fledermäuse in Frage kommt. In der näheren Umgebung existieren zudem mehrere ähnliche Flächen, so dass hier Substitute vorhanden wären. Die Planfeststellungsbehörde sieht hier demzufolge kein artenschutzrechtliches Hindernis.

Zu den Verlärmungswirkungen bei Vögeln führen die Einwander aus, dass die Eingangsisophone aufgrund der mangelhaften schalltechnischen Untersuchung fehlerhaft sei. Dies Planfeststellungsbehörde sieht jedoch keinen Anhaltspunkt dafür, an der schalltechnischen Untersuchung zu zweifeln (siehe Ziffer 9 der materiell-rechtlichen Würdigung (Teil c) dieses Beschlusses). Zur 1. Planänderung wurde zudem bemängelt, dass die Prognosedaten nicht ausreichen würden, die eine Verkehrsmenge von weniger als 10.000 Kfz/24h annehmen. Dazu wird auf Ziffer 4 der materiell-rechtlichen Würdigung (Teil c) dieses Beschlusses) verwiesen. Durch eine Plausibilitätsprüfung wurden die Bestands- und Verbreitungsdaten im Zuge der 4. Planänderung im Jahr 2016 neu erfasst.

Die Einwander fordern zudem unter Bezugnahme auf Mierwald et al. (2007) (fortgeführt als Garniel, A. & Mierwald, U. 2010: Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, Bundesanstalt für Straßenwesen) und Reck et al. (2001) eine individuenbezogene Prüfung der Schallempfindlichkeit für einzelne Arten und nicht generell anhand der allgemeinen 52 dB(A)-Isophone als Mittelungspegel. So werde in der erwähnten Literatur bereits ein Wert von 47 dB(A) als Erheblichkeitsschwelle für ausgewählte Arten genannt. Zur 1. Planänderung kritisieren die Einwander die im LBP genutzten Quellen (Garniel et al. 2007) für Lärmschwellen als nicht mehr aktuell und machen auf Forschungsvorhaben, die im Rahmen der Planungen zur A26 durchgeführt wurden, aufmerksam, bei denen für empfindliche Vogelarten besonders nachts niedrigere Lärmschwellen anzusetzen seien. Sie verweisen insbesondere auf Kiebitz und Wachtelkönig.

Für den Zeitpunkt der Erstellung des Landschaftspflegerischen Begleitplans können die genutzten Quellen zwar als Stand der Wissenschaft und Technik angesehen werden, eine Überprüfung mit der „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr“ (Garniel et al. 2010) erfolgte jedoch zur 1. Planänderung und auch bei der Überarbeitung des LBP zur 4. Planänderung.. Auf keinen Fall waren jedoch Erkenntnisse aus Planungen der Größenordnung Autobahn heranzuziehen, wie sogar die vorgenannte Quelle selbst betont.

Zur individuenbezogenen Analyse der Schallempfindlichkeit einzelner Arten besagt Garniel & Mierwald 2010 inhaltlich, dass nur für einige wenige Arten mit hoher Lärmempfindlichkeit das Heranziehen von kritischen Schallpegeln sinnvoll sei. Zudem sei jegliche Schwellenwertbetrachtung erst für Straßen ab 10.000 Kfz/24h zweckmäßig: *„Bei Verkehrsmengen bis einschließlich 10.000 Kfz/24h erzeugt der Straßenverkehr keine kontinuierliche Schallkulisse. Negative Effekte des Verkehrs gehen von anderen Wirkfaktoren aus, für die keine verkehrsspezifischen Beurteilungsmaßstäbe zur Verfügung stehen. Näherungsweise werden deshalb die in der Fachliteratur angegebenen artspezifischen Fluchtdistanzen herangezogen. Die Fluchtdistanzen charakterisieren die Reaktion der Vögel auf sich nähernde Menschen oder natürliche Feinde, d.h. auf Störungen, an die sich die Tiere nicht oder kaum gewöhnen. Die Heranziehung der Fluchtdistanzen führt daher wahrscheinlich zu einer Überschätzung der Effekte des motorisierten Verkehrs. Eine gesonderte Betrachtung von Straßen mit Fuß- und Radwegen ist nicht erforderlich, da die Wirkung von sich nähernden Menschen durch die Fluchtdistanz charakterisiert wird.“* (Garniel, A. & Mierwald, U., S.13). Die ausgebaute K22 wird laut Verkehrsprognose unter 10.000 Kfz/24h liegen.

Im Zuge der faunistischen Neukartierung 2016 sind die vom Einwender angesprochenen Arten Wachtelkönig, Wiesenpieper und Bekassine nicht mehr gefunden worden, so dass sich weitere Ausführungen dazu erübrigen.

Im Untersuchungsgebiet gefunden wurde jedoch auch 2016 der Kiebitz. Garniel & Mierwald. stufen den Kiebitz als „Art mit lärmbedingt erhöhter Gefährdung durch Prädation“ ein. Eine lärmbedingte Zunahme der Prädationsgefahr sei bei Verkehrsmengen unter 20.000 Kfz/24h (wie bei der K22) jedoch nicht relevant. Stattdessen wird eine sogenannte „Effektdistanz“ zur Straße genannt, die für den Kiebitz bei 200 m liegt. Die in den faunistischen Untersuchungen aufgenommenen Brutvorkommen liegen jedoch durchweg weiter als 300 m von der Fahrbahn entfernt, so dass hier kein immanentes Gefährdungspotential besteht.

Insgesamt sind also durch die vorliegende Planung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch nach individuenbezogener Betrachtung keine erheblichen Auswirkungen auf die Brutvogelgemeinschaft zu erwarten. Zudem wurden die Unterlagen im Rahmen der Behördenbeteiligung von der zuständigen Naturschutzbehörde geprüft und nicht beanstandet, so dass hier von einer korrekten Berechnung und Bewertung ausgegangen werden kann.

Resümierend bemängelt der Einwender die Abarbeitung der Verbotstatbestände, welche aus Sicht der Planfeststellungsbehörde jedoch, auch aufgrund einer Überarbeitung durch den Vorhabenträger zu den Planänderungen, ausreichend erfolgt ist. Die angemahnte fehlende Bewertung hinsichtlich des Umfangs der lokalen Population wird im Landschaftspflegerischen Begleitplan im Kapitel 5.3.2 des LBP thematisiert, ebenso wie Fragen zum Kollisionsrisiko der Avifauna.

Immissionsbelastung (Luft) (10.)

Zur Frage ob die für das Luftschadstoffgutachten zugrunde gelegte Verkehrsuntersuchung fehlerhaft sei, wird auf Ziffer 4 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses verwiesen.

Auf Ziffer 4.3.11 wird hinsichtlich der PM 2,5-Werte und der Nutzung aktuellerer Beurteilungsgrundlagen verwiesen.

Zum Einwand, dass falsche Gewichtklassengrenzen für LKW gewählt worden seien, wird ausgeführt, dass der Bezug auf die 3,5 t-Grenze im Luftschadstoffgutachten der gängigen Definition für den Schwerverkehr der Bundesanstalt für Straßenwesen entspricht. In Bezug auf die Grundlage der Verkehrstagesganglinie wird auf die Ausführungen der S.15 des Luftschadstoffgutachtens hingewiesen. Danach wurden für Werktagessganglinien Verkehrszählungsdaten genutzt sowie für die Wochenenden typische Verkehrstagesganglinien aus der Fachliteratur ergänzt.

Hinsichtlich der beanstandeten Werte der Vorbelastung wird auf Abschnitt 4.3 des Schadstoffgutachtens hingewiesen. Der Wert der Hintergrundbelastung wurde zu verschiedenen Anteilen aus den Werten umliegender Stationen gebildet. Dies ist plausibel nachvollziehbar dargestellt.

Die Einwender vermissen einen Berechnungspunkt zur Ermittlung der Emissionsbelastung im sensiblen Bereich in Tornesch-Esingen. Hierzu hat der Vorhabenträger entgegnet, dass die Punkte im eigentlichen Sinne stellvertretend für Streckenabschnitte mit gleicher Verkehrsbelastung stehen. Dies trifft für den Bereich der neuen K22-Trasse zwischen L107 und L110 für den Punkt 2 zu, so dass der Bereich Tornesch-Esingen hierbei durch den Punkt 2 repräsentiert wird.

andere Belange (11.)

Zu den vom Einwender geäußerten Befürchtungen hinsichtlich der Papierschlammdeponie wird auf Ziffer 17 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses verwiesen. Auch bei der von der Interessengemeinschaft Südtangente vorgeschlagenen Trassenführung wäre der eventuelle Eingriff in die Deponie identisch.

Zudem bemängelte der Einwender eine fehlende Berücksichtigung von Klimaeffekten. Eine Quantifizierung und Bewertung des Einflusses eines Emittenten (z.B. eines Straßenneubaus) auf das Weltklima ist zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Beschlusses jedoch nicht verpflichtender Teil des für dieses Vorhaben gültigen UVPG und somit des Planfeststellungsverfahrens. Im vorliegenden Fall wurden jedoch in der UVS die regionalen bzw. örtlichen Ausprägungen des Klimas sowie der Luftschadstoffe betrachtet und bewertet. Darüber hinaus wird der von der fertiggestellten K22 aufgenommene Mehrverkehr einerseits von anderen lokalen und regionalen Straßen abgezogen, andererseits von der „allgemeinen Verkehrszunahme“ bis 2030 (siehe Verkehrsgutachten) bestimmt, so dass im Ergebnis nicht mit einer signifikanten Menge von zusätzlich induziertem Verkehr zu rechnen ist. Eine selbstinduzierte Zunahme des CO₂-Ausstoßes durch die neue K22 ist daher nicht zu erwarten.

Bezüglich der Bedenken zur Gefährdung der Anwohner durch Sickermulden hat der Vorhabenträger vorgetragen, dass diese dem Stand der Technik entsprechen werden und

auch für spielende Kinder im Allgemeinen keine Gefahr darstellen würden. Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Anlass daran zu zweifeln.

Hinsichtlich der Bedenken zum Hochwasserschutz wird auf die Ziffer 2.2.4.5 dieses Beschlusses, Ziffer 16 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses sowie auf die wassertechnische Untersuchung (Anlage 13 der Planunterlagen) hingewiesen in der die entstehenden Stauraumverluste plausibel ermittelt wurden. Danach können diese vollständig ausgeglichen werden. Zudem wurden die Unterlagen im Rahmen der Behördenbeteiligung von der zuständigen Wasserbehörde geprüft. Diese hat die Maßnahmen gemäß § 78 Abs.3 und 3 WHG unter Auflagen zugelassen. Hinsichtlich des von den Einwendern geäußerten generellen Zweifels, dass das Vorhaben nicht dem Wohl der Allgemeinheit diene, wird auf die materiell-rechtliche Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses verwiesen.

Zum Einwand, dass aufgrund einer behaupteten nicht stattgefundenen Alternativenprüfung ein Abwägungsausfall stattgefunden haben soll, wird auf Ziffer 3 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses verwiesen. Die aufgestellte These, dass aufgrund der Vereinbarung zwischen den Städten Uetersen, Tornesch und dem Kreis Pinneberg die dargestellte Vorzugsvariante als „unveränderbar“ festgeschrieben sei, wird von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt.

Einwendung zur 1. Planänderung vom 11.08.2010

In der Einwendung beantragen die Einwender eine sofortige Einstellung des Verfahrens, da die Planung rechtswidrig sei und ihr der Bedarf fehle. Es sei außerdem nicht hinnehmbar, dass die Planung weiter betrieben werde, obwohl momentan ein verkehrsübergreifender Gesamtverkehrsplan für die Stadt Tornesch in Aufstellung begriffen sei.

Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde sahen im Vortrag des Einwenders keine hinreichenden Argumente um die Planung einzustellen. Der Gesamtverkehrsplan für die Stadt Tornesch hat nach seiner Aufstellung Berücksichtigung in der aktualisierten Verkehrsuntersuchung gefunden (siehe zur 3. Planänderung geänderte Anlage 20 der Planunterlagen).

Verfahren/Zusammenhänge (2.)

Hinsichtlich der erneut vorgetragenen Zweifel an der Rechtmäßigkeit der Tatsache, dass der Kreis Pinneberg Vorhabenträger ist, wird auf die oben gemachten Ausführungen zur Einwendung zur Ursprungsplanung verwiesen. Die 1. Planänderung aktualisierte die Einstufung der K22 in den Antragsunterlagen und hebt nunmehr statt auf die inzwischen ungültig gewordenen Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS) auf die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) ab. Dabei wurde für die außerhalb bebauter Gebiete gelegenen Bereiche die Kategorie LS III (regionale Landstraße) gewählt. Laut Tabelle 4 der RIN umfasst „regional“ dabei Austauschfunktionen zwischen Grundzentren. Als Grundzentren werden „Grundzentren, Unter- und Kleinzentren, auch innergemeindliches Grundzentrum“ zusammengefasst. Uetersen ist im Landesentwicklungsplan als Unterzentrum, Tornesch als Stadtrandkern 2. Ordnung ausgewiesen, womit diese Einstufung korrespondiert. Die Zuständigkeit des Kreises Pinneberg für die Vorhabenplanung wird somit untermauert.

Hinsichtlich der geforderten Berücksichtigung der Stadt Tornesch wird auf Ziffer 4.1.26 der materiell-rechtlichen Würdigung verwiesen. Die Stadt Tornesch hat in ihren Stellungnahmen wiederholt ihre Zustimmung zum Vorhaben geäußert. Der von den Einwendern angeführte Vertrag zwischen der Stadt Tornesch und dem Kreis Pinneberg hat für die Planfeststellungsbehörde keinerlei Bindungswirkung und bedarf daher auch keiner Meinungsbildung.

Sinnlosigkeit der Planänderung (3.)

Von den Einwendern wird bemängelt, dass die in der 1. Planänderung erfolgte Verschwenkung der Trasse nach Süden keine positiven Auswirkungen hätte und damit sinnlos sei. Zudem sei durch eine hinzugefügte Schulwegsicherungsmaßnahme die Einfahrt zum Museum zu eng geworden, so dass eine neue Zufahrt geschaffen werden müsse, wofür Gartenflächen aufgegeben werden müssten.

Ziel der Verschwenkung war es, Vorschlägen und Forderungen aus Erörterungsterminen entgegenzukommen. So wurde die Grundstücksbetroffenheit für den Museumshof gemindert. Um eine Anfahrbarkeit des Museumshofes für landwirtschaftliche Fahrzeuge zu gewährleisten wurde in der 2. Planänderung die vorher vorgesehene, auf Vorschlag unter anderem der Bürgerinitiative geplanten Zuwegung für Fußgänger von der Kaffeetwiete zur K22-Trasse, wieder aus der Planung genommen und durch eine kurze Treppe ersetzt. Damit ist nun keine Umwandlung von Museums-Hoffläche bzw. Gartenfläche zu einer neuen Zufahrt mehr nötig, so dass die vorgebrachten Bedenken hier zurückgewiesen werden können.

Keine neue Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen vor dem Hintergrund der Schließung des BÜ Prisdorf (5.)

Die Einwender thematisieren erneut den Umbau des Bahnübergangs Prisdorf und fordern eine Berücksichtigung desselben in den Planunterlagen. Auf Nachfrage beim LBV-SH (Niederlassung Itzehoe) teilte dieser im Mai 2018 letztmalig mit, dass es kurz- und mittelfristig keine Bestrebungen die Bahnlinie 1220 im Bereich des Bahnübergangs höhenfrei zu kreuzen bzw. die Landesstraße 107 zu verlegen und den in Rede stehenden Bahnübergang aufzuheben geben würde. Somit ist für das vorliegende Verfahren keine zwingende Berücksichtigung nötig.

Keine neue Kostenschätzung (6.)

Die in der Einwendung geäußerte Kritik an der vorgelegten Kostenschätzung wird nicht geteilt. Die in der 1. Planänderung eingearbeiteten Änderungen haben laut Aussage des Vorhabenträgers keine relevanten Unterschiede für die Variantenwahl erzeugt, weshalb die Angaben aus dem Ursprungplan ihre Gültigkeit behalten.

Neue Weiche (7.)

Die Einwender beantragten darüber hinaus eine neue Lärmbegutachtung aufgrund der in die 1. Planänderung aufgenommenen Verschiebung einer Weiche. Zu ihrer Erwartung zusätzlich auftretender Lärmimmissionen hat der Vorhabenträger erwidert, dass in den Berechnungsvorschriften für Schienenlärm (16.BImSchV) keine Zuschläge für Weichen, Bahnhöfe o.ä. vorgesehen sind. Stattdessen wird theoretisch für die Lärmberechnung angenommen, dass alle Züge immer mit maximaler Länge und Geschwindigkeit fahren

würden, so dass eine erneute Lärmbegutachtung keine Unterschiede zur bisherigen Situation zeigen würde. Auch praktisch wird keine Veränderung stattfinden, da keine Steigerung des Schienenverkehrsaufkommens durch die Weichenverschiebung zu erwarten ist. Die Planfeststellungsbehörde folgt dieser Argumentation.

LBP (8.)

Zu den unter 8.LBP geäußerten Einlassungen wird auf die obigen Ausführungen zur Ursprungseinwendung verwiesen, dort erfolgte eine gemeinsame Betrachtung der Einlassungen zur Ursprungsplanung und zur 1. Planänderung.

Klimarelevanz (9.)

Hinsichtlich der Kritik an der fehlenden Beurteilung der Klimarelevanz des Vorhabens wird auf die bereits in Punkt 11 (Andere Belange) getätigten Ausführungen zur Ursprungseinwendung verwiesen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen. Hinsichtlich des (doppelt vorhandenen) Einwendungspunktes 4: „Keine neue bzw. aktualisierte Verkehrsuntersuchung“ sowie „Neue schalltechnische Untersuchung beseitigt nicht die Mängel“ sowie des ersten Punktes 5: „Keine neue Luftschadstoffuntersuchung“ wird auf Ziffer 4.3.11 verwiesen.

Einwendung zur 3. Planänderung vom 29.02.2016

Die Einwender lehnen das Vorhaben weiterhin ab. Sie bezweifeln die Planrechtfertigung, sehen die Variantenprüfung als unzureichend an, halten die artenschutzrechtliche Prüfung nicht für ausreichend und vermissen eine Ausarbeitung zur Konformität des Vorhabens mit der Wasserrahmenrichtlinie.

Hinsichtlich der Planrechtfertigung wird erneut auf Ziffer 2 und für die Variantenwahl auf Ziffer 3 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Prüfung und der Konformität mit der Wasserrahmenrichtlinie wird auf Ziffer 4.3.11 dieses Beschlusses verwiesen.

Kritisiert werden zudem die Inhalte, Methodik und Ergebnisse der zur 3. Planänderung überarbeiteten Verkehrsuntersuchung. Dazu wird erneut Ziffer 4 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses verwiesen.

Einwendung zur 4. Planänderung vom 10.11.2017

Hinsichtlich der in der 4. Planänderung eingebrachten Themen wird wegen der gleichlautenden Einwendung auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.17: verwiesen.

Die Einwendungen werden für die vorgenannten Punkte zurückgewiesen. Für die Punkte, die sich im Verlaufe des Verfahrens erledigt haben, wird auf Ziffer 4.3.11 verwiesen.

Zu 5.3.19: (..... (ohne Datum, eingegangen am 02.05.2008))

Die Einwenderin lebt nahe dem Bereich der K22 in Esingen, in welchem die Trasse leicht verschwenkt werden soll. Hier sind keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Durch die Verschwenkung vergrößert sich die Entfernung zwischen Trasse und dem Grundstück der Einwenderin. Sie befürchtet nichtsdestotrotz eine mittelbare Betroffenheit durch von der K22 herrührenden Lärm.

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung der Einwendung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Bezüglich der Befürchtungen zu Lärm und Abgasen wird auf das prognostizierte Einhalten der Grenz- und Schwellenwerte von 16.BImSchV (Lärm) und 39.BImSchV(Luftschadstoffe) hingewiesen, wodurch die Auswirkungen des Vorhabens als vertretbar eingestuft werden. Im Bereich des Grundstücks der Einwenderin sind keine Lärmschutzwände vorgesehen, so dass dadurch das visuelle Landschaftsbild nicht beeinträchtigt wird. Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Zu 5.3.20: (..... (24.04.2008))

Der Einwender lebt nahe dem Bereich der K22 in Esingen, in welchem die Trasse leicht verschwenkt werden soll. Hier sind keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung der Einwendung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Der Einwender hat weitere Bedenken vorgetragen:

Befürchteter Wertverlust von Haus und Grundstück, schleichende Enteignung (1., 4.)

Dazu wird auf Ziffer 11 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses verwiesen. Es wird des Weiteren darauf hingewiesen, dass sich das Haus des Einwenders ca. 120 m von der Trasse der bereits heute existierenden K22 entfernt befindet. Die neue Trasse wird sogar etwas von seiner Immobilie abrücken. Es werden die Grenz- und Schwellenwerte der 16.BImSchV deutlich unterschritten. Ein Austausch der Fenster des Hauses gegen Lärmschutzfenster wird nicht notwendig.

Nutzung des Gartens (2.)

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist keine Minderung des Erholungswertes des Gartens absehbar. Durch das Abrücken der Trasse ist eher sogar eine Aufwertung zu erwarten.

Persönlich zu nehmende Verunglimpfungen (3.)

Zur Variantenwahl wird auf Ziffer 3 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses verwiesen.

„Zum Wohle des Volkes“ (5.)

Zur Begründetheit des Vorhabens wird auf Ziffer 2 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses sowie die Abwägung unter Ziffer 21 verwiesen.

Wirtschaftlicher Vorteil für Wenige; wirtschaftlicher Nachteil für Viele (6.)

Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Anhaltspunkt für die vom Einwender benannte Befürchtung und verweist erneut auf Ziffer 2 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Zu 5.3.21: (..... (21.11.2014))

Hinsichtlich der Frage nach der Berücksichtigung bzw. Beschilderung des Fernradwegs wird darauf verwiesen, dass diese Aufgabe außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln ist. Bisher hat der Vorhabenträger keine besondere Beschilderung für den Fernradweg vorgesehen.

Ebenso außerhalb des Planfeststellungsverfahrens ist die mögliche Benutzungspflicht des Rad- und Gehwegs zu regeln. Hier wird die Straßenverkehrsaufsicht nach Fertigstellung des Vorhabens eine Entscheidung treffen.

Hinsichtlich der Breite des Geh- und Radwegs wird auf Ziffer 8 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses verwiesen.

Auch bezüglich der Festlegung der Höchstgeschwindigkeit wird auf die Zuständigkeit der Straßenverkehrsaufsicht verwiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zu 5.3.22: (..... (21.04.2008))

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung der Einwendung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Zum Zusatz hinsichtlich der Planungshoheit beim geplanten Vorhaben, wird auf die regelmäßige Zuständigkeit des jeweiligen Kreises bei der Planung von Kreisstraßen verwiesen. Im vorliegenden Fall unterstützt das Land Schleswig-Holstein der Ausbau der K22 mit Fördermitteln.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Zu 5.3.23: (..... (21.04.2008))

Zum Thema Variantenwahl wird auf die Ziffer 3 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zu 5.3.24: (.....) **(08.04.2008)**

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung der Einwendung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Die Einwenderin befürchtet durch den Bau der K22 zudem einen längeren und gefährlicheren Schulweg für ihre Kinder.

Die Planfeststellungsbehörde anerkennt die vorgetragene Verschlechterung der Schulwegsituation und hat sie in der Abwägung berücksichtigt. Aus ihrer Sicht ist eine Verlängerung des Schulwegs jedoch zumutbar. Hingewiesen wird zudem auf den neu geplanten Geh- und Radweg südlich der K22. Zudem auf die Ziffer 7 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Zu 5.3.25: (.....)(ohne Datum)

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung der Einwendung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Zur vom Einwender ergänzend vorgetragene Thematik der Verlängerung der Wegstrecke zur Arbeitsstätte ist einzuräumen, dass die Teilung der Kaffeetwiete im Bereich des Tunnelbauwerks aus technischen Gründen nicht zu vermeiden ist. Eventuelle Umwege müssen daher leider hingenommen werden und sind im vorliegenden Fall auch zumutbar.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Zu 5.3.26: (.....) **(22.04.2008)**

Die Einwender sind mittelbar durch die Einwirkung von Verkehrslärm im Neubaubereich der K22 betroffen. Im direkten Umfeld ihres Grundstücks sind vom Vorhabenträger Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung der Einwendung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Hinsichtlich der geäußerten Befürchtung, dass Lärm- und Schadstoffbelastung am Grundstück der Einwender durch den Bau der K22 zunehmen würden, muss entgegnet werden, dass eine Beeinträchtigung im Bereich des 3. Bauabschnitts nicht vollständig zu vermeiden ist. Um dem Abhilfe zu schaffen, wurden Lärmschutzwände in die Planung aufgenommen. Lärm- und Schadstoffgutachten zeigen, dass mit der Umsetzung dieser aktiven Lärmschutzmaßnahme die Schwellen- und Grenzwerte der 16.BImSchV (Lärm) sowie der 39.BImSchV (Abgase) eingehalten werden. Daher sind die Auswirkungen des Vorhabens als vertretbar einzustufen. Auf Ziffer 9 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zum befürchteten Wertverlust des Grundstücks wird auf Ziffer 11 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil b) dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Zu 5.3.27: (..... (30.04.2008))

Der Einwender bezweifelt den Bedarf des Vorhabens und beantragt eine unverzügliche Einstellung des Vorhabens. Er kritisiert dazu insbesondere die Verkehrsuntersuchung.

Mängel in der Ausführung der Verkehrszählungen an den Verkehrsknotenpunkten (1.)

Der Einwender bemängelt die Qualität der Verkehrsuntersuchung, insbesondere in Bezug auf die allgemeinen Verkehrszählungen, die Zählung per Kennzeichenerfassung und die Auswertung derselben unter vermeintlicher Nichteinbeziehung anderer Verkehre. Er befürchtet, dass die seiner Meinung nach unzureichende Erfassungsmethodik falsche Ausgangsdaten liefere wodurch die prognostizierte Entlastung der K20 und damit die Planrechtfertigung in Frage zu stellen seien.

Der Vorhabenträger hat entgegnet, dass die Verkehrszählungen aus verschiedenen Quellen (eigene Erhebungen zum Vorhaben, existierende Erhebungen des Kreises und Externer) stammten und dann nach anerkannten Verfahren mit der Software HRDTV auf den Jahresmittelwert hochgerechnet wurden, so dass hier kein grundsätzlicher Mangel vorläge. Des Weiteren wird für die Diskussion um die Methodik der Verkehrsuntersuchung auf Ziffer 4 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Grund, an der Richtigkeit und Sinnhaftigkeit der verwendeten Methodik zu zweifeln.

Verkehrszählung durch Kennzeichenerfassung (2.)

Der Einwender bemängelt, dass keine Kennzeichenerfassung auf der bestehenden K22 zwischen Uetersen und Tornesch durchgeführt worden sei und beantragt daher, das Verfahren aufgrund der mangelhaften Verkehrszählungen unverzüglich einzustellen.

Dazu führte der Vorhabenträger aus, dass die hinter der Kennzeichenerfassung steckende Methode erst die Menge und dann die Aufteilung des Durchgangsverkehrs avisieren. Durch die Lage der Erfassungs- und Zählstellen könnten auch die von Einwender monierten Quelle-Ziel-Beziehungen modelliert werden. Die Verkehrszählungen seien daher, umfangreich und ausreichend durchgeführt worden. Die Planfeststellungsbehörde folgt dem.

Ergebnis der Verkehrszählungen durch Kennzeichenerfassungen (3.)

Im folgenden Punkt der Einwendung führt der Einwender aus, wo seiner Meinung nach weitere Schwächen der Verkehrsuntersuchung liegen, wodurch diese fehlerhaft sei. Es sei in Wirklichkeit nicht mit einer nennenswerten Entlastung des Tornescher Ortskerns zu rechnen, wodurch der Planung die Rechtfertigung fehle.

Der Vorhabenträger hat auf die Ausführungen des Einwenders erwidert. Er stimmte zu, dass es richtig sei, dass die Außenbezirke KE3 bis KE5 in der Summe ihrer Verkehrserzeugung einen wichtigen Einfluss auf die Verkehrsströme Richtung KE1 hätten. Jedoch könne die vom Einwender erwähnte Zahl von 315 Kfz/ 2h nicht nachvollzogen werden (KE1-KE3: 120 Kfz/ 2h; KE1-KE4: 70 Kfz/ 2h; KE1-KE5: 40 Kfz/ 2h; Summe: 230 Kfz/ 2h). Auch im Weiteren stellten sich die Berechnungen des Einwenders z.T. als unvollständig dar, so habe er unter

3d) den Verkehr Uetersen-KE1 außer Acht gelassen (195 Kfz/ h). So würden dann die weiteren Ausführungen an der nicht nachvollziehbaren Zahlenbasis krankeln.

Des Weiteren bestünde nach Aussage des Vorhabenträgers durchaus die Möglichkeit, das Potenzial einer neuen Alternativroute über eine Verkehrsstärken-Saldorechnung grob zu ermitteln. In der vorliegenden Verkehrsuntersuchung sei trotz des höheren Aufwands jedoch ein Verkehrsmodell verwendet worden sein. Damit könnten die einzelnen Verkehrsverflechtungen (Binnen-, Durchgangs-, Quell-, Zielverkehr) sowie die Wechselwirkungen mit der Streckencharakteristik (Zeit- und Wegewiderstände der Konkurrenzstrecken) in einem einheitlichen und geschlossenen System nachgebildet werden. Des Weiteren berücksichtige das Verkehrsmodell die Verkehrsverflechtungen kleinräumiger als in den Ausführungen des Einwenders angenommen. Die K20 würde nach den Modellzahlen auch im Planszenario der wichtigste Korridor für den Verkehr Uetersen-Tornesch bleiben. Aufgrund der erhöhten Streckenattraktivität der ausgebauten K22 würde diese nach den Modellrechnungen im Vergleich zum Ist-Zustand einen Teil der Verkehre des Korridors aufnehmen und damit eine Entlastung der K20 bewirken. Die Planfeststellungsbehörde folgt dem Vorhabenträger.

Für die vom Einwender im weiteren geäußerten Bedenken, dass „mögliche Hintergedanken“ bei der Planung der K22 eine Rolle spielen würden, wird auf die vollständigen Planfeststellungsunterlagen verwiesen, welche eigenständig, ohne Hintergedanken, die Planungsgrundlage darstellen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen. Auf die Ziffern 2, 3 und 4 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

Zu 5.3.28: (..... (27.04.2008))

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung der Einwendung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Der Einwender sorgt sich zudem insbesondere um die Kompaktheit des Tornescher Ortsteils Esingen und befürchtet eine Zerschneidung desselben. Als Alternative für die Hauptvariante der K22 schlägt er eine Alternativtrasse vor, die Esingen südlich umrunden soll und erläutert diese, auch anhand einer der Einwendung beigefügten Skizze, ausführlich. Er macht außerdem auf das denkmalgeschätzte Heimathaus aufmerksam und argumentiert, dass durch den Bau der K22 eine ungehinderte Zufahrt für die Bevölkerung zu dieser sehr frequentierten Kulturstätte erheblich erschwert würde.

Zur Zerschneidung des Ortes Esingen/Tornesch wird besonders aus Ziffer 15 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses verwiesen. Die vom Einwender vorgeschlagene „wirkliche Südumgehung“ entspricht im Wesentlichen der vom Vorhabenträger geprüften Variante Planfall II, welche die beabsichtigten verkehrlichen Effekte jedoch nicht erreichen konnte und daher in der Abwägung der Vorzugsvariante unterlag. Zum Thema Alternativenprüfung wird noch einmal auf Ziffer 3 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses verwiesen.

Inwiefern das vom Einwender erwähnte Heimathaus Tornesch negativ von der Baumaßnahme betroffen sein soll, erschließt sich der Planfeststellungsbehörde jedenfalls in

Bezug auf die Erreichbarkeit nicht. Einzig die Straße „Kaffeetwiete“ wird durch das Vorhaben unterbrochen, wodurch jedoch aus keinem Teil Esingens eine Verlängerung des Weges zum Heimathaus resultiert.

Die Einwendung wird daher für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Zu 5.3.29: (..... (29.04.2008))

Der Einwender ist mittelbar durch die Einwirkung von Lärm im Ausbaubereich der K22 betroffen. In diesem Teil sind vom Vorhabenträger keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Der Einwender befürchtet unerträglichen Verkehrslärm sowie damit einhergehend eine Wertminderung seiner Immobilie.

Laut der vorliegenden Lärmtechnischen Untersuchung (Anlage 11 der Planunterlagen) werden die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV im Bereich seines Grundstücks auch ohne Schallschutzmaßnahmen eingehalten, so dass kein weiterer Anspruch besteht. Ergänzend wird bezüglich der Lärmbedenken auf Ziffer 9 sowie hinsichtlich der Befürchtung des Wertverlustes auf Ziffer 11 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil b) dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Zu 5.3.30: (..... (ohne Datum))

Die Einwender sind mittelbar durch die Einwirkung von Lärm im Neubaubereich der K22 betroffen. Im direkten Umfeld ihres Grundstücks sind vom Vorhabenträger keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung wird vorab auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Die Einwender befürchten zudem eine Minderung der Wohnqualität ihres Grundstücks. Sie befürchten insbesondere, dass durch Lärmschutzwände auf der linken Seite der K22 eine Lärmreflektion dahingehend bewirkt wird, dass ihr Grundstück doppelt belastet wird.

Laut der vorliegenden Lärmtechnischen Untersuchung (Anlage 11 der Planunterlagen) werden die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV im Bereich des Grundstücks der Einwender auch ohne Schallschutzmaßnahmen eingehalten, so dass kein weiterer Anspruch besteht. Ergänzend wird bezüglich der Lärmbedenken auf Ziffer 9 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses verwiesen. Es wird darüber hinaus angemerkt, dass etwaige Schallreflektionen von der gegenüberliegenden Seite der Straße mit in die Lärmberechnung eingeflossen sind. Es entsteht kein weitergehender Anspruch auf Lärmschutz.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Zu 5.3.31: (..... **(ohne Datum)**)

Die Einwender sind mittelbar durch die Einwirkung von Lärm im Neubaubereich der K22 betroffen. Im direkten Umfeld ihres Grundstücks sind vom Vorhabenträger keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung wird vorab auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Laut der vorliegenden Lärmtechnischen Untersuchung (Anlage 11 der Planunterlagen) werden die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV im Bereich des Grundstücks der Einwender auch ohne Schallschutzmaßnahmen eingehalten, so dass kein weiterer Anspruch besteht. Ergänzend wird bezüglich der Lärmbedenken auf Ziffer 9 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Zu 5.3.32: (.....
..... **(ohne Datum, eingegangen am 02.05.2008)**)

Die Einwender sind mittelbar durch die Einwirkung von Verkehrslärm im Neubaubereich der K22 betroffen. Im direkten Umfeld ihres Grundstücks sind vom Vorhabenträger keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung der Einwendung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Laut der vorliegenden Lärmtechnischen Untersuchung (Anlage 11 der Planunterlagen) werden die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV im Bereich des Grundstücks der Einwender auch ohne Schallschutzmaßnahmen eingehalten, so dass kein weiterer Anspruch besteht. Ergänzend wird bezüglich der Lärmbedenken auf Ziffer 9 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Zu 5.3.33: (..... **(ohne Datum)**)

Der Einwender ist mittelbar durch die Einwirkung von Lärm im Neubaubereich der K22 betroffen. Im direkten Umfeld seines Grundstücks sind vom Vorhabenträger Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung der Einwendung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Die Befürchtungen bezüglich zudem erwarteter Schäden am Haus wurden vom Vorhabenträger dadurch entkräftet, dass er versicherte, dass durch die gewählte Bauweise eine Grundwasserabsenkung fast vollständig vermieden würde und damit Erdsenkungen nicht zu erwarten seien. Trotzdem wird vom Vorhabenträger für die Gebäude im

Einflussbereich der Baumaßnahme ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt. Das Gebäude des Einwenders ist darin einbezogen. Auf Ziffer 2.1.2.5 wird verwiesen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Zu 5.3.34: (..... (27.04.2008, 30.07.2010))

Die Einwender sind mittelbar durch die Einwirkung von Lärm im Neubaubereich der K22 betroffen. Im direkten Umfeld ihres Grundstücks sind vom Vorhabenträger Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Einwendung vom 27.04.2008

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung der Einwendung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Einwendung vom 30.07.2010 zur 1.Planänderung

Zur 1.Planänderung wurden von den Einwendern des Weiteren die Auswirkungen der Trassenverschiebung in Richtung Ihres Grundstückes angesprochen. Sie sehen insbesondere die Entwicklung ihrer Kinder durch vermehrten Lärm und Autoabgase gefährdet.

Tatsächlich rückt durch die Planungsänderung die Straßentrasse näher an das Grundstück der Einwender heran. Gleichzeitig sind jedoch in der 3.Planänderung erweiterte Lärmschutzwände in die Planung eingestellt worden, wodurch die gesetzlichen Lärmschutz- sowie Luftschadstoffbestimmungen eingehalten werden. Auf die Ziffern 9 (Verkehrslärm) und 10 (Luftschadstoffe) der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Zu 5.3.35: (..... (22.03.2008, 14.07.2010, 29.10.2014))

Der Einwender betreibt einen Reiterhof an der Ausbautrasse der K22. Er begrüßt den Ausbau der K22, hat jedoch Bedenken bzw. Anregungen hinsichtlich der Sicherheit und einer Zufahrt zu seinem Grundstück.

Die Anregung, eine Radwegbeleuchtung mitzuplanen, wird insofern zurückgewiesen, als dass der Vorhabenträger, an den der vorliegende Beschluss adressiert ist, nicht für die Beleuchtung zuständig ist und daher nicht zu einer Einrichtung derselben verpflichtet werden kann. Zuständig wäre stattdessen die Stadt Tornesch. Diese hat auf Nachfrage durch den Vorhabenträger zugesagt, ein Beleuchtungskabel im Zuge des Radwegebaus mitverlegen zu lassen. Sie kann durch diesen Planfeststellungsbeschluss jedoch nicht gebunden werden.

Die Anregung, einen Fußgängerübergang vom Wischmöhlenweg 21 zu 24 zu planen bzw. eine Geschwindigkeitsbegrenzung festzulegen, wird zurückgewiesen. Die prognostizierten Verkehrsstärken rechtfertigen nach Aussage des Vorhabenträgers eine derartige Maßnahme nicht.

Die zuständige Straßenverkehrsbehörde kann die verkehrliche Situation jedoch nach Inbetriebnahme der Straße erneut prüfen und dann die Frage ob ein Übergang oder eine Geschwindigkeitsbegrenzung nötig sind oder nicht, auch anhand dann erhobener Kfz- und Fußgängerzahlen neu bewerten. Dies müsste dann jedoch außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens geschehen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Bezüglich der Grundstückszufahrt Wischmöhlenweg 24 wird auf Ziffer 4.3.15 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.3.36: (..... (ohne Datum))

Die Einwender sind mittelbar durch die Einwirkung von Lärm im Neubaubereich der K22 betroffen. In dem Bereich sind vom Vorhabenträger Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung der Einwendung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Die vom Vorhabenträger geplanten Lärmschutzmaßnahmen reichen aus, um die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV im Bereich des Grundstücks der Einwender einzuhalten. Zum Thema Wertverlust des Grundstücks wird auf Ziffer 11 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Zu 5.3.37: (..... (ohne Datum))

Der Einwender befürchtet mittelbar durch eine Verkehrszunahme auf der Ahrenloher Straße, welche durch den Ausbau der K22 hervorgerufen wird, betroffen zu sein. Er hat insbesondere Sicherheitsbedenken, da die Straße vor seinem Haus entlangführt.

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung der Einwendung wird zudem auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Hinsichtlich der Sicherheitsbedenken hat der Vorhabenträger vorgetragen, dass der Aus- und Neubau der K22 voraussichtlich östlich des Kreisels in Richtung Autobahn für die L110 keine Veränderungen der Verkehrsmenge mit sich bringen werde. Der Vergleich zwischen Planfall (Umsetzung der Vorzugsvariante) und Nullfall (Alles bleibt wie es ist) zeigt für das Jahr 2030 gleiche Verkehrsstärken für den betreffenden Abschnitt. Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Zu 5.3.38: (..... (ohne Datum, eingegangen am 29.04.2008))

Die Einwender sind mittelbar durch die Einwirkung von Lärm im Neubaubereich der K22 betroffen. In dem Bereich sind vom Vorhabenträger Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung der Einwendung wird auf die Erläuterungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Bezüglich des ergänzten Einwands zu Lärm und Abgasen wird auf das prognostizierte Einhalten der Grenz- und Schwellenwerte von 16.BImSchV (Lärm) und 39.BImSchV(Luftschadstoffe) hingewiesen, wodurch die Auswirkungen des Vorhabens als vertretbar eingestuft werden, siehe dazu speziell auch die Ziffern 9 und 10 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Zu 5.3.39: (..... (14.04.2008))

Die Einwender sind mittelbar durch die Einwirkung von Lärm im Neubaubereich der K22 betroffen. Im direkten Umfeld ihres Grundstücks sind vom Vorhabenträger Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung der Einwendung wird auf die Erläuterungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Bezüglich des zusätzlichen Einwands zu Lärm und Abgasen wird auf das prognostizierte Einhalten der Grenz- und Schwellenwerte von 16.BImSchV (Lärm) und 39.BImSchV (Luftschadstoffe) hingewiesen, wodurch die Auswirkungen des Vorhabens als vertretbar eingestuft werden, siehe dazu speziell auch die Ziffern 9 und 10 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses. Zum Thema Wertverlust des Grundstücks wird auf die Ziffer 11 verwiesen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Zu 5.3.40: (..... (05.04.2008))

Die Einwenderin befürchtet durch den Bau der K22 einen längeren und gefährlicheren Schulweg für ihre Kinder.

Die Planfeststellungsbehörde anerkennt die vorgetragene Verschlechterung der Schulwegsituation und hat sie in der Abwägung berücksichtigt. Aus ihrer Sicht ist eine Verlängerung des Schulwegs jedoch zumutbar. Hingewiesen wird zudem auf den neu geplanten Geh- und Radweg südlich der K22. Und auf die Ziffer 7 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses.

Der Befürchtung der Akkumulation von Abgasen im Tunnel wird mit Hinweis auf die geringe Tunnellänge begegnet.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Zu 5.3.41: (..... (ohne Datum))

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung der Einwendung wird auf die Erläuterungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Zur ergänzten Forderung einer Anbindung der „Südmfahrung Esingen“ an die A23 muss entgegnet werden, dass der Vorhabenträger dies nicht als Teil des Vorhabens vorsieht und von der Planfeststellungsbehörde nicht dazu verpflichtet werden kann.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Zu 5.3.42: (..... (07.04.2008))

Das Grundstück der Einwenderin befindet sich im Bereich „Wischmöhlenweg“ / „In de Hörn“. Hier wird die K22 auf kurzer Strecke verschwenkt bzw. neu gebaut. Die Einwenderin ist dadurch mittelbar durch die Einwirkung von Verkehrslärm betroffen. In diesem Abschnitt sind vom Vorhabenträger keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung der Einwendung wird auf die Erläuterungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Zum zusätzlich aufgeführten Thema Wertverlust des Grundstücks wird auf die Begründung zu Ziffer 11 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses verwiesen. Bezüglich des zusätzlich aufgeführten Einwands zu Lärm und Abgasen wird neben den Ziffern 9 und 10 der materiell-rechtlichen Würdigung auf das prognostizierte Einhalten der Grenz- und Schwellenwerte von 16.BImSchV (Lärm) und 39.BImSchV(Luftschadstoffe) hingewiesen, wodurch die Auswirkungen des Vorhabens als vertretbar eingestuft werden. Auf Ziffer 12 wird hinsichtlich der befürchteten Wohn- und Lebensqualität verwiesen, zur Schulwegproblematik auf Ziffer 7 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

Zu 5.3.43: (..... (07.04.2008))

Das Grundstück der Einwender befindet sich im Bereich „Wischmöhlenweg“ / „In de Hörn“. Hier wird die K22 auf kurzer Strecke verschwenkt bzw. neu gebaut. Die Einwender sind dadurch mittelbar durch die Einwirkung von Verkehrslärm betroffen. In diesem Abschnitt sind vom Vorhabenträger keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung der Einwendung wird auf die Erläuterungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Auf Ziffer 12 der materiell-rechtlichen Würdigung im Teil c) dieses Beschlusses wird hinsichtlich der befürchteten Wohn- und Lebensqualität verwiesen.

Die Einwender befürchten in ihrer Einwendung eine Steigerung der Lichtimmission im Schlafzimmer durch Fahrzeugscheinwerfer durch das Vorhaben.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist aufgrund der Lagebeziehungen jedoch keine signifikante Erhöhung des verkehrsbedingten Lichteinfalls auf das Haus der Einwender zu

erwarten. Darüber hinaus besteht grundsätzlich kein Rechtsanspruch auf die Anlage eines Sicht- bzw. Blendschutzes.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.

8 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Schleswig-Holsteinischen Verwaltungsgericht, Brockdorff-Rantzau-Str. 13, 24837 Schleswig, erhoben werden.

**Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus
-Amt für Planfeststellung Verkehr SH-**

APV 38 – 553.32 – K22 – 07/08

Kiel, den 19.09.2018

Bearbeiter: S. Sommer