

Verschlüsselt

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

für

den Bau von Überholfahrstreifen im Zuge der

Bundesstraße 404

zwischen A 1 und A 24

2. Bauabschnitt zwischen AS Lütjensee/ Schönberg (L 92) und AS Lütjensee/ Grönwohld (K 31)

auf dem Gebiet der Gemeinden Steinburg, Grönwohld,

Lütjensee und Westerau

- Kreis Stormarn -

Inhaltsübersicht

1.	Festgestellte Straßenbaumaßnahme	Seite	1
2.	Maßgaben (Auflagen und Planänderungen)	Seite	2
3.	Entschädigungsforderungen	Seite	23
4.	Erledigung von Stellungnahmen und Einwendungen	Seite	24
5.	Zurückgewiesene Stellungnahmen und Einwendungen	Seite	42
6.	Plankorrekturen durch Blaeintragungen und Deckblätter (Hinweis)	Seite	48
7.	Zustellung/ Auslegung	Seite	48

Begründung:

Zu 1.	(Festgestellte Straßenbaumaßnahme)	Seite	50
Zu 2.	(Maßgaben (Auflagen und Planänderungen))	Seite	72
Zu 5.	(Zurückgewiesene Stellungnahmen und Einwendungen)	Seite	114
8.	Rechtsbehelfsbelehrung	Seite	177

Planfeststellungsbeschluss

1. Festgestellte Straßenbaumaßnahme

Aufgrund des § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Fassung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Artikel 17 des Gesetzes vom 14.08.2017 (BGBl. I S. 3122) i.V. mit §§ 139 ff Landesverwaltungsgesetz (LVwG) in der Fassung vom 2. Juni 1992 (GVOBl. Schl.-H. S. 243, ber. 534), zuletzt geändert durch Artikel 4 Absatz 1 des Gesetzes vom 17.04.2018 (GVOBl. Schl.-H. S. 231), und des § 40 Abs. 5 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein (StrWG) in der Neufassung vom 25. November 2003 (GVOBl. Schl.-H. S. 631 ber. 2004 S. 140), zuletzt geändert durch Gesetz vom 16.03.2018 (GVOBl. Schl.-H. S. 68), werden hiermit die Pläne für die

in den Gemeinden Steinburg, Grönwohld, Lütjensee und Werterau
- Kreis Stormarn -

durchzuführende Straßenbaumaßnahme

- 1.1 Umbau des vorhandenen zweistreifigen Querschnitts der Bundesstraße 404 (B 404) zwischen der A 1 und der A 24 zu einem dreistreifigen Querschnitt mit wechselseitigen Überholfahrstreifen, von Bau-km 78+542 Anschlussstelle Lütjensee/Schönberg bis Bau-km 82+589 Anschlussstelle Lütjensee/ Grönwohld (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 1, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)
- 1.2 Anpassung der vorhandenen Rampenanschlüsse im Zuge der Anschlussstelle Lütjensee/ Schönberg (Rampe 1,2,3 und 4) und Anpassung der vorhandenen Rampenanschlüsse im Zuge der Anschlussstelle Lütjensee/ Grönwohld (Rampen 1, 2, 3 und 4)
(vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 1, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)
- 1.3 Aufhebung der parallel zur B 404 geführten Radwege von Bau-km 78+542 bis Bau-km 82+589 östlich (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 1, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)
- 1.4 Aufhebung der Rastplätze Löps und Drahtteich (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 1, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)

- 1.5 Neubau von Nothaltebuchten, östliche Seite bei Bau-km 78+966, westliche Seite bei Bau-km 81+539 und Bau-km 82+064
- 1.6 Neubau des Bauwerks 2328530 (Querungsbauwerk Ripsbek), Ersatz für das Bauwerk 2328506 (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 15, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)
- 1.7 Abschnittsweise Erneuerung bzw. Anpassung der vorhandenen Entwässerungsanlagen einschließlich Anlage von drei Regenklärbecken, östliche Seite Bau-km 82+095 und Bau-km 82+190, westliche Seite Bau-km 79+600 (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 7, 14 und 16, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)
- 1.8 Schutz, Gestaltungs- sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den Eingriff in Natur und Landschaft ebenso wie Maßnahmen in Bezug auf den gesonderten Artenschutz zur Vermeidung des Eintretens der Verbotstatbestände des § 44 (1) BNatSchG
- 1.9 Kompensationsmaßnahmen für die Eingriffe in Natur und Landschaft, gebucht auf dem Ökokonto 44 Trenthorst
- 1.10 Passiver Lärmschutz an drei Gebäuden
- 1.11 sowie weitere aus den Planunterlagen (Anlagen 1-15) ersichtliche Baumaßnahmen

festgestellt.

Die vorstehende Baumaßnahme wird von der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung - (Bund) durchgeführt. Eine Kostenbeteiligung Dritter richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen, den dazu ergangenen Richtlinien und den zwischen den Beteiligten abgeschlossenen bzw. noch abzuschließenden Vereinbarungen.

2. Maßgaben (Auflagen und Planänderungen)

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. Änderungen von Versorgungsleitungen im Lage- und Bauwerksplan (Anlage 7 Blatt Nr. 2 und 3) und im Bauwerksverzeichnis (Anlage 10.2, Seite 24)
2. Änderungen von Eigentumsverhältnissen (Bauwerksverzeichnis Anlage 10.2, Seite 8, 9, 10, 15 und 23)
3. Ergänzungen und Änderungen in den Formblättern zur Artenschutzrechtlichen Prüfung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (Anlage 12, Anhang 2)
4. Ergänzung einer Zuwegungsfläche im Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 14.1, Blatt Nr. 8) und im Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 14.2) sowie Korrektur der Angabe der Nutzungsart
5. Vorlage eines Fachbeitrages zur Wasserrahmenrichtlinie (Anlage 18.8) mit Fachgutachterlicher Ermittlung der Chlorid-Einträge und einer Übersichtskarte

Unwesentliche Änderungen und Ergänzungen in den ausgelegten Plänen wie Wendepunkte, Ausweichen an Wirtschaftswegen, geringfügige Verlängerung von Wirtschaftswegen, werden nicht einzeln aufgeführt; sie sind aus den Deckblättern und Blauzeichnungen der festgestellten Pläne zu entnehmen.

2.1.2 Auflagen

2.1.2.1 Auflagen allgemeiner Art

1. Werden im Rahmen der Bauarbeiten Funde oder verdächtige Bodenverfärbungen entdeckt, ist die obere Deckmalschutzbehörde unverzüglich zu benachrichtigen und die Fundstelle bis zum Eintreffen der Fachbehörde zu sichern. Die Verpflichtung gilt für jedermann, ferner für die Grundstückseigentümer und die Bauaufsicht.
2. Der Vorhabenträger hat sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der SH Netz AG in Verbindung zu setzen und sich bei eventuell notwendigen Sicherungsmaßnahmen mit dem Netzcenter Ahrensburg, Kurt-Fischer-Straße 52, 22926 Ahrensburg, abzustimmen.

3. Der Vorhabenträger hat sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der Telekom in Verbindung zu setzen und sich bei eventuell notwendigen Sicherungsmaßnahmen mit der Niederlassung Nord, Kronshagener Weg 105, 24116 Kiel, abzustimmen.
4. Werden bei Bauarbeiten Munitionsreste oder andere Kampfmittel während der Baumaßnahme gefunden, ist unverzüglich die örtliche Polizei zu benachrichtigen. Die Gegenstände dürfen auf keinen Fall zur Polizeidienststelle verbracht werden. Die Arbeiten im unmittelbaren Bereich sind einzustellen, und der Fundort ist gegen das Betreten von Unbefugten abzusichern.

2.1.2.2 Auflagen hinsichtlich der Entwässerungstechnik

1. Notwendige Befestigungen in den Gewässern und an deren Böschungen sind mit heimischem, rundkantigem Gestein als lose Schüttungen herzustellen. Starre Einbauten in die Gewässer sind unzulässig.
2. Für alle Bauwerke für die Regenwasserbehandlung und für die Einleitungsstellen sowie die Durchlässe, sofern sie erneuert oder ergänzt werden, und für das Brückenbauwerk über die Bille mit der darunterliegenden Gerinnegestaltung der Ripsbek sind die Ausführungsunterlagen der Unteren Wasserbehörde zur Abstimmung vorzulegen.
3. Für baubedingte, temporäre Änderungen an den Gewässern II. Ordnung wie z.B. Baustellenüberfahrten, Gewässerumleitungen, Wasserhaltungen usw. sind vor Herstellung von der Unteren Wasserbehörde schriftliche Zustimmungen einzuholen. Dafür sind Art, Umfang, zeitlicher Ablauf und Rückbau mindestens skizzenhaft zu beschreiben und darzustellen.

2.1.2.3 Auflagen hinsichtlich der Beweissicherung

Der Vorhabenträger hat ein Beweissicherungsverfahren für die Gebäude der Einwanderer der Ziffern 4.3.1, 4.3.3, 4.3.4 und 4.3.5 durchzuführen.

Die Notwendigkeit weiterer erforderlicher Beweissicherungsverfahren ist durch einen Sachverständigen festzulegen.

Kostenpflichtig ist der Vorhabenträger.

Zur Beweissicherung sind 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 ist mit geeigneten Mitteln, wie zum Beispiel durch das Setzen von Gipsmarken, durch Fotografie und durch Beschreibung, durchzuführen und unter Beteiligung der Betroffenen zur Niederschrift zu dokumentieren. Mit der Beweissicherung ist so rechtzeitig zu beginnen, dass sie noch vor Baubeginn abgeschlossen werden kann.

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

2.2 Wasserhaushalt

2.2.1 Wasserrechtliche Erlaubnis

Dem Straßenbaulastträger wird hiermit im Einvernehmen mit dem Landrat des Kreises Stormarn als Wasserbehörde die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß §§ 8, 10 und 11 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18.07.2017 (BGBl. I S. 2771), zur Benutzung von Gewässern gemäß § 9 WHG erteilt.

Die Einleitungsstellen liegen bei

Gewässer, Ziffer	Gemarkung	Flur	Flurstück	Einleitungs- menge/ ggf. Versicker- rate	Bau-km von bis	Koordinaten	Bemerkungen
Löpsbek GPV Bille Verb.Nr. 1.10.4.6	Grön- wohld	1	29/2 2	9,53	79+200 - 79+700	R3592254 H5948241	Einleitstelle 2.1 bei Bau-km 79+660
Ripsbek GPV Bille Verb.Nr. 1.10.4	Grön- wohld	9	5/9	136,71	80+950 - 82+135	R3592042 H5945934	Einleitstelle 2.2 bei Bau-km 82+125
Ripsbek GPV Bille Verb.Nr. 1.10.4	Grön- wohld	9	5/9	60,46	82+135 - 82+589	R3592043 H5945927	Einleitstelle 2.3 bei Bau-km 82+135
Grund- wasser	Lütjen- see	3	35/1 0	0,90	78+900 - 79+050	R3591866 H5948734	Einleitstelle 2.4 bei Bau-km 79+029

Die Lage der Einleitungsstellen 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 Eintragung in das Wasserbuch zu.

Nebenbestimmungen:

1. Schädliche Stoffe – wie z.B. Jauche, Gülle und Mineralölkohlenwasserstoffe – dürfen dem Gewässer nicht zugeführt werden.

2. Änderungen der Eigentums-, Besitz- oder Nutzungsverhältnisse sind der Unteren Wasserbehörde unverzüglich, spätestens jedoch 2 Wochen nach Eintritt der Änderung, mitzuteilen.
3. Die Einleitstelle ist fachtechnisch so auszubilden, dass nachteilige fließtechnische Veränderungen – wie z. B. Ausspülungen oder Auskolkungen – an dem Gewässer nicht hervorgerufen werden.
4. Die Einleitstelle ist naturnah zu gestalten. Dies umfasst mindestens die Angleichung an die vorhandene Uferstruktur.
5. Die im Gewässer erstellten baulichen Anlagen sind vom Erlaubnisinhaber zu pflegen und zu unterhalten.
6. Spätestens eine Woche vor dem Beginn von Bauarbeiten an dem Gewässer ist dieser der Unteren Wasserbehörde anzuzeigen.
7. Die Bauarbeiten an dem Gewässer sind in Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde und dem Gewässerpflegeverband Bille durchzuführen.
8. Spätestens zwei Wochen nach Fertigstellung des Bauvorhabens ist die wasserbehördliche Abnahme bei der Unteren Wasserbehörde zu beantragen.

2.2.2 Wasserrechtliche Genehmigung

Dem Straßenbaulastträger wird hiermit im Einvernehmen mit dem Landrat des Kreises Stormarn als Wasserbehörde gemäß § 35 des Wassergesetzes des Landes Schleswig-Holstein (Landeswassergesetz - LWG) in der Fassung vom 11. Februar 2008 (GVOBl. Schl.-H. S. 91), zuletzt geändert durch Artikel 17 des Gesetzes vom 02.05.2018 (GVOBl. Schl.-H. S. 162), in Verbindung mit §§ 19 und 36 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18.07.2017 (BGBl. I S. 2771), die wasserrechtliche Genehmigung zum Bau und Betrieb der nachstehend aufgeführten Oberflächenwasserbehandlungsanlagen erteilt.

Bezeichnung	Station	Nr. *)	Speichervolumen
Regenrückhaltebecken Löpsbek	Bau-km 79+600 rechts	7	150 m ³
Regenrückhaltebecken Drahtteich	Bau-km 82+095 links	14	54 m ³
Regenrückhaltebecken K31	Bau-km 82+200 links	16	54 m ³

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Nebenbestimmungen:

1. Sofern die Wasserdurchlässigkeit des Bodens von $k_f = 10^{-7}$ m/s im Bereich der Regenklärbecken überschritten wird, ist eine fachgerechte Abdichtung durchzuführen.
2. Die baulichen Anlagen sind ordnungsgemäß zu warten und zu betreiben. Das bedeutet insbesondere, dass die Anlagen betriebsbereit zu unterhalten und Schwimm- und Abfallstoffe aus den Anlagen unverzüglich zu entfernen sind.
3. Beginn, Unterbrechung und Beendigung der Bauarbeiten sind der Unteren Wasserbehörde anzuzeigen. Im Erörterungstermin am 16. Februar 2016 definiert die Untere Wasserbehörde die Unterbrechung als mehr als 1 Woche.
4. Spätestens 14 Tage nach Fertigstellung der Maßnahme ist die Abnahme bei der Unteren Wasserbehörde zu beantragen.

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

Dem Straßenbaulastträger wird hiermit im Einvernehmen mit dem Landrat des Kreises Stormarn als Wasserbehörde die wasserrechtliche Genehmigung zum Bau bzw. zur Verlängerung von Durchlässen/ Verlegung einer Gewässerteilstrecke gemäß §§ 67 bis 71 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18.07.2017 (BGBl. I S. 2771), und § 56 des Wassergesetzes des Landes Schleswig-Holstein (Landeswassergesetz - LWG) in der Fassung vom 11. Februar 2008 (GVObI.

Schl.-H. S. 91), zuletzt geändert durch Artikel 17 des Gesetzes vom 02.05.2018 (GVOBl. Schl.-H. S. 162), unbeschadet der Rechte Dritter erteilt.

Verbandsgewässer Nr. 1.10.4 Ripsbek des Wasser- und Bodenverbandes Bille

Nr.*)	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
15	82+135	Vorh. Durchlassbauwerk 2328506 wird durch ein neues fischotter- und bibergerechtes Bauwerk 2328530 ersetzt.

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Nebenbestimmungen:

1. Beginn, Unterbrechung (mehr als 1 Woche) und Beendigung der Bauarbeiten sind der Unteren Wasserbehörde anzuzeigen.
2. Spätestens zwei Wochen nach Fertigstellung des Bauvorhabens ist die wasserbehördliche Abnahme bei der Unteren Wasserbehörde zu beantragen.

2.3 Landschaftspflege

2.3.1 Genehmigung des Eingriffs in die Natur

Dem Vorhabenträger werden hiermit gemäß § 17 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. September 2017 (BGBl. I S. 3434), i.V.m. § 11 Abs. 1 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) vom 24. Februar 2010 (GVOBl. Schl.-H. S. 301), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 27.05.2016 (GVOBl. S. 162), die mit dem Vorhaben verbundenen unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft im Benehmen sowie der Ausgleich und Ersatz im Einvernehmen mit der obersten Naturschutzbehörde (Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung Schleswig-Holstein) genehmigt.

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

Dem Vorhabenträger wird hiermit im Einvernehmen mit der obersten Naturschutzbehörde die Befreiung von den Bestimmungen des § 30 Abs. 2 BNatSchG zur

Beseitigung von 184 m² Sumpfwald erteilt, soweit dies für die Realisierung des Vorhabens erforderlich ist.

Der erforderliche Ersatz erfolgt im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung (vgl. Anlage 12 zum festgestellten Plan). Die Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 Abs.2 BNatSchG sind damit kompensiert.

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

Das Vorhaben ist gemäß § 44 Abs. 1 i. V. m. § 44 Abs.5 BNatSchG zulässig. Es sind keine artenschutzrechtlichen Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich, da durch umfangreiche Vermeidungsmaßnahmen keine Verbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG eintreten. Auf die Nebenbestimmungen Ziffer 2.3.7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

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

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

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

- FFH-Gebiet DE 2328-381 „NSG Kranika“
- FFH-Gebiet DE 2328-391 „Trittauener Mühlenbach und Drahtmühlenteich“
- FFH-Gebiet DE 2328-355 „Großensee, Mönchsteich, Stenzer Teich“

Die vorgelegten Prüfungen zur Verträglichkeit des Vorhabens im Sinne des § 34 BNatSchG haben zum Ergebnis, dass durch das Vorhaben, der Instandsetzung der vorhandenen B 404 mit abschnittsweiser Errichtung von Überholfahrstreifen, keine vorhaben- und kumulationsbedingten Beeinträchtigungen ausgelöst werden.

Das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung Schleswig-Holstein (vormals: Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein) hat im Schreiben vom 07.07.2015 (V538-5522-B 404 dreistreifig 2.BA) sein Benehmen gemäß § 34 BNatSchG i.V.m. § 25 Abs. 1 LNatSchG zur Verträglichkeit des Projektes hergestellt.

Das Benehmen gemäß § 34 BNatSchG i.V.m. § 25 Abs. 1 LNatSchG zur Verträglichkeit des Projektes für die 1. Planänderung wurden mit Schreiben des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung vom 06.06.2018, Aktenzeichen 538 – 552-B404, hergestellt.

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

2.3.5 Betroffenheit von Naturschutzgebieten nach § 23 BNatSchG und Landschaftsschutzgebieten nach 26 BNatSchG

Im näheren Bereich des Vorhabens liegt das Naturschutzgebiet Mühlenbachtal bei Trittau und das Naturschutzgebiet Moorgebiet Kranika. Das Vorhaben ist nicht mit Handlungen verbunden, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des Naturschutzgebiets oder seiner Bestandteile oder zu einer nachhaltigen Störung führen können.

Der größte Bereich des Plangebietes ist Teil der Landschaftsschutzgebiete Lütjensee und Gröhnwohld. Das Vorhaben ist nicht mit Handlungen verbunden, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen.

Eine Betroffenheit der Schutzgebiete ist nicht gegeben.

2.3.6 Anrechnung von Kompensationsmaßnahmen

Für den verursachten Eingriff werden aus einem bestehenden Ökokonto der UNB Kreis Stormarn gemäß § 16 Abs. 1 BNatSchG folgende Maßnahme als Kompensation angerechnet und als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, sowie sonstige Kompensationsmaßnahmen anerkannt (Anlage 12, Anhang 1, Maßnahmenblatt E 2.2).

Maßnahmennummer (Anlage 12)	Gemarkung	Flurstücke	Flächengröße (in m ²)	Aktenzeichen UNB Stormann
E 2.2	Trenthorst	114, 11/5, 13/2, 12/2, 16/2	10.961	623-86/4-083/2

Die Planfeststellungsbehörde übersendet der unteren Naturschutzbehörde des Kreises Stormarn den Planfeststellungsbeschluss und eine Kopie der Anlage 12.0, Maßnahmenblätter E 37 des festgestellten Plans für die entsprechenden Ausbuchungen aus den vorgenannten Ökokonten und für die Eintragungen in das Kompensationsverzeichnis gemäß § 7 der Landesverordnung über das Ökokonto, der Einrichtung des Kompensationsverzeichnisses und über Standards für Ersatzmaßnahmen vom 28.März 2017 (ÖkokontoVO) zu.

2.3.7 Nebenbestimmungen

1. Die mit dem landschaftspflegerischen Begleitplan verbindlich festgestellten **Kompensationsmaßnahmen** sind spätestens mit dem Baubeginn des Vorhabens zu beginnen und entsprechend ihrer landschaftspflegerischen Zielsetzung (siehe Anlage 12.0 und 12.2 des festgestellten Planes) spätestens in der folgenden Vegetationsperiode nach Verkehrsfreigabe fertig zu stellen und ihrer Zielfunktion zuzuführen. Die artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen unterliegen jeweils eigens definierten Anforderungen an den Zeitpunkt der Durchführung und Wirksamkeit. Die Planfeststellungsbehörde ist vom Baubeginn, von der Verkehrsfreigabe und der Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen schriftlich zu unterrichten.
2. Der Vorhabenträger hat auf Grundlage des landschaftspflegerischen Begleitplanes zur konkreten Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen einen **Landschaftspflegerischen Ausführungsplan (LAP)** in Abstimmung mit dem Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung Schleswig-Holstein (vormals: Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein) und der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde (Kreis Stormarn) aufzustellen und im Anschluss 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 Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen sind **Funktionskontrollen** durchzuführen. Im Rahmen der Funktionskontrolle ist darzustellen, ob das jeweils angestrebte Maßnahmenziel erreicht wurde, ob ggf. Korrekturen erforderlich sind und ob die festgesetzten Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen zur Erreichung des Maßnahmenziels ausreichend sind. Ist abzusehen, dass das Maßnahmenziel nicht erreicht wird, ist eine Nachsteuerung der Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen in Abstimmung mit dem Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung Schleswig-Holstein (vormals: Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein) vorzunehmen. Sollte sich herausstellen, dass das Maßnahmenziel auch mit der Nachsteuerung nicht erreicht wird, ist die Planfeststellungsbehörde berechtigt, nachträglich Auflagen aufzunehmen, zu ändern und zu ergänzen. Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die Planfeststellungsbehörde zu unterrichten, wenn das Maßnahmenziel auch mit Nachsteuerung nicht erreicht wird.

5. Für die in den Maßnahmenblättern der Anlage 12.0 und in den Maßnahmenplänen der Anlage 12.2.2 dargestellten Ziele ist eine **Kontrolle** der Vermeidungs- sowie Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen gemäß § 17 Abs.7 BNatSchG dahingehend durchzuführen, das fünf Jahre nach der Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen der Planfeststellungsbehörde ein mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Stormarn abgestimmter Bericht vorzulegen ist.
6. 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 dem MELUND vorzunehmen. Sollte sich herausstellen, dass das Maßnahmenziel auch mit einer Nachsteuerung der Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen nicht erreicht wird, ist die Planfeststellungsbehörde berechtigt, nachträglich Auflagen aufzunehmen, zu ändern oder zu ergänzen (Auflagenvorbehalt). Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die Planfeststellungsbehörde zu unterrichten, wenn das Maßnahmenziel auch mit einer Nachsteuerung der Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen nicht erreicht werden kann. Dies hat spätestens im Rah-

men des oben genannten Berichtes zu erfolgen bzw. früher, wenn er von einem solchen Sachverhalt Kenntnis erhält.

7. Die in den Maßnahmenplänen der Anlage 12.2 des festgestellten Plans dargestellten Bautabuzonen sind von jeglicher Inanspruchnahme auszuschließen und durch geeignete Schutzvorrichtungen gemäß RAS-LP 4 und DIN 18920 zu sichern (vgl. Maßnahme S 2.2 der Anlage 12 sowie Anlage 12.2 des festgestellten Plans).
8. Zum Schutz des Bodens vor Bodenschadverdichtungen sind für die gegenüber Bodenschadverdichtungen hoch empfindlichen Böden (wie z.B. Moorböden) geeignete Maßnahmen durchzuführen. Dazu zählen die Verwendung von Stahlplatten, Baggermatten oder Rollwegen für temporäre Baustraßen. Entsprechende Maßnahmen sind im Rahmen der Umweltbaubegleitung durch geeignete Experten in Abstimmung mit der zuständigen Unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Stormarn festzulegen. Die Durchführung und Kontrolle entsprechender Maßnahmen sind von der Umweltbaubegleitung zu dokumentieren.
9. Für die Baumaßnahme ist durch den Vorhabenträger eine **Umweltbaubegleitung** einzusetzen. Für die Umweltbaubegleitung ist eine Person mit entsprechenden Fachkenntnissen und Erfahrungen in der Umweltbaubegleitung einzusetzen, die an den entsprechenden Baubesprechungen teilnimmt. Dem Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung Schleswig-Holstein (vormals: Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein) und der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Stormarn ist rechtzeitig vor Baubeginn ein Ansprechpartner für die Umweltbegleitung zu benennen.

Die Umweltbaubegleitung umfasst insbesondere:

- die abschließende Festlegung von Bautabuflächen vor Baubeginn und Kontrolle während des Bauablaufes,
- die Überwachung der Einhaltung und Durchführung der Bauzeitenregelungen,
- die Mitwirkung beim Bodenmanagement (Kontrolle von bodenschutzrelevanten Auflagen sowie Beratung der Bauleitung zur Behandlung und Ver-

wendung von Böden, insbesondere in Bereichen mit gegenüber Bodenverdichtungen empfindlichen Böden) unter Beteiligung der Unteren Bodenschutzbehörde

- die Durchführung der notwendigen Abstimmungen mit dem LLUR, sofern kein kontinuierlicher Baubetrieb sichergestellt werden kann (Vergrämung, vgl. Nebenbestimmung Nr. 12)
- die Kontrolle der Durchführung und der Funktionsfähigkeit der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen,
- die Kontrolle der Durchführung und der Funktionsfähigkeit der bauzeitlichen Schutzmaßnahmen und der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen,
- Sicherstellung der Vermeidung unvorhergesehener Verstöße gegen die Verbote des § 44 Abs. (1) BNatSchG,
- Sicherstellung der Vermeidung unvorhergesehener zusätzlicher Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete DE 2328-381 „NSG Kranika“, DE 2328-391 „Trittaufer Mühlenbach und Drahtmühlenteich“, DE 2328 355 „Großensee, Möchsteich und Stenzer Teich“,
- Kontrolle und Dokumentation einer zeitgerechten und funktionsfähigen Ausführung der in den Genehmigungen festgeschriebenen Vermeidungsmaßnahmen,
- Sicherstellung, dass Umweltschäden im Sinne des § 19 BNatSchG vermieden werden,
- die Mitwirkung bei der Klärung von Schadensfällen, die Umweltbeeinträchtigungen hervorgerufen haben und
- Mitwirkung bei der Abnahme der Bauleistungen mit umweltrelevanten Wirkungen, die Bestandteil der Unterlage 12-12.2.2 sind und ggf. Mängelbeseitigung.

Die im Rahmen der Umweltbaubegleitung zu erstellenden Berichte sollen die Dokumentation mindestens folgender Sachverhalte umfassen:

- Beginn und Ende der durchzuführenden Maßnahmen,
 - Zuordnung zu Text und Plänen des Landschaftspflegerischen Begleitplans,
 - Eventuelle Unterbrechungen, deren Anlass und Beendigung,
 - besondere Vorkommnisse und
 - Fotodokumentation der Maßnahmen
10. Zur Vermeidung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 (1) BNatSchG ist auf dem gesamten Bauabschnitt die Baufeldräumung in folgenden Zeiträumen durchzuführen (gemäß Maßnahmenblatt S 2.3 und Beiblatt S 2.3, Anlage 12, Anhang 1):
Gehölzfällungen sind von Anfang Dezember bis Mitte Februar zulässig. Zum Schutz der in den Böschungsbereichen in Erdlöchern und im Wurzelwerk überwinternden Moorfröschen und Haselmäusen dürfen die Gehölzflächen dabei nicht mit Maschinen befahren werden.
Die Beseitigung der Stubben und des Wurzelwerkes sowie der Abtrag der obersten Bodenschicht hat ab Anfang Mai bis spätestens Anfang September des darauffolgenden Jahres zu erfolgen. Eine Verschiebung des Beginns der Stubbenrodung auf den Sommer/Herbst sowie eine Unterbrechung der begonnenen Arbeiten ist nicht zulässig.
11. Zur Vermeidung der Tötung von Fledermäusen in ihren Tagesverstecken an Gebäuden und Brückenbauwerken ist das abzureißende Brückenbauwerk über die Ripsbek (Bauwerk 2328506 in Bau-km 82+136) ausschließlich im Zeitraum vom 1. Dezember bis zum 28. Februar abzureißen.
12. Zur Vermeidung von Brutvogelansiedlung auf sämtlich bereits hergestellten Arbeitsbereichen, auf denen eine Brut möglich ist, sind Vergrämnungsmaßnahmen durchzuführen, sofern kein kontinuierlicher Baubetrieb (ab 5 Tagen), der eine Ansiedlung von Brutvögeln verhindert, gewährleistet werden kann. Geeignete Maßnahmen zur Verhinderung von Brutversuchen sind nach derzeitigem Kenntnisstand z.B. das Anbringen von Flatterband oder reflektierenden Scheiben vor Beginn der Brutperiode. Die anzuwendenden Maßnahmen sind vor Beginn der Baustelleneinrichtung zu prüfen und vorher

mit dem LLUR abzustimmen. Sind seit der letzten Bautätigkeit mehr als 5 Tage vergangen, ist das Baufeld durch die UBB auf eine zwischenzeitliche Ansiedlung zu überprüfen:

- Wenn dabei keine brütenden Vögel festgestellt werden, können die Bauarbeiten wiederaufgenommen werden. Steht noch keine Wiederaufnahme der Bauarbeiten an, sind unmittelbar nach der Kontrolle Vergrämuungsmaßnahmen umzusetzen.
- Wenn brütende Vögel festgestellt werden, dürfen die Bautätigkeiten erst nach Abschluss des Brutgeschäftes fortgesetzt werden.

13. Im Bereich der die B 404 querenden Ripsbek bei Bau-km 82+135, welche den Drahtteich und den Lütjensee verbindet, ist die Anlage eines fischottergerechten Durchlasses herzustellen. Das Kapitel 4.2 Gestaltungsgrundsätze des Brandenburgischen Fischottererlasses (MINISTERIUM FÜR STADTENTWICKLUNG, WOHNEN UND VERKEHR DES LANDES BRANDENBURG 2008) ist zu beachten. Als Bodenpassage ist eine ca. 10cm starke Schicht aus Sand/Kies einzubringen. Die Uferbereiche werden ottergerecht mit einer zum Durchlass leitenden Strauchbepflanzung aus standortheimischen Gehölzarten gestaltet. Die Eingangsbereiche sind durch regelmäßige Mahd freizuhalten. Vom Brückenbauwerk ist straßenparallel auf einer Länge von ca. 100m in beide Richtungen ein Fischotterleitzau zu errichten (gem. Anlage 12, Anhang 1, M 2.2, Anlage 12.2., Blatt Nr. 5). Der Fischotterleitzau, der ebenfalls eine Vermeidungsmaßnahme im Sinne des Artenschutzes darstellt, dient auch der Leitung mittelgroßer Säuger zum Querungsbauwerk. Die mindestens 150 cm hohen Zäune sind 20 – 30 cm tief in den Boden einzulassen, um ein Untergraben zu verhindern. Hierfür sind geeignete Zaunmaterialien wie z. B. kunststoffummantelte oder verzinkte Drahtgeflechte (Maschenweite 4 cm, Drahtstärke 2 – 3 cm) zu verwenden. Im Kreuzungsbereich der K 31 ist der Otterleitzau bis nahe an die Oberkante der Böschung zur K 31 zu führen und 20 m beidseitig der K 31 als Umwanderungssperre zu errichten. Der Verlauf des Zaunes ist hinsichtlich der Anbindung an die K 31 mit Abstimmung der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Stormarn zu prüfen.

Im halbjährlichen Turnus ist eine Kontrolle der Funktionstüchtigkeit des Durchlasses und der Leiteinrichtungen vorzusehen und gegebenenfalls Ausbesserungen vorzunehmen. Die Eingangsbereiche sind durch regelmäßige Mahd freizuhalten. Leitpflanzungen sollen selektiv ca. alle 5 Jahre auf den Stock gesetzt werden. Die Umsetzung der Maßnahme ist durch die Umweltbauleitung zu überwachen (siehe Ziffer 2.3.7 Nr. 5 dieses Beschlusses).

Die ökologische Funktionsfähigkeit ist im Rahmen der Funktionskontrolle (siehe Ziffer 2.3.7 Nr. 3. dieses Beschlusses) zu überprüfen.

14. Die Umsetzung der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahme M 2.2 ist im Rahmen der Umweltbaubegleitung durch geeignete Experten zu begleiten und auf ihre Funktionsfähigkeit hin zu überprüfen. Im halbjährlichen Turnus ist eine Kontrolle der Funktionstüchtigkeit des Durchlasses und der Leiteinrichtungen vorzusehen und gegebenenfalls Ausbesserungen vorzunehmen. Die Eingangsbereiche sind durch regelmäßige Mahd freizuhalten. Leitpflanzungen sollen selektiv ca. alle 5 Jahre auf den Stock gesetzt werden.

15. Zur Vermeidung von baubedingten Tötungen des Moorfrosches ist in folgenden Bereichen ist während der Bauphase eine geeignete temporäre Sperreinrichtung (Amphibienschutzzaun) zu errichten (Maßnahme S 2.6):
 - zwischen Bau-km 79+000 und Bau-km 79+600 westseitig der Trasse
 - zwischen Bau-km 79+500 und Bau-km 80+000 ostseitig der Trasse
 - zwischen Bau-km 81+360 und Bau-km 82+120 ostseitig der Trasse.Der temporäre Amphibienschutzzaun ist nach Abwanderung der Moorfrösche aus dem Baufeld, witterungsabhängig von Ende Februar bis Mitte März, auf der Grenze der baubedingten Inanspruchnahme aufzustellen und bis zum Ende der Bautätigkeit zu erhalten. An der straßenzugewandten Seite der Zäune sind in regelmäßigen Abständen von ca. 20 m Rampen von 1m – 2m Breite herzustellen, so dass Tiere das Baufeld verlassen können. Die Sperreinrichtung muss geeignet sein, das Einwandern des Moorfrosches zu verhindern. Sie ist während des gesamten o.a. Zeitraums funktionsfähig zu halten.

Die Umsetzung der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen ist im Rahmen der Umweltbaubegleitung durch geeignete Experten zu begleiten und auf ihre Funktionsfähigkeit hin zu überprüfen. Die genauen Zeitpunkte der Errichtung sind durch eine Fachkraft festzulegen.

16. In den folgenden Bereichen ist zum Schutz von Amphibien, insbesondere des Moorfrosches, eine geeignete dauerhafte Sperr- bzw. Leiteinrichtung (Amphibienschutzzaun) zu errichten (Maßnahme M 2.1):
 - zwischen Bau-km 78+910 und Bau-km 80+477 beidseitig der Trasse als Sperreinrichtung

- zwischen Bau-km 81+360 und Bau-km 82+220 beidseitig der Trasse als Leiteinrichtung zum kleintiergerecht gestalteten Durchlass an der Ripsbek (M 2.2)
- zwischen Bau-km 82+420 und Bau-km 82+820 beidseitig der Trasse als Sperreinrichtung.

Die Sperreinrichtung muss geeignet sein, ein Queren der B 404 von Amphibien zu verhindern. Die Maßnahme ist entsprechend ihrer vorgesehenen Funktion zu unterhalten. Um ein Überklettern von Amphibien zu verhindern, ist durch regelmäßige Mahd ein 80cm breiter Unterhaltungstreifen herzustellen. Die Zäune sind 2mal jährlich auf ihre Funktionsfähigkeit hin zu kontrollieren.

Die Umsetzung der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen ist im Rahmen der Umweltbaubegleitung durch geeignete Experten zu begleiten und auf ihre Funktionsfähigkeit hin zu überprüfen. Die genauen Zeitpunkte der Errichtung sind durch eine Fachkraft festzulegen.

17. Zur Durchführung der Kontrolle gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG und für die Weitergabe der benötigten Angaben über die Kompensationsmaßnahmen an die Untere Naturschutzbehörde des Kreises Stormarn gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG i.V. m. § 7 Ökokonto- und Kompensationsverzeichnisverordnung vom 28.03.2017 (Ökokonto VO), sind die Vermeidungsmaßnahmen, die einer Herstellung bedürfen, sowie die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in das Kompensationsflächen – Informationssystem Straßenbau Schleswig-Holstein des Vorhabenträgers (KIS-SH) einzupflegen.
18. Nach Durchführung des Eingriffs ist innerhalb eines Jahres eine **Nachbilanzierung** durchzuführen, bei der gegenüber dem planfestgestellten Vorhaben ggf. zusätzlich aufgetretene Eingriffe und die notwendigen Kompensationsmaßnahmen abgeleitet, bilanziert und dargestellt werden. Die Nachbilanzierung ist mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen und der Planfeststellungsbehörde anschließend vorzulegen.
19. Die vom Vorhabenträger durchzuführenden Maßnahmen zur Kompensation von Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes sind dauerhaft zu erhalten und in ihrer Funktion zu sichern.
20. Die Planfeststellungsbehörde ist ermächtigt, nach Planfeststellungsbeschluss weitere Auflagen und Nebenbestimmungen zu erlassen sowie be-

stehende Nebenbestimmungen zu ergänzen oder zu ändern (Auflagenvorbehalt).

2.4 Lärmschutz

2.4.1 Lärmschutzanlagen (aktiver Lärmschutz)

Dem Straßenbaulastträger sind keine Lärmschutzanlagen (aktiver Lärmschutz) aufzuerlegen.

2.4.2 Entschädigungsansprüche

2.4.2.1 Erstattungsansprüche für Lärmschutz am Wohngebäude (passiver Lärmschutz)

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

(Hinweis: Bei den mit einem *) versehenen Geschossen werden neben den gebietsspezifischen Nachtgrenzwerten auch die gebietsspezifischen Tagesgrenzwerte der 16.BimSchV überschritten)

Straße, Haus-Nr.	Flur	Flurstück	Gebäudeseite	Geschoss
Bahnhofstraße 1	2	282/58	Südwestseite	EG
			Südwestseite	1.OG
			Südwestseite	2.OG
			Nordwestseite	2.OG
Zum Moor 5	1	41/5	Ostseite	EG
			Ostseite	1.OG*)
			Nordseite	EG
			Nordseite	1.OG*)
			Westseite	1.OG*)
			Südseite	1.OG
Drahtmühle 36	9	18/6	Nordseite	2.OG
			Westseite	EG
			Westseite	1.OG

			Westseite	2.OG
			Südseite	2.OG

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

Art und Umfang der Lärmschutzmaßnahmen sowie der Umfang der Erstattung richten sich nach der hierfür maßgebenden 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) vom 4. Februar 1997 (BGBl. I Seite 172, 1253), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 23.09.1997 (BGBl. I S. 2329).

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

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

2.4.2.2 Entschädigungsansprüche für verbleibende Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches

Die lärmtechnische Untersuchung weist keine Überschreitung des maßgebenden Immissionsgrenzwertes am Tag als Anspruchsvoraussetzung aus.

Entschädigungsansprüche für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches werden durch die festgestellte Maßnahme nicht ausgelöst.

2.5 Inanspruchnahme von Waldflächen

2.5.1 Umwandlung von Wald

Dem Vorhabenträger wird hiermit die Genehmigung zur Umwandlung von Waldflächen im Rahmen dieses Bauvorhabens gemäß § 9 des Bundeswaldgesetzes vom 02. Mai 1975 (BGB1. I S. 1037) in seiner aktuellen Fassung i.V.m. § 9 des Waldgesetzes für das Land Schleswig-Holstein (Landeswaldgesetz – LWaldG) in der Fassung vom 05. Dezember 2004 (Art. 1 Ges. v. 13.07.2011, GVOBl. S. 225) erteilt.

Die Eingriffe in Waldflächen erfolgen auf nachstehenden Flurstücken:

Gemarkung	Flur	Flurstück	Inanspruchnahme (ha)	Ersatz im Verhältnis	Notwendige Aufforstungsfläche (ha)
Ahrensburg	21	12	0,0776	1:3	0,2328

Die in der obigen Tabelle genannten beeinträchtigten Waldflächen stellen die Grundlage für die durch diesen Planfeststellungsbeschluss erteilte Eingriffsgenehmigung nach § 17 BNatSchG i.V.m. § 11 LNatSchG dar. Der Eingriff in Wald wurde gemäß den Vorgaben des Erlasses „Straßenbau und Wald“ (1997) bilanziert. Die Kompensation von 1,47 ha Ersatzaufforstung wird von den Landesforsten Schleswig-Holstein im Auftrag des Vorhabenträgers durchgeführt.

2.5.2 Nebenbestimmungen

1. Der Eingriff in Wald gemäß § 9 LWaldG ist erst unmittelbar vor Verwirklichung des Straßenbauvorhabens vorzunehmen. Diesbezüglich wird auf die Bau-

zeitenregelung für Eingriffe in Gehölze auf die Bestimmungen unter Ziffer 2.3.7 Nr. 9 dieses Beschlusses verwiesen.

2. Der erforderliche Ausgleich bzw. Ersatz des Eingriffs ist gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG in dem durch den Eingriff betroffenen Raum gemäß Ökokonto-Verordnung (Ökokonto-VO vom 23. Mai 2008, mehrfach geändert d. Art. 3 G v. 24. Februar 2010, GVOB1. S. 301) vorzunehmen.
3. Für diejenigen Flächen, auf denen die Ersatzaufforstung in Form einer anteiligen natürlichen Neuwaldbildung (Sukzession) hergestellt wird, ist fünf Jahre nach Beginn der Ersatzaufforstungsmaßnahme eine Erfolgskontrolle durch den Vorhabenträger durchzuführen.
4. Die Genehmigung zur Umwandlung von Wald ist auf fünf Jahre befristet. Der Lauf der Frist beginnt mit dem Tag, der auf die Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses folgt.

2.6 Widmung, Einziehung, Umstufung

Bei Bundesstraßen und anderen öffentlichen Straßen, die verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt werden, gilt der neue Straßenteil durch Verkehrsübergabe gem. § 2 Abs. 6 a FStrG als gewidmet.

Umstufungen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

3. Entschädigungsforderungen

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

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

nach entschieden, soweit sie im Erörterungstermin nicht abschließend geregelt werden konnten (siehe Ziffer 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 dargestellten Umfang erledigt werden. Die Erledigung umfasst insbesondere die im Anhörungsverfahren zurückgenommenen Anregungen und Bedenken sowie die zwischen den Beteiligten einvernehmlich getroffenen Regelungen. Soweit nicht ausdrücklich entgegenstehende Entscheidungen getroffen werden, werden die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens (siehe Niederschriften des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, als Anhörungsbehörde vom 16.02.2016 und 17.02.2016, Gesch.Z.: 4011 - 553.32-B 404-201) wie folgt Bestandteil dieses Beschlusses.

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

4.1 Träger öffentlicher Belange

4.1.1 Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration Schleswig-Holstein (10.05.2015)

(vormals: Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten Schleswig-Holstein)

Für das Referat Städtebau und Ortsplanung, Städtebaurecht ergeben sich keine direkten Anregungen.

Die von der Planung betroffenen Städte, Ämter und Gemeinden sowie die entsprechenden Kreise wurden an dem Planfeststellungsverfahren beteiligt und deren Anregungen und Hinweise berücksichtigt. Hierzu wird bezüglich des Kreises Stormarn auf Ziffer 4.1.22, des Amtes Trittau auf Ziffer 4.1.24, der Gemeinde Grönwohld über das Amt Trittau auf Ziffer 4.1.25, der Gemeinde Lütjensee über

das Amt Trittau auf Ziffer 4.1.26 und der Gemeinde Westerau über das Amt Nordstormarn auf Ziffer 4.1.11 dieses Beschlusses verwiesen.

4.1.2 Polizeidirektion Ratzeburg (10.06.2015)

Aus verkehrlicher Sicht wird die beabsichtigte Fortführung der Baumaßnahme an der B 404 ausdrücklich begrüßt.

Die Ausführungen zum geplanten Ausbau der B 404 zu einer Dreistreifigkeit mit Errichtung eines Überholfahrstreifen als Zwischenlösung und zum langfristigen Ziel einer Vierspurigkeit der B 404 mit der Aufstufung zur BAB A 21 werden zur Kenntnis genommen. Auf die Ziffer zu 1 c „Materiell-rechtliche Würdigung“ dieses Planfeststellungsbeschlusses wird verwiesen.

4.1.3 Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr - Infra I 3 - (18.06.2015, 09.07.2015)

Gegen das Vorhaben bestehen keine Bedenken. Bei der genannten Maßnahme sind militärische Belange berührt, aber nicht beeinträchtigt.

Die B 404 zwischen A 24 und A 1 ist Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes. Die Forderungen von RIST und RABS werden eingehalten.

4.1.4 Archäologisches Landesamt – Obere Denkmalschutzbehörde - (23.06.2015)

Zurzeit können seitens des archäologischen Landesamtes keine Auswirkungen auf archäologische Kulturdenkmale gem. § 2 (2) DSchG in der Neufassung vom 30.12.2014 durch die Umsetzung der vorliegenden Planung festgestellt werden. Daher bestehen keine Bedenken. Den Planunterlagen wird zugestimmt.

In Bezug auf § 15 DSchG SH Funde wird auf Ziffer 2.1.2.1, Nr. 1, dieses Beschlusses verwiesen.

4.1.5 Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein – LLUR 5112, Artenschutz - (03.07.2015)

Der Hinweis, dass die Stellungnahme zum Artenschutz über das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung Schleswig-Holstein (vormals: Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und

ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein) erfolgt, wird zur Kenntnis genommen. Diesbezüglich wird auf die Ziffer 4.1.15 dieses Beschlusses verwiesen.

4.1.6 Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, Flintbek (29.06.2015, 11.10.2016)

Seitens der Dezernate 51, 52, 74 und 80 des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, Standort Mitte in Flintbek, bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben in der Ursprungsauslegung und in der 1. Planänderung.

Der Hinweis, dass die Stellungnahme zum Artenschutz über das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung Schleswig-Holstein (vormals: Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein) erfolgt, wird zur Kenntnis genommen. Diesbezüglich wird auf die Ziffer 4.1.15 dieses Beschlusses verwiesen.

4.1.7 Ministerium für Innere, ländliche Räume und Integration Schleswig-Holstein, Landeskriminalamt – Kampfmittelräumdienst - (24.06.2015) (vormals: Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten Schleswig-Holstein)

Für die durchzuführenden Arbeiten bestehen aus Sicht des Kampfmittelräumdienstes keine Bedenken.

Hinsichtlich von Zufallsfunden von Munition wird auf Ziffer 2.1.2.1, Nr. 4, dieses Beschlusses verwiesen.

4.1.8 Schleswig-Holsteinische Landesforsten (AöR) (02.07.2015)

Die im Rahmen des Vorhabens vorgesehene Inanspruchnahme von Grundeigentum der Schleswig-Holsteinischen Landesforsten (Anlage 14.1, Blatt Nr. 2 - Flächen Nr. 4.1, 4.2 und 4.3; Blatt Nr. 3 – Flächen Nr. 6.1; Blatt Nr. 4 – Flächen Nr. 6.2 und 6.3) wurde bei der Planung berücksichtigt. Lediglich im Schreiben der Anhörungsbehörde vom 05.06.2015 wurde versehentlich eine falsche Bezeichnung verwendet.

Die geplante provisorische Rampe bei Bau-km 80+628 schneidet die einzige Zufahrt zu der dahinter liegenden Wiese ab. Der Vorhabenträger sagt in seiner Erwiderung zu, bei der Herstellung der provisorischen Rampe eine Zuwegung zur be-

wirtschafteten Wiese in Abstimmung mit den Schleswig-Holsteinischen Landesforsten zu errichten.

Der Verkehrswert der geplanten und in Anspruch zu nehmenden Flächen für den Bau des Überholfahrstreifens (zu erwerbende Fläche, vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche, dauernd zu beschränkende Fläche) wird im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen ermittelt und entschädigt, die außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens laufen. Dies gilt sowohl für den Erwerb und die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen als auch für dauernd zu beschränkende Flächen.

In seiner Erwidernng sagt der Vorhabenträger zu, dass die für die Rampe vorübergehend genutzten Flächen nach Beendigung der Baumaßnahme in ihren ursprünglichen Zustand wiederhergestellt werden.

Die Stellungnahme wird diesbezüglich für erledigt erklärt.

Hinsichtlich der weiteren Anregungen und Bedenken wird auf Ziffer 5.1.7 dieses Beschlusses verwiesen.

4.1.9 Landesamt für Denkmalpflege (06.07.2015)

Gegen die beabsichtigten Planungen bestehen keine Bedenken. Denkmalpflegerische Belange sind nicht berührt.

4.1.10 Wasser- und Bodenverband Glinder Au – Wandse (06.07.2015)

Der Wasser- und Bodenverband Glinder Au – Wandse ist von der Baumaßnahme nicht betroffen.

4.1.11 Amt Nordstormarn für die Gemeinde Westerau (06.07.2015)

Es bestehen seitens der Gemeinde Westerau bezüglich des Zugriffs auf die Fläche des Ökokontos „Gemeinde Westerau, Gemarkung Trenthorst, Flur 2, Flurstück 13/2“ keine Bedenken.

Hinsichtlich der erbetenen Angaben ist einzustellen, dass die Gesamtfläche eine Größe von 6,4708 ha umfasst. Für die gegenständliche Baumaßnahme wird eine Fläche von 0,0985 ha benötigt. Das entspricht 985 Ökopunkten.

Die Stellungnahme wird für erledigt erklärt.

4.1.12 Schleswig-Holstein Netz AG (09.07.2015, 21.07.2015)

Die Planung berührt keine von der Schleswig-Holstein Netz AG wahrzunehmenden Belange des 110-kV Netzes. Es ist keine Planung seitens der Schleswig-Holstein Netz AG eingeleitet oder beabsichtigt.

Der Hinweis, dass im Baubereich Leitungen anderer regionaler bez. überregionaler Versorger vorhanden sein können, wird dankend zur Kenntnis genommen.

In der Erörterung vom 16.02.2016 erklärt der Vorhabenträger auf Nachfrage, dass die Brücken im Bereich Lütjensee/ Schönberg und Lütjensee/ Grönwohld nicht von den Baumaßnahmen betroffen sind, so dass keine Beeinträchtigungen der vorhandenen Leitungen erwartet werden.

Die Schleswig-Holstein Netz AG erklärt ihre Stellungnahme für erledigt.

4.1.13 IHK Lübeck (07.07.2015)

Gegen das Vorhaben bestehen keine Bedenken.

Gleichwohl wird darauf hingewiesen, dass die Anlage von Überholfahrstreifen auf der B 404 ein Provisorium bleiben sollte. Zur Bewältigung der künftigen Verkehrsmengen und zur Lösung der gravierenden Verkehrsprobleme im Hamburger Umland wird der Ausbau der bestehenden B 404 zur vierspurigen A 21 durchgehend von der A 1 bis zur A 39 mit Elbquerung östlich von Hamburg gefordert. Diese Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Auf die Ziffer zu 1 c „Materielle Würdigung“ dieses Planfeststellungsbeschlusses wird verwiesen.

4.1.14 Zweckverband Obere Bille (10.07.2015, 26.10.2016)

Anlage 10.2, Seite 8, lfd. Nr. 2, Bau-km 78+542:

Der Regenwasserkanal bei Bau-km 78+542 dient ausschließlich der Straßenentwässerung der B 404 und der L 160 und ist im Eigentum des Bundes und nicht Anlagenbestandteil des Zweckverbandes Obere Bille.

Für das Bauwerkverzeichnis Anlage 10.2 (Seite 2, lfd. Nr. 2) wurde daraufhin ein Deckblatt gefertigt, auf das verwiesen wird.

Anlage 10.2, Seite 9, lfd. Nr. 3, Seite 23, lfd. Nr. 17, und Seite 25, lfd. Nr. 19:

Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger aller im Bauabschnitt von Bau-km 78+542 bis 82+589 befindlichen Trinkwasseranlagen ist der Wasserbeschaffungsverband Stormarn´sche Schweiz. Der Zweckverband Obere Bille übernimmt allerdings im Namen des Wasserbeschaffungsverbandes Stormarn´sche Schweiz die Verwaltungsaufgaben.

Das Bauwerkverzeichnis Anlage 10.2 (Seite 9, lfd. Nr. 3 und Seite 23, lfd. Nr. 17) wurde entsprechend geändert und Deckblätter erstellt, auf die verwiesen wird.

Der Hinweis über die vom Wasserbeschaffungsverband Stormarn´sche Schweiz im Zusammenhang mit den gegenständlichen Baumaßnahmen auf der Bundesstraße 404 beabsichtigte Überprüfung der im Bauabschnitt befindlichen Trinkwasserleitungen und ggf. deren Sanierung oder Erneuerung wird zur Kenntnis genommen. Der Vorhabenträger erwidert hierzu, dass für den Fall einer zeitgleichen Baudurchführung die entsprechenden Abstimmungen und Unterlagen zwischen dem Wasserbeschaffungsverband und dem Vorhabenträger bis Ende Juni 2016 durchzuführen und bereitzustellen sind, um noch im gegenständlichen Verfahren berücksichtigt werden zu können. Im Erörterungstermin zur 1. Planauslegung wird dies seitens des Zweckverbandes Obere Bille zugesagt.

Anlage 10.2, Seite 10, lfd. Nr. 4, Bau-km 78+580:

Der Regenwasserkanal bei Bau-km 78+580 ist kein Anlagenbestandteil des Zweckverbandes Obere Bille, sondern steht im Eigentum des Bundes.

Das Bauwerkverzeichnis Anlage 10.2 (Seite 10, lfd. Nr. 4) wurde daraufhin geändert und ein Deckblatt erstellt, auf das verwiesen wird.

Anlage 10.2, Seite 15, lfd. Nr. 9, Bau-km 79+760 bis 79+870:

Die Schmutzwasserdruckrohrleitung wurde in den Planfeststellungsunterlagen nicht korrekt dargestellt. Sie kreuzt an keiner Stelle das Baufeld und kann unberücksichtigt bleiben.

Die Planunterlagen wurden geändert. Auf die Deckblätter zum Bauwerkverzeichnis Anlage 10.2 (Seite 15, lfd. Nr. 9) und zu den Lageplänen Anlage 7, Blatt 2 und 3, wird verwiesen.

Im Erörterungstermin vom 16.02.2016 zur 1. Planauslegung erklärt sich der Zweckverband Obere Bille mit den Erwiderungen des Vorhabenträgers einverstanden.

Gegen die 1. Planänderung bestehen keine Bedenken.

Die Stellungnahmen werden insgesamt für erledigt erklärt.

**4.1.15 Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung Schleswig-Holstein (07.07.2015, 27.10.2016)
(vormals: Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein)**

Gegen die Planung in der Ursprungsauslegung bestehen aus Sicht des übergeordneten Naturschutzes keine grundlegenden Bedenken.

Vorsorge gegenüber schädlichen Bodenveränderungen (Bodenschadverdichtungen)

Die Hinweise zum Schutz des Bodens werden in den Planfeststellungsunterlagen im Maßnahmenblatt S 2.5 berücksichtigt.

Die Empfehlung, den Leitfaden des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein „Bodenschutz auf Linienbaustellen“ (2014) anzuwenden, wird vom Vorhabenträger in Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt.

Die Entscheidung darüber, wann keine Oberbodenarbeiten erfolgen sollen, erfolgt gem. DIN 18915, Nr. 9.1.2.1, mittels Rolltest. Auf die entsprechende DIN wird im Maßnahmenblatt, S. 2.5, hingewiesen.

Hinsichtlich der vom Einwender geforderten Schutzmaßnahmen für gegenüber Bodenverdichtungen empfindliche Bodenarten wird auf die Nebenbestimmungen der Ziffer 2.3.7. Nr. 8 verwiesen.

Umgang mit torfhaltigem Bodenmaterial

Die Empfehlung, das Informationsblatt des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein über die „Verwendung von torfhaltigen Materialien aus Sicht des Bodenschutzes“ anzuwenden, wird vom Vorhabenträger in Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt.

Artenschutz /Aktualität der Erfassungsdaten

Die formalen und redaktionellen Fehler in der Anlage 12 „Ergebnisse der landschaftspflegerischen Begleitplanung“ wurden korrigiert. Auf die entsprechenden Deckblätter zur Anlage 12 wird verwiesen.

Die Hinweise zur Bauzeitenregelung bzw. zum möglichen Baufenster (LBP Maßnahmenblatt S. 2.3) und zur Umweltbaubegleitung (LBP Ziffer 5.3 S. 63) werden zur Kenntnis genommen.

Die Potenzialabschätzung wurde im Rahmen einer flächendeckenden Begehung entlang der Trasse in den Jahren 2013/2014 durchgeführt. Dabei wurden keine artenschutzrechtlich relevanten Änderungen der Habitatstruktur festgestellt.

FFH-Verträglichkeitsuntersuchung

Mit seiner Einwendung vom 9.2.2016 forderte das MELUR eine Prüfung der in den Managementplänen der betroffenen FFH-Gebiete festgelegten P + E-Maßnahmen unter Berücksichtigung der außerhalb der Gebietsgrenzen liegender Maßnahmen. Der VHT führt dazu in einer ergänzenden Stellungnahme (KIfL 23.3.2018) aus, dass für die FFH-Gebiete DE 2328-381 „NSG Kranika“ und DE 2328-355 „Großensee, Mönchsteich, Stenzer Teich“ gemäß Managementplänen mit Stand des Jahres 2014 keine Maßnahmen außerhalb der Gebietsgrenzen vorgesehen sind, die vom Ausbau der B 404, 2. BA betroffen sind. Es ergeben sich somit auch unter Berücksichtigung der FFH-Managementpläne und der darin festgelegten P+E-Maßnahmen keine Auswirkungen auf die Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfungen.

Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen

Der Hinweis, dass die ermittelten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch die vorgesehenen drei Ausgleichsmaßnahmen vollständig kompensiert werden und die agrarstrukturellen Belange nach § 15 Abs. 3 BNatSchG angemessen berücksichtigt wurden, wird zur Kenntnis genommen.

Ebenso wird der Hinweis zur Maßnahme E 2.1 zur Kenntnis genommen.

Die Stellungnahme vom 07.07.2015 zur Ursprungsplanung wird diesbezüglich für erledigt erklärt.

Hinsichtlich der weiteren Anregungen und Bedenken wird auf Ziffer 5.1.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Gegen die 1. Planänderung bestehen aus überörtlicher naturschutzfachlicher Sicht sowie aus Sicht der Obersten Wasserbehörde keine Bedenken.

4.1.16 Gewässerpflegeverband Grootbek (20.07.2015)

Der Gewässerpflegeverband Grootbek ist von der Baumaßnahme nicht betroffen.

4.1.17 Gewässerpflegeverband Ammersbek-Hunnau (20.07.2015)

Gegen das Vorhaben werden keine Bedenken oder Anregungen vorgetragen.

4.1.18 Gewässerpflegeverband Bille (20.08.2015, 12.10.2016)

Von Seiten des Gewässerpflegeverbandes Bille bestehen keine Bedenken gegen die Baumaßnahme, wenn folgende Sachlage gegeben ist:

Der Hinweis, dass der Gewässerpflegeverband Bille die Unterhaltungspflicht der fließenden Gewässer Zweiter Ordnung im Verbandsgebiet obliegt, wird zur Kenntnis genommen.

Es ist gewährleistet, dass der Verband die Maßnahmen, die für die Erfüllung seiner Unterhaltungspflicht erforderlich sind, auch weiterhin durchführen kann. Andere Erkenntnisse, die von einer gegenteiligen Auffassung ausgehen, liegen nicht vor.

Die Beteiligung des Gewässerpflegeverbandes Bille erfolgt im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen.

Die Stellungnahme vom 20.08.2015 zur Ursprungsplanung wird daher für erledigt erklärt.

Hinsichtlich der weiteren Anregungen und Bedenken zur 1. Planänderung wird auf Ziffer 5.1.6 dieses Beschlusses verwiesen.

4.1.19 Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR (20.07.2016)

Das Gebäudemanagement Schleswig-Holstein erhebt keine Einwände, da keine Landesliegenschaften betroffen sind.

4.1.20 Schleswig-Holstein Netz, Netzcenter Ahrensburg (27.07.2015)

Gegen das Bauvorhaben bestehen keine Bedenken.

Die Angabe der Baustation für die im Bereich der Anschlussstelle Grönwohld liegende Versorgungsleitung der Schleswig-Holstein Netz AG (Anlage 10.2, lfd. Nr. 18) wurde korrigiert. Auf das entsprechende Deckblatt im Bauwerksverzeichnis wird verwiesen.

Auf Ziffer 2.1.2.1 Nr. 2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

4.1.21 Kabel Deutschland (24.07.2015)

Gegen die geplante Baumaßnahme werden keine Einwände geltend gemacht. Im Planbereich befinden sich keine Telekommunikationsanlagen des Unternehmens.

4.1.22 Kreis Stormarn

Fachbereich Bau, Umwelt und Verkehr

Fachdienst Planung und Verkehr (15.06.2015, 02.07.2015, 16.07.2015, 30.09.2016, 25.10.2016)

Gegen die Ursprungsplanung bestehen aus städtebaulich/ planungsrechtlicher Sicht keine grundsätzlichen Bedenken, gegen die 1. Planänderung bestehen aus städtebaulich/ planungsrechtlicher und verkehrstechnischer Sicht keine Bedenken.

Die Hinweise zu zwei aktuellen städtebaulichen Planungen der Gemeinde Lütjensee, die das im Umfeld der Bundesstraße 404 liegende Gewerbegebiet Dwerkaten („Bahnhofsstraße/ Zum Lörps“) betreffen und wo es ggf. zu einer Etablierung von neuen Wohnnutzungen in diesem Gewerbegebiet kommen kann, werden zur Kenntnis genommen. Die lärmtechnische Berechnung hat für das genannte Gebiet, dass ca. 300 m von der B 404 entfernt liegt, keine Schutzansprüche ergeben.

Die zum Zeitpunkt der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen bestehenden Bauleitplanungen wurden berücksichtigt. Diese sind maßgebend für die Lärmschutzansprüche.

Der Bau von Überholfahrstreifen an der B 404 wird seitens des Kreises Stormarn begrüßt. Gleichwohl wird darauf hingewiesen, dass ein durchgängiger dreistreifiger Ausbau allerdings nur als eine Zwischenlösung betrachtet werden könne, der den endgültigen der B 404 zur vierstreifigen A 21 nicht verhindere. Besondere Zustimmung findet auch die Aussage in den Planfeststellungsunterlagen, dass der hier geplante dreistreifige Ausbau zu keiner Erschwerung eines späteren Ausbaus zur Autobahn führen werde. Es wird für erforderlich gehalten, dass bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes der Ausbau der B 404 zur vierstreifigen A 21 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen wird. Diese Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Auf die Ziffer zu 1 c „Materiell-rechtliche Würdigung“ dieses Planfeststellungsbeschlusses wird verwiesen.

Die Stellungnahmen werden diesbezüglich für erledigt erklärt.

Hinsichtlich der weiteren Anregungen und Bedenken wird auf Ziffer 5.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Fachbereich Bau, Umwelt und Verkehr

Fachdienst Bauaufsicht – Untere Bauaufsichtsbehörde (23.06.2015, 17.10.2016)

Gegen das Vorhaben bestehen bauaufsichtlich sowohl in der Ursprungsplanung als auch in der 1. Planänderung keine Bedenken.

Fachbereich Bau, Umwelt und Verkehr

Fachdienst Untere Denkmalschutzbehörde (13.07.2015)

Das geplante Objekt unterliegt keinen Bedingungen des Denkmalschutzes, weder als Denkmal selbst, noch befindet dieses sich in der unmittelbaren Umgebung eines eingetragenen Kulturdenkmales.

Der Hinweis auf die Zuständigkeit des Landesamtes für Denkmalpflege als Obere Denkmalschutzbehörde wird zur Kenntnis genommen. Es wird auf Ziffer 4.1.9 dieses Beschlusses verwiesen.

Fachbereich Bau, Umwelt und Verkehr

Fachdienst Naturschutz – Untere Naturschutzbehörde (13.07.2015, 10.10.2016)

Gegen die 1. Planänderung bestehen aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde keine Bedenken.

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken zur Ursprungsplanung wird auf Ziffer 5.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendung zur Verwendung von regionalem Saatgut wird auf die Nebenbestimmungen zu Ziffer 2.3 verwiesen.

Hinsichtlich der angeregten Umweltbaubegleitung wird auf die Nebenbestimmungen zu Ziffer 2.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Fachbereich Ordnung

Fachdienst Abfall, Boden und Grundwasserschutz (30.06.2015, 29.09.2016)

Gegen das Vorhaben bestehen bauaufsichtlich sowohl in der Ursprungsplanung als auch in der 1. Planänderung keine Bedenken.

Fachbereich Ordnung

Fachdienst Wasserwirtschaft - Untere Wasserbehörde (25.06.2015, 19.10.2016)

Gegen das Vorhaben bestehen in der Ursprungsplanung grundsätzlich keine Bedenken. Auch gegen die vorgelegten Änderungen der 1. Planänderung bestehen aus technischer Sicht keine Bedenken.

Nach Erörterung vom 16.02.2016 konnte bezüglich der Auflagen der Unteren Wasserbehörde in der Stellungnahme vom 25.06.2015 das Einvernehmen hergestellt werden. Diese wurden im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt. Diesbezüglich wird auf die Nebenbestimmungen in Ziffer 2.1.2.2, 2.2.1, 2.2.2 und 2.2.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Ebenso konnte zu Ziffer 2 der vorgenannten Stellungnahme (Genehmigungen nach § 35 LWG) das Einvernehmen dahingehend erzielt werden, dass die Ausführungsplanung mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt wird.

Zudem konnte zu Ziffer 3 der besagten Stellungnahme ((Genehmigungen nach § 56 LWG), Auflage Nr. 1, der Begriff „Unterbrechung“ als eine Aussetzung von mehr als 1 Woche Dauer definiert werden.

Nach Erörterung besteht Einvernehmen, dass der Vorhabenträger die Verkehrssicherung im Bedarfsfall für die Unterhaltungsmaßnahmen der Entwässerungsgräben und Durchlässe zu seinen Lasten übernehmen wird, wobei im Einzelfall die erforderlichen Maßnahmen mit den jeweiligen Verbänden abgestimmt werden. Dadurch hat sich Punkt 4) der Stellungnahme vom 25.06.2015 der Unteren Wasserbehörde erledigt.

Die Stellungnahmen werden diesbezüglich für erledigt erklärt.

Hinsichtlich der weiteren Anregungen und Bedenken wird auf Ziffer 5.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Fachbereich Soziales und Gesundheit
Fachdienst Gesundheit (15.06.2015, 10.10.2016)

Gegen das Vorhaben bestehen sowohl in der Ursprungsplanung als auch in der 1. Planänderung keine Bedenken.

In der Stellungnahme zur 1. Planänderung wird darauf hingewiesen, dass aufgrund der Verbreiterung der B 404 näher an eventuelle Wohnbebauungen heran gerückt werde und somit der aktive oder passive Schallschutz für die betroffenen Wohnbebauungen noch einmal überprüft werden solle. Dem ist zu entgegen, dass dieser Umstand in der Lärmtechnischen Untersuchung berücksichtigt wurde. Eine nochmalige Überprüfung ist nicht erforderlich.

Die Stellungnahmen werden für erledigt erklärt.

4.1.23 Deutsche Telekom (27.07.2015)

Es bestehen keine Bedenken gegen die Realisierung der Maßnahme.

Auf Ziffer 2.1.2.1, Nr. 3, dieses Beschlusses wird verwiesen.

4.1.24 Amt Trittau (14.08.2015, 12.12.2016 mit Anlage vom 20.07.2015)

Nach Erörterung konnten die Einwände zum vierspurigen Ausbau der B 404 zur A 21, zur Einstufung des Ausbaus der B 404 zwischen A 1 und A 24 zur A 21 in die Kategorie „vordringlicher Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans, zur Überprüfung der Erteilung einer Mautpflicht und zur Einrichtung einer Umleitungsstrecke ausgeräumt werden (Punkte 2, 3, 4, 5 und Ergänzung der Stellungnahme).

Mit Ausnahme des Einwandes zu Punkt 6) der Stellungnahme erklärt sich das Amt Trittau am Ende der Erörterung mit der Erwidernng des Vorhabenträgers einverstanden.

Die Stellungnahme vom 14.08.2015 zur Ursprungsplanung wird daher diesbezüglich für erledigt erklärt.

Im Rahmen der 1. Planänderung wird mitgeteilt, dass seitens des Fachdienstes 2/1 keine weiteren Anmerkungen notwendig seien. Hinsichtlich der im Schreiben vom 20.07.2015 gemachten Hinweise zur Verkehrsführung ist anzumerken, dass auch für den Bau des 2. Abschnittes der B 404 wieder eine großräumige Umleitungsstrecke geplant ist, in die die bisher gewonnenen Erfahrungen aus den bereits fertiggestellten Abschnitten einfließen. Im Zuge der Planung der Umleitungsstrecken werden die zuständigen Verkehrsbehörden, Polizeistationen und Gemeinden rechtzeitig informiert und eingebunden, so dass erforderliche Maßnahmen wie z. B. Halteverbote in den betroffenen Ortschaften veranlasst bzw. angeordnet werden können.

Hinsichtlich der weiteren Anregungen und Bedenken wird auf Ziffer 5.1.2 dieses Beschlusses verwiesen.

4.1.25 Gemeinde Grönwohld über Amt Trittau (14.08.2015)

Nach Erörterung konnten die Einwände zum vierspurigen Ausbau der B 404 zur A 21, zur Einstufung des Ausbaus der B 404 zwischen A 1 und A 24 zur A 21 in die Kategorie „vordringlicher Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans, zur Überprüfung der Erteilung einer Mautpflicht, zur Einrichtung einer Umleitungsstrecke und zu den Ausführungen zu den Lärmschutzmaßnahmen für das Grundstück „Zum Moor 4“ ausgeräumt werden (Punkte 2, 3, 4, 5, 7 und Ergänzung der Stellungnahme).

Mit Ausnahme des Einwandes zu Punkt 6) der Stellungnahme erklärt sich das Amt Trittau für die Gemeinde Grönwohld am Ende der Erörterung mit der Erwidernng des Vorhabenträgers einverstanden.

Die Stellungnahme vom 14.08.2015 zur Ursprungsplanung wird daher diesbezüglich für erledigt erklärt.

Hinsichtlich der weiteren Anregungen und Bedenken wird auf Ziffer 5.1.3 dieses Beschlusses verwiesen.

4.1.26 Gemeinde Lütjensee über Amt Trittau (14.08.2015)

Nach Erörterung erklärte sich die Bürgermeisterin der Gemeinde Lütjensee mit der Erwidernng des Vorhabenträgers zu der Forderung nach Absenkung der Fahrbahn einverstanden (Punkt 2 der Stellungnahme).

Die Stellungnahme vom 14.08.2015 zur Ursprungsplanung wird diesbezüglich für erledigt erklärt.

Hinsichtlich der weiteren Anregungen und Bedenken wird auf Ziffer 5.1.4 dieses Beschlusses verwiesen.

4.1.27 Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (13.08.2015)

Die Belange der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben sind von der Baumaßnahme nicht betroffen.

4.1.28 Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein - Untere Forstbehörde - (21.08.2015)

Gegen das Vorhaben bestehen keine Bedenken.

4.2 Anerkannte Naturschutzvereine

- 4.2.1 BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein, und NABU – Landesverband S-H e. V. (14.08.2015)**
BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein (01.12.2016)

BUND und NABU begrüßen grundsätzlich die Erneuerung des Durchlasses Ripsbek bei Bau-km 82+135 gemäß dem Ottererlass des Landes Brandenburg (MIR 2008) nach Regelfall 1.2.

Die Einwendung wird diesbezüglich für erledigt erklärt.

Hinsichtlich der weiteren Anregungen und Bedenken wird auf Ziffer 5.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

4.2.2 AG 29 – Arbeitsgemeinschaft der anerkannten Naturschutzverbände in Schleswig-Holstein (13.08.2015)

Die AG 29 hält die vorgelegte Planung generell am geeignetsten, um Unfallschwerpunkte zu entschärfen und zu einer Verflüssigung der Verkehre beizutragen.

Der Hinweis, dass eine eventuell spätere Zäunung der Strecke mit einem Wild- bzw. Verkehrsschutzzaun umfangreiche Querungshilfen notwendig machen würden, da im Straßendreieck A 1-A 24-B 404 ansonsten eine isolierte Lage für Großsäuger entstehen würde, wird zur Kenntnis genommen.

Die Einwendung wird diesbezüglich für erledigt erklärt.

Hinsichtlich der weiteren Anregungen und Bedenken wird auf Ziffer 5.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

4.3 Private Einwendungen

4.3.1 Einwender 9 (30.07.2015)

Für die Anlage 14.2, Seite 1, wurde ein Deckblatt erstellt mit den korrigierten Angaben zum Flurstück, auf das verwiesen wird.

Im Erörterungstermin sagt der Vorhabenträger eine Beweissicherung für das Gebäude des Einwenders zu. Auf die Auflage in Ziffer 2.1.2.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich für erledigt erklärt.

Hinsichtlich der weiteren Anregungen und Bedenken wird auf Ziffer 5.3.2 dieses Beschlusses verwiesen.

4.3.2 Einwender 10 (14.08.2015)

Der Einwender begrüßt, dass die B 404 vorläufig mit dem Bauabschnitt des Überholfahrstreifens ausgeführt wird. Gleichwohl geht er davon aus, dass die Landesregierung in Kiel die Dringlichkeit zum Ausbau der B 404 als komplette Autobahn erneut im Bundesverkehrswegeplan als vordringliche Maßnahme angemeldet hat. Im Hinblick auf die Metropolregion Hamburg - Lübeck, Skandinavien sei es dringend erforderlich, dass die B 404 komplett ausgebaut werde, d. h. über Schwarzenbek hinaus. Hierzu wird auf die Ziffer zu 1 c „Materiell-rechtliche Würdigung“ dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Die Stellungnahme wird diesbezüglich für erledigt erklärt.

Hinsichtlich der weiteren Anregungen und Bedenken wird auf Ziffer 5.3.13 dieses Beschlusses verwiesen.

4.3.3 Einwender 11 (03.08.2015)

Im Erörterungstermin stellt der Einwender die Frage, inwiefern das Grundwasser durch das Vorhaben abgesenkt werde und welche Folgen dies auf die eigene Trinkwasserversorgung habe.

Im Zuge des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens sind keine neuen umfangreichen Entwässerungsmaßnahmen geplant, denn die Entwässerung der Fahrbahn der B 404 wird wie bisher breitflächig über die Bankette und Böschungen hauptsächlich über Versickerung in den Untergrund eingeleitet. Lediglich in den Teilbereichen, in denen Sickerleitungen vorliegen, werden diese, soweit erforderlich, erneuert. Ein Eingriff in die wasserführenden Erdschichten, die zu einer Veränderung der wasserführenden Erdschichten führen, erfolgt nicht. Ausweislich der Planunterlagen kann es für den Bau von Entwässerungseinrichtungen örtlich erforderlich sein, das Grundwasser abzusenken. Für diese zeitlich begrenzten Grundwasserabsenkungen während der Bauphase hat der Vorhabenträger von der Unteren Wasserbehörde des Kreises separate Genehmigungen einzuholen. Der Vorhabenträger sagt zu, in diesem Falle die Grundbesitzer einzubinden.

Ebenso sagt der Vorhabenträger eine Beweissicherung für das Gebäude des Einwenders zu. Auf die Auflage in Ziffer 2.1.2.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren Anregungen und Bedenken wird auf Ziffer 5.3.10 dieses Beschlusses verwiesen.

4.3.4 Einwender 12 (06.08.2015)

Im Erörterungstermin stellt der Einwender die Frage, inwiefern das Grundwasser durch das Vorhaben abgesenkt werde und welche Folgen dies auf die eigene Trinkwasserversorgung habe.

Im Zuge des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens sind keine neuen umfangreichen Entwässerungsmaßnahmen geplant, denn die Entwässerung der Fahrbahn der B 404 wird wie bisher breitflächig über die Bankette und Böschungen hauptsächlich über Versickerung in den Untergrund eingeleitet. Lediglich in den Teilbereichen, in denen Sickerleitungen vorliegen, werden diese, soweit erforderlich, erneuert. Ein Eingriff in die wasserführenden Erdschichten, die zu einer Veränderung der wasserführenden Erdschichten führen, erfolgt nicht. Ausweislich der Planunterlagen kann es für den Bau von Entwässerungseinrichtungen örtlich erforderlich sein, das Grundwasser abzusenken. Für diese zeitlich begrenzten Grundwasserabsenkungen während der Bauphase hat der Vorhabenträger von der Unteren Wasserbehörde des Kreises separate Genehmigungen einzuholen. Der Vorhabenträger sagt zu, in diesem Falle die Grundbesitzer einzubinden.

Ebenso sagt der Vorhabenträger eine Beweissicherung für das Gebäude des Einwenders zu. Auf die Auflage in Ziffer 2.1.2.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren Anregungen und Bedenken wird auf Ziffer 5.3.11 dieses Beschlusses verwiesen.

4.3.5 Einwender 4 (13.08.2015)

Im Erörterungstermin sagt der Vorhabenträger eine Beweissicherung für das Gebäude des Einwenders zu. Auf die Auflage in Ziffer 2.1.2.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren Anregungen und Bedenken wird auf Ziffer 5.3.6 dieses Beschlusses verwiesen.

5. Zurückgewiesene Stellungnahmen und Einwendungen

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

5.0 Allgemeine Einwendungen und Stellungnahmen

5.01 Verkehrssituation/ Verkehrsprognose

5.02 Verkehrsunfallzahlen

5.03 Wegfall der parallel zur B 404 verlaufenden Radwege

5.04 Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen

5.05 Wildschutzzäune

5.1 Träger öffentlicher Belange

5.1.1 Kreis Stormarn

Fachbereich Bau, Umwelt und Verkehr

Fachdienst Planung und Verkehr (15.06.2015, 02.07.2015, 16.07.2015, 30.09.2016, 25.10.2016)

wegen: - Neuordnung der Radwegführung wegen Aufhebung des Radweges entlang der B 404
- Ausbaumaßnahmen einschließlich Radwegebau im nachgeordneten Netz als Folge des Ausbaus der B 404 zu Lasten des Bundes

Fachbereich Bau, Umwelt und Verkehr

Fachdienst Naturschutz – Untere Naturschutzbehörde 13.07.2015, 10.10.2016)

wegen: - Verkehrsaufkommen

- Biotopverbund
- Landschaftsbild
- Rastplätze Löps und Drahtteich
- Ausgleichsfläche/ Kompensationsmaßnahme
- Höhere durchschnittliche Fahrgeschwindigkeiten
- Lärmauswirkungen auf die Tierwelt
- Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfungen

Fachbereich Ordnung

Fachdienst Wasserwirtschaft - Untere Wasserbehörde (25.06.2015, 19.10.2016)

- wegen: - Befristung der wasserrechtlichen Erlaubnis
- Aussagen zur Gewässerunterhaltung
 - Kosten für Mehraufwand der Gewässerunterhaltung des Gewässerpflegerverbandes Bille

5.1. 2 Amt Trittau (14.08.2015, 12.12.2016 mit Anlage vom 20.07.2015)

- wegen: - Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen

5.1. 3 Gemeinde Grönwohld über Amt Trittau (14.08.2015)

- wegen: - Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen

5.1. 4 Gemeinde Lütjensee über Amt Trittau (14.08.2015)

- wegen: - Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen
- Umleitungsstrecken

5.1. 5 Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung Schleswig-Holstein (07.07.2015, 27.10.2016)

(vormals: Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein)

- wegen: - Artenschutz:
- Alter der erhobenen Daten,
 - Untersuchungen Fledermäuse entsprechen nicht den Vorgaben der Arbeitshilfe von 2011
 - Formblätter entsprechen nicht dem aktuellen Stand des LBV-Papiers von 2013
 - Unterscheidung zwischen bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen in den Formblättern nicht möglich
 - Aktualität der Datenerhebungen – UVS:
 - Erforderlichkeit der Aktualisierung der UVS

- aktuelle Verkehrszählung aus 2015
- Wildunfälle/ Wildschutzzäune

5.1.6 Gewässerpflegeverband Bille (20.08.2015, 12.10.2016)

wegen: - Mehrunterhaltungskosten infolge der Einleitung des Straßenoberflächenwassers

5.1.7 Schleswig-Holsteinische Landesforsten (AöR) (02.07.2015)

wegen: - Ökokonto

5.2 Anerkannte Naturschutzvereine

5.2.1 BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein, und NABU – Landesverband S-H e. V. (14.08.2015)

BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein (01.12.2016)

- wegen: - Verkehrszunahme durch Ausbau – Attraktivitätssteigerung
- Verkehrssituation/ Verkehrsprognose
 - keine Berücksichtigung von Alternativen in der Trassierung und Gradienten
 - Zunahme der schon bestehenden Zerschneidungswirkung der B 404
 - Bewertung der Wanderungsaktivitäten von Amphibien
 - Aktualität der UVS und Fachbeiträge
 - Artenschutz
 - Wegfall des vorhandenen Radweges an der B 404
 - Oberflächenentwässerung – Belastung der Gewässer - keine Grundwasseruntersuchungen und Grundwasserstandsmessungen durchgeführt - Anforderungen nach Wasserrahmenrichtlinie
 - Bundesverkehrswegeplan - Berücksichtigung des Ausbaues der B 404 zur A 21 - bei der geplanten Maßnahme handelt es sich um einen Neubau
 - Bau- und Funktionskontrolle des Otterdurchlasses Ripsbek in Bau-km 82+135 durch externen Fachgutachter
 - Nutzen-Kosten-Untersuchung
 - Erneuerung der Bachunterquerungen von Petersbek, Löpsbek und Ripsbach nach Maßgaben der WRRL
 - Zunahme der Zerschneidungswirkung im Hinblick auf Lebensräume von Amphibien, Bewertung der Wanderungsaktivitäten von Amphibien

- Tötungsrisiko von Amphibien
- Erhöhung des betriebsbedingten Kollisionsrisikos
- Planung der Amphibiensperrzäune und Durchlässe
- faunistische Untersuchungen auf Ebene der UVS
- Amphibienschutzzäune
- Gestaltung des kleintiergerechten Durchlasses Ripsbek und des ottergerechten Leit- und Schutzzaunes
- Berücksichtigung der Ziele des Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems
- Mängel bei der Amphibien-Kartierung
- Amphibienkartierungen im Gebiet Sachsenwald
- Beeinträchtigung von Laichgewässern durch Lärm
- Genehmigung des Neubaus B 404
- Zunahme der Zerschneidungswirkung im Hinblick auf Lebensräume von Amphibien; Bewertung der Wanderungsaktivitäten von Amphibien
- Tötungsrisiko von Amphibien
- faunistische Untersuchungen auf Ebene der UVS
- Amphibienschutzzäune
- Gestaltung des kleintiergerechten Durchlasses Ripsbek und des ottergerechten Leit- und Schutzzaunes
- Berücksichtigung der Ziele des Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems
- Mängel bei der Amphibien-Kartierung
- Beeinträchtigung von Laichgewässern durch Lärm
- Genehmigung des Neubaus B 404
- Wildschutzzäune
- Anordnung von Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen
- Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und Lärmschutzmaßnahmen
- Auswertung der Unfälle auf der dreistreifigen B 404 in den Bauabschnitten 3 und 4
- Verlängerung der Spurwechselbereiche

5.2.2 AG 29 – Arbeitsgemeinschaft der anerkannten Naturschutzverbände in Schleswig-Holstein (13.08.2015)

- wegen:
- Bundesverkehrswegeplan
 - Bedeutung der B 404/ Notwendigkeit der Maßnahme
 - Verkehrssituation/ Verkehrsprognose
 - Auswirkungen auf angrenzende Schutzgebiete (Abweichung von Vorgaben zur Wirkanalyse (Methodik, Untersuchungsraum))

- Aktualisierung der Datengrundlage bzw. Überprüfung von Artvorkommen unzureichend
- Maßnahmen zum fischottergerechten Querungsbauwerk Ripsbek, Optimierung aller Durchlässe

5.3 Private Einwendungen

5.3.1 Einwender 13 (20.07.2015)

- wegen: - Verkehrssituation/ Verkehrsprognose
- Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und Lärmschutzmaßnahmen

5.3.2 Einwender 9 (30.07.2015)

- wegen: - Verkehrssituation/ Verkehrsprognose
- Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und Lärmschutzmaßnahmen
 - Zuordnung der Adresse
 - Wildschutzzäune

5.3.3 Einwender 5 (09.07.2015)

- wegen: - Verkehrssituation/ Verkehrsprognose
- Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und Lärmschutzmaßnahmen

5.3.4 Einwender 8 (05.08.2015)

- wegen: - Verkehrssituation/ Verkehrsprognose
- Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und Lärmschutzmaßnahmen
 - Nutzung und Bepflanzung des Waldes

5.3.5 Einwender 6 (13.08.2015)

- wegen: - Verkehrssituation/ Verkehrsprognose
- Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und Lärmschutzmaßnahmen

5.3.6 Einwender 4 (13.08.2015)

- wegen: - Verkehrssituation/ Verkehrsprognose
- Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und Lärmschutzmaßnahmen
 - Entwässerung

5.3.7 Einwender 3 (03.08.2015)

- wegen: - Verkehrssituation/ Verkehrsprognose
- Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und Lärmschutzmaßnahmen

5.3.8 Einwender 1 (03.08.2015)

- wegen: - Verkehrssituation/ Verkehrsprognose
- Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und Lärmschutzmaßnahmen

5.3.9 Einwender 7 (01.08.2015, 06.08.2015, 30.11.2016)

- wegen: - Varianten der Linienführung
- Verkehrssituation/ Verkehrsprognose
- Notwendigkeit der Maßnahme
- Zwangspunkte durch Übergangslösung/ Einbeziehung der Auswirkungen des Ausbaus zur Autobahn in Überlegungen zum vorliegenden Vorhaben geboten
- Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und Lärmschutzmaßnahmen
- Wertminderung
- Beeinträchtigung des FFH Gebietes „NSG Kranika“ und angrenzender FFH-Gebiete durch Zerschneidung
- Umweltverträglichkeitsstudie, Abschnitt 1.3.3
- Wildunfälle/ Wildschutzzäune
- Aktualität der Umweltverträglichkeitsstudie, der biologischen Fachbeiträge sowie der Ergebnisse der FFH-Untersuchungen nicht gegeben
- Artenschutz
- Anforderungen nach Wasserrahmenrichtlinie

5.3.10 Einwender 11 (03.08.2015)

- wegen: - Verkehrssituation/ Verkehrsprognose
- Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und Lärmschutzmaßnahmen
- Wildschutzzäune

5.3.11 Einwender 12 (06.08.2015)

- wegen: - Verkehrssituation/ Verkehrsprognose
- Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und Lärmschutzmaßnahmen
- Wildschutzzäune

5.3.12 Einwender 14 (14.08.2015)

- wegen: Entwässerung

5.3.13 Einwender 10 (14.08.2015)

- wegen: - Erhalt der Rastplätze Löps und Drahtteich

- Wildschutzzäune

5.3.14 Einwender 2 (21.03.2016)

wegen: - Einwendungen der Ziffer 5.3.2

6.0 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.

7.0 Zustellung/ Auslegung

Dieser Planfeststellungsbeschluss wird gem. § 17 b Abs. 1 Nr. 7 FStrG 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 § 61 Abs. 2 S. 2 LNatSchG den anerkannten Naturschutzvereinen zugestellt, die am Planfeststellungsverfahren durch die Anhörungsbehörde beteiligt worden sind.

Nach den Bestimmungen des § 9 Abs. 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 08.09.2017 (BGBl. I S. 3370, i.V.m. § 74 Abs. 5 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG)) ist der Öffentlichkeit die Zulässigkeitsentscheidung des Vorhabens bekannt zu geben und ihr Gelegenheit zu geben, in den Bescheid mit Begründung einzusehen. Die Bekanntmachung wird dadurch bewirkt, dass der verfügende Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses mit einer Ausfertigung des festgestellten Plans im amtlichen Bekanntmachungsblatt (Amtsblatt für Schleswig-Holstein), in örtlichen Tageszeitungen, die in dem Bereich verbreitet sind, in dem sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, und örtlich bekanntgemacht werden; auf Auflagen ist hinzuweisen.

Eine Ausfertigung dieses Beschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung und eine Ausfertigung des festgestellten Planes wird/werden gemäß § 141 Abs. 4 LVwG in der Amtsverwaltung des Amtes Trittau, des Amtes Bad Oldesloe-Land und des Rathauses der Stadt Ahrensburg nach vorheriger örtlicher 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 ist in der Bekanntmachung hinzuweisen.

Begründung:

Zu 1: (Festgestellte Straßenbaumaßnahme)

a) Verfahrensrechtliche Würdigung

aa) zuständige Planfeststellungsbehörde

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

bb) Verfahren

Die in § 17 a FStrG und § 140 des LVwG vorgeschriebenen Förmlichkeiten sind beachtet worden.

1. Nach Antragstellung durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Lübeck, vom 19.12.2014 haben die folgenden Unterlagen und Pläne

Anlage	Inhalt	Maßstab	Blattanzahl
Ordner 1			
1	Erläuterungsbericht Zusammenfassung gem. § 6 UVPG		1 - 20 1 - 20
2	Übersichtskarte	1:25.000	1
3	Übersichtslageplan	1:5.000	1
5	Übersichtslageplan für die was- sertechnische Untersuchung	1:5.000	1
6	Straßenquerschnitte	1:50	1 -5
7	Lage- und Bauwerksplan mit Ent- wässerung	1:1.000	1 -6

Anlage	Inhalt	Maßstab	Blattanzahl
8	Höhenplan mit Entwässerung	1:1.000/100	1 -5
9	Kennzeichnende Querschnitte bzw. Querprofile	(siehe Anlage7)	
10.1	Bauwerksplan	(siehe Anlage7)	
10.2	Bauwerksverzeichnis		1 -26
Ordner 2			
11.0	Erläuterungsbericht zur lärmtechnischen Untersuchung		1 -20
11.1	Schalltechnische Untersuchung		1 -6
11.2	Übersichtslageplan Schalltechnik	1:5.000	1
11.3	Lageplan schalltechnische Untersuchung	1:1.000	4
13.0	Erläuterungsbericht zur wasser-technischen Untersuchung		1-11
13.1	Wassertechnische Berechnungen		1-45
13.2	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen	(siehe Anlage7)	
13.3	Höhenplan der Entwässerungsmaßnahmen	(siehe Anlage8)	
13.4	Höhenplan der Regenklär- und rückhaltebecken	1:500/50	1-3
14.0	Übersichtskarte Grunderwerb	1:25.000	1
14.1	Grunderwerbslageplan	1:1.000	1-8
14.2	Grunderwerbsverzeichnis		1-5
Ordner 3			
12.0	Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung		1 – 103
	Anhang 1: Maßnahmenverzeichnis		1-21
	Anhang 2: Gutachten nach §44 BNatSchG		1-97
12.1.1	Zuordnung UVS-Karten / LBP	1:25.000	1

Anlage	Inhalt	Maßstab	Blattanzahl
12.1.2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1:1.000	1 -7
12.2.1	Übersichtslageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:5.000	1
12.2.2	Lageplan der landschaftspfl. Maßnahmen	1:1.000	1 -8
Ordner 4			
12.3.1	Bilanzierungsnachweis Identkarte Eingriffsermittlung	1:1.000	1-5 und 1-28
12.3.2	Bilanzierungsnachweis Identkarte Ist-Kompensation	1:1.000	1-2 und 1-2
16	Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie, 1. – 4. Bauabschnitt		
16.0	Erläuterungsbericht zur Umweltverträglichkeitsstudie		1-106
Ordner 5			
16.1	Nutzungstypen	1:5.000	1-5
16.2	Realnutzung und Biotoptypen	1:1.000	1-23
Ordner 6			
16.3	Pflanzen, Tiere	1:5.000	1-5
16.4	Boden, Wasser, Klima, Luft	1:5.000	1-5
16.5	Mensch, Landschaft, Kultur- und Sachgüter	1:5.000	1-5
16.6	Raumwiderstand Naturhaushalt	1:5.000	1-5
16.7	Raumwiderstand Mensch, Landschaft	1:5.000	1-5
Ordner 7			
17	Ergebnisse des biologischen Fachbeitrages		

Anlage	Inhalt	Maßstab	Blattanzahl
17.0	Erläuterungsbericht mit Anhang		1-410
17.1	Brutvögel	1:10.000	1-2
17.2	Amphibien	1:10.000	1-2
17.3	Fledermäuse	1:10.000	1-2

Ordner 8

18.	Ergebnisse der FFH-Prüfungen		
18.1	FFH Kranika		1-67
18.2	FFH Mühlenbach		1-91
18.3	FFH Billeetal		1-96
18.4	FFH Großensee		1-38
18.5	FFH Hahnheide		1-35
18.6	VSchG Hahnheide		1-33
18.7	VSchG Sachsenwald		1-36
11.LuS	Luftschadstofftechnische Untersuchung	Unter-	
11.LuS.1	Erläuterungsbericht		1-10
11.LuS.2	Berechnungsgrundlagen		1-5

in der Zeit vom 17.06.2015 bis einschl. 17.07.2015 in der Amtsverwaltung des Amtes Trittau, des Amtes Bad Oldesloe-Land und im Rathaus der Stadt Ahrensburg form- und fristgerecht öffentlich und zu jedermanns Einsicht ausgelegt. Die Einwendungsfrist lief am 14.08.2015 ab.

Die gemäß § 140 Abs. 6 LVwG vorgeschriebene Erörterung hat am 16.02.2015 und am 17.02.2015 im Amtsgebäude des Amtes Trittau stattgefunden.

2. 1. Planänderung

Aufgrund von Stellungnahmen und Einwendungen, der Ergebnisse der Erörterungstermine sowie aufgrund von Gesetz- und Vorschriftenänderungen hat der Vorhabenträger die

Planunterlagen geändert und am 14. Juni 2016 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 20.09.2016 öffentlich bekannt gegeben. Die folgenden Unterlagen waren in der Zeit vom 07.10.2016 bis 07.11.2016 in der Amtsverwaltung des Amtes Trittau, des Amtes Bad Oldesloe-Land und im Rathaus der Stadt Ahrensburg form- und fristgerecht öffentlich und zu jedermanns Einsicht einzusehen. Die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme endete am 05.12.2016.

Anlage	Inhalt	Maßstab	Blattanzahl
Ordner 1			
7	Lage- und Bauwerksplan mit Entwässerung	1:1.000	2
10.2	Bauwerksverzeichnis		26
12.0	Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung		2
12.0	Fachgutachten zur Prüfung der artenschutzrechtlichen Belange nach § 44 BNatSchG – Anhang 2		97
14.1	Grunderwerbslageplan	1:1.000	1
14.2	Grunderwerbsverzeichnis		4
18.8	Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie		50
	Anlage 1 Fachgutachterliche Ermittlung der Chlorid-Einträge		14
	Übersichtskarte zum Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie	1:10.000	1

Mit Schreiben vom 24.07.2017 hat die Anhörungsbehörde die Träger öffentlicher Belange, dem anerkannten Naturschutzverband und dem Einwender des 1. Planänderungsverfahrens über den Verzicht auf Durchführung einer Erörterung gemäß § 17a Nr. 2 FStrG unterrichtet.

3. Der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, als Anhörungsbehörde - Dezernat 40 - hat zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens eine Stellungnahme vom 10.10.2017 (Gesch. Z.: 4011 - 553.32 – B 404 - 201) abgegeben.
4. Die entsprechend § 11 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) erarbeitete zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen wurde gemäß § 12 UVPG bewertet und bei der mit dem Planfeststellungsbeschluss getroffenen Entscheidung berücksichtigt (siehe Ziffer zu 1b) dieses Beschlusses).
Die Prüfung der Maßnahme hinsichtlich der Verträglichkeit mit den Umweltbelangen führte zu Maßgaben unter Ziffer 2 des Beschlusses.

b) Umweltauswirkungen und Bewertung gem. UVPG

Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 11 UVPG

Die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen erfolgt anhand der im UVPG enthaltenen Schutzgüter. Sie basiert auf der Umweltverträglichkeitsstudie (s. Anlage 16 der Planfeststellungsunterlagen) und dem LBP (s. Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen) mit einem Untersuchungsrahmen wie folgt:

Der Untersuchungsraum der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) von Anschlussstelle Lütjensee/ Schönberg (L 92) und der Anschlussstelle Lütjensee/ Grönwohld (K 31) umfasst insgesamt eine Fläche von 1024 ha. Die Untersuchungsraumgrenzen verlaufen beidseitig der B 404 in einem Korridor von 300m. Kleinräumig wurden sie den landschaftlichen Gegebenheiten und aktuellen Nutzungsstrukturen angepasst.

Die Untersuchung erfolgte für die Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klimas und Luft, Landschaft, Kultur und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern. Die Auswirkungsprognose und Bewertung der Umweltauswirkungen stützt sich auf die Methode der ökologischen Risikoanalyse und umfasst eine Raumanalyse mit Ermittlung von Raumwiderständen und Konfliktbereichen.

Es wird hier eine vereinfachte Vorgehensweise gewählt, da zu einem eine Beurteilung und ein Vergleich von Ausbauvarianten entfällt. Zum anderen sind die Auswirkungen weitestgehend auf den vorhandenen Straßenkörper beschränkt und keine zusätzlichen Immissionen durch das Vorhaben zu erwarten.

Für die Raumbewertung und die Auswirkungsprognose wurde das nachfolgende Fachgutachten erstellt:

Floristisch-faunistische Untersuchung und Bewertungen einschl. der artenschutzfachlichen Bearbeitung auf Basis des Vermerks des LBV-SH vom 20.07.2007 (Kieler Institut für Landschaftsökologie, 2007)

Der landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) konkretisiert die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie für den Teilabschnitt 2. Aufgrund der engen inhaltlichen Verzahnung von UVS und LBP konnte für den LBP das Plangebiet deutlich reduziert werden. Der Untersuchungsraum umfasst einen Korridor von 150m beidseitig der vorhandenen B 404.

Die floristisch-vegetationskundlichen und faunistischen Untersuchungen des biologischen Fachbeitrages umfassen folgende Punkte:

- Biotoptypenkartierung sowie Kartierung der gesetzlich geschützten Biotope
- Erfassung faunistischer Indikatorgruppen (Amphibien, Fledermäuse, Vögel, Wild)
- Erfassung streng geschützter Arten

In separaten Fachbeiträgen wurden die Auswirkungen auf die FFH-Gebiete „NSG Kranika, „Trittauer Mühlenbach und Drahtmühlengebiet sowie Großensee, Mönchsteich, Stenzer Teich sowie Fragen des Artenschutzes untersucht.

1. Beschreibung der Umwelt und ihre Bestandteile

Schutzgut Mensch

Innerhalb des Untersuchungsraumes liegen Teile der Ortschaft Grönwohld. Sie befinden sich zum größten Teil nicht innerhalb des engeren Untersuchungsraumes, sondern in Randbereichen des 800m Korridors.

Im Untersuchungsraum werden keine Wohn- und Wohnumfeldbereiche sowie siedlungsnaher Freiräume in Anspruch genommen.

Das Gebiet Kranika und Mühlenbachtal mit Drahtteich und Stenzerteich sind als Räume mit einer besonderen Bedeutung für die Erholung zu bewerten. Die übrigen Gebiete sind von allgemeiner Bedeutung für die Erholung.

Vorbelastungen sind die visuellen Belastungen, die Barrierewirkungen und die Lärmbelastungen durch die B 404 und den übrigen Straßenverkehr.

Schutzgut Pflanzen

Biotopkomplexe

Die wichtigsten Biotopkomplexe in Bezug auf das geplante Vorhaben sind folgende:

- Waldbereich Löps und Umgebung

Waldstück aus meist lichten Mischwald- und Nadelforst-Altbeständen mit reich entwickelter Krautschicht und Naturverjüngung aus Birke, Laubgehölz-Altbeständen.

Der Biotopkomplex ist zusammen mit einem gehölzgesäumten Radwanderweg als bedeutendes Naturhabitat für Fledermäuse zu bewerten. Für die Avifauna hat der

Bereich eine mittlere Bedeutung. Ein Amphibiengewässer mit hoher Bedeutung wurde nachgewiesen.

- NSG Moorgebiet Kranika

Komplex von Landröhrichten und aufkommenden Gehölzen durchgesetzten Sukzessionsflächen, Pionierwald-Beständen, langgestreckten Feldgehölzen und einem größeren Gewässer mit gut ausgebildeten Verlandungsbereichen. Der Biotopkomplex weist in wesentlichen Bereichen eine hohe Bedeutung für Fledermäuse auf. Der Niederungsbereich als Teilbereich des Moorgebietes weist eine hohe Bedeutung für Vögel auf und ein Amphibienbestand in Gewässern mit hoher Bedeutung wurde nachgewiesen.

- NSG Kranika

Hochmoorkomplex mit angrenzenden Birken- und Erlenbruchwäldern, Laubgehölz-Altbeständen mit Seggenriedern Röhrichten, Ruderalfluren, Weidenfeuchtgebüsch.

Der Biotopkomplex weist in nördlichen Bereichen eine hohe, in seinen südlichen Bereichen eine mittlere Bedeutung für Fledermäuse auf. Für Vögel hat der Bereich eine hohe Bedeutung. Amphibien wurden nicht nachgewiesen.

- Biotopkomplex nördlich des NSG Mühlenbach bei Trittau

Komplex aus strukturreichen Altholz-Waldbeständen in standorttypischer Artenzusammensetzung (Laub- und Sumpfwald), Landröhrichten mit Weidegebüsch, Pioniergehölzen und einem Gewässer. Der Biotopkomplex weist eine mittlere Bedeutung für Fledermäuse auf. Für Vögel hat der Bereich eine mittlere Bedeutung und Amphibien wurden nicht nachgewiesen.

- Waldbereich nordwestlich des Rastplatzes Drahtteich

Waldstück aus Hallenbuchenwäldern und Nadel-Laub-Mischbeständen mit einem hohen Anteil an Altbeständen der Buche.

Das Waldstück weist eine hohe Bedeutung für Fledermäuse auf. Für die Avifauna hat der Bereich eine mittlere Bedeutung und Amphibien wurden nicht nachgewiesen.

- Waldbereich zwischen der B 404 und Radwanderweg

Waldstück aus Hallenbuchenwald, Nadel-Mischbeständen mit einem hohen Anteil an Altbeständen der Kiefer, Naturverjüngung und einer reich ausgebildeten Krautschicht und umgebendem Knickähnlichem Waldsaum. Der Biotopkomplex hat eine

mittlere bis hohe Bedeutung für Fledermäuse. Für die Avifauna hat der Bereich eine mittlere Bedeutung und Amphibien wurden nicht nachgewiesen.

- Großflächiger Biotopkomplex westlich Grönwohld

Komplex aus naturnahen Feuchtwäldern (Erlenbruch-, Sumpf-, Laubwälder), Weidengebüschen, Seggenriedern, Landröhrichtern und Ruderalfluren. Dazu gehört auch der weite Verlandungsbereich des Drahtteiches.

Das Gebiet weist eine hohe Bedeutung für Fledermäuse auf. Für die Avifauna hat der Bereich eine mittlere Bedeutung und Amphibien wurden nicht nachgewiesen.

- Waldbereich südwestlich des Rastplatzes Drahtteich

Waldstück aus Feuchtwäldern (Sumpf- und Laubwald) mit einem hohen Anteil an Altbäumen, Naturverjüngung und einer reich ausgebildeten Krautschicht.

Das Gebiet weist eine hohe Bedeutung für Fledermäuse auf. Für die Avifauna hat der Bereich eine mittlere Bedeutung und Amphibien wurden nicht nachgewiesen.

Pflanzen

Der überwiegende Teil des Plangebietes wird durch forstwirtschaftliche Nutzung geprägt. Dazwischen liegen landwirtschaftliche Nutzflächen, vorwiegend Acker, die von einem zumeist weitmaschigen Knicknetz durchzogen sind. Im Nordwesten sind Teile des Hochmoor-Komplexes des NSG Kranika zu finden.

Aus der Bewertung der erfassten Biotoptypen ergibt sich folgendes Gesamtbild:

- Biotopstrukturen sehr hoher naturschutzfachlicher Wertigkeit sind die Verlandungsbereiche des Drahtteiches sowie naturnahe Sumpf- und Erlenwälder und der Teil des Hochmoorkomplexes des NSG Kranika im Plangebiet
- Biotopstrukturen hoher Wertigkeit sind Biotoptypen der Niedermoore und Sümpfe mit Weidengebüschen. Mischwälder und Sumpf-/Bruchwälder kommen überwiegend im Verlauf der Löpsbek und nördlich des Rastplatzes Drahtteich vor
- Biotoptypen mittlerer bis mäßiger Bedeutung stellen die Gehölzflächen, die Knicks, das Grünland und die Gewässer dar.
- Geringwertige Biotoptypen sind die intensiv genutzten Ackerflächen.

Innerhalb des Eingriffsbereiches befindet sich zum überwiegenden Teil Straßenbegleitgrün von mäßiger Bedeutung, das neu versiegelt wird. Für Böschungen bzw. baubedingt werden jedoch auch in geringerem Umfang höherwertige Biotoptypen beansprucht wie Staudenfluren, Gehölze und Waldbereiche.

Vorbelastungen sind durch die bestehenden Verkehrswege (Immissionen, Zerschneidungswirkung) sowie die intensive Landwirtschaft mit relativ geringen Anteilen naturnahen Strukturen gegeben.

Streng geschützte Pflanzenarten im Sinne des § 7 (2) Nr. 14 BNatSchG sowie relevante, besonders geschützte Pflanzenarten gemäß § 7 (2) Nr. 13 BNatSchG kommen im Umfeld der Trasse nicht vor.

Schutzgut Tiere

Brutvögel

Es wurden 86 Vogelarten nachgewiesen, wovon 58 Arten zu den sicheren Brutvogelarten zählen. Von den 16 wertgebenden Arten wurden für 5 Arten Brutnachweise erbracht: Kranich, Kiebitz, Schwarzspecht, Trauerschnäpper und Neuntöter. Innerhalb des Eingriffsbereiches finden sich keine wertgebenden Arten.

Amphibien

In den Gewässern im Umfeld der Trasse wurden Teichmolch, Moorfrosch, Grasfrosch, Wasserfrosch und Erdkröte nachgewiesen. Der Moorfrosch bzw. Braunfrosch wurde in den Gewässern im Bereich Kranika und Löps angetroffen. Der Eingriffsbereich stellt einen potenziellen Sommer- und Winterlebensraum für Amphibien dar.

Fledermäuse

Es wurden sieben Arten nachgewiesen. Es handelt sich um die Breitflügel-, Zwerg-, Franzen- und Wasserfledermaus sowie um den großen und kleinen Abendsegler und Braune Langohr. Bedeutende Nahrungshabitate sind der Löps, die Gewässer an der Drahtmühle sowie die reich strukturierten Bereiche im Südosten. Die Waldbereiche bieten Möglichkeiten für Tagesquartiere und Wochenstuben. Im Eingriffsbereich kann ein Vorkommen von Wochenstuben oder Winterquartieren ausgeschlossen werden.

Haselmäuse

Die Geländebegehung im Jahre 2013 führte zu dem Ergebnis, dass nahezu alle Böschunggehölze im 2. Bauabschnitt der B 404 eine potenzielle Eignung als Lebensraum für die Art aufweisen.

Wild

Rehwild, Schwarzwild und Rotwild kommen nach Auskunft der Jagdpächter in z.T. hohen Dichten vor. Rehwild ist im gesamten Plangebiet verbreitet. Es ist zu vermuten, dass die Tiere sowohl die Waldflächen als auch Einfeld als auch die Offenflächen zur Äsung nutzen. Einen Verbreitungsgebietsschwerpunkt für Schwarzwild weisen die Feuchtflächen

des NSG Kranika sowie die angrenzenden Feuchtwälder auf. Wildwechsel finden in regelmäßig über die B 404 statt, wobei aufgrund des hohen Waldanteils entlang der Trasse gestreut stattfinden.

Artenschutzrechtliche relevante Arten

In Bezug auf die Regelungen des § 44 Abs. 1 BNatSchG und des Vermerks „Artenschutz bei der Planfeststellung“ (LBV-SH 2013) sind die Haselmaus, der Fischotter, der Moorfrosch, die Breitflügelfledermaus, der große Abendsegler, der kleine Abendsegler, die Zwergfledermaus, die Wasserfledermaus, der braune Langohr, die Fransenfledermaus, der Kranich, der Kiebitz, der Schwarzspecht, der Trauerschnäpper, der Neuntöter, das Tüpfelsumpfhuhn und der Wachtelkönig zu berücksichtigen.

Faunistische Funktionsbeziehungen

Funktionsbeziehungen innerhalb des Planungsgebietes über die B 404 hinweg sind für Fledermäuse, Amphibien und Großsäuger zu verzeichnen. Es handelt sich überwiegend um lokale Funktionsbeziehungen zwischen zusammenhängenden Nahrungshabitaten bzw. benachbarten Lebensräumen. Für Großsäuger können auch überregionale Fernwanderungen nicht ausgeschlossen werden.

Von übergeordneter Bedeutung hinsichtlich der Biotop- und Verbundfunktion sind der Wald bei Löps, das NSG Kranika, der Staatsforst Bergen, das NSG Mühlenbachtal, das Drahtteich sowie das bestehende Knicknetz.

Schutzgut Boden

Böden von besonderer Bedeutung sind die Flach- und Zwischenmoore sowie der Oser, ebenso wie die Lehmböden. Alle weiteren Böden sind von allgemeiner Bedeutung. Es kommen Parabraunerden auf Geschiebelehm und Braunerden auf Geschiebesand vor.

Vorbelastungen des Bodens sind insbesondere durch Versiegelung von Flächen und auch intensive Landnutzungen gegeben.

Schutzgut Wasser

Grundwasser

Bereiche mit oberflächennahem Grundwasser kommen im Mooregebiet Kranika, nördlich des Stenzerteiches und den Niederungen der Bäche Schafbek, Petersbek, Löpsbek und Ripsbek vor. Diese Gebiete sind von besonderer Bedeutung als Wertelement von Natur und Landschaft und für die biotische Lebensraumfunktion.

Vorbelastungen durch Stickstoffeintrag, insbesondere Nitrat, sowie Pestizidrückständen im Grundwasser muss im Bereich der intensiv genutzten Flächen gerechnet werden.

Oberflächenwasser

Es kommen folgende Fließgewässer vor: Die Schafbek, die Petersbek, die Löpsbek und die Ripsbek. Es gibt außerdem noch zahlreiche Entwässerungsgräben.

Der naturnahe Quellbereich und der Verlandungsbereich des Drahtteiches werden als Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung eingestuft. Alle weiteren Gewässer sind von allgemeiner Bedeutung.

Schutzgut Klima und Luft

Es gibt kühle Freiflächen auf landwirtschaftlich genutzten Bereichen und erwärmte bebauete Bereiche, wo durch nächtliche Temperaturunterschiede lokale, kleinräumige Luftaustauschprozesse zwischen diesen Räumen entstehen.

Die bestehenden Wert- und Funktionselemente werden für den Landschaftsfaktor Klima/Luft als solche mit allgemeiner Bedeutung bewertet.

Vorbelastungen gehen von den Siedlungsflächen aus, da sich Gebäude und versiegelte Flächen im Gegensatz zu unbebauten stärker aufheizen. Hoch frequentierte Verkehrswege wie z.B. die B 404 stellen lufthygienische Belastungsquellen dar.

Schutzgut Landschaft

Im Plangebiet gibt es zwei Landschaftsbildtypen mit vier Landschaftsbildeinheiten.

Das Landschaftsbildtyp der Niederungen wird in die Landschaftsbildeinheiten Moorgebiet Kranika, Mühlenbachtal mit Drahtteich und Stenzerteich mit einer hohen Bedeutung und einer hohen Gesamtempfindlichkeit sowie Bollmoor mit einer mittleren Gesamtempfindlichkeit zusammengefasst.

Zum Landschaftsbildtyp Wald gehört mit der Löps und der Staatsforst Bergen mit einer mittleren Bedeutung und mittleren Gesamtempfindlichkeit.

Kultur- und sonstige Sachgüter

Sachgüter von besonderer Bedeutung kommen im Plangebiet nicht vor.

Es befinden sich verschiedene Mühlengrenzsteine aus dem Jahre 1750 von historischem Wert südlich des Drahtteiches.

Zu den historischen Kulturlandschaften teilen gehören die vorkommenden Knicks und deren Wälle. Weiterhin stellt die alte Bahntrasse Bad Oldesloe-Trittau, die heute als Rad- und Wanderweg genutzt wird, wie auch der Drahtteich als ehemaliger Mühlenteich einen Teil aus der historischen Kulturlandschaft dar. Außerdem sind alte Waldstandorte wie Löps und Bergen als Bestandteile der historischen Kulturlandschaft anzusehen.

Diese Kulturgüter weisen generell eine besondere Bedeutung auf.

Vorbelastungen/Gefährdungen ergeben sich durch die heute bestehenden Nutzungen sowohl durch Überprägung/ Überbauung des eigentlichen Denkmalsbereichs als auch des Umgebungsbereichs des Denkmals.

Wechselwirkungen

Zwischen den vorab genannten Schutzgütern sowie den raumbeanspruchten Nutzungen bestehen Wechselwirkungen, die zusammengenommen die Gesamtheit von Natur und Landschaft einschließlich aller menschlichen Aktivitäten ergeben.

Relative starke Wechselwirkungen bestehen zwischen den Faktoren Boden, Wasser, Klima/Luft, Pflanzen und Tieren. An die herrschenden Boden- und Wasserbedingungen haben sich in Zusammenspiel mit dem atlantischen Klima typische Pflanzen- und Tiergesellschaften angepasst. Bei Veränderung einzelner Faktoren wird das Ökosystem insgesamt verändert.

Entwicklung des Raumes ohne das Vorhaben (Trendszenario)

Mit dem Vorhaben sind keine relevanten Veränderungen der bestehenden Funktionen des Raumes bzw. der Raumordnung verbunden. Die Aufstellung eines Trendszenarios für die Entwicklung des Raumes ohne das Vorhaben findet daher keine Anwendung.

2. Auswirkungen des Vorhabens

Baubedingte Auswirkungen

Folgende baubedingte Auswirkungen sind trotz Umsetzung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen nicht zu vermeiden:

- Durch die Anlage von Arbeitsstreifen und Materiallagern sowie durch den Baustellenbetrieb und –verkehr wird es zu temporären Beeinträchtigungen kommen (rd. 1,8 ha).
- Veränderung natürlich anstehenden Bodens im Bereich von Arbeitsstreifen für den Bau der Regenklärbecken.
- Temporäre Beseitigung von Vegetation und Tierlebensräumen, Veränderung von Standortbedingungen für Pflanzen im Bereich der o.g. 1,8 ha, davon 1,3 ha Straßenbegleitgrün.
- Lärmimmissionen durch den Baustellenbetrieb

Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen

Folgende anlagenbedingte Auswirkungen trotz Umsetzung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen nicht zu vermeiden:

- Neuversiegelung (rd.1,8 ha) von Böden, die im Wesentlichen beim Ausbau der der B 404 in den 70er Jahren aufgeschüttet worden sind.
- Überbauung von Wert- und Funktionselementen mit besonderer Bedeutung für die abiotischen Landschaftsfaktoren Boden und Wasser, rd. 0,45 ha
- Beseitigung von Vegetation und Tierlebensräumen auf rd. 5,9 ha, davon rd. 5,4 ha Straßenbegleitgrün
- Verlust von nach § 30 (2) i.V. § 21 (1) LNatSchG geschützten Biotopen auf 185 m²
- Verlust von 7 Einzelbäumen

Betriebsbedingte Wirkungen, die über die bereits vorhandenen hinausgehen (z.B. Lärmimmissionen) sind nicht zu erwarten, da keine Zunahme des Verkehrs durch das Vorhaben prognostiziert wird.

Entlastungseffekte

- Durch die vorgesehenen rd. 1,1 ha Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen (insbesondere des Radweges) wird der Konflikt minimiert und es ergibt sich eine Entlastung für den Naturhaushalt.
- Durch die zukünftige Regenwasserbehandlung vor Einleitung in die Vorfluter werden diese entlastet.

Auswirkungen auf Natura 2000 Gebiete und FFH-Lebensraumtypen

Es werden keine Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der FFH-Gebiete NSG Kranika, Trittauer Mühlenbach und Drahtmühlengebiet sowie Großensee, Mönchsteich, Stenzer Teich durch das Vorhaben ausgelöst. Biotoptypen werden nicht beansprucht.

Auslösung von Verbotsbeständen des § 44 (1) BNatSchG

Aufgrund der Durchführung umfangreicher Maßnahmen werden die Verbotstatbestände des § 44 (1) BNatSchG nicht ausgelöst, so dass eine Ausnahme gem. § 45 BNatSchG nicht erforderlich wird.

3. Vermeidungs- und Gestaltungsmaßnahmen

Entsprechend dem Vermeidungsverbot des § 15 BNatSchG werden unter Berücksichtigung und Durchführung der folgend aufgeführten Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen ökologische Risiken und Beeinträchtigungen möglichst gering gehalten.

Die aufgeführten Gestaltungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen werden sowohl aus bau- und verkehrstechnischen Gründen als auch landschaftsästhetischer Sicht und zur optimierten Biotopgestaltung vorgenommen.

Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen

- Fast der gesamte Ausbau erfolgt im vorhandenen Straßenkörper
- Flächenscharfe Begrenzung der baubedingten Flächeninanspruchnahme
- Entlastung der Vorfluter durch den Bau von Regenklärbecken
- Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen
- Durchlass an der Ripsbek wird kleintiergerecht neu gebaut

Landschaftspflegerischen Schutzmaßnahmen, wodurch das Eintreten von Verbots-
tatbeständen des § 44 (1) BNatSchG vermieden wird:

- Beschränkung des Zeitraumes für die Fällarbeiten, des Gehölzrückschnittes, die Be-
seitigung des Ober- und Unterholzes, Rodung der Stubben und des Wurzelwerks
zum Schutz von Brutvögel und Kleintieren
- Anlage von temporären Amphibiensperrzäunen gem. MAmS
- Anlage von dauerhaften Amphibiensperr- und leiteinrichtungen gem. MAmS
- Kleintiergerechter Bau des Durchlasses an der Ripsbek mit ottergerechter Gestal-
tung der Uferbereiche und Anlage eines Otterleitzauns

Landschaftspflegerische Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen in der straßenbau-
technischen Ausführung:

- Schutz der Vegetationsbestände gemäß RAS-LP 4, der ZTV Baum StB 04 und der
DIN 18920
- Schutz zur Sicherung des Oberbodens gemäß RAS-LP 2, der ZTV La-StB 05 und
der DIN 18915
- Baugrundsätze zum Schutz des Bodens, der Gewässer und des Grundwassers
- Rekultivierung/Wiederherstellung vorübergehen in Anspruch genommener Flächen im
Bereich der temporären Rampe
- Anlage von temporären Amphibiensperrzäunen gem MAmS
- Anlage von dauerhaften Amphibiensperr- und leiteinrichtungen gem. MAmS
- Erneuerung des Durchlasses an der Ripsbek und Anlage eines Otterleitzaunes

Gestaltungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen

Folgende Gestaltungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen werden vorgenommen:

- Bankettbegrünung
- Begrünung der Straßenböschungen, Mulden und Regenklärbecken
- Begrünung freizuhaltender Sichtfelder als magerer Landschaftsrasen
- Entwicklung von Gehölzen über Sukzession
- Rekultivierung im Bereich der temporären Rampe
- Gehölzanpflanzung auf der Straßenböschung

4. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Es werden Ausgleichsmaßnahmen in einem Umfang durchgeführt, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen zurückbleiben:

- Aufwertung einer Biotopverbundfläche an der B 404 (südwestlich der Ortslage Sprenge) durch Entwicklung von artenreichen Extensivgrünland, Ufersäumen, Knicks und sonstige Gehölzbeständen
- Entwicklung einer landwirtschaftlich genutzten Fläche zu einem naturnahen Laubwald im Bereich des Stadtgebietes von Ahrensburg
- Beteiligung am Ökokonto Trenthost mit 18.010 Ökopunkten. Auf der Fläche ist die Entwicklung von artenreichen, mesophilem bis feuchtem Grünland mit naturnahen Kleingewässern und vielfältigen Gehölzstrukturen vorgesehen

Ausgleichszahlungen

Ausgleichszahlungen sind nicht erforderlich, da verursachten Beeinträchtigungen über die zuvor beschriebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden.

Maßnahmenübersicht

Eine Maßnahmenübersicht ist nicht erforderlich, da nur drei Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen sind.

Programm zur Erfolgskontrolle der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die Fläche des vorgesehenen Maßnahmenkomplexes (südwestlich Sprenge) wird in den Besitz des Bundes verbleiben. Die Entwicklung der Fläche wird in regelmäßigen Abständen (ca. alle 5 Jahre) auf ihre zielentsprechende Wirksamkeit überprüft und das Pflegekonzept wird ggf. an die Überprüfungsergebnisse angepasst.

Die Fläche des Grundstücks in der Stadt Ahrensburg wird durch die Straßenbauverwaltung erworben. Eine Überprüfung erfolgt in regelmäßigen Abständen. Die detaillierte Ausgestaltung und Dokumentation der Pflege der Maßnahmenflächen wird im Zusammenhang mit der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung erarbeitet.

Die Flächen des Ökokontos Trenthorst befinden sich im Besitz der Ausgleichagentur Schleswig-Holstein. Die Maßnahmen sind bereits umgesetzt.

Berücksichtigung der agrarstrukturellen Belange

Agrarstrukturelle Belange wurden gemäß § 15 (3) BNatSchG angemessen berücksichtigt.

- Durch Maßnahmen zur Entsiegelung wird der erforderliche Kompensationsumfang verringert.
- Die bereits bestehende Zerschneidung von faunistischen Lebensräumen wird durch die Anlage eines kleintiergerechten Durchlasses an der Ripsbek im Bereich eines

Schwerpunkts des Biotopverbundsystems auf Höhe des Drahtteiches gemindert, wodurch eine Wiedervernetzung ehemals durch die Straße getrennter Lebensräume erfolgen kann.

- Der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes dienen die Entwicklung von extensivem genutztem Grünland, die Anlage von Knicks und die Entrohrung eines Bachabschnittes sowie die Entwicklung von Wald und Staudenfluren.
- Ein Drittel der für Maßnahmen vorgesehenen Flächen werden nicht landwirtschaftlich genutzt. Auf den restlichen zwei Drittel ist auch nach Durchführung der vorgesehenen Maßnahmen eine landwirtschaftliche Nutzung zum überwiegenden Teil möglich.
- Bei der Auswahl von Flächen für Ausgleichmaßnahmen werden nur Flächen In Anspruch genommen, die für die landwirtschaftliche Nutzung weniger geeignet sind. Insgesamt werden mit der vorliegenden Planung weniger Flächen durch Kompensationsmaßnahmen aus der landwirtschaftlichen Nutzung genommen als Flächen für den Eingriff in Anspruch genommen werden.

5. Kenntnislücken, Hinweise auf Schwierigkeiten

Nach gutachterlicher Einschätzung liegen keine Kenntnis- und Prognoselücken, die die Bewertung des Eingriffs beeinflussen könnten, nicht vor.

Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 12 UVPG-Unterlage

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 beantragte Maßnahme umfasst den 3-streifigen Ausbau der Bundesstraße B 404 mit wechselseitigen Überholfahrstreifen auf einer Länge von ca. 4 km im Bereich zwischen der Anschlussstelle Lütjensee/ Schönberg und der Anschlussstelle Lütjensee/Grönwohld.

Die B 404 stellt eine der Haupt-Nord-Süd-Verbindungen in Schleswig-Holstein neben der Bundesautobahn BAB A 7 dar. Ferner Verbindet die B 404 das östliche Schleswig-Holstein, einschließlich der Landeshauptstadt Kiel, mit der Region Lübeck und Mecklenburg-Vorpommern. Das auf der B 404 vorhandene hohe Verkehrsaufkommen mit hohem Lkw-Anteil und Unfallhäufigkeit bedingt durch den hohen Überholdruck führen zur Beeinträchtigung der Leichtigkeit und Sicherheit des gesamten Verkehrs auf der B 404.

Die Beurteilung der Verkehrsverhältnisse auf der vorhandenen B 404 unter Berücksichtigung der Prognoseverkehrsbelastungen 2020/ 25 führt zu einer deutlichen Reduzierung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Zielsetzung des Vorhabens ist, mit dem Ausbau den zweistreifigen zum dreistreifigen Querschnitt im Teilabschnitt 2 die B 404 in Richtung Norden bis Schönberg zu ergänzen, die Streckencharakteristik zu vereinheitlichen und damit die Verkehrssicherheit deutlich zu verbessern.

Da es sich bei diesem Vorhaben um ein Ausbauvorhaben einer vorhandenen Bundesstraße handelt, steht die Trassenlinie im Wesentlichen fest. Der Ausbau wird teils westlich und teils östlich Seite der vorhandenen B 404 stattfinden. Hieraus ergibt sich, dass eine Entwicklung von Ausbauvarianten entfallen kann.

Bei der Prüfung der Einhaltung artenschutzrechtlicher Belange werden Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG unter Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Vermeidungs- bzw. Minimierungsmaßnahmen und vorgezogener artenschutzrechtlicher Ausgleichsmaßnahmen bei der Realisierung des betrachteten Bauabschnittes vermieden. Die entsprechenden artenschutzrechtlichen Belange sind somit ausreichend berücksichtigt worden.

Eingriffe in Natur und Landschaft: Der Landschaftspflegerische Begleitplan behandelt die zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter hinreichend.

Durch das geplante Vorhaben werden die Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild zum Teil erheblich beeinträchtigt (vgl. hierzu zusammenfassende Darstellung gem. § 11 UVPG).

Erhebliche Beeinträchtigungen sind insbesondere durch Flächeninanspruchnahme und Versiegelungen für die Schutzgüter Pflanzen und Tiere, Boden, Wasser und Landschaft gegeben. Im Zuge des Vorhabens wird überwiegend in Straßenbereichen eingegriffen, die beim Ausbau der B 404 in den 70er Jahren aufgeschüttet worden sind. In geringerem Umfang sind höherwertige Biotoptypen betroffen, wie u.a. nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 21 LNatSchG gesetzlich geschützte Biotope.

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

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

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

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

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

c) Materiell-rechtliche Würdigung

1. Allgemeines

Die Bundesstraße B 404 verläuft in Nord-Südrichtung zwischen Kiel und der Landesgrenze Niedersachsen. Sie ist neben der A 7 eine der wichtigsten Nord- Süd-Verbindungen in Schleswig-Holstein. Sie gilt zusätzlich als Zubringer der A 1 und der A 24, aber auch als Zubringer zur A 7 bei Neumünster. Im weiteren südlichen Verlauf bindet die B 404 an die A 25 bei Geesthacht und an die A 39 bei Handorf an. Damit erfüllt die B 404 eine überregionale Verbindungsfunktion der Länder Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern. Der vierstreifige Ausbau der B 404 zur Bundesautobahn A 21 hat daher besondere Priorität.

Zwischen der A 1 bei Bargteheide bis Stolpe ist die B 404 bereits vierspurig zur A 21 ausgebaut. Die Gesamt-Fertigstellung des anschließenden Abschnittes zwischen Stolpe und Nettelsee zur A 21 ist für Sommer 2018 vorgesehen. Ziel ist es, in den kommenden Jahren einen kontinuierlichen Baufortschritt in Richtung Kiel zu vollziehen.

Aufgrund der besonderen Verkehrssituation der B 404 im Bereich zwischen der A 1 und der A 24 wird als Übergangslösung die Einrichtung einer 2+1-Verkehrsführung realisiert, um die Verkehrssicherheit erheblich zu steigern. In vier Teilbereichen soll mit der Anlegung eines dritten Fahrstreifens eine Überholmöglichkeit entstehen. Dies geschieht durch einen Umbau des vorhandenen Straßenquerschnittes unter Nutzung abgängiger Radwe-

ge mit geringem Kostenaufwand und ohne relevante Eingriffe in den vorhandenen Bewuchs seitlich der B 404, d. h. der vorhandene zweistreifige Querschnitt der B 404 mit Radweg wird zu einem dreistreifigen Querschnitt mit einem wechselseitigen Überholfahrstreifen (2+1-Führung) ohne Radweg umgebaut.

Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist der 2. Bauabschnitt auf der Teilstrecke zwischen der A 1 und A 24. Der 4 km lange Teilabschnitt befindet sich zwischen der Anschlussstelle Lütjensee/ Schönberg (L 92) und der Anschlussstelle Lütjensee/ Grönwohld (K 31).

Die beiden südlichen Bauabschnitte zwischen den Anschlussstellen Trittau/ Großenssee (L 93) und Trittau/ Grande (L 94) (3. Bauabschnitt) und zwischen den Anschlussstellen Trittau/ Grande (L 94) und Schwarzenbek/ Grande (A 24) (4. Bauabschnitt) wurden bereits auf einer Länge von rd. 6,6 km dem Verkehr übergeben.

Für den ersten Bauabschnitt der B 404 von der Anschlussstelle Bargtheide (A 1) bis ca. 1 km südlich der Anschlussstelle Todendorf/ Sprengel hat der Vorhabenträger mit Datum vom 07. Juni 2017 den Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens gestellt. Nach Fertigstellung aller vier Bauabschnitte wird der Umbau der B 404 mit wechselseitiger 2+1 Führung auf einer Gesamtlänge von rd. 15 km vollendet sein.

Die B 404 bildet derzeit eine Lücke in der Straßencharakteristik einer durchgängigen Autobahn. Der jetzige geplante Umbau der B 404 stellt nur eine Übergangslösung zum langfristigen Ziel eines vierstreifigen Ausbaus der B 404 mit der Aufstufung zur BAB A 21 dar. Zwischenzeitlich wurde der Abschnitt zwischen der A 1 und der A 24 im Bundesverkehrswegeplan 2030 als neues Bauvorhaben in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Hierfür liegt jedoch noch kein Planungsauftrag vor.

Durch den geplanten Umbau der B 404, bei dem es sich um eine turnusgemäße Sanierung der Bundesstraße mit Anbau von wechselnden Überholfahrstreifen in Teilbereichen handelt, ändern sich die planerischen Grundvoraussetzungen für einen späteren Ausbau zur A 21 nicht wesentlich, der Bau von Überholfahrstreifen führt zu keiner Erschwerung der zukünftigen Planung. Vielmehr erfolgt die Planung zum Ausbau der B 404 zur A 21 unabhängig von der Planung der vorgelegten Baumaßnahme, bei der dann die damit verbundenen Auswirkungen berücksichtigt werden.

2. Notwendigkeit

Die Notwendigkeit dieser Maßnahme basiert auf der vorhandenen Verkehrsbelastung ($DTV_{2010} = 11.941 \text{ Kfz}/24\text{h}$) mit einem hohen Lkw-Anteil (rd.13%) und der Unfallhäufigkeit

bedingt durch den hohen Überholdruck der sich aufgrund der Pulkbildung hinter den langsam fahrenden Lkw-Verkehr bildet. Die Überholsichtweiten sind streckenweise eingeschränkt. Die Hauptunfallursachen sind auf Fehler bei Überholvorgängen zurück zu führen. Trotz bestehenden Überholverbotes konnte dieser Gefährdungspunkt nicht entschärft werden. So kommt es immer wieder zu riskanten Überholmanövern auf dieser Strecke, die vielfach zu schweren Unfällen führen. Diese Unfälle sind insgesamt rückläufig, insbesondere auf die Unfallschwere, dennoch sind sie zu zahlreich. So kam es im Jahr 2012 zu 15 Unfällen mit 5 Schwerverletzten und 13 Leichtverletzten.

Der Umbau der B 404 zu einer 2+1 Führung erfolgt aus Gründen der Unfallhäufigkeit und damit der Verkehrssicherheit. Er ermöglicht eine deutliche Steigerung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesstraße, in dem eine wechselnde zweispurige Überholmöglichkeit für beide Fahrrichtungen ohne Gefährdung des Gegenverkehrs geschaffen und dadurch das Unfallrisiko reduziert wird. Die Polizeidirektion Ratzeburg hat diese Auswirkungen nach dem Ausbau des 3. und 4. Bauabschnitts der B 404 in ihrer Stellungnahme bestätigt.

Der Bau der Überholfahrstreifen findet ausschließlich im vorhandenen Straßenkörper statt, d. h. durch die beidseitige Verbreiterung der B 404 wird der vorhandene und gewidmete Radweg überbaut. An dem geplanten Regelquerschnitt RQ 15,5 mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 12,50 m ist kein Radweg vorgesehen. Der vorhandene Radverkehr wird auf das untergeordnete Straßen- und Wegenetz verlagert, im Osten über die L 92, K 32 und K 31 und im Westen über die K 31, K 30 und L 92.

Durch die Erweiterung der B 404 um einen zusätzlichen Fahrstreifen erfolgen im Bereich angrenzender Bebauung Betroffenheit infolge Verkehrslärms. Die Rechtsbetroffenheiten aus dieser Umbaumaßnahme stellen nach der 16. BImSchV einen erheblichen Eingriff dar und als Folge der Erhöhung der Beurteilungspegel eine wesentliche Änderung. Dies ergibt sich aus dem symmetrischen Ausbau der 2+1 Führung und damit aus einem geringfügigen Heranrücken der Straße an die dort vorhandene lockere Einzelbebauung. Jedoch wurde nur an drei Gebäuden ein Anspruch auf passiven Lärmschutz ermittelt.

3. Planungsalternativen

Die vorliegende Planung beinhaltet den Umbau der B 404 zu einem dreistreifigen Fahrbahnquerschnitt mit Errichtung einer 2+1-Verkehrsführung. Die Linie der B 404 ist im Wesentlichen von der vorhandenen Straße vorbestimmt, so dass auf ein Linienbestimmungsverfahren nach § 16 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) verzichtet werden konnte.

Bei der Linienuntersuchung der geplanten Ausbaumaßnahme wurden folgende Varianten in Betracht gezogen:

Die Nullvariante wurde in der Variantenbetrachtung nicht weiter berücksichtigt, da die Nullvariante keine Planungsalternative, sondern eine Planungszielverfehlung darstellt. Zu den verkehrswirtschaftlichen Zielen des Ausbaus der Bundesstraße B 404 gehört die Schaffung einer leistungsfähigen Verbindung, die die Planungsziele Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs verbessert.

Die Betrachtung der Nullvariante bedeutet den vorhandenen Zustand zu belassen und auf den Ausbau der B 404 zu einer 2+1 Führung zu verzichten. Die Nullvariante stellt deshalb keine realistische Alternative zur Planungsmaßnahme dar, weil die oben genannten Planungsziele nicht erreicht werden können.

Ebenso scheidet eine Untersuchung von Neubauvarianten aus, weil die Linienführung der bestehenden B 404 unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten den Trassierungselementen des geplanten Ausbaus bereits entspricht und in Hinblick auf wirtschaftliche und umweltverträgliche Aspekte ein Minimierungsgebot vorliegt. Der geplante Querschnitt ist auf dem vorhandenen Dammkörper der Bundesstraße geplant, so dass die vorhandenen Brückenbauwerke bestehen bleiben können, die Rampengeometrie der Auf- und Abfahrtsrampen bleiben durch kurze Angleichungsbereiche erhalten und wodurch der Eingriff in Grundeigentum sowie Natur, Umwelt und Landschaft geringgehalten werden kann. Aus diesen Gründen entfällt als eine alternative Variante auch eine Gradientenabsenkung. Der symmetrische Ausbau stellt außerdem für den weiteren späteren Ausbau zur A 21 keine Zwangspunkte fest.

4. Abwägung

Die straßenbaurechtliche Planung findet ihre fachliche Rechtfertigung darin, dass für das beabsichtigte Vorhaben nach dem FStrG allgemein verfolgten Zielen ein Bedürfnis besteht. Die geplante Baumaßnahme muss den Vorgaben der §§ 1, 3 und 4 FStrG entsprechen. Die B 404 als Bundesfernstraße muss sich demnach in ein zusammenhängendes Verkehrsnetz einfügen und dem weiträumigen Verkehr dienen. Hierzu hat der Träger der Straßenbaulast nach seiner Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraße in einem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern und sonst zu verbessern. Dabei muss der Bau allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Deswegen entspricht der Ausbau der B 404 den Anforderungen des Bundesfernstraßengesetzes und dient der Leichtigkeit und Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

Durch das geplante Bauvorhaben sind Eingriffe in das Eigentum Dritter sowie in Natur und Landschaft erforderlich, die aber so gering wie möglich gehalten worden sind, da die Trassierung auf den vorhandenen Straßenflächen erfolgt. Ein Eingriff wird lediglich im Bereich der Verlängerung der Auf- und Abfahrt einer Anschlussstelle, der Anlage dreier Regenrückhaltebecken sowie einer provisorischen Rampe und der notwendigen Kompensationsmaßnahmen notwendig. Damit wurden die Eingriffe auf ein absolutes Minimum reduziert und für die Betroffenen als zumutbar angesehen.

Um die durch die Ausbaumaßnahme ausgelösten überschrittenen Grenzwerte einzuhalten, werden passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. (vgl. Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen und Ziffer 2.4 nebst Begründung dieses Beschlusses).

Den verkehrlichen Belangen stehen die durch die Realisierung der geplanten Maßnahme ausgelösten Betroffenheiten wie Lärmschutz, Eingriff in Natur und Landschaft und Eigentumsflächen Dritter gegenüber. Die Planfeststellungsbehörde bewertet das öffentliche Interesse an der geplanten Ausbaumaßnahme der B 404 höher als die entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange. Sie ist der Überzeugung, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen auf das unabdingbare Maß begrenzt werden. Die dennoch verbleibenden Nachteile sind durch verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

Zu 2.: (Maßgaben (Auflagen und Planänderungen))

Zu 2.2: (Wasserhaushalt)

Zu 2.2.1: (Wasserrechtliche Erlaubnis)

Neben der Planfeststellung ist eine Bewilligung oder Erlaubnis nicht erforderlich, wenn im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens über die Benutzung eines Gewässers entschieden wird (§ 19 WHG).

Der Kreis Stormarn als Untere Wasserbehörde hat die Stellungnahmen vom 25.06.2015 und 19.10.2016 zu dem Vorhaben vorgelegt. Die aufzuerlegenden Nebenbestimmungen und Auflagen der Unteren Wasserbehörde wurden in der Erörterung am 16.02.2016 mit dem Vorhabenträger abgestimmt und im Beschluss aufgenommen. Auf die Ziffern 4.1.22 und Ziffer 5.1.1 des Beschlusses wird verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde geht des-

halb davon aus, dass das Einvernehmen mit der Wasserbehörde des Kreises Stormarn hergestellt ist.

Zu 2.2.2: (Nebenbestimmungen)

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

Zu 2.3: (Landschaftspflege)

Zu 2.3.1: (Genehmigung des Eingriffs/ Ausgleichsmaßnahmen)

Es wird auf § 17 BNatSchG i.V.m. § 11 LNatSchG verwiesen.

Die mit der Realisierung des Vorhabens verbundenen unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG vollständig ausgeglichen oder ersetzt werden. Die Begründung der Unvermeidbarkeit von Beeinträchtigungen gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG durch das Vorhaben ist dargelegt (vgl. Anlage 12.0 der Planfeststellungsunterlage).

Die Ersatzmaßnahmen liegen gemäß § 8 der Landesverordnung über das Ökokonto, die Einrichtung des Kompensationsverzeichnisses und über Standards für Ersatzmaßnahmen (ÖkokontoVO) vom 28.03.2017, letzte Änderung: §10 (LVO v. 26.04.2013, GVOBl. S.219), in den vom Vorhaben betroffenen Raumeinheiten Schleswig-Holsteinisches Hügelland und Schleswig-Holsteinische Geest. Gemäß § 9 Abs. 1 LNatSchG schließen die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung des angestrebten Erfolgs ein.

Die agrarstrukturellen Belange werden entsprechend § 15 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. § 9 Abs. 3 LNatSchG berücksichtigt.

Auf die Anlagen 12.0 bis 12.2 (Landschaftspflegerischer Begleitplan) wird verwiesen.

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

Das Benehmen zum Eingriff sowie das Einvernehmen zum Ausgleich und Ersatz gemäß § 11 Abs. 1 LNatSchG wurden mit Schreiben des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt

und ländliche Räume vom 07.07.2015, Aktenzeichen V538-5522-B 404 dreistreifig 2. BA in Verbindung mit der Mail vom 09.02.2016 hergestellt.

Das Benehmen zum Eingriff sowie das Einvernehmen zum Ausgleich und Ersatz gemäß § 11 Abs. 1 LNatSchG für die 1. Planänderung wurden mit Schreiben des Ministeriums für Energie, Landwirtschaft, Umwelt und Digitalisierung vom 06.06.2018, Aktenzeichen 538 – 552-B404, 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 184 m² Sumpfwaldes wird gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erteilt, da das Vorhaben aus überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls erforderlich ist.

Weiter nach § 30 Abs. 2 BNatSchG i.V. m. § 21 Abs. 1 LNatSchG gesetzlich geschützte Biotope werden im Zuge des Vorhabens nicht zerstört oder nachhaltig beeinträchtigt.

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

Unter Berücksichtigung der planfestgestellten artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen stehen der Realisierung des Vorhabens keine artenschutzrechtlichen Verbotsbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG i.V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG entgegen.

Dies wird im Folgenden für die relevanten und potentiell vom Vorhaben betroffenen Arten näher begründet. Die notwendigen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen, Ausgleichsmaßnahmen und CEF-Maßnahmen werden zusammengefasst dargestellt. Auf die näheren Ausführungen im Fachgutachten zur Prüfung der artenschutzrechtlichen Belange (Anlage 12, Anhang 2 der planfestgestellten Unterlagen) wird verwiesen.

Auf die Nebenbestimmungen in Ziffer 2.3.7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Im Plangebiet sind 10 Arten (Fischotter, 7 Fledermausarten, Moorfrosch, Haselmaus) des Anhang IV der FFH-RL und 86 europäische Vogelarten nachgewiesen oder weisen Potential im Untersuchungsgebiet auf.

Bestandserfassungen

Die Datengrundlage für die artenschutzrechtliche Bewertung bilden floristische und faunistische Erfassungen (Avifauna, Amphibien, Fledermäuse) aus dem Jahr 2005 und 2006. Diese Daten wurden im Jahre 2009 für die Planungen des 2. BA aktualisiert. Im Zuge dieser Untersuchungen wurden die Biotoptypen im Eingriffsbereich und näheren Trassenbereich erneut auf ihre Ausprägung hin überprüft. Im selben Bereich wurden 2009 Vorkommen von Artengruppen mit besonderen Lebensraumsansprüchen bzw. artenschutzrechtlich relevante Arten überprüft. Im Rahmen dieser Bestandserhebungen wurde das Besiedlungspotenzial für Höhlen- und Nischenbrüter überprüft sowie Greifvogelhorste kartiert. In Bezug auf Fledermäuse wurden die vom Vorhaben betroffenen Gehölze auf ihre Quartierseignung (Winterquartiere, Wochenstuben) hin untersucht. Darüber hinaus wurden die für die Haselmause relevanten Strukturen kartiert.

2013 fanden erneute Begehungen der Böschungsgehölze in Bezug auf die oben genannten Arten und Habitatstrukturen statt. Dabei wurden keine Hinweise auf Veränderungen festgestellt. Zuletzt fand eine Plausibilitätsprüfung anhand der Erfassung von Biotoptypen einschließlich von FFH-Lebensraumtypen im Jahre 2014 statt. Diese Biotoperfassung hatte keine Anhaltspunkte für Veränderungen ergeben, sodass von einer nochmaligen Untersuchung der Vögel, Fledermäuse und Amphibien abgesehen wurde. Die Datenabfrage bei der zuständigen Fachbehörde (LLUR) wurde zuletzt am 5.3.2018 aktualisiert (KifL 2018: Ergänzende Stellungnahme). Die Abfrage ergab hinsichtlich der im Artenschutzfachbeitrag getroffenen Aussagen keine relevanten Veränderungen für die betroffenen Arten bzw. Artengruppen.

Fischotter

Bestandserfassungen und Methodik

Für den Fischotter ergab eine Potentialabschätzung im Rahmen der UVS keine Lebensraumeignung im Querungsbereich der B 404. Erfassungen wurden nicht durchgeführt. Artenschutzrechtliche Aussagen gründen auf der Auswertung bereits vorhandener Kenntnisse und der Fachliteratur sowie Datenabfragen der Fachbehörden zu Ottervorkommen. Dabei wurden Daten bis 2013 berücksichtigt.

Zusammenfassung der Ergebnisse der Erfassungen

Die Datenabfragen beim LANU (Landesamt für Natur und Umwelt des Landes SH 2007) bzw. LLUR (Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume 2013) ergaben einen Fund im Bereich des Drahtteiches sowie in 7 km Entfernung der B 404 bei Sirksfelde sowie ein Nachweis anhand von Kotpuren westlich des Stenzerteiches außerhalb des Untersuchungsgebietes des Vorhabens. Die Art breitet sich zunehmend in den beiden biogeographischen Regionen Schleswig-Holsteins aus.

Tötungsverbot

Gefahren im Zuge von Straßenbauvorhaben gehen für den Fischotter von bau- und betriebsbedingten Kollisionen mit Fahrzeugen aus.

Da im Nahbereich des Vorhabens keine Habitatsignung für Fortpflanzungs- und Ruhestätten festgestellt wurde, sind baubedingte Tötungen nicht zu erwarten sind. Vorhabenbedingt ist von einer leichten Erhöhung der Gefahr einer betriebsbedingten Tötung von Individuen auszugehen, da aufgrund der Verbreiterung des Straßenquerschnittes um 4,50 m im möglichen Querungsbereich die Verweildauer des Fischotters auf der Straße erhöht wird. Derzeit besteht bereits eine erhöhte Kollisionsgefahr auf der B 404 im Bereich einer potentiellen Leitstruktur (Ripsbek), da die vorhandenen Querungsbauwerke für den Fischotter nicht passierbar sind.

Weitere Querungsbereiche sind aufgrund fehlender Habitatsignung auszuschließen.

Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme

Zur Vermeidung der Tötung von Individuen bei der Querung der B 404 hat der Vorhabenträger die ottergerechte Gestaltung des Durchlassbauwerkes der Ripsbek (Maßnahme M 2.2. der Anlage 12) sowie die Herstellung eines Leit- bzw. Sperrzaunes beidseitig der B 404 auf mind. 50 m Länge vorgesehen.

Unter Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen kann das Eintreten des Verbotstatbestandes nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG wirksam vermieden werden.

Störungsverbot

Der Fischotter ist durch seine nacht- und dämmerungsaktive Lebensweise störungsempfindlich gegenüber Lichtemissionen. Eine Nachtbeleuchtung der B 404 ist nicht vorgesehen. Von einer erhöhten Belastung des Fischotters durch nächtliche Autoscheinwerfer ist nicht auszugehen, da es vorhabenbedingt zu keiner Verkehrszunahme auf der B 404, 2.BA kommt.

Baubedingte Störungen sind auszuschließen, da kein nächtlicher Baubetrieb vorgesehen ist.

Verbot der Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten

Durch das Vorhaben werden lediglich Flächen im Nahbereich der bestehenden B 404 beansprucht, die keine besondere Habitatsignung für Fortpflanzungs- und Ruhestätten aufweisen. Bau- und anlagebedingte Lebensraumverluste können daher ausgeschlossen werden.

Zu einer Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann es im Zuge des Vorhabens durch die Beeinträchtigung von durch den Fischotter als Lebensraum genutzter umliegender Gewässern kommen. Der in ca. 300 von der Trasse entfernte

Drahtteich erfährt eine zusätzliche Chloridfracht durch winterlichen Streusalzeinsatz, die jedoch nicht zu einer Beeinträchtigung der aquatischen Lebensgemeinschaften führt. Für die übrigen Gewässer im Plangebiet kann eine Beeinträchtigung durch eine Verschlechterung der Wasserqualität aufgrund ihrer Entfernung zum Vorhaben ausgeschlossen werden.

Ein Verstoß gegen das Verbot gem. § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG tritt nicht ein.

Haselmaus

Bestandserfassungen und Methodik

Bei der vom Vorhabenträger durchgeführten Untersuchung zu Haselmäusen handelt es sich um eine Potentialanalyse zur Lebensraumeignung des Untersuchungsgebietes. Für den baubedingten Eingriffsbereich fand 2013 eine Geländebegehung der Böschungsgehölze zur Beurteilung potentiell geeigneter Habitatstrukturen statt. Eine gezielte Nestsuche fand nicht statt; im Zuge der Geländeuntersuchung konnten jedoch 5 Nester nachgewiesen werden.

Die Haselmauslebensräume wurden anhand von Strukturmerkmalen (Bestockung mit Gehölzen, Deckung der Strauchschicht, Gehölzartenanzahl) in 5 Habitateignungsklassen untergliedert.

Zusammenfassung der Ergebnisse der Erfassungen

Die Untersuchung ergab, dass nahezu alle straßenbegleitenden Böschungsbereiche der B 404, 2.BA eine Eignung als Haselmauslebensraum aufweisen. Die nachgewiesenen Spuren (Nester) der Art an der B 404 befinden sich südlich der L 92 und nordwestlich des Drahtteiches.

Tötungsverbot

Tötungsrisiken für Haselmäuse gehen von Straßenbaumaßnahmen in erster Linie durch die Beseitigung ihrer Lebensstätten bei der Baufeldfreimachung aus. Die Art ist trotz potentiell trassennaher Vorkommen gegenüber dem Straßenverkehr nicht als kollisionsgefährdet einzustufen, da die Aktionsradien der Art maßgeblich von den nutzbaren Strukturen abhängen.

Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme

Zur Vermeidung der Tötung von Individuen bei der Baufeldfreimachung sieht der Vorhabenträger eine Bauzeitenregelung für den gesamten Bauabschnitt vor (Maßnahme S 2.3 der Anlage 12), die die artspezifischen Aktivitätszeiträume und Lebensraumstrukturen der Haselmaus berücksichtigt. Demnach werden oberirdische Gehölzteile zwischen Mitte November und Mitte Februar entfernt. Ein Befahren der Flächen während dieses Zeitraumes

ist nicht gestattet, um eine mögliche Tötung der in Erdlöchern überwinternden Haselmäuse zu verhindern. Zum Schutz von Tötungen von Amphibien, insbesondere des Moorfrosches, wird im Anschluss an die Gehölzbeseitigung ein temporärer Amphibienschutzzaun auf den Grenzen des Baufeldes errichtet. Um sicherzustellen, dass Moorfrosche das Baufeld verlassen können, sieht der Vorhabenträger die Herstellung von Rampen über die Zäunung vor. Mithilfe der Rampen können auch die Haselmäuse das Baufeld verlassen. Die Rodung der Stubben und des Wurzelwerkes der Gehölze, die ebenfalls Überwinterungsstätten der Haselmaus darstellen, sowie der Abtrag der obersten Bodenschicht, werden erst ab Mai desselben Jahres durchgeführt, wenn die Haselmäuse ihre Winterquartiere verlassen haben.

Die gesamte Maßnahme wird von der Umweltbaubegleitung überwacht.

Tötungen gemäß § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG werden somit wirksam vermieden.

Störungsverbot

Erhebliche Störungen der lokalen Population können für die Haselmaus mit der durch Straßenbauvorhaben verbundenen Zerschneidungswirkung verbunden sein. Baubedingte Störungen sind insbesondere durch die winterlichen Fällungen der Gehölze möglich. Gegenüber betriebsbedingten Störungen (z.B. Lärmemissionen) kann die Art auch im Bereich stark befahrener Straßen als tolerant gelten.

Da die bestehende B 404 bereits eine Zerschneidungswirkung für die lokalen Populationen darstellt und sich vorhabenbedingt keine Änderung des Verkehrsaufkommens ergeben, ist von keiner erheblichen Störung der Art durch Zerschneidung auszugehen.

Die mit den winterlichen Fällungen der Gehölze verbundenen Störungen der Haselmäuse werden durch die zur Tötungsvermeidung vorgesehene Bauzeitenregelung (Maßnahme S 2.3 der Anlage 12) so weit wie möglich minimiert.

Erhebliche Störungen der lokalen Population gemäß § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG treten nicht ein.

Verbot der Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten

Im Zuge des Baus von Überholfahrstreifen an der B 404 gehen mit dem Verlust von geeigneten Habitatstrukturen Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus verloren.

Die betroffenen Gehölzflächen sind jedoch vergleichsweise klein. Der verbleibende Gehölzverbund ermöglicht es den Haselmäusen, innerhalb ihres Revieres in benachbarte, gleichwertige und unbeeinträchtigte Gehölze ausweichen können. Eine Umsiedlung von Haselmäusen daher ist nicht erforderlich. Aufgrund des geringen Lebensraumverlustes ist nicht von einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der Art zu rechnen.

Nach Beendigung der Baumaßnahmen werden die bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen wiederhergestellt (Maßnahme M 2.3 der Anlage 12).

Durch die vom Vorhabenträger festgelegte Bauzeitenregelung (Maßnahme S 2.3 der Anlage 12) kommt es zu keiner Beseitigung von Lebensstätten, die gleichzeitig zur Tötung von Tieren führt.

Ein Verstoß gegen das Verbot gem. § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG tritt nicht ein.

Moorfrosch

Bestandserfassungen und Methodik

Die Artenschutzrechtlichen Aussagen zum Moorfrosch gründen auf Amphibienerfassungen aus den Jahren 2005 und 2006, im Zuge deren Laichgewässer sowie Wanderungsaktivitäten im Korridor von 300 m entlang der Trasse untersucht wurden. In Bereichen mit festgestellter erhöhter Wanderungsaktivität wurden zusätzlich Gewässer außerhalb des 300-m-Korridors untersucht. Hinsichtlich der Gewässer fand eine Kombination aus nächtlichen Begehungen mit optischer sowie akustischer Suche nach adulten Frühlaichern und Reusenfängen zum Nachweis von Molchen und Tagesbegehungen mit der Suche nach Laichballen und Käschern nach Larven der Frühlaicher. Die Wanderungsaktivitäten wurden anhand nächtlicher Sichtbeobachtungen durch Ausleuchten der B 404 erfasst. Zusätzlich zu den eigenen Erfassungen fanden Ergebnisse einer Amphibienerhebung des BUND, Kreisverband Stormann, mittels Fangzaun am Parkplatz Drahtteich vom 8. – 20. August 2005 Eingang in die artenschutzrechtliche Betrachtung.

Die Untersuchungen weichen von den Vorgaben des MAmS (2000) ab. Der Vorhabenträger begründet dies mit den in Folge der jahrzehntelang bestehenden Vorbelastung durch die B 404 beeinträchtigten Wanderungsbeziehungen von Amphibien sowie dem im Vergleich zu einem Neubauprojekt geringerem Beeinträchtigungspotenzial. Demnach kann ein regelmäßiger erfolgreicher Wechsel zwischen Teillebensräumen beidseitig der Trasse nach fachgutachterlicher Einschätzung (Anlage 12, Anhang 2 der Planfeststellungsunterlagen) ausgeschlossen werden. Die Planfeststellungsbehörde folgt dieser Einschätzung. Die durchgeführten Untersuchungen sind geeignet, eine artenschutzrechtliche Bewertung vorzunehmen.

Zusammenfassung der Ergebnisse der Erfassungen

Im Untersuchungsgebiet des 2. Bauabschnittes konnten in vier Gewässern reproduzierende Amphibienbestände nachgewiesen werden; in zwei dieser Gewässer, die sich in einer Entfernung von ca. 60 – 70m von der Trasse befinden, wurden mittelgroße und sehr große Vorkommen des Moorfrosches festgestellt (Gewässer Nr. 2-1 und Nr. 2-2). Östlich der B 404 konnte ein kleiner Bestand von Braunfröschen (Grasfrosch/ und oder Moorfrosch) in einem Gewässer (Nr. 2-9) im Süden des Untersuchungsgebietes erfasst werden.

Konkrete Überwinterungsorte des Moorfrosches im Bereich der baubedingt in Anspruch zu nehmenden Flächen wurden nicht nachgewiesen. Eine gesonderte Untersuchung von

Landlebensräumen des Moorfrosches ist jedoch wenig sinnvoll, da die Tiere aufgrund ihrer versteckten Lebensweise in ihren Landlebensräumen nicht zuverlässig auffindbar sind. Von einer bevorzugten Nutzung der Böschungsbereiche als Landlebensräume kann nicht ausgegangen werden, da im Umfeld der Laichgewässer ausreichend geeignete Habitate zur Verfügung stehen.

Im Zuge der Untersuchungen von Amphibienwanderwegen wurden insgesamt 24 Tiere an der Trasse der B 404 erfasst. Es wurden keine Amphibienwanderkorridore festgestellt. Begründet wird diese Einschätzung mit der bereits Jahrzehnte bestehenden Barrierewirkung der B 404.

Ein Bereich mit mittlerer Bedeutung für die Wanderungsaktivitäten von Amphibien liegt im Norden des 2.BA zwischen Bau-km 79,2 und Bau-km 80,2 auf Höhe des NSG Kranika. Dieser korreliert mit der Lage der Laichgewässer mit Moorfroschvorkommen Nr. 2-1 und 2-2. östlich und westlich der Trasse. Ein weiterer Bereich mit mittlerer Bedeutung für den Amphibienwechsel über die B 404 befindet sich im Süden der Trasse zwischen Bau-km 82,5 und Bau-km 82,7. Auf Höhe des Parkplatzes Drahtteich (Bau-km 81,5 -81,8) ist nach Beobachtungen des BUND, Kreisverband Stormarn, mit erhöhten Wanderungsaktivitäten von Amphibien zur Laichzeit zu rechnen.

Tötungsverbot

Baubedingte Tötungen können im Zuge der Baufeldräumung möglich sein. Es ist nicht auszuschließen, dass einzelne Tiere die baubedingt zu beanspruchenden Böschungsbereiche der B 404 zur Winterruhe nutzen. Baubedingte Tötungen in Laichgewässern des Moorfrosches können ausgeschlossen werden, da diese Quartiere von der Baumaßnahme nicht betroffen sind.

Betriebsbedingte Tötungen von die Trasse querenden Moorfröschen sind in Bereichen mit erhöhter Wanderungsaktivität der Art möglich.

Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen

Zur Vermeidung der Tötung von Individuen bei der Baufeldfreimachung sieht der Vorhabenträger eine Bauzeitenregelung für den gesamten Bauabschnitt vor (Maßnahme S 2.3 der Anlage 12). Demnach werden oberirdische Gehölzteile zwischen Mitte November und Mitte Februar entfernt. Ein Befahren der Flächen während dieses Zeitraumes ist nicht gestattet, um eine mögliche Tötung der in Erdlöchern überwinternden Moorfrösche zu verhindern. Zum Schutz von Tötungen von Amphibien, insbesondere des Moorfrosches, wird im Anschluss an die Gehölzbeseitigung ein temporärer Amphibienschutzzaun auf den Grenzen des Baufeldes errichtet (Maßnahme S 2.6 der Anlage 12). Die Rodung der Stubben und des Wurzelwerkes der Gehölze sowie der Abtrag des Oberbodens auf den Böschungsf lächen, die als Überwinterungsstätten des Moorfrosches dienen, werden erst ab

Mai desselben Jahres durchgeführt, wenn die Moorfrösche ihre Winterquartiere und das Baufeld verlassen haben. Um sicherzustellen, dass einzelne, verbliebene Moorfrösche das Baufeld verlassen können, sieht der Vorhabenträger die Herstellung von Rampen über die Zäunung vor. Ein Rückwandern der Tiere in das Baufeld soll durch die Abgrenzung ebenfalls verhindert werden.

Zur Vermeidung von betriebsbedingten Tötungen aufgrund der Verbreiterung des Straßenquerschnittes ist die Errichtung einer dauerhaften Amphibiensperr- und -leiteinrichtung (Maßnahme M 2.1 der Anlage 12) in Bereichen mit erhöhten Wanderungsaktivitäten über die B 404 vorgesehen. Allerdings wird durch die dauerhafte Sperrereinrichtung die Barrierewirkung erhöht. Im Bereich des Drahtteiches werden die Amphibien zum kleintiergerecht gestalteten Durchlass an der Ripsbek geleitet (Maßnahme M 2.2 der Anlage 12), wodurch eine gefahrlose Querung in diesem Bereich möglich wird.

Alle Maßnahmen werden von der Umweltbaubegleitung überwacht.

Ein Verstoß gegen das Verbot gemäß § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG kann durch das breite Spektrum der vorgesehenen Maßnahmen wirksam vermieden werden.

Störungsverbot

Durch die geplante Errichtung der dauerhaften Amphibien wird die Barrierewirkung für Amphibien erhöht. Eine erhebliche Störung im Sinne von § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG liegt dann vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population der Art verschlechtert. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen der Art kann jedoch ausgeschlossen werden, da bereits eine weitest gehende Trennung durch die bestehende B 404 gegeben ist und hinreichend Teillebensräume um die vorhandenen Bestände zur Verfügung stehen. Der Erhalt der Populationen durch genetischen Austausch wird durch eine vereinzelt Zuwanderung aus trassenfern liegenden Beständen sowie über den Durchlass an der Ripsbek gewährleistet.

Vermeidungsmaßnahmen:

Eine Störung der Überwinterungshabitate des Moorfrosches wird durch das Befahrensverbot der Böschungsbereiche vermieden. Durch die Baufeldabspernung (Maßnahme S 2.6 der Anlage 12) wird eine Störung von Sommerlebensräumen vermieden.

Das Zugriffsverbot der Störung nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG tritt nicht ein.

Verbot der Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten

Eine Betroffenheit von baubedingt in Anspruch zu nehmenden Böschungsflächen, die von der Art als Landlebensraum und Überwinterungshabitat genutzt werden, ist nicht auszuschließen. Während der Bauausführung stehen diese Flächen nicht zur Verfügung. Von

einer bevorzugten Nutzung der Böschungsbereiche als Landlebensraum ist jedoch nicht auszugehen. Innerhalb des Untersuchungsraumes und v.a. im Umfeld der Laichgewässer bleiben ausreichend gleich- und höherwertige Biotope erhalten, die vom Moorfrosch genutzt werden können. Nach Beendigung der Baumaßnahme können die Böschungsfächen wieder vom Moorfrosch genutzt werden.

Laichgewässer sind durch das Vorhaben nicht betroffen. Die Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Moorfrosches bleibt erhalten.

Ein Eintreten des Verbotstatbestandes nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG kann ausgeschlossen werden.

Fledermäuse

Bestandserfassungen und Methodik

Bestandserfassungen für Fledermäuse fanden im Jahr 2005 und 2006 an 5 Terminen von Mai bis August statt. Die Erfassungen wurden mit Hilfe von Sichtbeobachtungen und dem Einsatz von Ultraschalldetektoren durchgeführt. Untersucht wurden das Artinventar, potentielle Tagesverstecke und Wochenstuben, sowie bedeutende Nahrungshabitate und Querungsschwerpunkte. Zusätzlich fand im Jahr 2009 im Eingriffsbereich eine Quartiersuche an Gehölzen statt. 2013 wurde eine erneute Geländebegehung zur Beurteilung der Eignung der Böschungsgehölze als Fledermausquartier durchgeführt.

Die Untersuchungen weichen von den Vorgaben der Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenbau (LBV-SH 2011) ab. Begründet wird dieses Vorgehen mit der geringen Beeinträchtigungsintensität des Vorhabens. Im Hinblick auf die Bewertung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ist die Ermittlungstiefe ausreichend. Die Ableitung von Maßnahmen zum Schutz von Fledermäusen ist auf Grundlage der durchgeführten Untersuchungen gewährleistet. Ein Ermittlungsdefizit ist insoweit nicht erkennbar.

Zusammenfassung der Ergebnisse der Erfassungen

Mit den in 2005 und 2006 durchgeführten Geländeerfassungen konnten 6 Arten im Untersuchungsgebiet nachgewiesen werden: Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Zwergfledermaus, Wasserfledermaus, Braunes Langohr. Für die Fransefledermaus ergab sich ein Potenzial. Als bedeutende Nahrungshabitate wurden der Staatsforst Trittau bei Löps und die Gewässer bei Drahtmühle sowie dem Köllerteich bewertet. Wochenstuben konnten nicht nachgewiesen werden, jedoch wurden in den Waldgebieten des Untersuchungsraumes für die Zwergfledermaus und die Wasserfledermaus potentielle Wochenstuben vermutet. Die Böschungsgehölze im Eingriffsbereich werden aufgrund ihrer Altersstruktur als nicht geeignet für das Vorhandensein von Wochenstuben und Winterverstecken eingeschätzt. Eine besondere Eignung der Gehölze im Trassen-

nahbereich für Tagesverstecke konnte ebenfalls nicht festgestellt werden, jedoch können sich Tagesverstecke einzelner Individuen prinzipiell in allen Gehölzen mit Höhlen oder Spalten auch im Trassennahbereich befinden.

Im Zuge der Kartierungen konnten 6 Querungsschwerpunkte über die B 404 im Bereich des 2. Bauabschnittes identifiziert werden.

Tötungsverbot

Für die Fledermäuse sind zum einen baubedingte Tötungsrisiken im Rahmen der Baufeldfreimachung durch die Beseitigung von Gehölzen und den Abriss von Gebäuden relevant, zum anderen betriebsbedingte Tötungsrisiken durch die Kollision mit Fahrzeugen.

Baubedingte Tötungen in Quartieren

Im Eingriffsbereich sind keine geeigneten Strukturen für Wochenstuben oder Winterquartiere vorhanden. Eine besondere Eignung der trassenbegleitenden Gehölze als Tagesverstecke kann ebenfalls ausgeschlossen werden.

Vom Bauvorhaben betroffen ist ein Brückenbauwerk (Bauwerk Nr. 2328506, Brücke über das Gewässer Ripsbek in Bau-km 82+136), das im Zuge der Baumaßnahme abgerissen und neu errichtet werden soll. Während der Abrissarbeiten kann es zur Tötung von Fledermäusen kommen, die die Brücke als Quartier nutzen. Gemäß dem Fachgutachten zur Prüfung der artenschutzrechtlichen Belange konnte im Rahmen der Kartierungen kein Hinweis auf eine Quartiernutzung am Brückenbauwerk gefunden werden. Das Bauwerk stellt kein bevorzugtes Quartier für Fledermäuse dar, jedoch muss mit einzelnen Tieren gerechnet werden, die die Brücke als Tagesversteck nutzen.

Vermeidungsmaßnahmen

Zur Vermeidung des Eintretens von Verbotstatbeständen gemäß § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG sieht der Vorhabenträger eine Bauzeitenreglung vor. Demnach sind Gehölzfällungen nur außerhalb der Kernzeit für Tagesverstecke von Mitte November bis Mitte Februar zulässig. Der vorgesehene Zeitraum entspricht jedoch nicht den Vorgaben der Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenbau“ (LBV-SH 2011). Die Begründung des Vorhabenträgers, dass sich die überwiegende Zahl der Fledermäuse bereits Mitte November im Winterquartier befindet und der Abendsegler sich schon vorher im Umfeld des Winterquartiers aufhält und zugleich auch kein Winterquartier im Umfeld bekannt ist, ist für die Abweichung vom genannten Zeitraum (ab 1.12.) nicht nachvollziehbar. Die Arbeitshilfe berücksichtigt bei der Festlegung konfliktarmer Zeiten alle in Schleswig-Holstein vorkommenden Fledermausarten, auch den Abendsegler. Die Planfeststellungsbehörde ordnet daher abweichend von den Planunterlagen an, dass zulässige Gehölzfällungen entsprechend der Vorgaben der Arbeitshilfe auf den Zeitraum vom 1.12. – 28.2. begrenzt sind (vgl. Ziffer 2.3.7 Nr. 10 dieses Beschlusses). Dadurch wird gewährleistet, dass sich während der Baufeld-

freimachung keine Fledermäuse in Quartieren befinden und somit baubedingte Tötungen so weit möglich vermieden werden.

Ergänzend zu den vom Vorhabenträger vorgesehenen bauzeitlichen Vermeidungsmaßnahmen ordnet die Planfeststellungsbehörde an, dass Abrissarbeiten am Brückenbauwerk (Bauwerk Nr. 2328506) entsprechend der Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenbau ausschließlich im Zeitraum vom 1. Dezember bis zum 28. Februar zulässig sind (vgl. Ziffer 2.3.7. Nr. 11 dieses Beschlusses). Eine Verletzung oder Tötung einzelner Tiere kann durch die Bauzeitenregelung hinsichtlich gebäudebewohnender Fledermäuse vermieden werden.

Alle bauzeitlichen Regelungen sind von der Umweltbaubegleitung zu überwachen.

Betriebsbedingte Tötungen

Ein gegenüber dem allgemeinen Lebensrisiko einer Art signifikant erhöhtes Risiko ist gemäß der Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenbau (LBV-SH 2011) für Neubauvorhaben dann gegeben, wenn die Verkehrsmenge zwischen 5001 – 50 000 Kfz/24h liegt. Im Falle eines Ausbavorhabens ist die Verkehrszunahme relevant für die artenschutzrechtliche Beurteilung. Das Kollisionsrisiko an der bestehenden B 404 ist dementsprechend bereits sehr hoch. Die vorliegende Planung verursacht selbst keine Verkehrszunahme. Der bisherige Verkehr der B 404 ist nicht Gegenstand der Planfeststellung des Ausbavorhabens. Ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko in Abhängigkeit mit der Verkehrsmenge kann insofern ausgeschlossen werden.

Eine Erhöhung des Kollisionsrisikos kann jedoch auch dann eintreten, wenn sich die Bedingungen aus Sicht der Fledermäuse verändern. Dies kann der Fall sein, wenn eine neue, zusätzliche, vom Vorhaben ausgelöste Gefährdung hinzutritt. Vorhabenbedingt verändert sich die zu überwindende Distanz über die Trasse, da sich die Schneisenbreite durch die Entfernung von Gehölzstrukturen und durch den Bau eines zusätzlichen Überholfahrstreifens erhöht.

Laut gutachterlicher Einschätzung (KIfL 5.2.2018: ergänzende Stellungnahme zu naturschutzfachlichen Unterlagen) ergibt sich aus der Inanspruchnahme eines schmalen randlichen Gehölzstreifens keine relevante Veränderung für das Querungsverhalten der Fledermäuse. Für bedingt strukturgebundene Arten wie die Breitflügelfledermaus nimmt die Kollisionsgefahr durch das Zurückschneiden der Gehölze im Böschungsbereich laut Aussage des Fachbeitrages zur artenschutzrechtlichen Prüfung tendenziell leicht ab. Da das Kollisionsrisiko für Fledermäuse bereits sehr hoch ist, kann vorhabenbedingt eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos ausgeschlossen werden.

Das Zugriffsverbot gemäß § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG tritt unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen nicht ein.

Störung

Das Störungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG kann für Fledermäuse zum einen durch die Zerschneidung von Flugrouten und Jagdgebieten oder zum anderen durch vorrangig licht- und lärmbedingte bau- und betriebsbedingte Störungen im Bereich artenschutzrechtlich relevanter Habitatstrukturen eintreten. Die Auswirkungen der zusätzlichen Zerschneidung sind gemäß Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenbau (LBV-SH 2011) auf der Grundlage der verfügbaren Angaben aus der Fachliteratur zu bewerten. Eine erhebliche Störung im Sinne von § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG liegt dann vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population der Art verschlechtert.

Licht- und lärmbedingte betriebsbedingte Störungen können in Bezug auf Fledermäuse ausgeschlossen werden, da eine Beleuchtung der B 404 nicht vorgesehen ist und es zu keiner vorhabenbedingten Erhöhung der Lärmbelastung kommt. In Bezug auf baubedingte Störungen kann eine Betroffenheit von Fledermäusen ausgeschlossen werden, da diese nachtaktiv sind und nächtliche Bauarbeiten nicht vorgesehen sind.

Bau- und anlagebedingte Störungen von Fledermäusen in ihren Fortpflanzungs- und Ruhestätten sind nicht populationsrelevant, da Wochenstuben und Winterquartiere nicht betroffen sind. Die baubedingt betroffenen Tagesverstecke behalten ihre Funktion im räumlichen Zusammenhang bei, da Fledermäuse flexibel in ihrer Wahl der Tagesverstecke sind und in den umliegenden Waldbereichen mit teilweise vorhandenem Altbaumbestand ausreichend Tagesverstecke zur Verfügung stehen.

Mit der Realisierung des Vorhabens sind Querungsschwerpunkte von Fledermäusen betroffen. Von erheblichen Störungen der Querungsschwerpunkte des kleinen Abendseglers, des Großen Abendseglers sowie der Zwergfledermaus ist nicht auszugehen, da die Empfindlichkeit dieser Arten gegenüber Zerschneidungen als gering bis vorhanden eingestuft wird (LBV-SH 2011). Die Notwendigkeit von Querungshilfen wird damit in der Regel als nicht erforderlich eingeschätzt (LBV-SH 2011).

Für die (strukture gebundenen) Arten Braunes Langohr, Fransenfledermaus und Wasserfledermaus, die an den Querungsschwerpunkten nachgewiesen wurden, und die ein hohe bis sehr hohe Empfindlichkeit gegenüber dem Wirkfaktor Zerschneidung aufweisen, bewertet der Vorhabenträger die Zerschneidungswirkung hinsichtlich Fledermäuse auf der Grundlage aktueller Erkenntnisse der Fachliteratur (KIfL 28.3.2018: Ergänzende Stellungnahme zu naturschutzfachlichen Unterlagen). Demnach haben sich frühere Annahmen einer entscheidenden Barrierewirkung von Straßenschneisen auf strukture gebunden fliegende Fledermäuse relativiert. Anhand aktueller Untersuchungen der Bechsteinfledermaus konnte nachgewiesen werden, dass diese auf dem Weg zu ihren Habitatelementen - entgegen der Ergebnisse älterer Studien - auch Offenlandflächen und Straßen queren. Da die bestehende B 404 bereits eine Vorbelastung in Form einer Schneise darstellt, kann im Lichte der aktuellen Erkenntnisse zum Flugverhalten von Fledermäusen die zusätzliche geringe Verbreiterung als nicht relevant für das Querungsverhalten der betroffenen Fle-

dermäuse gesehen werden. Der Habitatverbund der Fledermäuse bleibt erhalten. Vor dem Hintergrund dieser Bewertung ist nicht mit einer erheblichen Störung der Wechselmöglichkeiten im Hinblick auf die lokale Population zu rechnen. Daher wird auch für diese Arten keine Querungshilfe für notwendig erachtet.

Erhebliche Störungen der lokalen Population gemäß § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG treten nicht ein.

Verbot der Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten

Das Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG kann für Fledermäuse zum einen mit dem Verlust von Quartieren einhergehen, deren ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang nicht erhalten bleibt. Eine Beschädigung von Quartieren, z.B. von Wochenstuben kann auch durch bau- oder betriebsbedingte Störwirkungen eintreten, wenn diese zum Verlust der ökologischen Funktion im räumlichen Zusammenhang führen.

Wochenstuben und Winterquartiere sind vom Vorhaben nicht betroffen.

Baubedingt ist mit dem temporären Verlust von Tagesverstecken im Eingriffsbereich rechnen. Ein Vorkommen von Tagesverstecken ist zwar aufgrund der Altersstruktur der Bäume unwahrscheinlich, aber möglich. Der Verlust löst jedoch keinen Verbotstatbestand aus, da Fledermäuse flexibel in ihrer Wahl der Tagesverstecke sind und in den umliegenden Waldbereichen mit teilweise vorhandenem Altbaumbestand ausreichend Tagesverstecke zur Verfügung stehen. Die Funktionalität der Ruhestätten bleibt im räumlichen Zusammenhang erhalten.

Ein Eintreten des Verbotstatbestandes nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG kann ausgeschlossen werden.

Brutvögel

Bestandserfassungen und Methodik

Die Brutvogelkartierung erfolgte im Rahmen der UVS im Jahr 2005 auf sieben ausgewählten Probeflächen für alle vier Bauabschnitte. Fünf der sieben Probeflächen (Fläche A – E) befinden sich auf dem Plangebiet des 2. Bauabschnittes. 2005 und 2006 wurden zusätzlich im Eingriffsbereich 100 m beidseitig der Trasse auf gesamter Strecke des 2. Bauabschnittes streng geschützte Vogelarten und Greifvogelhorste erfasst. Konnten Horste festgestellt werden, so wurde überprüft, ob sie durch Greifvögel im Untersuchungsjahr besetzt sind oder im vorangegangenen Jahr besetzt waren. Im selben Bereich wurden 2009 Vorkommen von Artengruppen mit besonderen Lebensraumansprüchen bzw. artenschutzrechtlich relevante Arten überprüft. Im Rahmen dieser Bestandserhebungen wurde das

Besiedlungspotenzial für Höhlen- und Nischenbrüter überprüft sowie Greifvogelhorste erneut kartiert. 2013 fand eine erneute Überprüfung von Greifvogelhorsten statt. Dabei wurden keine Hinweise auf Veränderungen festgestellt.

Im Rahmen einer Plausibilitätsprüfung wurde die Biotoptypenkartierung im Jahre 2014 flächendeckend überprüft. Gravierende Änderungen der Habitatstrukturen konnten dabei nicht festgestellt werden, so dass auch unter Berücksichtigung der 2010 neu erschienen Roten Liste der Brutvögel Schleswig-Holsteins die Aussagen der Brutvogelerfassung aus 2005 weiterhin Bestand haben. Die aktuelle Datenabfrage zum Artkataster des LLUR 2018 ergab hinsichtlich der Brutvögel keine neuen entscheidungserheblichen Erkenntnisse.

Zusammenfassung der Ergebnisse der Erfassungen

Insgesamt wurden im Plangebiet des Vorhabens 86 Brutvögel nachgewiesen, wovon 58 Arten zu den sicheren Brutvogelarten zählen. Von den 16 wertgebenden Arten (Arten des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie, gemäß Roter Liste Schleswig-Holstein gefährdete oder seltene Arten, nach § 7 (2) Nr. 14 BNatSchG streng geschützte Arten) wurden für fünf Arten Brutnachweise erbracht: Kranich, Kiebitz, Schwarzspecht, Neuntöter, Trauerschnäpper. Innerhalb des Eingriffsbereiches wurden keine Brutvorkommen wertgebender Arten festgestellt. Die Datenabfrage bei der Fachbehörde LLUR (2007/2013) ergab ein Brutvorkommen des Wachtelkönigs sowie des Tüpfelsumpfuhns im Moorgebiet Kranika außerhalb des Untersuchungsgebietes in 400m bzw. 600m Entfernung zum Vorhaben. Im Trassennahbereich des Vorhabens wurden laut der Untersuchungsergebnisse ausschließlich weit verbreitete, ungefährdete Arten festgestellt.

Konfliktanalyse Brutvögel

In der Relevanzprüfung wurde für die vorkommenden Brutvogelarten abgeprüft, ob eine eingriffsbedingte Betroffenheit der Art möglich ist. Sofern dies der Fall sein kann, ist gemäß der Arbeitshilfe Beachtung des Artenschutzrechtes in der Planfeststellung (LBV-SH 2016) bei in Schleswig-Holstein als mindestens gefährdet eingestuften Vogelarten oder Arten des Anhang I Vogelschutzrichtlinie eine Einzelartbetrachtung erforderlich, bei in Schleswig-Holstein ungefährdeten Brutvogelarten eine Betrachtung innerhalb der nach Bruthabitaten unterschiedenen Artengilden.

Für die gefährdeten europäischen Vogelarten, die im Fachgutachten zur artenschutzrechtlichen Prüfung als Einzelart betrachtet wurden, konnte in der Relevanzprüfung ein Eintreten der Verbotstatbestände ausgeschlossen werden: Für Kranich, Kiebitz, Schwarzspecht, Trauerschnäpper, Neuntöter, Tüpfelsumpfuhn, Wachtelkönig, Graureiher, Schwarzmilan, Rotmilan, Rohrweihe, Uhu, Ziegenmelker, Eisvogel, Rauschschwalbe und Mehlschwalbe konnte eine Betroffenheit der Brutplätze aufgrund der Entfernung vom Vorhaben und der

Abschirmung durch Gehölzbestände ausgeschlossen werden. Eine vertiefte artenschutzrechtliche Prüfung ist daher nicht erforderlich.

Als Gilden der ungefährdeten Brutvogelarten wurden die gehölzbewohnenden Frei- oder Bodenbrüter, gehölzbewohnenden Höhlen- und Nischenbrüter, gebäudebewohnenden Höhlen- und Nischenbrüter, die Brutvögel an Gewässern und die Brutvögel der Acker- und Grünlandbereiche sowie der Ruderal- und Staudenfluren in der artenschutzrechtlichen Prüfung betrachtet. In der Relevanzprüfung wurden Betroffenheiten für die Gilden der ungefährdeten gehölz- bzw. gebäudebewohnenden Höhlen- und Nischenbrütern ausgeschlossen.

Tötungsverbot

Baubedingte Tötungen

Tötungen von Brutvögeln sind bei der Realisierung des Vorhabens in erster Linie bei der Freimachung des Baufeldes zu erwarten, wenn Nester oder Eier zerstört oder Vögel direkt getötet werden. Als Tötung ist es auch zu werten, wenn Brutpaare ihre Brut während des Brutgeschäftes störungsbedingt aufgeben und die Eier oder Jungvögel verwaist zurücklassen. Weiterhin können für bestimmte Vogelarten auch betriebsbedingte Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko führen.

Durch den Ausbau der B 404 werden Acker –und Grünlandflächen, Ruderal- und Staudenfluren sowie Gehölzbiotope in Anspruch genommen, in denen Brutvögel nicht ausgeschlossen werden können. Eine Verletzung oder Tötung von Jungvögeln bzw. eine Zerstörung von Gelegen im Zuge der Baufeldräumung kann für die Gilden der Brutvogelarten der Acker- und Grünlandbereiche sowie der Ruderal- und Staudenfluren und für die gehölzbewohnenden Frei- oder Bodenbrütern eintreten.

Des Weiteren finden Bautätigkeiten im Umfeld von Gewässern (Gewässer 2-1, 2-2, 2-9, Drahtteich, Fischteiche im Süden des Bauabschnittes, statt, so dass es durch plötzlich einsetzende Störungen während der Brutzeit zu einer störungsbedingten Aufgabe begonnener Bruten der an Gewässern brütender Vogelarten kommen kann.

Vermeidungsmaßnahmen

Zur Vermeidung von Tötungen von Brutvögeln bei der Fällung und Rodung von Gehölzen darf jeglicher Gehölzschnitt im Zuge der Baufeldfreimachung nur außerhalb der Kernbrutzeiten der gehölz- und gebüschbrütenden Vogelarten unter - Berücksichtigung der vom Vorhaben betroffenen artenschutzrechtlich relevanten Arten Haselmaus, Moorfrosch, und Fledermäuse - in der Zeit Anfang Dezember bis Mitte Februar erfolgen (Maßnahme S 2.3 der Anlage 12). Die Bauzeitenregelung sieht darüber hinaus vor, dass Bodenarbeiten in Form von Rodungen und Grabarbeiten zum Schutz der Haselmaus und des Moorfrosches erst ab dem 1.5. zulässig sind. Sofern kein Bauverzug eintritt, d.h. die Stubbenrodung in der folgenden Vegetationsperiode durchgeführt wird, ist nicht von einer Besied-

lung der gehölzfreien Flächen auszugehen, da die Böschungsbereiche durch die unmittelbare Nähe zur Trasse der B 404 eine sehr geringe Habitatsignung aufweisen.

Ein Eintreten des Verbotstatbestandes nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG für gehölz- und gebüschbrütende Vogelarten kann somit wirksam vermieden werden.

Die Baufeldräumung bzw. Baustelleneinrichtung im Bereich der landwirtschaftlichen Flächen, Ruderal- und Staudenfluren erfolgt in der Zeit vom 1.9. bis 28.2. außerhalb der Brutzeit. Die Zerstörung von Gelegen der Brutvögel der Acker- und Grünlandbereiche sowie der Ruderal- und Staudenfluren während der Bauzeit wird dadurch vermieden.

Zur Vermeidung der Störung von an gewässerbrütenden Vögeln und damit verbundenen Schädigungen von Gelegen bzw. Jungvögeln erfolgt die Baufeldräumung im Umfeld der Gewässer, insbesondere des Drahtteiches und der Fischteiche) nur außerhalb der Brutzeit in der Zeit vom 1.9. bis 28.2.

Kommt es zu längeren Baupausen während der Brutzeit (Mitte März bis Ende Juli) und soll die Bautätigkeit während der Brutzeit wiederaufgenommen werden, so sind in Bereichen mit bereits abgeschobenem Oberboden spätestens nach 5 Tagen Vergrämnungsmaßnahmen durchzuführen, um eine Ansiedlung von Arten zu vermeiden, die auf vegetationslosen Flächen brüten.

Die Einhaltung der bauzeitlichen Regelungen ist durch die Umweltbaubegleitung zu überwachen.

Betriebsbedingte Tötungen

Die meisten Brutvögel sind nicht anfällig gegenüber Kollisionen mit dem Straßenverkehr. Eine Erhöhung der Gefahr von betriebsbedingten Tötungen ist nicht zu erwarten, da der Ausbau der B 404, 2.BA zu keiner Änderung der Höhenlage der Trasse führt und es vorhabenbedingt zu keiner Zunahme der Verkehrsbelastung kommt. Eine zusätzliche betriebs- oder anlagebedingte Erhöhung des Kollisionsrisikos kann ausgeschlossen werden.

Ein Eintreten der Verbotstatbestände nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG kann unter Berücksichtigung der festgelegten Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen werden.

Störungsverbot

Störungen von Brutvögeln durch Lärm oder visuelle Wirkungen können temporär während des Baugeschehens auftreten oder betriebsbedingt durch den Straßenverkehr. Sie sind dann als erheblich und damit verbotsrelevant zu werten, wenn sich der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert. Im Hinblick auf die betriebsbedingten Störungen führt jedoch das Verbot der Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten schneller zu einem Verbotseintritt, da hier die ökologische Funktion der einzelnen Fortpflanzungs- oder Ruhestätte im Fokus ist und nicht die lokale Population. Eine relevante Beschädigung tritt ein, wenn das Brutrevier dauerhaft seine Funktion verliert. Insofern findet bei den

Brutvögeln hier der strengere Verbotstatbestand zuerst Anwendung und deckt insoweit eine Prüfung des Störungsverbotes mit ab. Bezüglich der baubedingten Störungen, die nicht zu einem dauerhaften Verlust von Brutrevieren führen, kann wiederum das Störungsverbot greifen. Hier ist dann zu prüfen, ob die lokale Population durch die Störung in der Weise betroffen ist, dass sich ihr Erhaltungszustand verschlechtert, d.h. ihr Reproduktionserfolg soweit reduziert wird, dass sie abnimmt.

Störungen durch Zerschneidungswirkungen der Straße sind bei Brutvögeln in der Regel aufgrund ihrer Flugfähigkeit und der damit verbundenen Fähigkeit die Straße in ungefährlichen Höhen zu überwinden zu verneinen.

Temporäre baubedingte Störungen durch Scheuchwirkungen ausgehend von Menschen und Baumaschinen und dadurch verursachte Aufgaben bereits begonnener Bruten können verneint werden. Durch den Beginn der Bauzeit außerhalb der Brutzeit für Vögel wird vermieden, dass bestehende Gelege beeinträchtigt werden. Durch den ab Beginn der Bauzeit kontinuierlich stattfindenden Baubetrieb werden sich betroffene Brutpaare nur außerhalb der für sie relevanten baubedingten Störzonen ansiedeln. Ein Ausweichen der betrachteten Arten ist möglich, da im Umfeld des Vorhabens ausreichend geeignete, störungsärmere Bruthabitate zur Verfügung stehen.

Hinsichtlich der anlage- und betriebsbedingten Störungen sind keine Zunahmen von Störungswirkungen zu erwarten, da es vorhabenbedingt zu keiner Verkehrszunahme kommt.

Verbot der Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten

Ein relevanter Habitatverlust für Brutvögel tritt ein, wenn die Fortpflanzungsstätte nicht mehr funktionsfähig und damit für die Art nicht mehr nutzbar ist. Bei der Betrachtung der Betroffenheit von Brutvogelrevieren ist dabei von entscheidender Bedeutung, ob es sich um eine brutplatztreue, eine brutorttreue oder eine bei der Brutplatzwahl flexible Art handelt (vergl. LBV-SH 2016). In Abhängigkeit vom Verhalten und der Reviergröße der Art wird die Fortpflanzungsstätte abgegrenzt. Dabei ist die Gesamtheit der notwendigen Strukturen, die einen funktionsfähigen Brutplatz ausmachen, als Lebensstätte anzusehen. Soweit diese Strukturen ihre Funktionen für das Brutgeschäft trotz einer teilweisen Inanspruchnahme weiter erfüllen, liegt keine Beschädigung vor. So führen Teilverluste eines Reviers nach Einzelfallprüfung nicht automatisch zu einer Erfüllung des Verbotstatbestandes. Daher wird eine Verkleinerung von Revieren nicht als verbotsrelevant eingestuft, wenn zentrale Bereiche des Reviers erhalten bleiben.

Die ungefährdeten Brutvogelarten, die nicht in Anhang I der Vogelschutzrichtlinie aufgeführt sind, werden gemäß der Arbeitshilfe zur Beachtung des Artenschutzrechtes bei der Planfeststellung in sogenannten Gilden bearbeitet, die nach den hauptsächlich genutzten Neststandorten und Bruthabitaten gebildet werden.

Bau- und anlagebedingt werden Acker- und Grünlandflächen sowie Gras- und Staudenfluren in Anspruch genommen. Eine direkte Zerstörung von Fortpflanzungsstätten nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG für ungefährdete Brutvogelarten der Acker- und Grünlandbereiche, Ruderal- und Staudenfluren wird durch die Berücksichtigung der Brutzeit durch die Bauzeitenregelung verhindert. Die Nester der festgestellten Arten werden jedes Jahr neu angelegt. Die Flächeninanspruchnahme betrifft ausschließlich Flächen im Trassennahbereich. Im räumlichen Umfeld stehen gleich- und höherwertige Flächen mit entsprechender Biotopausstattung als Ausweichhabitate für die betroffenen Vogelarten, die hinsichtlich der Wahl ihrer Brutplätze vergleichsweise flexibel sind, zur Verfügung. Zusätzlich werden als Ausgleichsmaßnahme Biotopverbundflächen (Vgl. Anlage 12, Anhang 1, Maßnahme M 2.2) aufgewertet. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten bleibt im räumlichen Zusammenhang erhalten.

Im Hinblick auf die Fortpflanzungs- und Ruhestätten der ungefährdeten, an Gewässern brütenden Vogelarten werden vorhabenbedingt keine Flächen mit Habitateignung in Anspruch genommen. Durch den Bau eines zusätzlichen Überhohlfahrstreifens wird mit einer zusätzlichen Chloridfracht gerechnet, die jedoch zu keiner Beeinträchtigung der aquatischen Lebensgemeinschaften führt.

Ein Habitatverlust für die Gilde der ungefährdeten gehölbewohnenden Frei- und Bodenbrüter erfolgt vorhabenbedingt durch die bau- und anlagebedingte Inanspruchnahme von Gehölzflächen, insbesondere von Straßenbegleitgrün. Eine direkte Zerstörung potentieller Brutplätze wird durch die Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit verhindert. Eine Betroffenheit von Greif- oder Eulenvögeln im Eingriffsbereich kann ausgeschlossen werden, da im Zuge der Geländeuntersuchungen keine geeigneten Horstbäume festgestellt wurden. Im räumlichen Umfeld stehen gleich- und höherwertige Gehölzbestände als Ausweichhabitate für die betroffenen Vogelarten, die hinsichtlich der Wahl ihrer Brutplätze vergleichsweise flexibel sind, zur Verfügung. Zusätzlich werden als Ausgleichsmaßnahme Gehölzstrukturen (Vgl. Anlage 12, Anhang 1, Maßnahme M 2.2) angelegt. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten bleibt im räumlichen Zusammenhang erhalten.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG tritt nicht ein.

Zu 2.3.4: (Zulässigkeit gemäß § 34 BNatSchG – Natura 2000)

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich bei der Prüfung nach § 25 Abs.1 LNatSchG dem Ergebnis der Fachgutachten zur Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 BNatSchG für die Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung DE 2328-381 „NSG Kranika“, DE 2328-391 „Trittaufer Mühlenbach und Drahtmühlenteich“, DE 2328 355 „Großensee, Mochsteich und Stenzer Teich“ an (vgl. Materialband). Es wurden keine vorhabenbedingten Beeinträchti-

gungen festgestellt. Maßnahmen zur Schadensbegrenzung sind deshalb nicht notwendig. Auf die Nebenbestimmungen in Ziffer 2.3.7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Für die Natura 2000-Gebiete DE 2328-381 „NSG Kranika“ und DE 2328-391 „Trittauener Mühlenbach und Drahtmühlenteich“ waren FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen vom Vorhabenträger durchzuführen, da die Möglichkeit erheblicher Beeinträchtigungen der maßgeblichen Erhaltungsziele der Gebiete nicht mit Sicherheit auszuschließen war.

Für das Natura 2000-Gebiet DE 2328 355 „Großensee, Möchsteich und Stenzer Teich“ war eine FFH-Vorprüfung durchzuführen.

Die FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen sind Bestandteil der ausgelegten Planunterlagen.

FFH-Gebiet DE 2328-381 „NSG Kranika“

Gebietsbeschreibung und Lage des Vorhabens

Das FFH-Gebiet mit einer Größe von 96 ha ist in den Grenzen des gleichnamigen Naturschutzgebietes gemeldet und liegt im Kreis Stormarn zwischen Lütjensee und Gröhnwold. Es umfasst den Talraum des Riepsbaches mit seinen Mooren und begrenzenden Wäldern. Der Talraum des Riepsbaches steht im Kontakt zum naturnahen Lütjensee. Im FFH-Gebiet kommt der prioritäre Lebensraumtyp des Moorwaldes (91D0) vor.

Das NSG Kranika ist eines der wichtigsten Niedermoorgebiete im Kreis Stormarn. Die vorkommenden Übergangs- und Schwingrasenmoore sowie die Pfeifengraswiesen sind von landesweit herausragender Bedeutung und daher besonders schutzwürdig.

Übergreifendes Schutzziel ist die Erhaltung intakter, offener bis bewaldeter Ausprägungen der im Gebiet vorkommenden Nieder-, Übergangs- und Hochmoore. Für die langfristige Erhaltung des Moorgebietes sind insbesondere ein hoher Grundwasserstand sowie die Erhaltung verschmutzungsfreier über- und unterirdischer Zuläufe erforderlich.

Die B 404 verläuft entlang der Ostgrenze des FFH-Gebietes.

Durchgeführte Untersuchungen

Der Vorhabenträger hat für die Verträglichkeitsuntersuchung eine Unterlage mit Stand vom 27.7.2017 vorgelegt. Der Unterlage liegen Datengrundlagen der Fachbehörde zur Kartierung der Lebensräume des Anhangs I FFH-RL (TRIOPS 2003: FFH-Monitoring-Programm in Schleswig-Holstein) als auch die eigene Biotoptypenkartierung sowie faunistische Untersuchungen zu Vögeln, Fledermäusen und Amphibien (KifL 2006) zu Grunde (KifL 2006). Für FFH-Betrachtungen wurden auch eigene Erfassungen von FFH-LRT im trassennahen Bereich vorgenommen. Im Jahr 2014 wurden im Zuge einer Plausibilitätsprüfung erneut FFH-LRT kartiert.

Die Unterlage prüft die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes mit Stand Januar 2006. Im Jahr 2016 wurden die gebietsspezifischen Erhaltungsziele aktualisiert. In einer ergänzenden Stellungnahme prüft der VHT, ob die am 11.7.2016 vom Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländlicher Räume im Amtsblatt Schleswig-Holstein veröffentlichten Erhaltungsziele zu anderen Aussagen in der Verträglichkeitsuntersuchung führen würden (Kieler Institut für Landschaftsökologie 17.4.2018).

In einer weiteren Stellungnahme ergänzt der Vorhabenträger die Verträglichkeitsuntersuchung um Aussagen zu den in den FFH-Management-Plänen festgelegten Maßnahmen außerhalb der Gebietsgrenzen des FFH-Gebietes, die vom Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländlicher Räume in seiner Stellungnahme vom 9.2.2016 gefordert wurden (Kieler Institut für Landschaftsökologie 28.3.2018).

Erhaltungsziele

Als Erhaltungsziele sind für das Gebiet die Lebensraumtypen 6410 (Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden (*Molinion caeruleae*)), 7120 (noch renaturierungsfähige degradierte Hochmoore), 7140 (Übergangs- und Schwingrasenmoore), 9110 (Hainsimsen-Buchenwald), 3150 (natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation des Magnopotamion oder des Hydrocharicion) sowie die proiritären Lebensräume 91D0 (Moorwälder) und 91E0 (Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior*) benannt.

Methode und Ergebnisse der Verträglichkeitsuntersuchung

Die vorgelegte Unterlage zur Verträglichkeitsprüfung umfasst die Prüfung möglicher Beeinträchtigungen des Schutzgebietes anhand der relevanten Wirkungen, die sich auf die Erhaltungsziele des Schutzgebietes auswirken können. Die einzelnen Erhaltungsziele und charakteristischen Arten des Schutzgebietes werden dabei eigenständig im Hinblick auf mögliche Beeinträchtigungen behandelt. Die Bewertung der Erheblichkeit der Beeinträchtigung erfolgt über eine sechsstufige Bewertungsskala des Beeinträchtigungsgrades, anhand derer die Entscheidung über die Erheblichkeit bzw. Nicht-Erheblichkeit einer Beeinträchtigung gemäß Leitfaden FFH-Verträglichkeitsprüfung (BMVBW 2004) vollzogen wird. Die als Erhaltungsziele definierten LRT 6410, 7120, 7140 und 91D0 werden aufgrund ihrer räumlichen Verzahnung, ihrer vergleichbaren Empfindlichkeit und charakteristischen Arten gemeinsam als Moorlebensräume behandelt. Die relevanten Wirkungen werden im Folgenden aufgezählt.

Flächeninanspruchnahmen

Die Ostgrenze des Schutzgebietes verläuft entlang der B 404 bzw. des Rastplatzes Löps. Vorübergehende Inanspruchnahmen von Flächen des Schutzgebietes durch das Baufeld können ausgeschlossen werden.

Dauerhafte Flächeninanspruchnahmen durch Überbauung finden nicht statt, da der geplante Ausbau im Bereich des bestehenden Straßenkörpers stattfindet.

Emission von Lärm

Baubedingt werden Lärmemissionen vom Vorhaben ausgehen. Auf Höhe des Schutzgebietes werden Maßnahmen zum Rückbau des Rastplatzes Löps durchgeführt. Der Baulärm wird in einem von Verkehrslärm bereits betroffenen Raum wirken.

Eine Betroffenheit liegt für charakteristische Arten der Wald- und Moorlebensräume des Schutzgebietes vor. Mit einem zusätzlichen temporären baubedingten Qualitätsverlust von Habitatflächen des Schutzgebietes wird nicht gerechnet. Es ist davon auszugehen, dass sehr lärmempfindliche charakteristische Arten der Lebensraumtypen des Anhangs I FFH-RL das nahe Umfeld der Trasse im Ist-Zustand meiden.

Ein vermuteter Kranich-Brutplatz befindet sich in ca. 300m Entfernung vom Vorhaben. Ein sicherer Brutplatz in ca. 350 m Entfernung. Es ist mit einer kurzfristigen Störung des Lebensraumes der Art zu rechnen, die keine irreversiblen Folgen auslöst. Nicht auszuschließen ist eine leichte Bestandsschwankung der Art, die jedoch auch infolge natürlicher Prozesse auftreten könnte und die vom Bestand problemlos und in kurzer Zeit ausgeglichen werden kann. In Bezug auf den Kranich bewirkt die baubedingte Lärmemission somit eine geringe Beeinträchtigung.

Der betriebsbedingte Lärm hat im vorliegenden Vorhaben keinen relevanten Einfluss auf die Erhaltungsziele des Schutzgebietes, da die als Erhaltungsziele festgelegten Moorlebensräume durch die an die B 404 angrenzenden geschlossenen Gehölzbestände abgeschirmt werden.

Vorhabenbedingt wird sich das Verkehrsaufkommen nicht erhöhen, so dass keine zusätzlichen betriebsbedingten Emissionen zu erwarten sind.

Emission von Luftschadstoffen

Von baubedingte Emissionen von Luftschadstoffen ist auszugehen. Aufgrund der kurzen Einwirkzeit ist jedoch nicht von einer relevanten Zunahme von Luftschadstoffen im Schutzgebiet auszugehen.

Vorhabenbedingt wird sich das Verkehrsaufkommen nicht erhöhen, so dass keine zusätzlichen betriebsbedingten Emissionen zu erwarten sind.

Veränderungen des Grundwasserhaushaltes

Baubedingte großräumige Grundwasserabsenkungen können ausgeschlossen werden, da der dritte Fahrstreifen im Bereich von vorhandenen Verkehrsflächen hergestellt wird.

Zerschneidungseffekte

Die vorhandene B 404 bewirkt im Ist-Zustand eine Zerschneidung des Schutzgebietes. Das vorliegende Vorhaben führt zu keiner neuen Zerschneidung bislang unzerschnittener Räume noch zu einer Verschlechterung der aktuellen Verhältnisse im Schutzgebiet.

Die 2016 neu als Erhaltungsziele definierten LRT 91E0 und 3150 befinden sich im trasenfernen, westlichen Teil des Schutzgebietes. Eine zusätzliche Beeinträchtigung durch die oben genannten vom Vorhaben ausgehenden Wirkprozesse kann ausgeschlossen werden.

Kumulierende Projekte

Das Vorhaben löst nach den Ergebnissen der Verträglichkeitsuntersuchung keine Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele im FFH-Gebiet aus. Kumulationseffekte mit Beeinträchtigungen durch andere Pläne und Projekte können somit nicht eintreten.

Die Verträglichkeitsprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass keine erheblichen vorhabenbedingten Beeinträchtigungen festgestellt wurden.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dem Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung an. Mit dem Vorhaben sind unter Berücksichtigung der kumulierenden Wirkungen keine erheblichen Beeinträchtigungen des Gebietes verbunden. Schadensbegrenzungsmaßnahmen im Sinne des § 34 BNatSchG sind nicht notwendig. Auch unter Berücksichtigung der der 2016 aktualisierten Erhaltungsziele bleibt das Prüfergebnis im Hinblick auf das betrachtete Verfahren sowie die kumulierenden Wirkungen bestehen.

FFH-Gebiet DE 2328-391 „Trittauer Mühlenbach und Drahtmühlenteich“

Gebietsbeschreibung und Lage des Vorhabens

Das FFH-Gebiet mit einer Größe von 120 ha liegt etwa 2 km nördlich von Trittau. Es umfasst die Talniederung des Trittauer Mühlenbachs einschließlich eines kleinen Feuchtgebietes an der Drahtmühle. Der Trittauer Mühlenbach durchfließt von Grönwohld bis zur Einmündung in die Bille eine ausgeprägte Talniederung am Westrand der Hahnheide. Eine Besonderheit des Gebietes stellen die vielfältigen Ausprägungen des prioritären Lebensraumtyps der Auwälder (91E0) dar. Das Feuchtgebiet an der Drahtmühle zeichnet sich durch einen vielfältigen Komplex aus Nasswiesen, naturnahen, nährstoffarmen Teichen (3130) und naturnahem Fließgewässer aus.

Übergreifendes Schutzziel ist die Erhaltung der naturnahen, wenig beeinflussten Fließgewässer- und Auenbereiche. Insbesondere sollen die vielfältig ausgeprägten Auwälder er-

halten werden. Für die prioritären Borstgrasrasen soll ein günstiger Erhaltungszustand im Einklang mit den Anforderungen von Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur sowie den regionalen und örtlichen Besonderheiten wiederhergestellt werden.

Die Westgrenze des Schutzgebietes verläuft auf Höhe des Drahtteiches entlang der B 404.

Durchgeführte Untersuchungen

Der Vorhabenträger hat für die Verträglichkeitsuntersuchung eine Unterlage mit Stand vom 27.7.2017 vorgelegt. Der Unterlage liegen Datengrundlagen der Fachbehörde zur Kartierung der Lebensräume des Anhangs I FFH-RL im Bereich des NSG „Mühlenbachtal bei Trittau“ (TRIOPS 2003: FFH-Monitoring-Programm in Schleswig-Holstein) als auch eigene Biotoptypenkartierung im 300m-Korridor der Trasse (Kieler Institut für Landschaftsökologie 2006) sowie faunistische Untersuchungen zu Vögeln, Fledermäusen und Amphibien (Kieler Institut für Landschaftsökologie 2006) zu Grunde. Für die FFH-Betrachtungen wurden auch eigene Erfassungen von FFH-LRT im trassennahen Bereich vorgenommen. Im Jahr 2014 wurden im Zuge einer Plausibilitätsprüfung erneut FFH-Lebensraumtypen kartiert.

Die Unterlage prüft die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes mit Stand Januar 2006. Im Jahr 2016 wurden die gebietsspezifischen Erhaltungsziele aktualisiert. In einer ergänzenden Stellungnahme prüft der VHT, ob die am 16.10.2016 vom Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländlicher Räume im Amtsblatt Schleswig-Holstein veröffentlichten Erhaltungsziele zu anderen Aussagen in der Verträglichkeitsuntersuchung führen würden (Kieler Institut für Landschaftsökologie 17.4.2018).

In einer weiteren Stellungnahme ergänzt der Vorhabenträger die Verträglichkeitsuntersuchung um Aussagen zu den in den FFH-Management-Plänen festgelegten Maßnahmen außerhalb der Gebietsgrenzen des FFH-Gebietes, die vom Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländlicher Räume in seiner Stellungnahme vom 9.2.2016 gefordert wurden (Kieler Institut für Landschaftsökologie 28.3.2018).

Erhaltungsziele

Als Erhaltungsziele von besonderer Bedeutung sind für das Gebiet mit Stand vom 16.10.2016 die Lebensraumtypen 3260 (Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des *Ranuncion flutians* und des *Callitricho-Batrachion*), 9110 (Hainsimsen-Buchenwald) und der prioritäre Lebensraumtyp 91E0 (Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior*) benannt. Als Erhaltungsgegenstände von Bedeutung sind die Lebensraumtypen 3150 (natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation des *Magnopotamion* oder des *Hydrocharicion*), 7140 (Übergangs- und Schwingrasenmoore), 6430 (Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe) und 9130 (Waldmeister-Buchenwald) festgelegt.

Methode und Ergebnisse der Verträglichkeitsuntersuchung

Die vorgelegte Unterlage zur Verträglichkeitsprüfung umfasst die Prüfung möglicher Beeinträchtigungen des Schutzgebietes anhand der relevanten Wirkungen, die sich auf die Erhaltungsziele des Schutzgebietes auswirken können. Die einzelnen Erhaltungsziele und charakteristischen Arten des Schutzgebietes werden dabei eigenständig im Hinblick auf mögliche Beeinträchtigungen behandelt. Die Bewertung der Erheblichkeit der Beeinträchtigung erfolgt über eine sechsstufige Bewertungsskala des Beeinträchtigungsgrades, anhand derer die Entscheidung über die Erheblichkeit bzw. Nicht-Erheblichkeit einer Beeinträchtigung gemäß Leitfaden FFH-Verträglichkeitsprüfung (BMVBW 2004) vollzogen wird. Die relevanten Wirkungen werden im Folgenden aufgezählt.

Flächeninanspruchnahmen

Die Westgrenze des Schutzgebietes verläuft entlang der B 404. Der Bau des dritten Fahrstreifens findet ausschließlich im Bereich des vorhandenen Straßenkörpers statt. Vorübergehende Inanspruchnahmen von Flächen des Schutzgebietes durch das Baufeld können aufgrund der Topographie ausgeschlossen werden.

Unmittelbar am östlichen Böschungsfuß der B 404 grenzen Lebensraumtypen des Anhangs I FFH-RL. Eine Verschiebung des Böschungsfußes in Lebensraumflächen findet nicht statt. Dauerhafte Flächeninanspruchnahmen durch Überbauung finden nicht statt, da der geplante Ausbau im Bereich des bestehenden Straßenkörpers stattfindet.

Emission von Lärm

Baubedingt werden Lärmemissionen vom Vorhaben ausgehen. Auf Höhe des Schutzgebietes werden Maßnahmen zum Rückbau des Rastplatzes Drahtteich durchgeführt. Der Baulärm wird in einem von Verkehrslärm bereits betroffenen Raum wirken.

Eine Betroffenheit liegt für charakteristische Arten der Wald- und Gewässerlebensräume des Schutzgebietes vor. Mit einem zusätzlichen temporären baubedingten Qualitätsverlust von Habitatflächen des Schutzgebietes wird nicht gerechnet. Es ist davon auszugehen, dass sehr lärmempfindliche charakteristische Arten der Lebensraumtypen des Anhangs I FFH-RL das nahe Umfeld der Trasse im Ist-Zustand meiden. Der betriebsbedingte Lärm hat im vorliegenden Vorhaben keinen relevanten Einfluss auf die Erhaltungsziele des Schutzgebietes, da die als Erhaltungsziele festgelegten Wald- und Gewässerlebensräume durch die an die B 404 angrenzenden geschlossenen Gehölzbestände abgeschirmt werden.

Vorhabenbedingt wird sich das Verkehrsaufkommen nicht erhöhen, so dass keine zusätzlichen betriebsbedingten Emissionen zu erwarten sind.

Emission von Luftschadstoffen

Von baubedingte Emissionen von Luftschadstoffen ist auszugehen. Aufgrund der kurzen Einwirkzeit ist jedoch nicht von einer relevanten Zunahme von Luftschadstoffen im Schutzgebiet auszugehen.

Vorhabenbedingt wird sich das Verkehrsaufkommen nicht erhöhen, so dass keine zusätzlichen betriebsbedingten Emissionen zu erwarten sind.

Veränderungen des Grundwasserhaushaltes

Baubedingte großräumige Grundwasserabsenkungen können ausgeschlossen werden, da der dritte Fahrstreifen im Bereich von vorhandenen Verkehrsflächen hergestellt wird. Ein indirekter Einfluss auf den Wasserhaushalt von Lebensraumtypen kann ausgeschlossen werden.

Belastung von Gewässern durch Eintrag von wasserbelastenden Stoffen/Einleitung von Fahrbahnabwässern

Im Zuge der Baumaßnahme kann es zur Belastung des Drahtteiches durch baubedingte stoffliche Einträge kommen. Dabei handelt es sich um nährstoffreichen Oberboden zur Abdeckung der Böschungen, der zu einer Nährstoffbelastung des Gewässers beitragen kann.

Betriebsbedingt ist von einer zusätzlichen Chloridbelastung des Drahtteiches durch den Wintereinsatz von Streusalz auf dem dritten Fahrstreifen auszugehen.

Im Fachgutachten zur FFH-Prüfung wird für den Drahtteich ein Chlorid-Werte von bis zu 35mg/l angenommen. Im technischen Erläuterungsbericht wird dargelegt, dass die zusätzliche mittlere Chloridbelastung, die sich aus dem Wintereinsatz von Streusalz auf einem dritten Fahrstreifen ergibt, gemäß einer vereinfachten Betrachtung der Niederschlag-Abfluss-Prozesse 3,79mg/l beträgt. Der tolerierbare Höchstwert von Chlorid für das Makrozoobenthon, Neunaugen und Fische wird in der Literatur für Schleswig-Holstein mit 50mg/l angegeben; höhere Wasserpflanzen sind weniger empfindlich. Durch die zusätzliche Chloridfracht aus dem winterlichen Einsatz von Streusalz wird somit keine vorhabenbedingte Überschreitung des bewirkt. Beeinträchtigungen der aquatischen Lebensgemeinschaft des Drahtteiches sind somit nicht zu erwarten.

Zerschneidungseffekte

Die vorhandene B 404 bewirkt im Ist-Zustand eine Zerschneidung des Schutzgebietes. Das vorliegende Vorhaben führt zu keiner neuen Zerschneidung bislang unzerschnittener Räume noch zu einer Verschlechterung der aktuellen Verhältnisse im Schutzgebiet.

Kumulierende Projekte

Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung liegen für das Umfeld des Schutzgebietes keine Planungen vor, deren Wirkungen sich mit denjenigen des Ausbaus der B 404 kumulieren könnten.

Fazit

Die Verträglichkeitsprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass eine geringe und reversible Beeinträchtigung der Qualität der Stillgewässer- und Waldlebensräume des Anhangs I FFH-RL als Lebensstätten von schallempfindlichen Vogelarten vom Wirkfaktor Lärm begrenzt auf die Bauphase ausgeht. Im Hinblick auf alle weiteren geprüften Wirkpfade konnten keine zusätzlichen Beeinträchtigungen für die als Erhaltungsziele des Gebietes angegebenen Lebensraumtypen 3150, 3260, 6430, 7140, 9110 sowie dem prioritären LRT 91E0 und den charakteristischen Arten festgestellt werden.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dem Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung an. Mit dem Vorhaben sind unter Berücksichtigung der kumulierenden Wirkungen keine erheblichen Beeinträchtigungen des Gebietes verbunden. Schadensbegrenzungsmaßnahmen im Sinne des § 34 BNatSchG sind nicht notwendig. Auch unter Berücksichtigung der 2016 aktualisierten Erhaltungsziele bleibt das Prüfergebnis im Hinblick auf das betrachtete Verfahren sowie die kumulierenden Wirkungen bestehen.

FFH-Gebiet DE 2328 355 „Großensee, Mönchsteich und Stenzer Teich“

Gebietsbeschreibung und Lage des Vorhabens

Das FFH-Gebiet mit einer Größe von 177 ha liegt etwa 4 km westlich von Trittau. Es umfasst einen See sowie angrenzende Niederungsbereiche und Teiche. Der Großensee liegt am nordöstlichen Rand des gleichnamigen Ortes östlich von Hamburg. Die Unterwasservegetation des Großensees ist außerordentlich artenreich. Es kommen zahlreiche gefährdete Arten vor. Eine Besonderheit sind Unterwasserrasen des stark gefährdeten Strandlings (*Littorella uniflora*). Diese Art kommt in mehreren Uferabschnitten im Nordteil des Großensees vor. Ebenfalls ist das seltene Schwimmende Froschkraut (*Luronium natans*) vertreten. Es handelt sich hierbei um den landesweit einzigen Standort dieser Art. Südlich an den See schließt sich die Niederung der Corbek an. Die beiden nordöstlich des Großensees gelegenen Teiche „Mönchsteich“ und „Stenzer Teich“ gehören zu mäßig nährstoffreichen Gewässern mit Vorkommen seltener Teichboden-Lebensgemeinschaften (3130). Die Gewässer sind aufgrund des landesweit einzigen Vorkommens des Schwimmenden Froschkrauts und des Auftretens seltener Lebensgemeinschaften relativ nährstoffarmer Seen besonders schutzwürdig.

Übergreifendes Schutzziel ist dementsprechend die Erhaltung einer nährstoffarmen Stillgewässer- und Teichlandschaft mit ihren natürlichen Abflüssen und Lebensgemeinschaften. Hierzu ist die Erhaltung nährstoffarmer Verhältnisse, eines naturraumtypischen Wasserhaushalts, einer guten Wasserqualität sowie einer extensiven Nutzung und Teichbewirtschaftung besonders wichtig. Besondere Bedeutung kommt zudem der Erhaltung der artenreichen und sehr seltenen Unterwasservegetation des Großensees zu. Insbesondere

ist die Erhaltung der für das langfristige Überleben des Froschkrautes notwendigen Funktionen und Strukturen im gesamten Gebiet notwendig.

Das Schutzgebiet erstreckt sich westlich und östlich der B 404 und reicht beiderseits bis an die B 404 heran. Auf der östlichen Seite grenzt das Teilgebiet Stenzer Teich auf einer Länge von 400m an die Trasse der B 404. Die B 404 verläuft vollständig außerhalb des Schutzgebietes.

Durchgeführte Untersuchungen

Der Vorhabenträger hat für die Verträglichkeitsuntersuchung eine Unterlage in Form einer Vorprüfung mit Stand vom 27.7.2017 vorgelegt.

Die Unterlage prüft die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes mit Stand Januar 2006. Im Jahr 2016 wurden die gebietsspezifischen Erhaltungsziele aktualisiert. In einer ergänzenden Stellungnahme prüft der VHT, ob die am 11.7.2016 vom Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländlicher Räume im Amtsblatt Schleswig-Holstein veröffentlichten Erhaltungsziele zu anderen Aussagen in der Verträglichkeitsuntersuchung führen würden (Kieler Institut für Landschaftsökologie 17.4.2018). Als Folge der Einführung eines neuen Kartierschlüssels für Lebensraumtypen in Schleswig-Holstein wird der Lebensraumtyp 9130 (Waldmeister-Buchenwald) nun als 9110 (Hainsimsen-Buchenwälder) angesprochen. Als Erhaltungsziel von Bedeutung wurde ferner der Fischotter hinzugefügt.

In einer weiteren Stellungnahme ergänzt der Vorhabenträger die Verträglichkeitsuntersuchung um Aussagen zu den in den FFH-Management-Plänen festgelegten Maßnahmen außerhalb der Gebietsgrenzen des FFH-Gebietes, die vom Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländlicher Räume in seiner Stellungnahme vom 9.2.2016 gefordert wurden (Kieler Institut für Landschaftsökologie 28.3.2018).

Erhaltungsziele

Als Erhaltungsziel sind für das Gebiet die Lebensraumtypen 3130 (oligo- bis mesotrophe stehende Gewässer), 6140 (Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden und Lehmboden) und 9110 (Hainsimsen-Buchenwald) sowie die Arten des Anhangs II FFH-RL Schwimmendes Froschkraut (1831) und der Fischotter (1355) benannt.

Methode und Ergebnisse der Verträglichkeitsuntersuchung

Bei der vorgelegten Unterlage handelt es sich um eine Vorprüfung der Verträglichkeit im Sinne des § 34 BNatSchG, anhand derer die Frage beantwortet wird, ob eine vertiefte Untersuchung zur Feststellung der Verträglichkeit des Vorhabens notwendig ist oder ob der Nachweis der Verträglichkeit bereits im Stadium der FFH-Vorprüfung erbracht werden kann.

Die Studie umfasst die Prüfung möglicher Beeinträchtigungen des Schutzgebietes in Anlehnung an die Vorgaben des Leitfadens zur Prüfung der FFH-Verträglichkeit im Bundes-

fernstraßenbau (BMVBW 2004) anhand der relevanten Wirkungen, die sich auf die Erhaltungsziele des Schutzgebietes auswirken können. Die einzelnen Erhaltungsziele und charakteristischen Arten des Schutzgebietes werden dabei eigenständig im Hinblick auf mögliche Beeinträchtigungen behandelt. Die relevanten Wirkungen werden im Folgenden aufgezählt.

Flächeninanspruchnahmen

Die B 404 verläuft vollständig außerhalb des Schutzgebietes. Temporäre sowie dauerhafte Flächeninanspruchnahmen können daher ausgeschlossen werden.

Emission von Lärm, Luftschadstoffen

Der Baulärm wird in einem von Verkehrslärm bereits betroffenen Raum wirken. Es ist davon auszugehen, dass sehr lärmempfindliche charakteristische Arten der Lebensraumtypen des Anhangs I FFH-RL das nahe Umfeld der Trasse im Ist-Zustand meiden. Mit einem zusätzlichen temporären baubedingten Qualitätsverlust von Habitatflächen des Schutzgebietes wird nicht gerechnet. Der betriebsbedingte Lärm hat im vorliegenden Vorhaben keinen relevanten Einfluss auf die Erhaltungsziele des Schutzgebietes. Vorhabenbedingt wird sich das Verkehrsaufkommen nicht erhöhen, so dass keine zusätzlichen verkehrsbedingten Emissionen zu erwarten sind.

Zerschneidungseffekte

Die vorhandene B 404 bewirkt im Ist-Zustand eine Zerschneidung des Schutzgebietes. Das vorliegende Vorhaben führt zu keiner neuen Zerschneidung bislang unzerschnittener Räume noch zu einer Verschlechterung der aktuellen Verhältnisse im Schutzgebiet.

Belastung von Gewässern durch Eintrag von wasserbelastenden Stoffen/Einleitung von Fahrbahnabwässern

Betriebsbedingt ist von einer zusätzlichen Chloridbelastung des Stenzer Teiches durch den Wintereinsatz von Streusalz auf dem dritten Fahrstreifen auszugehen.

Gemäß FFH-Gutachten (Anlage 18 der Planfeststellungsunterlage) verfügt der Stenzer Teich im Ist-Zustand nicht über die für den Lebensraumtyp 3130 (oligo- bis mesotrophe stehende Gewässer mit Vegetation der Littorelletea uniflorae und / oder der Isoetoneanojuncetea) typischen Merkmale. Der Lebensraumtyp 3130 umfasst Stillgewässer, die durch das Vorkommen von submersen Strandling-Gesellschaften und/oder von Zwergbinsen-Gesellschaften charakterisiert werden. Diese für den Lebensraumtyp charakteristischen Pflanzenarten kommen im Stenzer Teich nicht vor. Der Nährstoffhaushalt des Sees wurde laut Fachgutachten als eutrophiert eingestuft. Laut Schreiben des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (MLUR; heutiges MELUND) vom 6.9.2005 (Anhang der Anlage 18 der Planfeststellungsunterlage) ist im Rahmen einer Verträglichkeitsprüfung für alle als Erhaltungsziele festgelegten Lebensräume und Arten lediglich ein

Verschlechterungsverbot des Ist-Zustandes einzuhalten. Nur für Arten und Lebensraumtypen, für die ein Wiederherstellungsziel formuliert ist, zu prüfen, ob und inwieweit die Wiederherstellbarkeit durch das Projekt gefährdet ist. Für die übrigen Arten und Lebensraumtypen ist die Prüfung darauf zu beschränken, ob das Projekt zu einer erheblichen Beeinträchtigung des aktuellen Zustandes führen kann. Die definierten Voraussetzungen für Wiederherstellungsmaßnahmen sind für keinen der Erhaltungsgegenstände des Schutzgebietes DE 2328-355 „Großensee, Mönchsteich, Stenzer Teich“ erfüllt. Demzufolge sind für das Schutzgebiet keine Einschränkungen von Wiederherstellungspotenzialen zu berücksichtigen.

In Anlehnung an die Chlorid-Werte der Bille kann ein Chlorid-Wert für den Stenzer Teich von bis zu 35mg/l angenommen werden. Im technischen Erläuterungsbericht wird dargelegt, dass die zusätzliche mittlere Chloridbelastung, die sich aus dem Wintereinsatz von Streusalz auf einem dritten Fahrstreifen ergibt, gemäß einer vereinfachten Betrachtung der Niederschlag-Abfluss-Prozesse, 3,79mg/l beträgt. Der tolerierbare Höchstwert von Chlorid für das Makrozoobenthon, Neunaugen und Fische wird in der Literatur für Schleswig-Holstein mit 50mg/l angegeben; höhere Wasserpflanzen sind weniger empfindlich. Durch die zusätzliche Chloridfracht aus dem winterlichen Einsatz von Streusalz wird somit keine vorhabenbedingte Überschreitung des Chloridwertes bewirkt. Beeinträchtigungen der aquatischen Lebensgemeinschaft des Stenzer Teiches sind somit nicht zu erwarten.

Veränderungen des Grundwasserhaushaltes

Baubedingte großräumige Grundwasserabsenkungen können ausgeschlossen werden, da der dritte Fahrstreifen im Bereich von vorhandenen Verkehrsflächen hergestellt wird. Ein indirekter Einfluss auf den Wasserhaushalt von Lebensraumtypen kann ausgeschlossen werden.

Beeinträchtigungen von FFH-Lebensraumtypen

Für den Lebensraumtyp 3310 besteht eine Betroffenheit hinsichtlich betriebsbedingter Chlorideinträge. Beeinträchtigungen im Hinblick auf die Erhaltungsziele können jedoch ausgeschlossen werden.

Für die als Erhaltungsziele des Schutzgebietes festgelegten FFH-Lebensraumtypen 6410 (Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden) und 9110 lassen sich kein Betroffenheiten erkennen.

Beeinträchtigung von Arten des Anhangs II FFH-RL

Fischotter (*Lutra lutra*)

Der Fischotter wurde 2016 als Erhaltungsziel des Schutzgebietes festgelegt. Die Prüfung der Betroffenheit der Art ist daher nicht Bestandteil der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung. In einer ergänzenden Sachverhaltsermittlung (Kieler Institut für Landschaftsökologie

17.4.2018) legt der VHT dar, dass sich aus dem neu formulierten Erhaltungsziel keine Konsequenzen für das Ergebnis der FFH-Prüfung ergibt.

Unter Bezugnahme auf die Ergebnisse des Artenschutzfachbeitrages (Anlage 12, Anhang 2 der Planfeststellungsunterlage) lässt sich eine Beeinträchtigung für den Fischotter in der NATURA 2000-Kulisse nicht erkennen.

Im 2.BA wird die Querung der Ripsbek, die sich nicht im FFH-Gebiet befindet, für fischottergerecht optimiert. Eine Verbesserung der heutigen Situation ist daher zu erwarten.

Eine Beeinträchtigung des als Erhaltungsziel des FFH-Gebietes DE 2328 355 „Großensee, Mönchsteich und Stenzer Teich“ festgelegten Fischotters kann ausgeschlossen werden.

Froschkraut (*Luronium natans*)

Kleine Bestände wurden gemäß FFH-Gutachten 1998 im Großensee wiederentdeckt. Die kürzeste Entfernung des Großensees zum Vorhaben beträgt ca. 1,5 km. Die projektspezifischen Wirkungen haben eine geringere Reichweite. Von einer Beeinträchtigung der Anhang II-Art ist nicht auszugehen.

Fazit

Das vorgelegte Gutachten zur FFH-Vorprüfung kommt zum Ergebnis, dass das geplante Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Gebietes DE 2328-355 „Großensee, Mönchsteich, Stenzer Teich“ verursacht.

Die geänderten Erhaltungsziele führen nicht zu einer anderen Einschätzung einer möglichen Gebietsbetroffenheit.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dem Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung an. Mit dem Vorhaben sind unter Berücksichtigung der kumulierenden Wirkungen keine erheblichen Beeinträchtigungen des Gebietes verbunden. Schadensbegrenzungsmaßnahmen im Sinne des § 34 BNatSchG sind nicht notwendig. Auch unter Berücksichtigung der 2016 aktualisierten Erhaltungsziele bleibt das Prüfergebnis im Hinblick auf das betrachtete Verfahren sowie die kumulierenden Wirkungen bestehen.

Zu 2.3.5. (Betroffenheit von Naturschutzgebieten nach § 23 BNatSchG und Landschaftsschutzgebieten nach 26 BNatSchG)

Das Moorgebiet Kranika ist ein mit Landesverordnung vom 16.12.1993 ausgewiesenes Naturschutzgebiet und grenzt im Nordosten an die B 404, 2. BA des Baus von Überholfahrstreifen. Die B 404 ist kein Bestandteil des Naturschutzgebietes. Gemäß § 23 (2)

BNatSchG sind alle Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des Naturschutzgebietes oder seiner Bestandteile oder zu einer nachhaltigen Störung führen können, nach Maßgabe näherer Bestimmungen verboten.

Eine Betroffenheit des Schutzgebietes ist nicht gegeben.

Westlich der B 404 liegt das Mühlenbachtal bei Trittau, das mit Landesverordnung vom 5.6.1986 zum Naturschutzgebiet erklärt wurde. Der nördliche Teil des Gebietes grenzt an die B 404. Diese ist jedoch kein Bestandteil des Naturschutzgebietes.

Eine Betroffenheit des Schutzgebietes ist nicht gegeben.

Die Landschaftsschutzgebiete Gröhnwohld und Lütjensee erstrecken sich über große Teile des Plangebietes. Ausgenommen sind die als Naturschutzgebiet ausgewiesenen Räume sowie Bereiche an der Anschlussstelle zur K 31.

Eine Betroffenheit ist lediglich im Bereich des baubedingten Arbeitsstreifens an der B 404 gegeben. Gemäß § 26 Absatz 2 BNatSchG sind in einem Landschaftsschutzgebiet alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebiets verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen. Aufgrund der temporären sehr kleinflächigen Betroffenheit ist ein Konflikt mit dem Schutzzweck ausgeschlossen. Auch bleibt das Landschaftsschutzgebiet in seinem Charakter vollumfänglich unberührt. Entsprechend ist zur Durchführung der Tätigkeiten im Gebiet keine Befreiung gemäß § 67 BNatSchG erforderlich.

Zu 2.3.6 (Anrechnung von Kompensationsmaßnahmen)

Ersatzmaßnahme E 2.2 (Ökokonto)

Die als Ersatzmaßnahme E 2.2 in die Planfeststellungsunterlage eingestellte Maßnahme aus dem Ökokonto des Kreises Stormarn ist geeignet, die betroffenen Funktionen des Naturhaushaltes zu ersetzen und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu zu gestalten. Der Vorhabenträger und die Inhaberin des Ökokontos haben mit Einstellen der Fläche in die Planung ihre Zustimmung bestätigt. Die Fläche befindet sich im Eigentum der Stiftung Naturschutz und ist entsprechend grundbuchlich gesichert. Die Voraussetzungen für eine Anrechnung der Maßnahme als Ersatzmaßnahme für den Ausbau der B 404 gemäß § 4 Abs. 1 ÖkokontoVO sind damit gegeben.

Zu 2.3.7: (Nebenbestimmungen)

Die Nebenbestimmungen stellen sicher, dass gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft unterlassen und gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen innerhalb einer angemessenen Frist durch

den Verursacher ausgleichen oder ersetzt werden und somit die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes möglichst gering gehalten 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 Nebenbestimmungen wird sichergestellt, dass eine zeitnahe Kompensation erfolgt.

Zu 2: Die Abstimmung des landschaftspflegerischen Ausführungsplanes erfolgt mit dem MELUND.

Zu 3: Mit der Festlegung wurde die Stellungnahme des Kreises Stormarn, Untere Naturschutzbehörde, gewürdigt. Zum Schutz der heimischen Biodiversität wurde im Jahr 2009 in § 40 (4) BNatSchG eine Regelung eingeführt, nach der vorwiegend keine gebietsfremden Arten in der freien Natur ausgebracht werden sollen. Diese Sollvorschrift findet allerdings bislang in der Praxis kaum Anwendung. Gründe hierfür ergeben sich u.a. aus der verzögerten Rechtsverbindlichkeit, die mit dem 01. März 2020 eintritt, so dass Verstöße erst dann als Ordnungswidrigkeit geahndet werden (§ 69 (3) Nr. 17 BNatSchG).

Zu 4 und 5: Um eine frist- und sachgerechte Durchführung der Kompensationsmaßnahmen zu gewährleisten erfolgen Kontrollen selbiger.

Zu 8: In den landschaftspflegerischen Unterlagen (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlage) sind Bereiche mit besonders empfindlichen Böden gekennzeichnet. Diese sind vor schädlichen Auswirkungen während der Bauphase zu schützen. Die Regelung trägt dem Einwand des MELUND in seinen Stellungnahmen hinsichtlich der Vorsorge gegenüber schädlichen Bodenveränderungen Rechnung.

Zu 9: Die Umweltbaubegleitung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde geboten, um die Einhaltung der planfestgestellten Maßnahmen, der anerkannten Regeln der Technik, der Umweltgesetzgebung und der einschlägigen Verordnungen und Vorschriften während der Baumaßnahme zu gewährleisten.

Zu 10: Die festgelegten Bauzeitenregelungen sind artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen zur Vermeidung der Tötungsbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG i.V. m. §44 Abs. 5 BNatSchG. Sie berücksichtigen zusammenfassend die differenzierten Ansprüche der artenschutzrechtlich relevanten Arten Haselmaus, Moorfrosch sowie der Artengruppe der Fledermäuse und Brutvögel in Abhängigkeit der zu beseitigenden Habitatstruk-

turen. Abweichend von den Angaben des LBP (Anlage 12, S. 69f und Anhang 1, Maßnahmeblatt Nr. 2.3) sind Gehölzfällungen ab dem 1.12. bis Mitte Februar zulässig. Ein früherer Beginn von Rodungsarbeiten ist aufgrund des Eintretens des Verbotstatbestandes der Tötung von Fledermäusen gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht zulässig. Die Begründung des Vorhabenträgers, dass sich die überwiegende Zahl der Fledermäuse bereits Mitte November im Winterquartier befindet und der Abendsegler sich schon vorher im Umfeld des Winterquartiers aufhält und zugleich auch kein Winterquartier im Umfeld bekannt ist, ist für die Abweichung vom genannten Zeitraum (ab 1.12.) nicht nachvollziehbar. Die Planfeststellungsbehörde orientiert sich bei der Prüfung der Bauzeitenregelung die Fledermäuse betreffend an der Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenbau“ (LBV-SH 2011). Darin werden unter Berücksichtigung der in Schleswig-Holstein vorkommenden Fledermausarten und deren Aktivitätszeiträume, einschließlich des Abendseglers, konfliktarmen Zeiten festgelegt.

Zu 11: Im Zuge der Baumaßnahme ist der Abriss eines Brückenbauwerkes erforderlich. Der festgelegte Zeitraum für Gebäuderückbauten stellt eine artenschutzrechtliche Maßnahme zur Vermeidung der Tötung von Fledermäusen gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG dar und berücksichtigt den Kernzeitraum, in dem die vorkommenden Fledermausarten Tagesverstecke in Gebäuden nutzen. Da im Untersuchungsgebiet die Breitflügelfledermaus als typische Gebäudeart vorkommt, kann eine Betroffenheit während der Abrissarbeiten nicht ausgeschlossen werden.

Zu 12: Zur Vermeidung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG bezüglich Brutvögel der Offenlandarten werden Vergrämnungsmaßnahmen festgelegt.

Zu 13: Zur Vermeidung von Tötungen des Fischotters ist das Bauwerk bei Bau-km 82+135 fischottergerecht auszugestalten und ein fischottergerechter Wildleitzaun in den angegebenen Bereichen auszubilden, so dass eine Kollisionsgefahr mit dem betriebsbedingten Verkehr der B 404 verhindert bzw. minimiert wird. Der nach den Vorgaben des Brandenburgischen Fischottererlasses (MIR 2008) gestaltete Durchlass stellt eine artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme dar.

Mit der Regelung zur Abstimmung des Verlaufes des Fischotterleitzaunes im Kreuzungsbereich der K 31 wird die Einwendung des BUND/NABU SH Rechnung getragen, um die Funktionsfähigkeit des Querungsbauwerkes sicherzustellen.

Zu 15: Aufgrund der Betroffenheit der artenschutzrechtlich relevanten Amphibie Moorfrosch sind für die Baumaßnahme B 404, 2. BA, Bau von Überholfahrstreifen, Maß-

nahmen zur Vermeidung der Tötungen von Individuen während der Baufeldfreimachung erforderlich.

Zu 16: Die dauerhafte Sperr- bzw. Leiteinrichtung für Amphibien stellt eine artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme dar. Aufgrund der Verbreiterung des Straßenquerschnittes in Bereichen mit erhöhten Wanderungsaktivitäten über die B 404 besteht die Gefahr der betriebsbedingten Tötung von Individuen (Amphibien, insbesondere des Moorfrosches).

Zu 17: Die Planfeststellungsbehörde ist gemäß §17 Abs.6 BNatSchG i.V. §7 Ökokonto- und Kompensationsverordnung verpflichtet, Daten über die Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen und die dafür in Anspruch genommenen Flächen an die zuständigen Unteren Naturschutzbehörden zu übermitteln. Hierfür hat der LBV-SH das Kompensationsflächen-Informationssystem Straßenbau Schleswig-Holstein (KIS-SH) eingeführt, in das die Daten einzupflegen sind. Die Planfeststellungsbehörde hat Zugriff auf die Daten und gibt sie an die Unteren Naturschutzbehörden weiter. Das Kompensationskataster KIS-SH dient gemäß Vorschriftensammlung Straßenbau 2/05 vom 28.06.2005 der Planfeststellungsbehörde als Instrument der nach §17 Abs. 7 BNatSchG durchzuführenden Kontrollen, durch das der Vorhabenträger den Nachweis über die sach- und fristgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der Unterhaltungsmaßnahmen gegenüber der Planfeststellungsbehörde führt.

Zu 18: Das Erfordernis einer Nachbilanzierung nach Durchführung des Eingriffs ist gegeben, da sich im Rahmen der Ausführungsplanung erfahrungsgemäß Sachverhalte ergeben können, die zu zusätzlich erforderlichen Eingriffen nach §14 BNatSchG führen können. Zusätzlich auftretende Eingriffe sind im Rahmen der Nachbilanzierung zu ermitteln und anschließend die notwendigen Kompensationsmaßnahmen zu entwickeln und in einem Bericht darzulegen.

Zu 2.4: (Lärmschutz) (Entscheidungsgrundlagen)

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sind nach §§ 41 - 43 Bundes- Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai.2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771), 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) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269), maßgebend. Danach dürfen die Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten:

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

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

Wird die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden.

Die Beurteilungspegel sind nach Anlage 1 der 16. BImSchV zu berechnen, die bezüglich der Einzelheiten der Berechnung auf die „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).

Durch die Anlage eines zusätzlichen Überholfahrstreifens wird bei dieser Maßnahme das Kriterium der wesentlichen Änderung gemäß § 1 der 16. BImSchG ausgelöst.

Somit sind zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche die jeweiligen gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV bei allen Immissionsorten einzuhalten.

Sollten diese nicht eingehalten werden, sind dem Vorhabenträger die Errichtung und Unterhaltung von Lärmschutzanlagen aufzuerlegen.

Für das weitere Vorgehen haben die §§ 41 und 43 BImSchG Anwendung zu finden.

Die vorgenannten Kriterien stellen die Grundlage der nachfolgenden Entscheidung dar.

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.

Unter der Berücksichtigung des folgenden Sachverhaltes ist die Dimensionierung der aktiven Lärmschutzanlagen erfolgt:

Der Vorhabenträger ist gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG verpflichtet, Maßnahmen zum Schutz benachbarter Bebauung bzw. Flächen zum Wohnen gegen Verkehrslärm zu ergreifen, die nach dem heutigen Stand der Technik möglich sind.

Dies sind in erster Linie Verbesserungen am Fahrzeug wie z.B. Verkleidungen des Motorraumes, also der Lärmquelle selbst.

Diese Lärmquelle ist jedoch nur ausschlaggebend bei geringeren Geschwindigkeiten. Bei höheren Geschwindigkeiten kommen die Rollgeräusche noch dazu. Zur Reduzierung von Verkehrsimmissionen durch Rollgeräusche gibt es die Möglichkeit mit Maßnahmen am Entstehungsort, also am Fahrbahnbelag selbst, einzugreifen. Aufgrund bautechnischer Entwicklungen gibt es Straßenoberflächen in unterschiedlichen Bauweisen, die ab einer Geschwindigkeit von über 60 Km/ h eine dauerhafte Lärminderung aufweisen und so zu einer Verringerung der Verkehrsimmissionen führen können. Dies hat der Vorhabenträger entsprechend der Forderung aus § 41 Abs.1 BImSchG auf der B 404 mit einer Fahrbahndecke mit einer dauerhaften Pegelminderung von -2dB(A) vorgesehen. Der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages allein reicht jedoch nicht aus, um die jeweiligen gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte an den Gebäuden einzuhalten. Daher ist im weiteren Verlauf abzuwägen, in welchen Umfang der Vorhabenträger noch aktive Lärmschutzmaßnahmen aufzuerlegen sind.

Lärmschutzwände aus Holz, Metall und Beton bestehen aus Elementen, die im Regelfall hochabsorbierend ausgebildet sind. D.h. das der reflektierende Schall bereits erheblich reduziert wird. Diese Elemente werden zwischen Stahlstützen, die auf Bohrpfählen gegründet sind, eingeschoben. Die Flächeninanspruchnahme ist aufgrund der geringen Breite zuzüglich eines Unterhaltungsaufwand relativ gering. Demgegenüber stehen jedoch hohe Herstellungskosten, ein hoher Unterhaltungsaufwand sowie Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Lärmschutzwälle, die aus aufgesetzten Bodenmassen bestehen, haben unter Berücksichtigung der Standsicherheit, einen großen Bedarf an Grund und Boden. Positiv demgegenüber sind die geringen Herstellungskosten, besonders wenn die Möglichkeit besteht, überschüssigen Boden aus dem Vorhaben einzubauen. Auch die Unterhaltung ist nicht aufwändig und die Kosten gering. Aus ökologischer Sicht fügt sich ein Lärmschutzwall mit einer an die Umgebung angepassten Bepflanzung optimal in das Landschaftsbild ein. Im Gegensatz zu einer Lärmschutzwand, die kontrolliert, unterhalten und auch nach einer gewissen Lebensdauer erneuert werden muss, ist einen Lärmschutzwall so gut wie keine Unterhaltung notwendig.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen, also Wälle, Wände oder eine Kombination von beiden, sollen so dimensioniert werden, 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 die Unterschreitung des gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerts tags mit der aktiven Lärmschutzeinrichtung erreicht werden, um so auch die Nutzung des Grundstücks selbst (Außenwohnbereich) sicherzustellen. Eine Unterschreitung der Immissionsgrenzwerte in der Nacht ist durch aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht vorrangig anzustreben, da durch geeignete Maßnahmen am Gebäude (passiver Lärmschutz) die vorgeschriebenen Innenraumpegel eingehalten werden. Diese Vorgehensweise ist schlüssig.

In § 41 Abs. 2 BImSchG ist die Grenze der Betrachtung aktiver zu passiver Lärmschutzmaßnahmen dargestellt, nämlich die Verpflichtung zur Durchführung von Maßnahmen zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen die durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, ihre Grenze darin findet, wenn die Kosten für diese Maßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.

Die lärmtechnische Untersuchung ergab, dass die hohen Kosten nicht mehr in einem angemessenen Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Bei den drei betroffenen Gebäuden ist deshalb kein aktiver Lärmschutz, sondern passiver Lärmschutz vorgesehen. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei Lärmschutzanlagen um Anlagen handelt, die ursächlich eine Abminderung des Verkehrslärms am Gebäude bewirken, diesen aber nicht völlig aufheben können.

Somit ist es auch nicht ausgeschlossen, dass weiter entfernt liegende Gebäude von der B 404 noch Verkehrsgeräusche wahrnehmen, die dann in Abhängigkeit von den Witterungsverhältnissen als störend empfunden werden können. Diese verbleiben jedoch unterhalb der gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte und begründen keine weiteren Schallschutzmaßnahmen.

Zu 2.4.2: (Entschädigungsansprüche)

Zu 2.4.2.1: (Erstattungsanspruch für Lärmschutz an Wohngebäuden - passiver Lärmschutz)

Sind aktive Schutzmaßnahmen technisch nicht durchführbar oder stehen ihre Kosten außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck, so können sie unterbleiben (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Unterbleiben Lärmschutzmaßnahmen aus diesen Gründen oder kann durch sie die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nicht sichergestellt werden, so hat der Trä-

ger der Straßenbaulast gemäß § 42 BImSchG dem Eigentümer seine Aufwendungen für notwendige Lärm- (Schall-) Schutzmaßnahmen für Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, zu erstatten.

Die lärmtechnische Untersuchung ergab Überschreiten der Immissionsgrenzwerte an drei Gebäuden östlich und westlich der B 404.

An den drei Gebäuden werden ohne aktive Lärmschutzanlagen die Immissionsgrenzwerte nachts sowie an einem Gebäude die Immissionsgrenzwerte tags überschritten.

Zur Unterschreitung dieser Immissionsgrenzwerte würden drei Lärmschutzwände jeweils mit einer Länge von 125 m und einer Höhe von 2,00 m, mit einer Länge von 160 m und einer Höhe von 2,50 m und mit einer Länge von ca. 100 m und einer Höhe von 3,50 bis 4,00 m benötigt. Das Kostenverhältnis dieser Lärmschutzwände zu den Kosten für den passiven Lärmschutz an dem Gebäude beträgt 18, 8:1, 8:1 und 9, 9:1.

Die durch die Lärmschutzwände erheblich höheren Kosten stehen in keinem angemessenen Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck.

Von der Herstellung von Lärmschutzwänden wird daher abgesehen und die betroffenen Gebäude erhalten einen Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach.

Lärmschutz in Form von einem Wall würde bei zwei Gebäuden ebenfalls durch erheblich höhere Kosten in keinem angemessenen Verhältnis zu dem angestrebten Zweck stehen. Die hohen Kosten entstehen durch die Dammlage der Straße und der zusätzlichen Kosten für Ausgleichsmaßnahmen.

Die Bedingung einer wesentlichen Änderung liegt vor.

Damit sind die Voraussetzungen für die Erstattung der notwendigen Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen an schutzbedürftigen Räumen, die an diese Gebäudeseiten angrenzen, an den Eigentümer erfüllt.

Die Entschädigung der notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen richtet sich nach der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (VerkehrswegeSchallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) vom 4. Februar 1997 (BGBl. I S. 172; Berichtigung S. 1253), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 23. Februar 1997 (BGBl. I S. 2329), sowie dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 des Bundesministeriums für Verkehr -Betreff: Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 -VLärmSchR 97- (veröffentlicht im VkB1.¹ 1997 S. 434).

¹ Verkehrsblatt - Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland

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

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

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

Eine nachträgliche Erstattung kommt nur in Betracht, wenn die durchgeführte Maßnahme im zeitlichen Zusammenhang mit der Straßenbaumaßnahme steht und als Lärmschutzmaßnahme geeignet war. Dies betrifft insbesondere solche Fälle, bei denen das vorhandene bewertete Schalldämm-Maß bereits eingebauter Lärmschutzfenster ausreichend ist und keine weitergehenden Schutzmaßnahmen erforderlich werden.

Kommt über die Höhe der Entschädigung eine Einigung nicht zustande, ist über die Entschädigung auf Antrag eines Beteiligten nach den Verfahrensvorschriften des Gesetzes über die Enteignung von Grundeigentum (Preußisches Enteignungsgesetz - PrEG) vom 11. Juni 1874 (PreußGS S. 221) in der Fassung des zweiten Gesetzes über den Abschluss der Sammlung des schleswig-holsteinischen Landesrechtes vom 13.12.1973 (GVObI. Schl.-H. S. 440), zuletzt geändert durch Artikel 8 der Landesverordnung vom 16.03.2015 (GVObI. Schl.-H. S. 96), durch einen gesonderten Verwaltungsakt zu ent-

scheiden. Der Antrag ist an den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, zu richten (§ 4 der Landesverordnung über die zuständigen Behörden nach immissionsschutzrechtlichen sowie sonstigen technischen und medienübergreifenden Vorschriften des Umweltschutzes, ImSchV-ZustVO, vom 20. Oktober 2008 (GVOBl. Schl.-H. S. 540, 544), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Landesverordnung vom 17.04.2018, (GVOBl. Schl.-H. S. 267)).

Zu 5.0: (Zurückgewiesene Stellungnahmen und Einwendungen)

Vorbemerkung

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

Verspätet eingelegte Einwendungen sind ausgeschlossen. Auch Einwendungen und Stellungnahmen der Vereinigungen sind nach Ablauf der Äußerungsfrist ausgeschlossen. Stellungnahmen der Behörden können auch nach Fristablauf berücksichtigt werden. Diese sind stets zu berücksichtigen, wenn später von einer Behörde vorgebrachte öffentliche Belange der Planfeststellungsbehörde auch ohne ihr Vorbringen bekannt sind oder hätten bekannt sein müssen oder für die Rechtmäßigkeit der Entscheidung von Bedeutung sind (§ 17 a Nr. 7 FStrG).

Straßenbauvorhaben greifen regelmäßig in vorhandene tatsächliche Verhältnisse ein und berühren bestehende Rechtsverhältnisse. Zweck der Planfeststellung ist es, alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Behörden sowie den Betroffenen umfassend rechtsgestaltend zu regeln. In diesem Verfahren wird angestrebt, einen Ausgleich zwischen den zwangsläufig gegensätzlichen Interessen der Betroffenen und des Baulastträgers herbeizuführen, indem die Interessen einem Abwägungsvorgang unterworfen werden. Die Argumente der im Verfahren beteiligten Einwender werden dabei angemessen gewichtet und einer abschließenden Beurteilung unterworfen.

Ein entscheidendes Kriterium für die endgültige Beurteilung der Einwendungen von privater Seite ist der Grad der Betroffenheit und des Eingriffes in die Rechte des Einzelnen, die dem öffentlichen Interesse an der Baumaßnahme entgegenstehen. Es wird dabei geprüft,

ob der Zweck und der Erfolg eines Eingriffes nicht im Missverhältnis zu den Belastungen stehen, die den Betroffenen zugemutet werden.

Zu 5.0: (Allgemeine Einwendungen und Stellungnahmen)

Zu 5.01: (Verkehrssituation/ Verkehrsprognose)

Für die Planung dieser Straßenbaumaßnahme und hierbei insbesondere für die lärmtechnische Untersuchung sowie für den Landschaftspflegerischen Begleitplan wurde auf Grundlage der bundeseinheitlichen Verkehrszählungen eine Verkehrsprognose für das Jahr 2025 für den hier festzustellenden Abschnitt entwickelt.

Im Jahr 1995 wurde ein durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von 13.816 Kfz/ 24h gezählt. Im Jahr 2000 waren es 17.640 Kfz/ 24h, im Jahr 2005 14.099 Kfz/ 24h und im Jahr 2010 11.941 Kfz/ 24h. Die hohe Verkehrszahl im Jahr 2000 wurde als Ausreißer betrachtet und für die Prognose vernachlässigt. Diese Annahme wurde durch die nachfolgenden Verkehrszählungen aus den Jahren 2005 und 2010 bestätigt. Die Verkehrsbelastungen aus den Zählungen der Jahre 2005 und 2010 schließen an die der Verkehrszählung des Jahres 1995 an. Die Vorgehensweise ist nicht zu beanstanden.

Auf Grundlage der Verkehrszählungen wurde eine Prognose nach den anerkannten Regeln der Technik zunächst für das Jahr 2015 erstellt, die auf das Jahr 2020 fortgeschrieben wurde. Aufgrund der Verkehrsentwicklung der letzten Jahre und den aktuellen Erkenntnissen ist von einer gleichbleibenden Verkehrsentwicklung von 2020 bis zum Jahr 2025 auszugehen. Der durchschnittliche tägliche Verkehr für das Jahr 2025 wurde daher auf 20.830 Kfz/ 24h und der Schwerlastverkehr auf 3.099 Kfz/ 24h mit LKW-Anteile von 13,2 % tags und 22,8 % nachts prognostiziert. Nach Aussage des Vorhabenträgers werden die Prognosezahlen des Jahres 2025 voraussichtlich erst 2030 erreicht sein. Die ermittelte Verkehrsbelastung für das Prognosejahr 2025 wurde der lärmtechnischen Berechnung zugrunde gelegt.

Die Planfeststellungsbehörde hält das zugrunde gelegte Prognosejahr für ausreichend. Das Vorhaben soll nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses zügig umgesetzt werden. Nach Aussage des Vorhabenträgers ist ein Baubeginn für 2019 vorgesehen. Damit läge ein Prognosezeitraum von 6 Jahren vor. Dennoch kann der kurze Prognosezeitraum von 6 Jahren nicht ohne weiteres in Frage gestellt werden. Nach Meinung der Planfeststellungsbehörde ist es methodisch nicht zu beanstanden, dass der Prognosehorizont nicht auf das Jahr 2030, welches dem Bundesverkehrswegeplan 2030 zugrunde liegt,

ausgedehnt wurde. Einerseits ist das geplante Vorhaben nicht Gegenstand des Bundesverkehrswegeplanes 2030. Andererseits ist einzustellen, dass es keine normativen Vorgaben für die Wahl des Prognosezeitpunktes (vgl. BVerwG, Beschluss vom 19.3.2003 – 9 A 33.02) gibt. Normalerweise liegen der Praxis der straßenrechtlichen Planfeststellung regelmäßig Prognosezeiträume von ca. 10 bis 15 Jahren zugrunde. Dies begründet sich darauf, dass sichere Vorhersagen über weitergehende zukünftige Entwicklungen kaum angestellt werden können. So fehlt es beispielsweise an hinreichend zuverlässigen Daten zur künftigen Verkehrsentwicklung jenseits der Zeithorizonte der Bedarfspläne. Zudem besteht eine laufende Anpassungspflicht der Planfeststellungsbehörde an neue Prognosen ohnehin nicht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 25.5.2005 – 9 B 43/04).

Darüber hinaus wäre die Entscheidung des Vorhabenträgers, auf das Prognosejahr 2025 abzustellen, nur dann zu beanstanden, wenn sie sich als Ausdruck unsachlicher Erwägungen werten ließe. Das ist hier offensichtlich nicht der Fall. Hinzu kommt, dass es zwar nach der gültigen Rechtsprechung, z. B. BVerwG. Urt. v. 25.5.2005, 9 B 41.04 nicht darauf ankommt, ob die geplante Strecke möglicherweise erst nach dem Ende des Prognosezeitraumes in Betrieb genommen wird. Allerdings wäre die Beschränkung auf einen Prognosehorizont, für den im maßgeblichen Beurteilungszeitraum bereits verlässlich absehbar ist, dass das Vorhaben bei seinem Eintritt noch nicht fertiggestellt und in Betrieb genommen sein wird, unsachgemäß. Denn die Verkehrsprognose soll ja gerade die Grundlage für die Bewältigung der Probleme schaffen, die durch den Betrieb der geplanten Maßnahme aufgeworfen werden. Eine Prognose, von der von vornherein feststeht, dass ihr für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme keine Aussagekraft mehr zukommt, ist für diesen Zweck ungeeignet. Dies ist hier jedoch nicht der Fall. Der Vorhabenträger hat den Prognosehorizont auf das Jahr 2025 fortgeschrieben. Zudem kann trotz der zeitlichen Annäherung von der voraussichtlichen Realisierung des geplanten Bauvorhabens und dem Erreichen des Prognosehorizontes der Prognose eine hohe Aussagekraft zugesprochen werden.

Bedenken gegen den Prognosehorizont werden daher zurückgewiesen.

Eine Berücksichtigung der Attraktivitätssteigerung der B 404 durch die Baumaßnahme bei der Ermittlung des Prognosewertes wird nicht gesehen. Entsprechende Einwendungen werden zurückgewiesen.

Ziel dieser Maßnahme ist der Abbau des Überholdrucks und somit der Unfallhäufigkeit durch Anlegung einer Überholspur abwechselnd in beiden Fahrtrichtungen. Nach Umbau der B 404 handelt es sich weiterhin um eine Bundesstraße mit einer durchgängigen Fahrspur pro Richtung. Eine Kapazitätserweiterung, die wesentlich höhere als die prognostizierten Verkehre zulässt, wird mit dieser Maßnahme nicht erreicht.

Durch den Abbau des Überholdrucks wird zwar neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit ebenfalls die Attraktivität der B 404 steigen, hierdurch wird es jedoch zu keinen signifikanten Verkehrssteigerungen infolge Verkehrsverlagerungen kommen. Die B 404 dient fast ausschließlich dem weiträumigen Verkehr in Nord- Südrichtung. In unmittelbarer Nähe zur Bundesstraße existieren keine weiteren Straßen des übergeordneten Verkehrs, die diesen Verkehr heute aufnehmen.

Der Verkehr wird demnach bereits heute über die B 404 abgewickelt. Weiterhin wird auch nicht erwartet, dass durch den Umbau erhebliche Mehrverkehre die Bundesstraße 404 als Abkürzung zwischen zwei Bundesautobahnen benutzen, da diese Verbindung ebenfalls bereits heute stark genutzt wird. Es wird durch diese Maßnahme demnach auch kaum eine Verkehrsverlagerung im nachgeordneten Streckennetz eintreten, die eine Erhöhung des Verkehrs in den anliegenden Gemeinden zur Folge haben könnte.

Zu 5.02: (Verkehrsunfallzahlen)

Wie bereits in den Ausführungen zu Ziffer 1 c „materiell rechtliche Würdigung“ beschrieben, handelt es sich bei diesem Abschnitt der B 404 um eine zweispurige Bundesstraße, auf der wegen geringer Überholsichtweiten beinahe auf der gesamten Strecke ein Überholverbot besteht und zudem aufgrund des schlechten Fahrbahnzustandes die zulässige Geschwindigkeit auf 70 km/h beschränkt wurde. Der LKW-Anteil auf dieser Strecke liegt bei 13,2 % am Tag und 22,8 % in der Nacht verhältnismäßig hoch.

Die lange Gesamtstrecke von ca. 15 km und der hohe LKW-Anteils führen vielfach zu sogenannten Pulk-Bildungen, die häufig zu riskanten Überholmanövern innerhalb des Überholverbots verleiten und oft schwere Unfälle verursachen.

Bezüglich der Auswertung der Verkehrsunfälle ist einzustellen, dass dies Aufgabe der Polizei ist. Die Auswertung der Unfälle zwischen den Jahren 1998 und 2012 findet sich im Erläuterungsbericht, Seite 4, der Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen wieder. Die zwischen 1998 und 2012 ausgewerteten Unfälle sind zwar in der Relation sowohl in der Unfallzahl als auch in der Unfallschwere rückläufig. Absolut betrachtet ist aber für das Jahr 2012 eine Unfallohäufigkeit von 15 mit insgesamt 5 Schwerverletzten und 13 Leichtverletzten zu verzeichnen.

Die Zahlen verdeutlichen, dass Handlungsbedarf besteht und Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geboten sind. Diesem Anspruch wird der Vorhabenträger mit dem planfestzustellenden Bauvorhaben gerecht. Der Einwand, dass aufgrund rückläufiger Un-

fallzahlen die Baumaßnahme nicht notwendig sei, wird daher zurückgewiesen. Auf die Ausführungen in Ziffer zu 1 c „Materiell-rechtliche Würdigung“ dieses Planfeststellungsbeschlusses zum geplanten Umbau der B 404 zu einem dreistreifigen Fahrbahnquerschnitt mit Errichtung eines Überholstreifen als Zwischenlösung und zum langfristigen Ziel einer Vierspurigkeit der B 404 mit der Aufstufung zur BAB A 21 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Hinsichtlich des Einwandes, dass im Wechselbereich zwischen den Überholstreifen je Fahrtrichtung durch das Aus- und Einfädeln auf bzw. von der Überholspur Unfälle entstehen könnten, ist Folgendes einzustellen:

Die gewählte Form der Querschnittsgestaltung wurde bereits mehrfach erprobt und hat Eingang in die Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAS-L 2012) Teil: Regelquerschnitte gefunden. Nach hiesigen Erkenntnissen wird das Ausfädeln des Verkehrs auf die Überholspur (Aufweitung von einer auf zwei Fahrstreifen für eine Richtung) als unkritisch angesehen. Das Wiedereinfädeln von der Überholspur (Verengung von zwei auf einen Fahrstreifen) hingegen wird auch in der RAS-L als kritischer Bereich beschrieben. Unter Berücksichtigung einer umfassenden Markierung und Beschilderung für den Überholstreifen, wird diesem Querschnitt für Kraftfahrstraßen in den RAS-L jedoch ein Sicherheitsvorteil zugeschrieben. Die Forderung, die Spurwechselbereiche zwischen den Überholstreifen je Fahrtrichtung zu verlängern, wird daher mit Hinweis auf die in Länge und Ausbildung den gültigen Vorschriften entsprechende Planung der Wechselbereiche zurückgewiesen.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass unter Berücksichtigung aller in den RAS-L 2012 beschriebenen Bedingungen die Sicherheit durch die Anlage der wechselseitigen Überholspuren gegenüber dem heutigen Zustand erhöht wird.

Zu 5.03: (Wegfall der parallel zur B 404 verlaufenden Radwege)

Es wird die Neuordnung der Radwegführung wegen Aufhebung des Radweges entlang der B 404 und Ausbaumaßnahmen einschließlich Radwegebau im nachgeordneten Netz als Folge des Ausbaus der B 404 zu Lasten des Bundes gefordert.

Die Forderungen nach Radwegeneubau im nachgeordneten Straßennetz der durch die Baumaßnahme überplanten Radwege entlang der B 404 werden zurückgewiesen.

Der Vorhabenträger hat in seiner Planung die Aufhebung der bestehenden Radwege an der B 404 berücksichtigt. Der Radverkehr kann sowohl östlich als auch westlich der B 404

über das nachgeordnete Straßennetz geführt werden. Die Ersatzradwegtrassen führen entweder über Gemeinde- und Kreisstraßen, an denen bereits ein Radweg besteht oder über eine Radwegtrasse. Eine sichere Führung des Radverkehrs über die Ersatzwege ist demnach gegeben. So kann beispielweise der Radverkehr östlich der B 404 über die L 92 und K 30 durch Lütjensee geleitet und anschließend über die K 31 weitergeführt werden. Eine erneute Anlage eines Radweges an der B 404 hätte eine benötigte Mehrbreite von ca. 3,00 m zur Folge, von dieser würden 2,00 m bituminös befestigt werden und somit versiegelt werden.

Die Mehrbreite hätte eine höhere und in weiten Bereichen der Trasse eine erstmalige Inanspruchnahme in Eigentum Dritter zur Folge.

Neben dem Eingriff in das Eigentum Dritter entsteht durch die Anlage eines Radweges ebenfalls ein Eingriff in Natur und Landschaft. Dieser ist gemäß § 19 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sowie § 11 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) nur zulässig, wenn er nicht vermeidbar ist. Würde dieser Eingriff zugelassen werden, so wäre in die Abwägung auch der hierfür zusätzliche Eingriff in das Eigentum Dritter infolge der hierdurch notwendigen Kompensationsmaßnahmen zu betrachten.

Aufgrund der bestehenden Ersatzradwegverbindungen im nachgeordneten Straßennetz im Zusammenhang mit der geringen Frequentierung des überplanten Radweges besteht keine Notwendigkeit zum Bau eines Radweges entlang der B 404 als Ersatz für die überplanten Radwege. Die Anlegung eines Radweges entlang der B 404 kann dem Vorhabenträger aus diesem Grund und insbesondere durch die hierdurch produzierten Eingriffe nicht auferlegt werden.

Zu 5.04: (Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen)

Lärmimmissionen

Der Schutz bewohnter Gebiete und Gebäude erfolgt nach den Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG). Die voraussichtlich von der Straße ausgehenden Lärmbelastungen sind in der schalltechnischen Untersuchung der Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen ermittelt worden. Diese Untersuchung beschreibt und ermittelt die Verkehrslärmimmissionen auf der Grundlage der bestehenden gesetzlichen Vorgaben. Die in den Planfeststellungsunterlagen enthaltene Verkehrsuntersuchung stellt eine geeignete Grundlage für die in Ziffer 2.4 Vorhabenträger durch diesen Planfeststellungsbeschluss auferlegten und zu erstellenden Lärmschutzmaßnahmen dar.

Es wurde demnach an drei Gebäuden an der B 404 Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes festgestellt. Hier wurde der höchste Pegel mit 65,7 dB(A) tags und 59,7 dB(A) nachts an einem Gebäude prognostiziert. Bei weiteren untersuchten Gebäuden, die am dichtesten an der B 404 gelegen sind, wurden keine Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes an den Gebäuden festgestellt. Gebäude, die weiter von der B 404 entfernt lagen, wurden nicht untersucht. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen sind, weil sie gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte nach der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesschutzgesetzes (Verkehrslärmschutz Verordnung – 16. BImSchV) nicht überschritten werden, dem Vorhabenträger daher nicht aufzuerlegen sind.

Lärmaktionsplanung/ Umgebungslärmrichtlinie

Die Vorgaben der Umgebungsrichtlinie 2002/49/EG stehen der Straßenbaumaßnahme nicht entgegen.

Die Umsetzung der Richtlinie in Bundesrecht erfolgte mit der Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes vom 24.06.2005 (§ 47a-47f BImSchG) und der Verordnung über der Verordnung über die Lärmkartierung vom 06.03.200 (334.BISchV).

Mit der Umsetzung der Umgebungsrichtlinie in die 34. BImSchV haben sich keine Änderungen zum Lärmschutz hinsichtlich der Berechnung oder Einstufung (nach dem BImSchG) beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen ergeben. Die Richtlinie setzt keine neuen Grenzwerte fest. Die Umgebungsrichtlinie hat das Ziel die Belastung durch den Umgebungslärm er ermitteln und schädliche Auswirkungen und Belästigungen zu verhindern, zu mindern und ihnen vorzubeugen.

Zuständig für die Ermittlung der Belastung sowie die Verhinderung, die Minderung und das Vorbeugen durch Lärmaktionspläne sind die Gemeinden.

Die Lärmkarten weisen die Belastungen der Bevölkerung in bestimmten Pegelbereichen aus. Ein direkter Vergleich zwischen den geltenden Immissionsgrenzwerten ist u.a. durch die abweichenden Berechnungsverfahren nicht möglich. Gleichwohl können die Grenzwerte zur Orientierung herangezogen werden.

Aus der Umgebungsrichtlinie bzw. aus der dem Ergebnis der Lärmkartierung können keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen begründet werden. Es gelten weiterhin die bestehenden Rechtsvorschriften mit den entsprechenden Vorgaben. Die Vorschriften zur Lärminderungsplanung und der Umgebungsrichtlinie kommen somit nicht bei der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach FStrG zur Anwendung. Sie richten

sich an die zuständigen Immissionsschutzbehörden. Die Lärmaktionsplanung löst somit keine Lärmschutzansprüche aus und ist für den Vorhabenträger auch nicht verbindlich.

Anpflanzungen als Lärmschutz

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

Anpflanzungen als Lärmschutzmaßnahmen können aus diesem Grund dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden. Einwendungen, in denen diese Maßnahmen gefordert werden, sind daher zurückzuweisen.

Im Übrigen hat der Vorhabenträger keinen Einfluss auf Forstmaßnahmen und kann die Waldnutzung, sowohl in privater als auch öffentlicher Hand, nicht beeinflussen. Ergänzend wird auf die Ausführungen in der Begründung zu Ziffer 2.4 verwiesen.

Flüsterasphalt

Im Rahmen des hier planfestzustellenden Teilabschnitts der B 404 wird von vielen Einwendern der Einbau eines sog. Flüsterasphalts gefordert.

Die Planung sieht vor, auf denen Fahrbahnen der durchgehenden Strecke der B 404 eine lärm-mindernde Straßenoberfläche einzubauen. Ein solcher Belag vermindert bei einer Geschwindigkeit über 60 km/h die Lärm-minderung um 2 dB(A), weshalb in der lärm-technischen Untersuchung auch der Korrekturfaktor von -2 dB(A) eingestellt wurde.

Mit dem Einbau vom offenporigen Asphalt (OPA) des sogenannten Flüsterasphalts wird eine Reduzierung des Verkehrslärmes von bis zu 5 dB(A) erreicht. Eine besondere Eigenschaft des OPA ist, dass das Regenwasser in der Deckschicht abläuft, so dass auf der Oberfläche keine Flüssigkeit stehen bleibt und somit Sprühfahnenbildung und Aquaplaning verhindern. Nachteil ist allerdings das eine gesonderte Abdichtung gegen die Binderschicht und eine gesonderte Entwässerung erfolgen müssen und besondere Anforderungen an den Winterdienst bestehen (in der Regel 20 bis 50 % höheren Tausalzverbrauch). Der größte Nachteil ist allerdings die geringe Haltbarkeit des OPA's und damit der Lärm-minderung, da die Poren schnell verstopfen. Die lärm-mindernde Wirkung nimmt nach et-

wa 6 bis 8 Jahren ab im Gegensatz zu einer herkömmlichen Asphaltdecke. Außerdem kann gealterter und verschlissener OPA eine für die Verkehrssicherheit zu geringe Griffbarkeit aufweisen.

Die hohen Herstellungs-, Unterhaltungskosten und zusätzlichen Kosten für den höheren Tausalzverbrauch für den Flüsterasphalt übersteigen unverhältnismäßig die Kosten gegenüber der Verwendung eines lärmindernden Fahrbelages, wie dies vom Vorhabenträger in der Planung vorgesehen ist, der zur Reduzierung des Emissionspegels von 2 dB(A) führt und nicht Haltbarkeitsprobleme des offenporigen Asphalts besitzt.

Des Weiteren werden durch die in kurzen Zeitintervallen notwendigen Unterhaltungsmaßnahmen nachhaltige Störungen im Verkehrsbetrieb der B 404 verursacht. Diese gilt es zu vermeiden, gerade im Hinblick auf die hierdurch entstehenden nachhaltigen Umweltauswirkungen durch Staubbildung. Daneben sind aber auch die hierdurch eintretenden Verkehrsgefährdungen vom erheblichen Gewicht. Der Vorhabenträger ist die Herstellung der Fahrbahn mit Flüsterasphalt (OPA) aufgrund der o.g. Ausführungen nicht aufzuerlegen.

Schadstoffimmissionen

Eine Luftschadstofftechnische Untersuchung darüber, inwieweit die der Straße angrenzenden Gebiete durch schädliche Luftschadstoffe aus dem Straßenverkehr betroffen sind, wurde auf der Grundlage der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – 39. BImSchV) und der Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität ohne und mit lockerer Randbebauung, RLuS 2012, durchgeführt.

Danach werden die vom Verkehr auf dem gegenständlichen Streckenabschnitt der B 404 ausgehenden Immissionen die Grenzwerte für Luftschadstoffe bereits an den zur Fahrbahn nächst gelegenen Beurteilungspunkten nicht überschritten. Für alle anderen Bezugspunkte in diesem Bauabschnitt, die deutlich weiter von der B 404 entfernt liegen, kann daher eine Überschreitung der Grenzwerte ausgeschlossen werden.

Die Ermittlungen des Vorhabenträgers sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend. Die Ergebnisse zeigen, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit und zum Schutz der Vegetation unterschritten werden. Damit wird den Anforderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zur Vorsorge gegen umweltschädliche Umwelteinwirkungen entsprochen. Das geplante Vorhaben ist mit dem Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter der Regelung des § 141 Abs. 2 LVwG.

Dem Vorhabenträger sind daher keine weiteren Vorkehrungen oder die Errichtung und Erhaltung von Anlagen zur Luftreinhaltung aufzuerlegen.

Bedenken, die sich gegen Schadstoffimmissionen richten, werden zurückgewiesen.

Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen und Anordnung von Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen

Die Forderungen nach einer Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit als Schutz gegen Lärm und nach Anordnung von ortsfesten Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen zur Steigerung der Verkehrssicherheit werden zurückgewiesen.

Die Anordnungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen und Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen liegen allein im Zuständigkeitsbereich der zuständigen Verkehrsbehörde des Kreises Stormarn und sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Dieser bleibt es auch vorbehalten, die Geschwindigkeit im Bedarfsfall zu reduzieren. So liegt der Fall auch hier, wo im gegenständlichen Streckenabschnitt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 100 km/ h für Pkw und 80 km/ h für Lkw beträgt.

Zu 5.05: (Wildschutzzäune)

Von einigen Einwendern wird gefordert, zum Schutz des Schalenwildes im gegenständlichen Bauabschnitt beidseitig entlang der B 404 Schutz- und Leitzäunen zu errichten bzw. Grünbrücken an Querungsschwerpunkten in Verbindung mit Leitzäunen

Im Erörterungstermin wird die Forderung nach Herstellung von Wildschutzzäunen nochmals vorgetragen und präzisiert. Begründet wird die Forderung mit Aussagen des Jagdpächters, wonach im betroffenen Bereich eine Zunahme von Wild und Wildschäden zu verzeichnen sei, insbesondere seien Wildschweine häufig und regelmäßig vor Ort anzutreffen. Das Naturschutzgebiet Kranika und der Löps seien durch die B 404 durchschnitten. In diesem Bereich finde sehr starker Wildwechsel statt.

Zudem wird darauf hingewiesen, dass im Bereich des geplanten Regenrückhaltebeckens bei ca. Bau-km 79+600 im Verlauf des vorhandenen Radweges eine Unterführung unter diesem im Zuge der alten Wegeverbindung zwischen Lütjensee, Dwerkaten und Schönberg für die dortige Wegebeziehung in Ost-Westrichtung existent sei. Mittels einer Unterführung unter der B 404 könne eine Wildquerung zwischen dem Naturschutzgebiet Kranika und dem Bereich Löps geschaffen werden. Dadurch könne ein Wildschutzzaun in dem hier in Rede stehenden Bauabschnitt errichtet werden.

Im Übrigen werden Zweifel an den zahlenmäßigen Zusammenhang zwischen Verkehrszahlen und Kollisionsrisiko geäußert. Auf die Schaffung einer neuen Gefahrensituation

wird hingewiesen, da durch Überholvorgänge bei gleichzeitigem Gegenverkehr eine Situation geschaffen werde, die es bisher nicht gebe. Aufgrund dieses Zusammenhanges werde eine höhere Unfallzahl der Wildunfälle in der Zukunft erwartet.

Gegenwärtig ist die B 404 auf der gesamten Strecke zwischen der A 21 (AK Bargteheide) und der A 24 (AS Schwarzenbek/ Grande) nicht mit einem Wildschutzzaun ausgestattet. Dies gilt auch für die bereits mit einem Überholfahrstreifen fertiggestellten Bauabschnitte 3 (L 93 bis L 94) und 4 (L 94 bis A 24) im Zuge der B 404 zwischen der A 1 und der A 24. Auch für den gegenständlichen Bauabschnitt 2 (L 92 bis K 31) und den unmittelbar östlich der A1 gelegenen Bauabschnitt 1 sind keine Wildschutzzäune geplant. Die Entscheidung, an der gesamten Strecke der B 404 durchgängig von der A 1 bis zur A 24 keinen Wildschutzzaun zu errichten, wurde bereits im Planfeststellungsverfahren für den 3. Bauabschnitt getroffen. Begründet wurde dies damit, dass die zusätzlichen, durch eine Zäunung nicht auszuschließenden Trenneffekte als schwerwiegender für das Wild bewertet wurden als eine Zunahme der Wahrscheinlichkeit von Wildunfällen, zumal aufgrund der vorliegenden Anzahl der Wildunfälle eine Zäunung gemäß den „Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen (Wildschutzzaun-Richtlinien) – WSchZR – Ausgabe Juli 1985“ nicht erforderlich und auch nicht begründbar war. Danach wies die Unfallstatistik der Polizeidirektion Ratzeburg, Bad Oldesloe, für die Jahre 1998 bis 2006 auf der B 404 zwischen km 72,2 und 88,3 (Kreis Stormarn) lediglich einen Wildunfall mit einem Leichtverletzten auf, wobei Wildunfälle nur bei Personenschäden polizeilich erfasst werden.

Der Vorhabenträger greift die Begründung auf und weist in seiner Erwiderung darauf hin, dass sowohl eine durchgehende Zäunung auf der gesamten Strecke der B 404 als auch eine auf den vorliegenden Abschnitt bezogene aus fachlichen Gesichtspunkten nicht zielführend sei. Aus naturschutzfachlichen Erwägungen, die insbesondere populationsökologische Gesichtspunkte erfassten, wäre eine Wildschutzzäunung mit zusätzlichen Zerschneidungswirkungen verbunden. In der Abwägung würden die durch eine Zäunung nicht auszuschließenden Trenneffekte und damit verbundenen Nachteile als gravierender bewertet, als die Tötung einzelner Tiere.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der vorstehenden Argumentation an und macht sie sich zu eigen. Unstrittig ist, dass auf der B 404 – wie auch auf anderen Straßen – ein Wildwechsel zu verzeichnen ist, der in der Vergangenheit zu Kollisionen zwischen dem Verkehrsteilnehmer der Straße und dem Wild führte und auch für die Zukunft nicht völlig ausgeschlossen werden kann. So sind gemäß den Ausführungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan die Wildwechsel aufgrund des hohen Waldanteils des Plangebietes nicht auf wenige Querungspunkte zu beschränken, sondern finden gestreut entlang der Trasse statt. Das bestehende Kollisionsrisiko wird demnach auf der gesamten Strecke als

sehr hoch bewertet. Dem gegenüber ist –auch unter Berücksichtigung der als Ausreißer zu betrachtenden Verkehrsbelastung von 17.640 Kfz/24h für das Jahr 2000 - für die Jahre 1998 bis 2006 auf der B 404 zwischen der A 1 und der A 24 lediglich ein Wildunfall mit einem Leichtverletzten zu verzeichnen. Dennoch begründet nicht jeder Wildwechsel und nicht jeder Wildunfall die Errichtung von Wildschutzzäunen. Für die Beurteilung, ob auf Straßen der Verkehr durch Wild besonders gefährdet werden kann und die Errichtung eines Schutzzaunes in Betracht gezogen werden sollte, sind die in den „Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen (Wildschutzzaun-Richtlinien) – WSchZR – Ausgabe Juli 1985“ genannten Voraussetzungen heranzuziehen. Mit der Errichtung von Wildschutzzäunen leistet der Bund als Träger der Baulast einen zusätzlichen, freiwilligen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, wobei die Errichtung von Zäunen unter Anlegung eines strengen Maßstabes auf Streckenabschnitte mit erheblichen Gefahren durch Unfälle mit Wild beschränkt bleiben soll. Dieser Maxime folgend, werden die Voraussetzungen für Schutzzäune nicht erfüllt. Die zugrunde gelegte Unfallstatistik begründet und rechtfertigt kein Erfordernis für die Herstellung von Wildschutzzäunen an der B 404. Eine nach der Wildschutzzaun-Richtlinie definierte Unfallhäufung ist nicht gegeben. Auch eine zwischen den Jahren 2005 und 2025 zu verzeichnende Verkehrszunahme lassen keine Zweifel an den bisherigen Annahmen und Festlegungen zu. Die Anforderungen der Wildschutzzaun-Richtlinien werden offensichtlich nicht erfüllt. In diesem Zusammenhang ist zudem auf die Aussage der Polizei gegenüber dem Vorhabenträger hinzuweisen. Danach sind die Unfallursachen auf der B 404 zwischen der A 1 und der A 24 auf zu hohe Geschwindigkeiten und Fehler beim Überholen zurückzuführen.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Entscheidung, an der B 404 durchgängig keine Wildschutzzäune zu errichten, nachvollziehbar und nicht zu beanstanden ist. Die Pflichten hinsichtlich der Sicherung des Verkehrs werden durch die Aufstellung der Gefahrzeichen 142 StVO (Wildwechsel) erfüllt. Der Autofahrer selbst steht nach wie vor in der Verantwortung, Konflikten im Straßenverkehr durch umsichtiges und vorausschauendes Fahren vorzubeugen. Die Forderung nach Errichtung von Wildschutzzäunen wird daher zurückgewiesen.

Zu 5.1: (Träger öffentlicher Belange)

Zu 5.1.1: (Kreis Stormarn)

Fachbereich Bau, Umwelt und Verkehr

Fachdienst Planung und Verkehr (15.06.2015, 02.07.2015, 16.07.2015, 30.09.2016, 25.10.2016)

- Neuordnung der Radwegführung wegen Aufhebung des Radweges entlang der B 404 und
- Ausbaumaßnahmen einschließlich Radwegebau im nachgeordneten Netz als Folge des Ausbaus der B 404 zu Lasten des Bundes

Bezüglich der Neuordnung der Führung des Radweges und der Forderung nach Ausbaumaßnahmen einschließlich Radwegebau als Folge des Ausbaus der B 404 zu Lasten des Bundes wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.03 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird bezüglich vorstehender Sachverhalte zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen auf Ziffer 4.1.22 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Fachbereich Bau, Umwelt und Verkehr

Fachdienst Naturschutz – Untere Naturschutzbehörde 13.07.2015, 10.10.2016)

- Verkehrsaufkommen

Seitens des Fachdienstes Naturschutz wird darauf hingewiesen, dass der Ausbauzustand und die Fahrbahnqualität grundsätzlich Einfluss auf die Nutzungshäufigkeit einer Straßenverbindung haben. Hierauf habe die untere Naturschutzbehörde aber bereits in der Stellungnahme zum 3. Bauabschnitt hingewiesen. Insofern werde auf die alte Stellungnahme verwiesen.

Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.01 dieses Beschlusses verwiesen.

- Biotopverbund

Bemängelt wird die Bewertung der vorhabenbedingten Auswirkungen (Steigerung der Verkehrsintensität, Verbreiterung der Trasse) auf den Biotopverbund. Die Auffassung des Einwenders zur vermuteten Verschlechterung der bisherigen Querungsmöglichkeiten über die B 404 wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. In den Planunterlagen zum Vorhaben (Anlage 12: Landschaftspflegerischer Begleitplan, Artenschutzfachbeitrag) werden die Auswirkungen hinreichend berücksichtigt. Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Biotopverbundfunktion findet der Ausbau im bestehenden Straßenraum unter Ausnutzung der vorhandenen Nebenanlagen (Radwege und Trennstreifen) statt. Zusätzliche Beeinträchtigungen durch eine zunehmende Verkehrsintensität und eine Fahrbahnverbreiterung sind aufgrund der geringen Flächeninanspruchnahme und der Vorbelastung der bestehenden B 404 nicht zu erwarten. Durch die Maßnahme M 2.2 (Anlage eines kleintiergerechten Durchlasses) werden zudem Beeinträchtigungen der Biotopverbundfunktion minimiert.

Hinsichtlich der Bedenken zur Steigerung der Verkehrsintensität wird auf Ziffer 5.01 dieses Beschlusses verwiesen.

- Landschaftsbild

Die Hinweise zur Bewertung von Auswirkungen auf das Landschaftsbild werden zur Kenntnis genommen. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan findet eine Bewertung des Landschaftsbildes gemäß Orientierungsrahmen zur Bestandserfassung, -bewertung und Ermittlung der Kompensationsmaßnahmen im Rahmen landschaftspflegerischer Begleitplanungen für Straßenbauvorhaben (LBV-SH 2004) statt. Visuelle Beeinträchtigungen durch die Rodung von Gehölzen in Dammlage sind demnach lediglich temporärer Natur und werden durch landschaftspflegerische Maßnahmen zur Wiederherstellung des Straßenbegleitgrüns (Anlage 12, Anhang 1, Maßnahme G 2.2 der Planfeststellungsunterlagen) ausgeglichen. Die Planfeststellungsbehörde folgt der Bewertung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild, der zufolge keine erheblichen visuellen Beeinträchtigungen vom Ausbau der B 404, 2. BA ausgehen.

- Ansaaten

Angeregt wird die Andeckung der entsiegelten Maßnahmeflächen A 2.1 mit nährstoffarmem Material. Der VHT wird die Möglichkeit der Verwendung des entsprechenden Bodenmaterials im Zuge der Ausführungsplanung prüfen.

- Rastplätze Löps und Drahtteich

Angeregt wird die Andeckung der entsiegelten Maßnahmeflächen A 2.1 mit nährstoffarmem Material. Der VHT wird die Möglichkeit der Verwendung des entsprechenden Bodenmaterials im Zuge der Ausführungsplanung prüfen.

- Ausgleichsfläche/ Kompensationsmaßnahme

Der Einwender bittet als Untere Naturschutzbehörde um Beteiligung bei der Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen hinsichtlich vertraglicher Festsetzungen im Zuge der Nutzungsübertragung.

Die vertraglichen Festsetzungen zur Verpachtung bzw. Übertragung von Kompensationsflächen erfolgen auf der Basis des in den Maßnahmeblättern des LBP festgelegten Maßnahmenzieles, das verbindlich umzusetzen ist. Unbeschadet der Nutzungsübertragung von Kompensationsflächen obliegt dem VHT als Verursacher gemäß § 15 (4) BNatschG die Verantwortung für Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Kompensationsmaßnahmen.

Diesbezüglich wird auf die Ziffer 2.3.6 Nr. 6 dieses Beschlusses verwiesen.

- Höhere durchschnittliche Fahrgeschwindigkeiten

Hinsichtlich der Bedenken zur Erhöhung der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeiten wird auf die Begründung zu Ziffer 5.2.1 verwiesen.

- Lärmauswirkungen auf die Tierwelt

Der Einwender kritisiert, dass die Lärmauswirkungen auf die Tierwelt in den Planunterlagen nicht ausreichend berücksichtigt werden. Er fordert eine nähere Betrachtung dieses Sachverhaltes. Begründet wird diese Forderung mit den gutachterlich nachgewiesenen Beeinträchtigungen von Vögeln und deren Lebensraum durch Lärm. Weitere Kompensationsmaßnahmen seien aufgrund dessen erforderlich.

Artenschutzrechtliche Belange finden entgegen der Aussage des Einwenders im Fachgutachten zur Prüfung artenschutzrechtlicher Belange nach § 44 BNatSchG Berücksichtigung (Anlage 12, Anhang 2 der Planfeststellungsunterlagen). Auswirkungen von Lärmemissionen auf Tiere werden dort geprüft. Als fachliche Grundlage für die Bewertung von Lärmauswirkungen auf Vögel wird die Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr (Garniel et al. 2010) herangezogen, die den aktuellen Stand der Wissenschaft abbildet. Da die Arbeitshilfe sich auf Straßenneubauvorhaben bezieht, überträgt der VHT die darin beschriebenen Erkenntnisse auf das Ausbauvorhaben der B 404 entsprechend.

Durch das Vorhaben sei kein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu erwarten. Der Ausbau findet in der bestehenden Trassenführung ohne Veränderung der Höhenlage statt, so dass sich anlage- und betriebsbedingt keine relevante Verstärkung von Belastungen ergibt. Für die unwesentliche Verlagerung des Immissionsbandes infolge der Verbreiterung der Trasse sind entsprechende Betrachtungen auf Ebene der UVS durchgeführt worden, die das Ergebnis haben, dass keine relevanten zusätzlichen Auswirkungen auf die Fauna zu erwarten ist.

Für die Beurteilung der Lärmauswirkungen auf die Tierwelt gibt es keine vergleichbare Regelung wie in der 16.BIMSchV für die „wesentliche Änderung“ einer Straße. Im Ergebnis sind keine Betrachtungen zu Lärmauswirkungen für das Schutzgut Tiere durchzuführen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Aussagen an.

Zusätzliche Kompensationsmaßnahmen sind demnach nicht erforderlich.

- Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfungen

Für die schutzgebietsbezogene Betrachtung der FFH-Verträglichkeitsprüfung sind die projektspezifischen Wirkfaktoren auf betroffene Natura 2000-Gebiete maßgeblich. Nur diejenigen Wirkfaktoren sind von Bedeutung, die sich auf die Erhaltungsziele des Schutzgebietes und die für sie maßgeblichen Bestandteile auswirken können. Die Auswirkungen von Lärm wurden im Fachgutachten zur FFH-Prüfung für die betroffenen Gebiete dargestellt.

Vertiefend fand eine eigenständige Behandlung der Erhaltungsziele im Hinblick auf die projektbedingten Beeinträchtigungen statt. Grundlage zur Bewertung des Wirkfaktors Lärm sind eine Verkehrsprognose sowie durchgeführte Berechnungen auf der Ebene der UVS zur heutigen Lärmsituation und der Situation nach Bau der Überholfahrstreifen. Dabei wurde festgestellt, dass die Isophonen für Bestand und Planung nahezu deckungsgleich sind (die Unterschiede liegen bei $< 0,5\text{m}$). Zusätzliche Auswirkungen auf die Erhaltungsziele der betroffenen Schutzgebiete und die für sie maßgeblichen Bestandteile durch Lärm sind vor diesem Hintergrund und mit Blick auf den Sachverhalt, dass das Vorhaben zu keinem Verkehrszuwachs führt, nicht zu erwarten

Da durch die vorliegende Planung keine zusätzlichen Verkehre generiert werden, sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der betroffenen FFH-Gebiete durch Lärmemissionen zu erwarten.

Bezüglich Einwendungen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung wird auf die Begründung zu Ziffer 2.3.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird bezüglich vorstehender Sachverhalte zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen auf Ziffer 4.1.22 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Fachbereich Ordnung

Fachdienst Wasserwirtschaft - Untere Wasserbehörde (25.06.2015, 19.10.2016)

- Befristung der wasserrechtlichen Erlaubnis

Die Untere Wasserbehörde fordert in ihrer Stellungnahme vom 25.06.2015 die Befristung der wasserrechtlichen Erlaubnis für einen Zeitraum von 30 Jahren.

Die Forderung wird zurückgewiesen:

Wird – wie in diesem Fall - für ein Bauvorhaben, mit dem die Benutzung eines Gewässers verbunden ist, ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, so entscheidet zwar die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis (§ 19 Abs. 1 WHG). Durch diese Einbindung der Erlaubniserteilung in das Planfeststellungsverfahren wird zum Ausdruck gebracht, dass sich das Verfahren grundsätzlich insgesamt nach den Vorschriften des Planfeststellungsrechts richtet. Es kommt also zu einer Zuständigkeits- und Verfahrenskonzentration. Von einer Entscheidungskonzentration sieht § 19 Abs. 3 WHG, der gegenüber § 17 c FStrG i. V. m. § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG die speziellere Norm darstellt, aber ausdrücklich ab. Die wasserrechtliche Entscheidung tritt als rechtlich selbstständiges Element neben die Planfeststellung.

Der zuständigen Wasserbehörde als untere Landesbehörde – in diesem Fall der Landrat des Kreises Stormarn – steht gegenüber dem Bund als Straßenbaulastträger weder ein Weisungs- noch ein Anordnungsrecht zu. Vielmehr übernimmt der Adressat dieses Planfeststellungsbeschlusses – nicht die Planfeststellungsbehörde und auch nicht die Wasserbehörde - als Straßenbaulastträger im Rahmen des Straßenrechts die Überwachungspflichten für seine Bauten. Die Planfeststellungsbehörde, die nach § 19 Abs. 1 WHG über die Erteilung einer Erlaubnis entscheidet, hat daher auch – im nach § 19 Abs. 3 WHG geforderten - Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde im gegenständlichen Beschluss in keinem Fall eine Befristung ausgesprochen, weil diese letztlich leerlaufen würde. Hinzu kommt, dass es der Wasserbehörde unbenommen bleibt, den Widerruf einer Erlaubnis oder den nachträglichen Erlass von Inhalts- und Nebenbestimmungen nach § 13 WHG bei der Planfeststellungsbehörde zu beantragen. Nach § 13 Abs. 2 WHG wird die Art der Inhalts- und Nebenbestimmungen mit den aufgezählten Beispielen genau umschrieben, was gerade die Art einer Nebenbestimmung als Befristung ausschließt. Selbst wenn auch die nachträgliche Beantragung von Befristungen zulässig wäre, erübrigen sich diese aber, weil der Vorhabenträger auch nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses weiter eigenverantwortlich die materiell-rechtlichen Sicherheits- und Ordnungsvorschriften, d.h. die durch die Sicherheit und Ordnung gebotenen Anforderungen an die technische Ausführung und Unterhaltung der Straßenbauten, fortlaufend im Rahmen der Leistungsfähigkeit zu berücksichtigen hat. Im Umkehrschluss erfolgt daher für eine Entscheidung zur Befristung der Erlaubnisse im Zusammenhang mit einem Planfeststellungsbeschluss eine Ermessensreduzierung auf „Null“.

- Aussagen zur Gewässerunterhaltung und
- Kosten für Mehraufwand der Gewässerunterhaltung des Gewässerpflegeverbandes Bille

In ihrer Stellungnahme vom 26.06.2015 fordert die Untere Wasserbehörde, im Planfeststellungsbeschluss eine Zweckmäßigkeitentscheidung nach § 42 (2) LWG zur Unterhaltung von Rohrdurchlässen der die B 404 im 3-streifigen Bereich kreuzenden Gewässer II. Ordnung und der Ripsbek zu Lasten des Straßenbaulastträgers aufzunehmen. Danach soll die Unterhaltung aller Durchlässe von Gewässern II. Ordnung durch den Straßenkörper (einschl. Straßendamm) und der Ripsbek zwischen dem westlichen und dem östlichen Böschungsfuß des Straßendamms der B 404 durch den Straßenbaulastträger sichergestellt werden. Dieser soll zudem die hierdurch entstehenden Kosten für die Gewässerunterhaltung der Durchlässe und der Ripsbek tragen. Begründet wird dies mit einem unverhältnismäßig hohen Unterhaltungshindernis, dessen Unterhaltungskosten, verstärkt durch verkehrsrechtliche und verkehrstechnische Begleitmaßnahmen, weit über das Maß der gewöhnlichen Gewässerunterhaltungskosten, die durch die Mitgliedsbeiträge auch des Straßenbaulastträgers gedeckt seien, hinausgingen.

Der Vorhabenträger weist das Anliegen der Unteren Wasserbehörde zurück. Die Durchlässe seien bereits vorhanden und würden durch das geplante Bauvorhaben nicht verändert, d.h. es komme zu keinen zusätzlichen Unterhaltungserschwernissen. Im Übrigen weist er darauf hin, dass sich der Bund als Anlieger durch die Beitragszahlung an den Gewässerunterhaltungskosten beteiligt. Der Vorhabenträger erklärt sich jedoch bereit, im Bedarfsfall für die Unterhaltungsmaßnahmen der Entwässerungsgräben und Durchlässe zu seinen Lasten die Verkehrssicherung zu übernehmen, wobei im Einzelfall die erforderlichen Maßnahmen mit den jeweiligen Verbänden abgestimmt werden.

In der Stellungnahme vom 19.10.2016 teilt die Untere Wasserbehörde mit, dass die in den Unterlagen der 1. Planänderung getroffenen Aussagen zur Gewässerunterhaltung und Kostentragung weiterhin rechtlich nicht korrekt seien. Die Behörde verweist auf den Erörterungstermin vom 16.02.2016 zur Ursprungsplanung. Dort sei Einvernehmen darüber erzielt worden, die Zweckmäßigkeitentscheidung zur Gewässerunterhaltung an den die B 404 kreuzenden Durchlässen (Punkt 4 der Stellungnahme des Fachdienstes vom 26.06.2015) zu verzichten. Dafür habe sich der Vorhabenträger bereit erklärt, die Verkehrssicherung für Unterhaltungsmaßnahmen der Entwässerungsgräben und Durchlässe übernehmen zu wollen. Offen geblieben sei aber die Frage der Kostentragung.

Ferner führt die Untere Wasserbehörde aus, dass die Zweckmäßigkeitentscheidung fehlerhaft gewesen sei. Die Unterhaltungsverantwortung könne nicht dem Straßenbaulastträger, sondern nur einer Gemeinde übertragen werden. Gleichwohl könnten die Kosten für den Mehraufwand bei der Unterhaltung, die durch das jeweilige Bauwerk (Durchlassbauwerk) entstünden, vom Gewässerpflegeverband dem Baulastträger in Rechnung gestellt werden. Als Begründung werden § 40 LWG, § 30 WVG i. V. m. § 21 LWVG und § 50 Abs. 2 LWG i. V. m. § 21 LWVG angeführt. Nach § 50 Abs. 2 LWG i. V. m. § 21 LWVG kämen beitragsrechtliche Zuschläge für die Unterhaltung der Anlage in Betracht. Die Aussage unter Ziffer 6.3.2 der Anlage 10.1 sei daher nicht haltbar und zulässig.

Der Vorhabenträger erwidert hierzu, dass kein Mehraufwand für die Unterhaltung entstehe, weil nur einer der vorhandenen Durchlässe verlängert werde. Außerdem obliege die Unterhaltungspflicht für die Durchlässe der Bundesstraßenbauverwaltung. Das Durchlassbauwerk Ripsbek werde erneuert und als ein Otterdurchlassbauwerk errichtet. Dabei werde es von 2,5 m auf 8,5 m verbreitert, in der Höhe von 2,0 m auf 1,9 m und in der Länge um ca. 4,0 m reduziert, weshalb kein Mehraufwand in der Unterhaltung entstünde. Der Vorhabenträger ist darüber hinaus der Auffassung, dass generell kein Mehraufwand für die Gewässerunterhaltung entstehe und mithin auch keine zusätzlichen Kosten. Denn

aufgrund der Zunahme der versiegelten Fläche erhöhten sich auch die Mitgliedsbeiträge, so dass eventuelle Mehrunterhaltungskosten abgegolten seien.

Sowohl die Stellungnahmen der Unteren Wasserbehörde als auch die Erwidierungen des Vorhabenträgers deuteten darauf hin, dass von unterschiedlichen Sachverhalten ausgegangen wird. Um zu klären, welche Mehrkosten die Untere Wasserbehörde für die Unterhaltung befürchtet, fand am 14. Dezember 2017 ein bilaterales Gespräch zwischen dem Vorhabenträger und der Unteren Wasserbehörde statt. Mit E-Mail vom 03.01.2018 hat der Vorhabenträger in einem vom 14.12. 2017 datierten Vermerk die Planfeststellungsbehörde über das Ergebnis informiert. Nach Auffassung der Unteren Wasserbehörde entstehen die Mehrkosten durch den notwendigen Einsatz von Fahrzeugen, die eine Krafftstraße befahren dürfen und durch die daraus resultierende Verkehrssicherung auf der B 404. Es sind also die außerordentlichen Kosten gemeint, z. B. die Kosten einer Spülung eines Straßendurchlasses mit anlassbezogenem Geräteeinsatz, insbesondere unter den erschwerten verkehrlichen Randbedingungen an der dreistreifig ausgebauten B 404. Eine solche Spülung erfolge nur bei Bedarf und sei nicht Teil einer regelmäßigen Gewässerunterhaltung. Somit sei die im Erörterungstermin zugesagte Verkehrssicherung seitens des Vorhabenträgers nicht ausreichend und müsse um die Mehrkostenübernahme dieser außergewöhnlichen Kosten ergänzt werden. Diese Mehrkosten könne der Verband dann demjenigen auferlegen, der mit seinem Bauwerk das Unterhaltungshindernis erzeuge. Letztlich wird die bereits in der Stellungnahme vom 19.10.2016 angeführte rechtliche Begründung nochmals vorgetragen.

Der Einwand ist zurückzuweisen:

Richtig ist, dass gemäß § 40 i. V. m. § 43 LWG die Wasser- und Bodenverbände für die Unterhaltung der fließenden Gewässer zweiter Ordnung zuständig sind und gemäß § 30 WVG i. V. m. § 21 LWVG der Unterhaltungsaufwand für die Unterhaltung umzulegen ist. Der Mitgliedsbeitrag setzt sich dabei aus dem Grundbeitrag, dem Flächenbeitrag und den Zu- und Abschlägen zusammen. § 50 LWG (2) regelt jedoch die Erstattung der Kosten für die Gewässerunterhaltung, sofern sie durch die Anlage verursacht sind. Wird die Unterhaltung von Gewässern zweiter Ordnung durch Wasser- und Bodenverbände erfüllt, so ist der Unternehmer nach § 40 Abs. 1 Nr. 3 gewässerunterhaltungspflichtig, und die Erschwerung der Gewässerunterhaltung durch die Anlage wird beitragsrechtlich durch entsprechende Zuschläge nach § 21 LWVG berücksichtigt. Insofern ist die Behauptung, mit Hinweis auf § 50 Abs. 2 LWG i. V. m. § 21 LWVG könnten die (Mehr-)Kosten dem Straßenbaulastträger in Rechnung gestellt werden, nicht zutreffend. Vielmehr sind etwaige Mehrkosten, und dazu gehören auch die vorgenannten außerordentlichen Kosten, über eine Anpassung des Mitgliedsbeitrages durch Änderung des Flächenbeitrages und der Zu- und Abschläge abgegolten. Eine Einigung hierüber ist zwischen den zwischen den

Wasser- und Bodenverbänden und seinen Mitgliedern bilateral herbeizuführen, weil die Beziehungen zwischen den Parteien privatrechtlicher Natur und damit nicht Gegenstand eines Planfeststellungsbeschlusses sind. Insofern die Frage, ob das gegenständliche Bauvorhaben zu einem Mehraufwand für die Unterhaltung führt, nicht im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses beantwortet werden.

Vor diesem Hintergrund ist auch die Aussage unter Ziffer 6.3.2 der Anlage 10.2 der Planfeststellungsunterlagen zu verstehen, wonach durch den Mitgliedsbeitrag des Straßenbaulastträgers evtl. Mehrunterhaltungskosten des Gewässerpflegeverbandes infolge der Einleitung des Straßenoberflächenwassers abgegolten sind. Eine Anpassung des Mitgliedsbeitrages ist – wie oben ausgeführt – möglich, eine Kostenerhebung und –erstattung parallel dazu nicht.

Darüber hinaus ist sich der Vorhabenträger seiner Verantwortung gegenüber der Allgemeinheit bewusst. Seiner aus der Gesetzgebung resultierenden Verpflichtung kommt der Vorhabenträger nach und verweist in diesem Zusammenhang auf die Erhöhung der Mitgliedsbeiträge. Zudem wird die Bereitschaft erklärt, im Bedarfsfall für die Unterhaltungsmaßnahmen der Entwässerungsgräben und Durchlässe zu Lasten des Vorhabenträgers die Verkehrssicherung zu übernehmen. Der Vorwurf, der Straßenbaulastträger könne sich als Träger der Kostenlast nicht dem öffentlichen Gemeinwohl entziehen, wird daher zurückgewiesen.

Die Einwendung wird bezüglich vorstehender Sachverhalte zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.1.22 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.1.2: (Amt Trittau (14.08.2015, 12.12.2016 mit Anlage vom 20.07.2015))

- Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen

Die Gemeinden Lütjensee und Grönwohld halten weiterhin an den Inhalten aus ihren Lärmaktionsplänen fest und fordern im Rahmen der Planfeststellung für den gesamten Streckenabschnitt die Absenkung der Fahrbahn, die Errichtung von Lärmwänden/ -wällen, die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie den Einbau offenporigen Asphalts.

Bezüglich der Einwände zum Lärmschutz wird auf Ziffer 5.04 „Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen“ sowie auf Ziffer 2.4 nebst Begründung dieses Beschlusses verwiesen.

Die Stellungnahme wird bezüglich vorstehender Einwände zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.1.24 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.1.3: (Gemeinde Grönwohld über Amt Trittau (14.08.2015))

- Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen

Die Gemeinde Grönwohld hält weiterhin an den Inhalten aus ihrem Lärmaktionsplan fest und fordert im Rahmen der Planfeststellung für den gesamten Streckenabschnitt die Absenkung der Fahrbahn, die Errichtung von Lärmwänden/ -wällen, die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie den Einbau von offenporigen Asphalt.

Bezüglich der Einwände zum Lärmschutz wird auf Ziffer 5.04 „Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen“ sowie auf Ziffer 2.4 nebst Begründung dieses Beschlusses verwiesen.

Die Stellungnahme wird bezüglich vorstehender Einwände zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.1.25 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.1.4: (Gemeinde Lütjensee über Amt Trittau (14.08.2015))

- Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen

Die Gemeinde Lütjensee hält weiterhin an den Inhalten aus ihrem Lärmaktionsplan vom 24.09.2013 fest und fordert im Rahmen der Planfeststellung für den gesamten Streckenabschnitt die Errichtung von Lärmwänden/ -wällen, die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie den Einbau offenporigen Asphalts. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Gemeinde Lütjensee in ihrem Aktionsplan zwei ruhige Gebiete festgelegt habe, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen seien. Zum einen seien das der Lütjensee sowie die östlich angrenzenden Flächen einschließlich des Naturschutzgebietes „Moorgebiet Kranika“. Zum anderen seien es die Waldflächen Hainholz und Zingelmannsort des Staatsforstes Trittau im westlichen Gemeindegebiet. Im Erörterungstermin wird zudem darauf hingewiesen, dass sich ein Wanderweg entlang der B 404 befinde. Hinsichtlich der Naherholungsfunktion der Umgebung sei eine Reduktion der Geschwindigkeit auf 70 km/h vorteilhafter.

Bezüglich der Einwände zum Lärmschutz wird auf Ziffer 5.04 „Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen“ sowie auf Ziffer 2.4 nebst Begründung dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend dazu ist auf den Übersichtslageplan Schalltechnik der Anlage 11.2, Blatt 1, der Planfeststellungsunterlagen hinzuweisen. Dort ist dargestellt, in welchen Abständen die Linien gleichen Schallpegels für die jeweiligen gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte entlang der Trasse verlaufen bzw. wo die Grenzwerte überschritten werden. Die genannten Ruhigen Gebiete liegen mehrere hundert Meter von der Bundesstraße B 404 entfernt und damit weit außerhalb des Bereiches liegen, in dem es zu einer Grenzwertüberschreitung der Lärmimmissionen kommen kann.

- Umleitungsstrecken

Die Festlegung darüber, wie der Verkehr geführt und umgeleitet wird, wenn es infolge des Baues des 2. Bauabschnittes zwischen der AS Lütjensee/ Schönberg (L 92) und der AS Lütjensee/ Grönwohld (K 31) zu einer Vollsperrung auf der B 404 kommt, unterliegt nicht der Planfeststellung. Vielmehr werden die detaillierte Planung und die Festlegung von Umleitungsstrecken im Nachgang zur Planfeststellung zwischen den zuständigen Verkehrsbehörden, der Polizei und den betroffenen Gemeinden erarbeitet und festgelegt. Es werden nur die Straßen als Umleitungsstrecken ausgewiesen, die die größte Leistungsfähigkeit aufweisen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass alle Straßen gewidmet sind und im Rahmen dieser Widmung entsprechend von der Allgemeinheit genutzt werden können. Einschränkungen zum Wohle der Allgemeinheit unterliegen dem Gemeingebrauch der Straße und der Anlieger teilt somit das Schicksal der Straße. Ergänzend ist einzustellen, dass auch für die Vollsperrung im gegenständlichen Streckenabschnitt der B 404 eine großräumige Umleitungsstrecke geplant ist, in die die bisher gewonnenen Erfahrungen aus den vorangegangenen Abschnitten einfließen werden.

Die Stellungnahme wird bezüglich vorstehender Einwände zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.1.26 dieses Beschlusses wird verwiesen.

**Zu 5.1.5: (Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung Schleswig-Holstein (07.07.2015, 27.10.2016))
(vormals: Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein)**

1. Artenschutz:

- Alter der erhobenen Daten

Es wird eingewendet, dass die erhobenen Daten bereits 10 Jahre alt sind. Anhand der daher erforderlichen Plausibilitätsprüfungen lasse sich jedoch nicht nachvollziehen, welche Änderungen der Habitatstrukturen sich ergeben haben.

Die Potenzialabschätzung wurde im Rahmen einer flächendeckenden Begehung entlang der Trasse in den Jahren 2013/2014 durchgeführt. Dabei wurden keine artenschutzrechtlich relevanten Änderungen der Habitatstruktur festgestellt. Eine Darstellung der Ergebnisse erübrigt sich vor diesem Hintergrund.

- Untersuchungen Fledermäusen entsprechen nicht den Vorgaben der Arbeitshilfe von 2011

Die der artenschutzrechtlichen Prüfung zu Grunde liegenden Untersuchungen hinsichtlich der Artengruppe der Fledermäuse wurde nicht nach den Vorgaben der „Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenbau“ (LBV-SH 2011) durchgeführt. Die in der Arbeitshilfe beschriebene Erfassungsmethode ist auf einen Straßenneubau für einen von einer Straße bisher unbeeinträchtigten Raum ausgerichtet. Mit Blick auf das geringe Beeinträchtigungspotential des Vorhabens und die bestehende Vorbelastung durch die B 404 sind die durchgeführten Kartierungen ausreichend, um eine sichere Konfliktbewertung zu gewährleisten.

Das Kollisionsrisiko an der bestehenden B 404 ist gemessen an der aktuellen Verkehrsmenge bereits im höchsten Gefährdungsbereich (LBV-SH 2011) und damit gegenüber dem allgemeinen Lebensrisiko der Arten signifikant erhöht. Die Verkehrsmenge an der B 404 beträgt aktuell 11.941 KFZ/24h (Bezugsjahr: 2010), und liegt damit im Bereich eines hohen allgemeinen Kollisionsrisikos. Die baulichen Veränderungen sowie die Eingriffe in die schmalen randlichen Gehölzstreifen bewirken laut gutachterlicher Stellungnahme keine erheblichen Veränderungen des Querungsverhaltens von Fledermäusen (KifL, ergänzende Stellungnahme 5.2.2018). Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos kann ausgeschlossen werden. Hinsichtlich der Zerschneidungswirkung des Vorhabens führt der Vorhabenträger unter Bezugnahme auf aktuelle Untersuchungen an der A 21 bei Bad Segeberg und der Auswertung aktueller Angaben aus der Fachliteratur aus, dass alle Fledermäuse auch sehr breite (unbeleuchtete) Trassen wie Autobahnen überfliegen können (KifL, ergänzende Stellungnahme vom 28.3.2018). Da die bestehende B 404 bereits eine Vorbelastung in Form einer Schneise darstellt, die zusätzliche geringe Verbreiterung als nicht relevant für das Flugverhalten der betroffenen Fledermäuse gesehen werden.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Aussagen an. Die Ableitung von Maßnahmen zum Schutz von Fledermäusen ist auf Grundlage der durchgeführten Untersuchungen gewährleistet.

- Formblätter entsprechen nicht dem aktuellen Stand des LBV-Papiers von 2013

Die Formblätter entsprechen dem Stand der Arbeitshilfe „Beachtung des Artenschutzrechtes bei der Planfeststellung“ aus dem Jahr 2011. Hinsichtlich der Nachvollziehbarkeit und Vollständigkeit der zu prüfenden Informationen über die betroffenen Arten und der vorhabenspezifischen Wirkungen sind keine Defizite erkennbar.

Die Unterscheidung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen findet im Text der Formblätter und differenziert in Anlage 12 der Planfeststellungsunterlage statt. Aufgrund der überschaubaren Menge an vorhabenbedingten Wirkungen im Vergleich zu einem Neubauvorhaben ist die Nachvollziehbarkeit gewährleistet.

- Unterscheidung zwischen bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen in den Formblättern nicht möglich

2. Aktualität der Datenerhebungen – UVS

- Erforderlichkeit der Aktualisierung der UVS

Die Aktualisierung einer UVS ist dann geboten, wenn für die Bearbeitung der Planfeststellungsunterlage auf Raumbewertungen der UVS zurückgegriffen wird, deren Erhebungsdatum nicht den Anforderungen an Aktualität und Belastbarkeit genügt.

Im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Anlage 12) wurden auch UVP-relevante umweltbezogene Betrachtungen aktualisiert. Zu diesem Zwecke wurden die naturschutzfachlich gebotenen Betrachtungen um die UVP-relevanten Schutzgüter Mensch sowie Kultur- und Sachgüter erweitert. Bezogen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt wurde die Datengrundlage mehrfach aktualisiert. Eine Aktualisierung auf Ebene der UVS ist auch deshalb nicht geboten, da keine Erkenntnisse hinsichtlich der Auswirkungsprognose zu erwarten sind, die geeignet sind, die Abwägungen zur beantragten Lösung zu beeinflussen.

Eine Variantenbetrachtung im Sinne eines Standortsuchverfahrens ist nicht Bestandteil einer UVS für ein Ausbaivorhaben wie das Vorliegende, da sich die zu betrachtenden Varianten aufdrängen.

- aktuelle Verkehrszählung aus 2015

Hinsichtlich des Vorschlages, eine aktuelle Verkehrszählung aus 2015 in das Verfahren einzuspeisen, wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.01 dieses Beschlusses verwiesen.

- Wildunfälle/ Wildschutzzäune

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken zum Thema Wild wird auf die Begründung zu Ziffer 5.05 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Stellungnahme wird bezüglich vorstehender Einwände zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.1.15 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.1.6: (Gewässerpflegeverband Bille (20.08.2015, 12.10.2016))

- Mehrunterhaltungskosten infolge der Einleitung des Straßenoberflächenwassers
Der Gewässerpflegeverband Bille wendet ein, dass die im Bauwerksverzeichnis der Anlage 10.2, Absatz 6.3.2, getroffene Einschätzung, dass evtl. Mehrunterhaltungskosten infolge der Einleitung des Straßenoberflächenwassers durch den Mitgliedsbeitrag abgegolten seien, nur teilweise richtig sei. Richtig sei, dass die Straßenflächen bei der Beitragsbemessung durch Zuschläge berücksichtigt würden. Die zusätzliche Ableitung von Oberflächenwasser könne aber zu einer Veränderung des Abflussverhaltens der für die Einleitung zu nutzenden Verbandsgewässer führen. Aufgrund fehlender Aussagen in den Planunterlagen, welche Wassermenge derzeit in die Verbandsgewässer eingeleitet würden und welche Wassermengen zukünftig zu erwarten seien, bestünden Bedenken gegen diese Einschätzung. Um Nachweis der einzuleitenden Wassermengen wird gebeten, soweit sich dies nicht aus den Planfeststellungsunterlagen ergebe.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Mehrunterhaltungskosten des Gewässerpflegeverbandes werden von den Mitgliedern durch deren Beiträge getragen. Durch die Zahlung der Beiträge des Bundes als Mitglied des Verbandes (siehe Vorbemerkungen der Anlage 10, Punkt 6.3.2 der Planfeststellungsunterlage) sind daher auch die Kosten der Mehrunterhaltungskosten finanziert. Eine darüberhinausgehende Pflicht zur Tragung der Mehrkosten wird nicht gesehen. Im Übrigen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen zu Ziffer 5.1.1 Kreis Stormarn, Fachbereich Ordnung, Fachdienst Wasserwirtschaft - Untere Wasserbehörde – verwiesen.

Hinsichtlich des erbetenen Nachweises über die einzuleitenden Wassermengen ist auf den Erläuterungsbericht zur wassertechnischen Untersuchung der Anlage 13.0 der Planfeststellungsunterlagen hinzuweisen. Dort finden sich unter Ziffer 2.6, S. 9 und 10, die maßgebenden Daten der Einleitstellen und Einleitmengen sowie Angaben zur evtl. erforderlichen Drosselung.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.1.18 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.1.7: (Schleswig-Holsteinische Landesforsten (AöR) (02.07.2015))

- Ökokonto

Das Angebot, Ökopunkte aus dem Ökokonto Grönwohld für den ortsnahen Ausgleich der Maßnahme zu nutzen, wird zur Kenntnis genommen. Der Ausgleich über das Ökokonto

Trenthorst entspricht den gesetzlichen Bestimmungen. Es gibt daher keine Veranlassung zur Änderung der Planung trotz der Existenz des Ökokontos Grönwohld.

Die Prüfung der Ausgleichsflächen ist nicht zu beanstanden. Die Entscheidung für das in Rede stehende Ökokonto Trenthorst erfolgte anhand gesetzlicher Bestimmungen. Die Ökokontofläche befindet sich wie die Baumaßnahme im Naturraum Ostholsteinisches Hügelland, so dass der räumliche Zusammenhang gemäß § 8 ÖkokontoVO, nachdem Eingriff und Ausgleich in derselben Raumeinheit erfolgen müssen, gegeben ist. Das vom Einwander angebotene Ökokonto lässt keine Vorteile erkennen, die eine prioritäre Wahl rechtfertigen lassen würden. Im LBP fand eine Prüfung vorrangig zu nutzender Kompensationsflächen im Rahmen der Berücksichtigung agrarstruktureller Belange (Anlage 12, Kap. 7.5) statt. Der Bewertungsmaßstab für die Geeignetheit einer Ersatzmaßnahme richtet sich im Übrigen nicht nach der Beurteilung des Raumwiderstandes auf Ebene der UVS. Gleichwohl können anhand der verschiedenen Raumwiderstandsklassen Aussagen zur naturräumlichen Wertigkeit des Raumes getroffen werden. Da sich die Fläche des Ökokontos Trenthorst jedoch außerhalb des Untersuchungsraumes der UVS befindet, ist ein qualitativer Vergleich der beiden in Rede stehenden Ökokontoflächen anhand der Größe „Raumwiderstand“ nicht möglich und auch nicht geboten.

Die Stellungnahme wird bezüglich vorstehender Einwände zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.1.8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.2: (Anerkannte Naturschutzverbände)

Zu 5.2.1: (BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein, und NABU – Landesverband S-H e. V. (14.08.2015)

BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein (01.12.2016))

- Verkehrszunahme durch Ausbau – Attraktivitätssteigerung,
- Verkehrssituation/ Verkehrsprognose,
- Auswertung der Unfälle auf der dreistreifigen B 404 in den Bauabschnitten 3 und 4 sowie
- Verlängerung der Spurwechselbereiche

Hinsichtlich der Einwände zum Verkehr wird auf die Begründung zu Ziffer 5.01 und Ziffer 5.02 dieses Beschlusses verwiesen.

- keine Berücksichtigung von Alternativen in der Trassierung und Gradienten
Bezüglich der Einwände zur Variantenwahl und der Notwendigkeit der Maßnahme wird auf die Begründung zu Ziffer 1 c „Materiell-rechtliche Würdigung“ dieses Beschlusses verwiesen.

- Zunahme der schon bestehenden Zerschneidungswirkung der B 404

Es wird bemängelt, dass die Planung nicht die erhebliche Zunahme der schon bestehenden Zerschneidungswirkung der B 404, bezogen auf die neue zur alten Fahrbahnbreite, um den Faktor $12,5 / 8,0 = 1,56$, berücksichtigt. Die Wahrscheinlichkeit einer Kollision und Tötung von bodengebundenen Tieren, aber auch von Fledermäusen und Vögeln solle um 56 % erhöht werden. Eine zusätzliche Erhöhung der Zerschneidung mit Kollisions- und Tötungsfolgen sei durch die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit von 70 km/ h auf 110 km/ h zu erwarten.

Die in der Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen, Kapitel 4.1, genannten 110 km/ h stellen die planerisch angemessene Geschwindigkeit dar, die gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012“ bei der EKL 1 zugrunde zu legen ist. Diese ist nicht gleichzusetzen mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auch zukünftig 100 km/ h. Zu einer Steigerung der Geschwindigkeit wird es daher nicht kommen. Die derzeitige Einschränkung auf 70 km/ h ist temporär und dem schlechten Straßenzustand geschuldet.

Ein erhöhtes Kollisionsrisiko ist nicht erkennbar. Die Kollisionswahrscheinlichkeit wird maßgeblich von der Anzahl der Fahrzeuge bestimmt und weniger von der Breite der zu querenden Strecke über die Fahrbahn der B 404. Die Anzahl der Fahrzeuge ändert sich jedoch vorhabenbedingt nicht.

- Aktualität der UVS und Fachbeiträge

Einwenderseits wird die in den Unterlagen (Anlage 12 des Planfeststellungsbeschlusses) enthaltene Begründung des VHT gegen eine Aktualisierung der naturschutzfachlichen Unterlagen (UVS, biologischer Fachbeitrag) gerügt.

Die Datengrundlage für die UVS (Anlage 16 der Planfeststellungsunterlage) sowie den biologischen Fachbeitrag (Anlage 17) bilden floristische und faunistische Erfassungen (Avifauna, Amphibien, Fledermäuse) aus dem Jahr 2005. Diese Daten wurden im Jahre 2009 für die Planungen des 2. BA aktualisiert. Im Zuge dieser Untersuchungen wurden die Biotoptypen im Eingriffsbereich und näheren Trassenbereich erneut auf ihre Ausprägung hin überprüft. Im selben Bereich wurden 2009 Vorkommen von Artengruppen mit besonderen Lebensraumsansprüchen bzw. artenschutzrechtlich relevante Arten überprüft. Im Rahmen dieser Bestandserhebungen wurde das Besiedlungspotenzial für Höhlen- und Nischenbrüter überprüft sowie Greifvogelhorste kartiert. In Bezug auf Fledermäuse wur-

den die vom Vorhaben betroffenen Gehölze auf ihre Quartierseignung (Winterquartiere, Wochenstuben) hin untersucht. Darüber hinaus wurden die für die Haselmause relevanten Strukturen kartiert. 2013 fanden erneute Begehungen der Böschungsgehölze in Bezug auf die oben genannten Arten und Habitatstrukturen statt. Dabei wurden keine Hinweise auf Veränderungen festgestellt. Zuletzt fand eine Plausibilitätsprüfung anhand der Erfassung von Biotoptypen einschließlich von FFH-Lebensraumtypen im Jahre 2014 statt. Diese Biotoperfassung hatte keine Anhaltspunkte für Veränderungen ergeben, sodass von einer nochmaligen Untersuchung der Vögel, Fledermäuse und Amphibien abgesehen wurde. Zuletzt wurden die Daten vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses mit der Artinformation des LLUR abgeglichen (KIfL: ergänzende Stellungnahme vom 28.3.2018). Daraus ergaben sich für die Arten bzw. Artengruppen der Brutvögel, Amphibien, Fledermäuse und der Haselmaus keine relevanten Veränderungen. Ein Anlass für weitere Begehungen ergab sich daraus nicht.

Zur Belastbarkeit von Erfassungsdaten ist auszuführen, dass diese nicht allein deshalb unverwertbar sind, weil sie zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses älter als 5 Jahre alt sind. Ob und in welchem Umfang neu kartiert werden muss, ist abhängig von einer Überprüfung der Aussagekraft der aus den Erfassungen gewonnenen Erkenntnisse zum aktuellen Zeitpunkt (vgl. BVerwG, Urteile vom 23. April 2014 - A 25.12 - BVerwGE 149, 289, Rn. 63, 68, 91, vom 28. April 2016 - 9A 9.15 - BVerwGE 155, 91 Rn. 149 und vom 10. November 2016 9 A 18.15 - BVerwGE 156, 215 Rn. 45 f.). Grundlage dieser Plausibilitätskontrolle ist eine Überprüfung der Habitatstrukturen im Gelände. Werden bei der Überprüfung keine gravierenden Veränderungen festgestellt, ist in der Regel keine erneute Erfassung durchzuführen. Die Aktualität und Belastbarkeit der Datengrundlage wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde als ausreichend erachtet. Die Untersuchungen genügen den Anforderungen an die Geeignetheit der Methodik, die artenschutzrechtlich relevanten Informationen zum Bestand und die räumliche Verteilung einer Art zu erheben, wie sie höchststrichterlich gefordert werden (vgl. BVerwG 9A 14.12 Rn. 113). Ein Ermittlungsdefizit ist insoweit nicht zu erkennen.

Bezüglich der Einwände zur Aktualität der UVS wird auf die Begründung zu Ziffer 5.1.5 dieses Beschlusses verwiesen.

- Artenschutz

Bemängelt wird, dass die Beurteilung des Eintretens von artenschutzrechtlichen Verbotsstatbeständen für die Arten Kranich, Moorfrosch, Kammmolch und Fledermäuse aufgrund einer fehlenden verlässlichen Bestandserfassung nicht möglich sei.

Hierzu ist auszuführen, dass die durchgeführten faunistischen Bestandserfassungen für die Artengruppen der Vögel, Amphibien und Fledermäuse ausreichend und im Hinblick auf die Konfliktbewertung und Maßnahmenableitung hinreichend sind.

Der Kammmolch wurde nicht im 2. BA des Ausbaus der B 404, sondern lediglich im 1. BA der Gesamtplanung zum Ausbau der B 404 (siehe Anlage 16 der Planfeststellungsunterlagen) festgestellt.

Hierzu wird auf die Begründung zu den Ziffern 2.3.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Des Weiteren wird die Verträglichkeit mit § 34 BNatSchG angezweifelt. Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 2.3.4 dieses Beschlusses verwiesen.

- Wegfall des vorhandenen Radweges an der B 404

Hinsichtlich der Einwände zum vorhandenen Radweg an der B 404 wird auf die Begründung zu Ziffer 5.03 dieses Beschlusses verwiesen.

- Oberflächenentwässerung – Belastung der Gewässer - keine Grundwasseruntersuchungen und Grundwasserstandsmessungen – Anforderungen nach Wasserrahmenrichtlinie

Hinsichtlich der vorgebrachten Anregungen und Bedenken sind folgende grundsätzliche Ausführungen einzustellen:

Die vorliegende Planung sieht Entwässerungsanlagen nach dem derzeit technischen Standard vor (vgl. Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen) und wurde in enger Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde des Kreises Stormarn abgestimmt.

Die Entwässerung der Fahrbahn erfolgt breitflächig über die Bankette und Böschungen. Das Niederschlagswasser wird zum großen Teil über Flächenversickerung in den Untergrund eingeleitet. Nach dem Merkblatt DWA-M 153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ wird die flächenhafte Versickerung durch den bewachsenen Oberboden oder durch sandige Bodenpassagen als Regenwasserbehandlungsanlagen betrachtet. Über die belebte Oberbodenzone und die darunterliegenden Bodenschichten erfolgt eine Reinigung des Oberflächenwassers.

Nicht versickerungsfähiges Regenwasser wird über Mulden und Sicker- und Sammelleitungen in die bestehenden Gewässer eingeleitet. Durch den Bau von drei Regenklärbecken mit Leichtflüssigkeitsabscheider erfolgt zukünftig eine Regenwasserbehandlung vor der gedrosselten Einleitung in die Vorfluter.

Im November 2006 hat der Vorhabenträger im Rahmen der FFH-Prüfung im Bereich des Gebiets „DE 2328-391 „Trittauener Mühlenbach und Drahtmühlengebiet“ eine Abschätzung der zusätzlichen Chloridbelastung ermittelt, die sich aus dem Wintereinsatz von Streusalz auf einem dritten Fahrstreifen für die Gewässer im Schutzgebiet (Drahtteich, Trittauener Mühlenbach, Ripsbek) ergeben wird. Die prognostizierte zusätzliche Chloridfracht wurde im Jahre 2006 mit 2,93 mg/l angegeben. Als tolerierbarer Höchstwert wurde ein Wert von

50 mg/l vorgeschlagen. Eine vorhabenbedingte Überschreitung des genannten Orientierungswertes von 50 mg/l Chlorid in den Gewässern des Schutzgebietes war von daher nicht gegeben. Beeinträchtigungen der aquatischen Lebensgemeinschaft waren somit durch die prognostizierte zusätzliche Chloridfracht nicht zu erwarten. Auch der in den Folgejahren korrigierte Wert von 2,93 mg/l und die damit verbundene fachgutachterliche Überprüfung lassen kein anderes Ergebnis zu, als dass weiterhin keine Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Auf die Anlagen 12.0 (Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan), 18.2 (Fachgutachten zur FFH-Prüfung – DE 2328-391 „Trittauer Mühlenbach und Drahtmühlengebiet“) der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen.

Des Weiteren hat der Vorhabenträger im Rahmen der ersten Planänderung einen gesonderten Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (FB WRRL) für das Vorhaben vorgelegt (Bielfeldt und Berg Mai 2016, Anlage 18.8 der Planfeststellungsunterlagen), dem als Anlage 1 eine fachgutachterliche Ermittlung der Chlorid-Einträge beigelegt war.

Hintergrund war, dass der Europäische Gerichtshof (EuGH) mit Urteil vom 1. Juli 2015 (Az. C-461/13, NVwZ 2015, 1041) festgestellt hat, dass die Vorgaben von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziffer i bis iii der Wasserrahmenrichtlinie 2000/60/EG (WRRL) auch im Rahmen der Zulassungsverfahren für einzelne Vorhaben Anwendung finden. Vorbehaltlich der Gewährung einer Ausnahme sei die Genehmigung für ein konkretes Vorhaben zu versagen, wenn es eine Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers verursachen kann oder wenn es die Erreichung eines guten ökologischen Zustands bzw. eines guten ökologischen Potenzials und eines guten chemischen Zustands eines Oberflächenwasserkörpers zu dem nach der WRRL maßgeblichen Zeitpunkt gefährdet. Dieser Rechtsprechung hat sich das Bundesverwaltungsgericht – auch hinsichtlich der Planfeststellung eines fernstraßenrechtlichen Vorhabens – angeschlossen (BVerwG, Urt. v. 28.04.2016 – 9 A 9.15, Rn. 29; Urt. v. 11.08.2016 – 7 A 1.15, Rn. 160; Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, juris, Rn. 96).

Im FB WRRL wird überprüft, ob die Realisierung des Vorhabens den Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie bzw. den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 und 47 WHG gerecht wird. Dabei erfolgt zum einen eine Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich einer möglichen Verschlechterung des chemischen Zustands oder des ökologischen Zustands bzw. Potenzials der betroffenen Oberflächengewässer sowie des chemischen und mengenmäßigen Zustands des Grundwassers (Verschlechterungsverbot). Darüber hinaus wird geprüft, ob das Vorhaben im Widerspruch zu den langfristigen Bewirtschaftungszielen für die betroffenen Wasserkörper steht und der gute chemische und ökologische Zustand bzw. das gute ökologische Potenzial erreichbar bleiben (Verbesserungsgebot). Im Übrigen wird explizit eine Quantifizierung der Chlorid-Einträge aus dem

Oberflächenwasser der Bundesstraße B 404 vorgenommen und der Einfluss auf die betroffenen Grundwasserkörper abgeschätzt.

Der Fachbeitrag WRRL kommt zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben insgesamt den in der Wasserrahmenrichtlinie formulierten Umweltqualitätszielen, den nach § 27 und 47 Wasserhaushaltsgesetz normierten Bewirtschaftungszielen und den im Bewirtschaftungsplan vorgesehenen Maßnahmen nicht entgegensteht. Auf die Chlorid-Einträge ist besonders hinzuweisen. Danach ergibt die Ermittlung der Chlorid-Einträge, dass der Orientierungswert für den sehr guten Zustand in Bezug auf den Salzgehalt weder für den Oberflächenwasserkörper Ripsbek/ Trittauer Mühlenbach noch für den Drahtteich (am Ende der Streuperiode, wenn die höchste Chloridkonzentration in den vorgeschalteten Regenklärbecken zu erwarten ist) überschritten wird. Bei der Betrachtung des Einflusses der Chlorid-Einträge aus dem jährlichen Streusalzeintrag in das Grundwasser ist festzustellen, dass der ganzjährige Chlorid-Eintrag in das Grundwasser im Vergleich zum jetzigen Zustand unverändert ist, wodurch sich keine vorhabenbedingten Änderungen der Chlorid-Konzentrationen ergeben. Das planfestgestellte Vorhaben weist weder hinsichtlich der von ihm verursachten Auswirkungen noch hinsichtlich der hiervon potentiell betroffenen Gewässer Besonderheiten auf, die über das Maß fernstraßenrechtlicher Planfeststellungen hinausgehen. Zur Bewältigung der wasserrechtlichen Probleme greift der Vorhabenträger auf Lösungen zurück, z. B. die Anlage von Regenklärbecken, die ottergerechte Gestaltung des Querungsbauwerkes Ripsbek und die landschaftspflegerischen Maßnahmen, die langjährig erprobt sind und in den einschlägigen Regelwerken ihren Niederschlag gefunden haben. Deren Vorgaben werden eingehalten. Danach steht fest, dass die Qualitätskomponenten nicht nachteilig durch das Vorhaben beeinflusst werden.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesem Ergebnis an. Die Planung wird den Anforderungen der WRRL gerecht.

Zu den Einwendungen zur Entwässerung und zum Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie im Einzelnen:

Verschlechterung der Wasserqualitäten in Oberflächen- und Grundwasser

Dem Einwand, dass die Einwirkungen des mit Streusalz, Öl und Sonstiges belasteten Regenwasser auf die Oberflächengewässer und das Grundwasser durch die geplante Maßnahme und durch die Verkehrszunahme nach Fertigstellung des 2. Bauabschnittes und insbesondere nach dem 1. Bauabschnitt erhöht und die Wasserqualitäten in Oberflächen- und Grundwasser sich im Bereich der B 404 zusätzlich erheblich verschlechtern werde, kann nicht gefolgt werden. Die geplanten Maßnahmen führen im Gegenteil zu einer Ver-

besserung der bestehenden Entwässerungsverhältnisse, weil das derzeit frei abfließende Fahrbahnwasser zukünftig gezielt gereinigt abgeführt wird.

Auf die obigen grundsätzlichen Ausführungen sowie auf die in Ziffer 2.1.2 formulierten Auflagen, auf die Nebenbestimmungen in Ziffer 2.2 und auf Ziffer 4.1.22 dieses Beschlusses wird verwiesen.

keine Grundwasseruntersuchungen und Grundwasserstandsmessungen durchgeführt

Weiterhin wird seitens der Naturschutzverbände gerügt, dass ausweislich der Antragsunterlagen keine Grundwasseruntersuchungen und Grundwasserstandsmessungen durchgeführt wurden. Daraus könnten bereits Hinweise abgelesen werden, wie hoch die Gewässerbelastung aus dem laufenden Betrieb der noch 2-spurigen B 404 schon sei, um sie mit Werten im weiteren Umfeld vergleichen zu können. Gefordert werden mindestens 20 Stück Grundwasser- und Bodenuntersuchungen im Kernbereich der Bankettentwässerung auf der Straßenseite, die jeweils hauptsächlich betroffen sei und eine Begutachtung zur Ermittlung der Schadstoffbelastung.

Die Forderung ist zurückzuweisen. Ausweislich der obigen Ausführungen und des Fachbeitrages zur Wasserrahmenrichtlinie der Anlage 18.8 der Planfeststellungsunterlagen, auf die verwiesen wird, ergeben sich keine vorhabenbedingten Änderungen der Chlorid-Konzentrationen. Die Wasserkörper werden durch das geplante Vorhaben nicht nachteilig beeinflusst.

Auslegung des Fachbeitrages zur Wasserrahmenrichtlinie bereits mit den ursprünglichen Planungsunterlagen erforderlich

Es wird eingewandt, dass der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie als notwendiger Bestandteil der Umweltverträglichkeitsprüfung bereits mit den ursprünglichen Planungsunterlagen hätte ausgelegt und erörtert werden müssen. Sämtliche Rechtsvorschriften, die die Prüfung der Vereinbarkeit mit den Zielen der Wasserrahmenrichtlinie geböten, seien schon vor der Auslegung der Planunterlagen in Kraft. Ein Planänderungsverfahren diene nicht der Behebung von Verfahrensfehlern im vorangegangenen Verfahren, sondern ausschließlich der Berücksichtigung von inhaltlichen Änderungen des Vorhabens. Der korrekte Weg im vorliegenden Falle sei, das Planfeststellungsverfahren abzubrechen und den Plan mit vollständigen Unterlagen erneut auszulegen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Während die Planfeststellungsunterlagen für das gegenständliche Bauvorhaben in der Zeit vom 17.6. – 17.7.2015 ausgelegt haben, hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) erst mit Urteil vom 1. Juli 2015 (Az. C-461/13, NVwZ 2015, 1041) festgestellt, dass die Vorgaben von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziffer i bis iii der Wasserrahmenrichtlinie 2000/60/EG (WRRL) auch im Rahmen der Zulassungsverfahren

für einzelne Vorhaben Anwendung finden. Dabei wurden die Anforderungen an das Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot nach der Wasserrahmenrichtlinie konkretisiert. Dieser Rechtsprechung hat sich das Bundesverwaltungsgericht – auch hinsichtlich der Planfeststellung eines fernstraßenrechtlichen Vorhabens – angeschlossen (BVerwG, Urt. v. 28.04.2016 – 9 A 9.15, Rn. 29; Urt. v. 11.08.2016 – 7 A 1.15, Rn. 160; Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, juris, Rn. 96). Bei Betrachtung des zeitlichen Aspektes war eine Auslegung des Fachbeitrages zur Wasserrahmenrichtlinie mit den ursprünglichen Planungsunterlagen nicht möglich. Vor diesem Hintergrund hat der Vorhabenträger im Rahmen der ersten Planänderung einen gesonderten Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie für das Vorhaben vorgelegt (Bielfeldt + Berg Landschaftsplanung Mai 2016, Anlage 18.8 der Planfeststellungsunterlagen). Damit ist der Vorhabenträger der gesetzlichen Verpflichtung nachgekommen.

Darüber hinaus ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass gemäß § 73 Abs. 8 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) sowie § 140 Abs. 8 des Landesverwaltungsgesetzes (LVwG) in den aktuellen Fassungen bei Änderung eines bereits ausgelegten Planes den Betroffenen die Änderung mitgeteilt werden und ihnen Gelegenheit zu Stellungnahmen und Einwendungen gegeben werden soll. Dem ist durch die erneute Auslegung der Planänderung Rechnung getragen worden. Eine Form der Darstellung der Änderungen in Text und Karte ist nicht vorgegeben. Ein Mangel des Anhörungsverfahrens liegt demnach nicht vor. Auch das Bundesverwaltungsgericht hat die Einarbeitung von Planänderungen im Deckblattverfahren als ausreichend erachtet (BVerwG. Urteile vom 10.11.2016, Az. 9 A 18.15, Rn. 28, und 9 A 19.15, Rn. 25).

Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie und fachgutachterliche Beurteilung der Chlorideinträge beruhen nicht auf aktuellen Messungen – Zweifel, ob Art der Bewertung den Anforderungen der einschlägigen Rechtsvorschriften entspricht

Es wird eingewandt, dass der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie nicht auf aktuellen Messungen beruhe, sondern auf Daten, die im Zusammenhang mit dem Schleswig-Holsteinischen Umweltatlas erhoben wurden. Die Aktualität und Genauigkeit der Datenerhebung könne schwer überprüft werden. Es stehe zu befürchten, dass auch dieses Datenmaterial nicht auf aktuellem Stand sei. Auch die fachgutachterliche Beurteilung der Chlorideinträge gehe von Annahmen und aus anderen Quellen verfügbaren Messwerten aus. Eigene Felduntersuchungen seien nicht erkennbar. Es erscheine zweifelhaft, ob diese Art der Bewertung von vorhandenen Umweltressourcen und ihrer Beeinträchtigungen durch das Vorhaben den Anforderungen der einschlägigen Rechtsvorschriften entspreche.

Der Vorhabenträger führt hierzu in seiner Erwiderung aus:

„Der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie beruht auf aktuellen Daten zum Zustand der Wasserkörper, die vom LLUR zur Verfügung gestellt bzw. über die Abfrage Umweltatlas ermittelt wurden.

Mit diesen Daten, aktuellste Erhebungen sowie vorlaufende Erfassungen (Quelle und Erhebungen werden im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie jeweils genannt), ist eine Datengrundlage gegeben, die den Zustand der Wasserkörper sowie auch Entwicklungstendenzen umfassend abbilden. Auf Basis dieser Daten erfolgte auch die Bewertung der Wasserkörper im Rahmen der Bewirtschaftungspläne für den 2. Bewirtschaftungszeitraum. Da außerdem keine Anhaltspunkte für eine in jüngster Vergangenheit signifikante und damit bewertungsrelevante Veränderung der Gewässerzustände vorliegen, kann mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden, dass die herangezogenen Daten als Grundlage für die Bewertung möglicher Auswirkungen des Vorhabens auf die Wasserkörper geeignet sind.

Die Berechnung der Chlorideinträge erfolgt in einem gesonderten Gutachten anhand der Vorhabensmerkmale (Streumengen und Entwässerungssystem) sowie der Chlorid-Vorbelastungen. Für die Darstellung der Vorbelastung des OWK bi_04 wird vorsorglich der Maximalwert für die Chlorid-Konzentration (Quelle LLUR) herangezogen. Auch insbesondere vor dem Hintergrund, dass die durch das Vorhaben verursachte Zunahme der Chlorid-Konzentration im OWK bi_04 sehr gering ist und zudem die errechnete Gesamt-Chlorkonzentration während der Streuperiode weit unterhalb dem derzeit der der OGewV festgelegten Orientierungswert für das sehr gute ökologische Potenzial liegt, und damit eine Verschlechterung durch das Vorhaben sicher ausgeschlossen werden kann, ist gewährleistet, dass durch eigene Felduntersuchungen kein zusätzlicher Erkenntnisgewinn gegeben wäre, der zu einem anderen Ergebnis hätte führen können.

Für den GWK kann allein aufgrund der Vorhabensmerkmale eine Auswirkung durch Chlorideinträge ausgeschlossen werden. Ein Erfordernis für ergänzende Erhebungen (eigene Felduntersuchungen) ist deshalb insgesamt nicht gegeben.“

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Ausführungen an. Es wurden keine weiteren Bestandserhebungen zu den ökologischen Qualitätskomponenten oder zum chemischen Zustand der Gewässer durchgeführt. Um die vorhabenbedingten Auswirkungen auf die biologischen Qualitätskomponenten der betroffenen Gewässer beurteilen zu können, bedurfte es keiner weitergehenden Untersuchungen. Die vorliegenden Bestandsdaten werden als ausreichend beurteilt, da es sich um ein reguläres Straßenbauvorhaben ohne besondere Eingriffsrelevanz für Gewässer handelt. Das vorliegende Bauvorhaben weist weder hinsichtlich der von ihm verursachten Auswirkungen noch hinsichtlich der hiervon

potentiell betroffenen Gewässer Besonderheiten auf, die über den Regelfall straßenrechtliche Planfeststellung hinausgehen. Zur Bewältigung der wasserrechtlichen Probleme wird auf Lösungen zurückgegriffen, die langjährig erprobt sind und in den einschlägigen Regelwerken ihren Niederschlag gefunden haben. Insgesamt steht fest, dass das Vorhaben den in der Wasserrahmenrichtlinie formulierten Umweltqualitätszielen, den im Wasserhaushaltsgesetz normierten Bewirtschaftungszielen und den im Bewirtschaftungsplan vorgesehenen Maßnahmen nicht entgegen.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Fehlende Messstellen für den westlich der B 404 liegenden Lütjensee

Bemängelt wird, dass sich die Berechnungen und Bewertungen von Wasserqualitätsmerkmalen und Schadstoffeinträgen auf Messwerte beziehen, die im Wesentlichen am Messteilen östlich der Trasse der B 404 erhoben wurden. Für den westlich der Trasse liegenden Lütjensee fehle es weitgehend an Messwerten. Die Verschlechterung des Grundwassers durch die Streusalzfracht im Winterhalbjahr sei nicht mit vergleichenden Messungen untersucht worden. Klärungsbedürftig sei insbesondere, warum keine Messstellen westlich der B 404 eingerichtet wurden, zumal auf dem gesamten Bauabschnitt eine Querneigung der Straßenoberfläche nach Westen hin bestehe. Es wird eine unzulässige Verschlechterung der Wasserqualität der Seen, Still- und Fließgewässer sowie des Grundwassers durch Chlorideinträge aus der Streusalzfracht erkannt, die in dem Fachbeitrag und der Fachgutachterlichen Beurteilung nicht erfasst seien. Als praxisfremd wird gegesehen, es würden nur zwei Fahrstreifen mit Streusalz eisfrei gemacht werden, also vergrößere sich nicht die auszubringende Streusalzmenge. Zudem werde das gesamte chloridhaltige Streusalz-Straßenwasser über die Banketten und Mulden abgeleitet und komme weit überwiegend zur Versickerung in das Grundwasser, sicherlich im höheren Maße als zum angegebenen 65 %-igen Anteil an der Chlorid-Gesamtfracht. Der Straßenabschnitt 2 verlaufe über zwei sehr unterschiedlichen Grundwasserdeckschichten, die ausweislich der vorgelegten Belastungszahlen im Verhältnis 1:2 stünden (EL 14 mit 29 mg/l, EL 17 mit 14 mg/l). Der Vortrag der Gutachter, es würde mit der vorgelegten Planung keine Verschlechterung der Seen, Fließgewässer und des Grundwassers eintreten, sei somit offensichtlich nicht zutreffend.

Der Vorhabenträger erwidert hierzu wie folgt:

„Generell sind die Messstellen der Fachbehörde (LLUR S-H) so verteilt, dass durch sie der Zustand aller Wasserkörper in Schleswig-Holstein beobachtet werden kann, d.h. die Messstellen sind so gewählt, dass die Ergebnisse der Messungen repräsentativ für den jeweiligen OWK bzw. GWK sind.

Für die Bewertung möglicher Auswirkungen infolge von Chlorideinträgen durch den Bau von Überholfahrstreifen zwischen der A 1 und A24 (2. BA) zwischen der AS Lütjensee / Schönberg (L 92) und der AS Lütjensee / Grönwohld (K 31) auf den OWK bi_04 werden die Daten der Messstellen 120812 und 121048 herangezogen, da diese Messstellen innerhalb des OWK zum Vorhaben am nächsten gelegen sind und der Gewässerabschnitt durch Auswirkungen potenziell betroffen sein könnte. Damit ist gewährleistet, dass die Vorbelastungen des OWK sachgerecht erfasst und mögliche Zusatzbelastungen bewertet werden.

Der Lütjensee ist kein berichtspflichtiger OWK. Nichts desto trotz wird er im Rahmen des Fachbeitrags zur Wasserrahmenrichtlinie hinsichtlich möglicher nachteiliger Auswirkungen durch das Vorhaben betrachtet. Im Ergebnis können sowohl bau- und anlagebedingte als auch betriebsbedingte Wirkungen des Vorhabens auf den Lütjensee ausgeschlossen werden, so dass eine vertiefende Betrachtung des Zustands unter Heranziehung zusätzlicher Messwerte nicht erforderlich ist. Dies gilt entsprechend für die genannten weiteren Stillgewässer und Fließgewässer außerhalb des Einwirkungsbereichs des Vorhabens.

Auch der Zustand der Grundwasserkörper wird anhand der Daten repräsentativer Messstellen im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie dargestellt. Da mit dem Vorhaben keine zusätzlichen Salzfrachten verursacht werden (s. auch nachstehende Ausführungen), können jegliche vorhabenbedingten nachteiligen Wirkungen auf die Chloridkonzentration ausgeschlossen werden. Ergänzende Messungen werden auch schon aus diesem Grunde nicht erforderlich.

Eine Tausalzstreuung erfolgt bei einer nicht durchgängigen Dreistreifigkeit, wie sie im vorliegenden Fall hergestellt wird, nur wie im Bestand auf 2 Fahrstreifen, d. h., dass der 3. Fahrstreifen in diesem Fall nicht gestreut wird. Der Eintrag von Tausalz auf die Trasse erhöht sich vorhabenbedingt somit nicht. Die größere Trassenbreite führt vielmehr grundsätzlich zu einer stärkeren Verdünnung des Chlorids im Straßenabfluss. Eine Erhöhung des Chlorideintrags in das Grundwasser gegenüber dem Ist-Zustand kann somit ausgeschlossen werden.

Die Abdeckung der GWK EI17 und EI14 durch unterschiedlich ausgeprägte Deckschichten wird in der fachgutachterlichen Ermittlung der Chlorid-Einträge (Wasser &

Plan 2016) eingehend dargestellt. Da jedoch Zusatzbelastungen der Chlorid-Konzentration für den Bau von Überholfahrestreifen zwischen der A 1 und der A 24 nicht zu prognostizieren sind, erübrigt sich eine weitergehende Befassung mit diesem Sachverhalt. Auswirkungen durch zusätzliche Chlorideinträge können von vornherein ausgeschlossen werden.

Damit ist auch die gutachterliche Gesamteinschätzung, dass der mengenmäßige und chemische Zustand der betroffenen Grundwasserkörper durch das Vorhaben nicht nachteilig beeinflusst wird, nicht zu beanstanden.“

Dieser Einschätzung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Ergänzend ist hinzuzufügen, dass die Ergebnisse der relevanten repräsentativen Überwachungsstellen vom LLUR zur Verfügung gestellte Daten sind. Für den Fachbeitrag WRRL wurden die Messstellen-Datenblätter herangezogen und ausgewertet, die das LLUR auf den Seiten des Landwirtschafts- und Umweltatlas zur Verfügung stellt. Bei den dargestellten Messergebnissen handelt es sich um die jeweils letzten Messreihen an der repräsentativen Überwachungsstelle. Es ist Aufgabe der Fachbehörde, die Überwachungsfrequenzen so auszuwählen, dass eine hinreichende Zuverlässigkeit und Genauigkeit der Bewertung erreicht wird. An den repräsentativen Überwachungsstellen werden keine einheitlich standardisierten Datensätze bzw. Werte erfasst. Das Untersuchungsspektrum bzw. Messprogramm an der repräsentativen Überwachungsstelle richtet sich nach den jeweils spezifischen Fragestellungen und Erfordernissen und wird vom LLUR festgelegt. Hinsichtlich der Einwände zum Winterdienst ist einzustellen, dass der Vorhabenträger das Anforderungsniveau Winterdienst entsprechend des in Schleswig-Holstein eingeführten Arbeitskataloges des Straßenbetriebsdienstes, Stand 01.01.2015, erfüllt. Weitere Maßnahmen sind dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Vergrößerung des Durchlasses im Zuge der Ripsbek in Bau-km 79+233

Im Rahmen der 1. Planänderung wird darauf hingewiesen, dass die Ripsbek ein berichtspflichtiges Verbandsgewässer (bi 04) des Gewässerunterhaltungsverbandes Bille sei und somit der Bewertung nach der EU-Wasserrahmenrichtlinie (EU-WRRL) unterliege. In ihrem Verlauf kreuze die Ripsbek die B 404, zukünftige A 21, nicht nur im Bereich Drahtteich, sondern ebenfalls im Bereich des Naturschutzgebietes Kranika südlich der Ortschaft Lütjensee-Dwerkkaten. Mit dem Neubau der B 404 zur A 21 oder ggf. auch mit dem Ausbau der B 404 sei es gemäß der EU-Richtlinie erforderlich, die Durchgängigkeit der Ripsbek wiederherzustellen, die im derzeitigen Zustand nicht gegeben sei. Zielführend wäre ein Durchlass entsprechend dem geplanten Durchlass der Ripsbek am Drahtteich.

Die Forderung ist zurückzuweisen. Im gegenständlichen Bauvorhaben bleiben die Durchlässe grundsätzlich unberührt. Im Gegensatz zu den Durchlässen Petersbek, Löpsbek und Ripsbek in Bau-km 79+233 (in den Anlagen 2 und 3 als Ripsbach bezeichnet) wird aber die Ripsbek in Bau-km 82+135 im Bestand mit einem sanierungsbedürftigen Durchlassbauwerk unterführt, das im Zuge dieser Baumaßnahme durch ein entsprechend dimensioniertes fischotter- und bibergerechtes Bauwerk ersetzt wird. Hingegen besteht kein zwingendes Erfordernis, im Zuge des Sanierungsvorhabens Maßnahmen jeglicher Art am Durchlass der Ripsbek in Bau-km 79+233 vorzunehmen. Insofern lassen sich auch keine Maßnahmen ableiten, die zu einer Verbesserung des vorhandenen Zustandes bzw. zu einer Minimierung nachteiliger Auswirkungen führen. Der Durchlass in Bau-km 79+233 ist während der Bauzeit lediglich zu sichern.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die von den Verbänden aufgezeigte Maßnahme nicht im Maßnahmenprogramm des Bewirtschaftungsplans der FGE Elbe für den Zweiten Bewirtschaftungszeitraum von 2016 bis 2021 enthalten ist. Dieser benennt für den Oberflächenwasserkörper bi 04 ausschließlich Maßnahmen zur Verbesserung der Durchgängigkeit am Trittauener Mühlenbach. Weitere Maßnahmen sind dem Vorhabenträger daher nicht aufzuerlegen.

- Bundesverkehrswegeplan - Berücksichtigung des Ausbaues der B 404 zur A 21 – bei der geplanten Maßnahme handelt es sich um einen Neubau

Seitens der Verbände BUND und NABU wird das gegenständliche Vorhaben grundsätzlich begrüßt. Gefordert wird, bei der Planung und Ausführung den vom Land bereits angekündigten, zusätzlich geplanten Ausbau der B 404 zur A 21 mit zu berücksichtigen, da der gesamte Abschnitt der B 404 zwischen der A 1 und der A 24 nunmehr in den vorrangigen Bedarf für den Neubau zur A 21 im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen sei.. Damit seien die vom Vorhabenträger vorgebrachten Argumente, dass es sich bei der geplanten Maßnahme lediglich um eine Bauunterhaltungsmaßnahme mit abschnittsweiser Erweiterung zu einem dreistreifigen Fahrbahnausbau handele und die Auswirkungen eines geplanten vierstreifigen Neubaus außer Betracht bleiben müssten, endgültig hinfällig. Nach dortiger Rechtauffassung handele es sich bei der Maßnahme um einen Neubau. Im jetzigen Stadium so zu tun, als habe die Trassenwahl und Gradientenführung nichts mit den künftigen Wirkungen des geplanten Neubaus zur Autobahn zu tun, sei weltfremd und könne nur als taktisches Vorgehen zur Ausschaltung von berechtigten Einwendungen gegen die überaus berechtigten Einwendungen gegen die überaus umfänglichen, vielfältig schädlichen Wirkungen des Gesamtvorhabens verstanden werden. Wenn schon ein Planänderungsverfahren durchgeführt werden solle und der Neubau der B 404 zur A 21 nunmehr vom Bundestag beschlossen sei, dann müssten diese wesentlichen Änderungen zentraler Gegenstand dieses Verfahrens sein.

Hierzu wird auf die Ziffer zu 1 c „Materiell-rechtliche Würdigung“ dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

- Herstellung und Überwachung des Otterdurchlasses Ripsbek in Bau-km 82+135

Die Verbände beantragen, die Fachplanung und Fachbauleitung zum Otterdurchlass Ripsbek einem erfahrenen und bewährten Fachplaner zu übertragen, der auch mit der örtlichen Bauüberwachung zu beauftragen ist.

Der Vorhabenträger erwidert hierzu, dass einzelne Aufgaben vergeben werden, sofern der Straßenbaulastträger nicht selbst über Personal mit der erforderlichen Qualifikation verfügt. Dies ist ein gängiges Verfahren und seitens der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

- Bau- und Funktionskontrolle

Gefordert wird eine „Bau- und Funktionskontrolle“ durch einen freiberuflichen Fachgutachter, der im 2. Jahr nach Baufertigstellung die Akzeptanz des ottergerechten Durchlasses in Bau-km 82+135 von Otter, Amphibien und weiteren bodengebundenen Kleintieren prüft und bewertet.

Für die gesamte Baumaßnahme ist eine Umweltbaubegleitung vorgesehen. Die Umweltbaubegleitung wird von einer Person mit entsprechenden Fachkenntnissen und Erfahrungen in der Umweltbaubegleitung ausgeführt. Sie umfasst die Kontrolle der Durchführung und der Funktionsfähigkeit der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen des kleintiergerechten Durchlasses.

Bei einer Funktionskontrolle handelt es sich um eine Wirksamkeitsprüfung. Diese beinhaltet die regelmäßige Überprüfung von hergestellten Strukturen, Biotopen usw. sowie wiederholte Kontrollen zur Überprüfung des zugesicherten Zustandes und der Funktionsfähigkeit der Strukturen. Das tatsächliche Vorkommen in gewünschtem Umfang ist nicht zwangsläufig Voraussetzung der Wirksamkeit, es reicht die optimale Möglichkeit der Besiedlung, da die tatsächliche Besiedlung von vielen nicht beeinflussbaren ökologischen (z.B. Klima, Populationsdynamik) und menschlichen (z.B. Landnutzung, Störungen, andere Projekte) Faktoren abhängt.

Die geforderte Akzeptanzprüfung sowie die Dokumentation und Bewertung der Querungseffizienz sind nicht Bestandteil der Funktionskontrolle einer artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahme. Da es sich bei der Anlage des Durchlasses um eine erprobte Maßnahme und Stand der Technik handelt, ist eine ausreichend genaue Prognose der Wirksamkeit möglich. Insofern sind keine Erkenntnislücken zu erwarten. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird kein Erfordernis einer erweiterten Funktionskontrolle im

Sinne eines Monitorings, wie es vom Einwender gefordert wird, gesehen. Die Forderung ist daher zurückzuweisen.

Hinsichtlich der Einwände zum kleintiergerechten Durchlass wird auf die Ziffer 2.3.7 Nr. 3 und 5 und die dazugehörigen Begründungen sowie auf die Begründung zu Ziffer 2.3.3.dieses Beschlusses verwiesen.

- Nutzen-Kosten-Untersuchung

Um die Kenntnisse und Erfahrungen im Biotopverbund an Straßen auch in Schleswig-Holstein zu entwickeln und zu festigen, wird beantragt, dass die B 404 BA 2 im 6. Jahr nach der Baufertigstellung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung gem. BHO § 7 und LHO § 7 zu unterziehen ist unter maßgeblicher Beteiligung eines freiberuflichen Gutachters. Das Ergebnis der Untersuchung solle umfänglich veröffentlicht und dem NABU sowie dem BUND auch direkt zugleitet werden.

Die Forderung wird zurückgewiesen, weil die Inhalte gem. BHO § 7 und LHO § 7 nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind.

- Erneuerung der Bachunterquerungen von Petersbek, Löpsbek und Ripsbach

Gefordert wird die Wiederherstellung der Durchgängigkeit der Bäche Petersbek, Löpsbek und Ripsbach gem. WRRL, indem die Bachunterquerungen neu gestaltet werden sollen. Desweiteren sollen die Unterführungen im Sinne des Verbundes für bodengebundene Kleintiere umgestaltet werden.

Die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen der EG-Wasserrahmenrichtlinie wird im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (Anlage 18.8 der Planfeststellungsunterlage) geprüft. Darin werden die Auswirkungen des Vorhabens auf betroffene Wasserkörper in Bezug auf die Qualitätskomponenten und die Bewirtschaftungsziele dargelegt. Der Bericht kommt zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der im LBP festgelegten Schutzmaßnahmen vorhabenbedingt keine Verschlechterung der beurteilungsrelevanten Qualitätskomponenten der betroffenen Wasserkörper zu erwarten ist. Weiterhin sind keine negativen Auswirkungen auf das Erreichen der Bewirtschaftungsziele und die Umsetzung der Maßnahmen gemäß Bewirtschaftungsplan und des Maßnahmenprogrammes der FGE Elbe zu erwarten. Somit besteht keine rechtliche Verpflichtung seitens des Vorhabenträgers, die Bachunterquerungen gemäß WRRL zu ertüchtigen. Das Querungsbauwerk Ripsberg (Bauwerk 2328530) ist sanierungsbedürftig und soll aus diesem Grund ertüchtigt werden. Es ist daher geboten, im Zuge der Ausbaumaßnahme der B 404 den Durchlass gemäß Verbesserungsgebot der WRRL zu erneuern. Die Maßnahme stellt weiterhin eine artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme für den Fischotter dar und ist daher nach den entsprechenden artenschutzrechtlichen Vorgaben zu gestalten.

Eine Sanierung der Durchlässe der Petersbek, Löpsbek und des Ripsbaches ist aus technischer Sicht nicht erforderlich. Aus der Eingriffsregelung lassen sich hinsichtlich des Biotopverbunds für Amphibien und anderer bodengebundener Kleintiere keine weiteren verpflichtenden Maßnahmen ableiten, da keine faunistischen Funktionsbeziehungen mit besonderer Bedeutung festgestellt wurden. Kleintiere können die B 404 durch das herzustellende Durchlassbauwerk der Ripsbek (Bauwerk 2328530) überwinden.

Die Einwendung ist daher zurückzuweisen.

- Zunahme der Zerschneidungswirkung im Hinblick auf Lebensräume von Amphibien, Bewertung der Wanderungsaktivitäten von Amphibien

Die Ergebnisse des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages im Hinblick auf Wanderungsaktivitäten von Amphibien werden angezweifelt. Die Intensität und Bedeutung der Wanderungsbeziehungen über die bestehende B 404 würden unterschätzt und somit falsch bewertet. Zur Untermauerung dieser Aussage werden eigene Kartiererergebnisse genannt.

Die Planfeststellungsbehörde folgt der Auffassung des Einwenders nicht. Die Bestandssituation im Hinblick auf Amphibien wird in den Planfeststellungsunterlagen (Anlage 12) auf der Grundlage von Bestandserfassungen dargestellt. Sie genügen den Anforderungen zur Beurteilung des Artenschutzes in der Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG für, sowie zur Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG.

Die Untersuchungen von Amphibienvorkommen untergliedern sich in Bestandserfassungen an Laichgewässern sowie der Erfassung von Wanderungsaktivitäten und Querungsschwerpunkten. Die Erfassungen erfolgten beidseitig der Trasse in einem 300m-Korridor. In Bereichen mit festgestellter erhöhter Wanderungsaktivität auf der vorhandenen Straße wurde der Korridor erweitert, um zusätzlich Gewässer zu untersuchen. Daten der Untersuchungen von BUND und NABU wurden bei der Bestandsbewertung berücksichtigt.

Die Methodik entspricht den Vorgaben des MAMS und ist naturschutzfachlich vertretbar. Das angewandte Bewertungsverfahren ist geeignet, da es ebenfalls den im MAMS vorgegeben Kriterien entspricht.

Im Ergebnis wurde nachvollziehbar dargestellt, dass keine bedeutenden Wanderungsbeziehungen über die bestehende B 404 existieren.

Auf die Begründung zu Ziffer 2.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Tötungsrisiko von Amphibien

Eingewendet wird, dass Amphibien aufgrund der Lage von Teillebensräumen beiderseits der bestehenden B 404 die Straße queren und dabei getötet werden.

In Bereichen mit erhöhter Wanderungsaktivität von Amphibien (insbesondere des artenschutzrechtlich relevanten Moorfrosches) über die B 404 wird zur Vermeidung von betriebsbedingten Tötungen ein dauerhafter Amphibiensperr- und -leitzaun (Maßnahme M 2.1) beiderseits der Trasse errichtet. Das Eintreten des Zugriffsverbotes gemäß § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG kann unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahme ausgeschlossen werden.

- Erhöhung des betriebsbedingten Kollisionsrisikos

Der vorgebrachten Argumentation, die Wirkungen des Vorhabens auf Tiere seien dahingehend falsch bewertet, dass betriebsbedingte Tötungen unterschätzt würden, schließt sich die Planfeststellungsbehörde nicht an. Die betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere werden im Landschaftspflegerischen Begleitplan sowie im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen) nachvollziehbar dargestellt und bewertet.

Eine Erhöhung des Kollisionsrisikos in Abhängigkeit mit der Verkehrsmenge ist nicht erkennbar, da sich die Verkehrsmenge vorhabenbedingt nicht erhöht. In Bezug auf Fledermäuse ist in den naturschutzfachlichen Unterlagen dargelegt, dass gemäß der Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenbau die Verkehrsmenge auf der bestehenden B 404 bereits ein sehr hohes Kollisionsrisiko bewirkt. Hierzu wird ergänzend auf die Begründung zu Ziffer 2.3.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Als Maßnahme zur Vermeidung betriebsbedingter Tötungen von Amphibien, insbesondere des Moorfrosches, ist in Bereichen mit erhöhter Wanderungsaktivität ein dauerhafter Amphibiensperr- und -leitzaun (Maßnahme M 2.1) beiderseits der Trasse vorgesehen. Weiterhin wird zum Schutz des Fischotters vor betriebsbedingten Tötungen das Durchlassbauwerk der Ripsbek fischottergerecht gestaltet sowie ein Fischotterleitzaun (Maßnahme M 2.2) errichtet.

Hinsichtlich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird auf den Punkt „Zunahme der schon bestehenden Zerschneidungswirkung der B 404“ dieser Begründung zu Ziffer 5.2.1 verwiesen.

- faunistische Untersuchungen auf Ebene der UVS

Die vom Einwender aus der UVS entnommene Aussage zu ökologischen Beziehungen von Amphibien über die Trasse hinweg bezieht sich auf die Aussagekraft der gewählten Untersuchungsmethode im Untersuchungsraum aller vier Ausbauabschnitte der B 404. Tatsächlich bestehende Beziehungen im Bereich des 2. BA werden damit nicht bestätigt. Ein Vorkommen des Kammmolches, wie es der Einwender an dieser Stelle nennt, wurde im 2.BA nicht nachgewiesen.

Die Bewertung von Wanderungsaktivitäten für die einzelnen Teilabschnitte erfolgt anhand von Wertstufen und unter Einbeziehung des Vorkommens von Laichgewässern. Die Methode wird in Anlage 17 des Planfeststellungsbeschlusses (Ergebnisse des biologischen Fachbeitrages) erläutert. Im 2. BA wurden demnach keine Wanderungsaktivitäten von hoher oder sehr hoher Bedeutung ermittelt.

- Amphibienschutzzäune

Die Einwander lehnen die geplante Errichtung von Amphibiensperrzäunen mit der Begründung der dadurch bewirkten Verfestigung der Lebensraumzerschneidung ab. Gefordert wird weiterhin der Bau von Querungshilfen an den Hauptwanderungsschwerpunkten.

Ein regelmäßiger erfolgreicher Wechsel zwischen Teillebensräumen beidseitig der Trasse kann nach fachgutachterlicher Einschätzung (Anlage 12, Anhang 2 der Planfeststellungsunterlagen) ausgeschlossen werden. Es wurden keine Amphibienwanderkorridore festgestellt. Begründet wird diese Einschätzung mit der bereits Jahrzehnte bestehenden Barrierewirkung der B 404. Die geplanten Sperrwände dienen vorrangig dazu, Individuenverluste bei Querungsversuchen zu vermeiden. Bezogen auf den Moorfrosch stellen die Amphibiensperr- und Leiteinrichtungen eine artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme gemäß § 44 (1) Nr. BNatSchG dar. Da vorhabenbedingt keine Verstärkung der bereits bestehenden Trennwirkung erkennbar ist, und auch keine besonderen faunistischen Funktionsbeziehungen über die B 404 festgestellt werden konnte, drängen sich keine zusätzlichen Maßnahmen zur Wiederherstellung von Funktionsbeziehungen neben den vom VHT festgelegten Minimierungsmaßnahmen auf.

- Gestaltung des kleintiergerechten Durchlasses Ripsbek und des ottergerechten Leit- und Schutzzaunes

Die Einwander fordern die Gestaltung des kleintiergerechten Durchlasses im Sinne des Biotopverbundes. Hinsichtlich des ottergerechten Leitzaunes wird die Installation als Umwanderungssperre im Bereich der die B 404 kreuzenden K 31 angeregt.

Bezüglich der vorgebrachten Anregungen und Bedenken ist auszuführen, dass die Gestaltung und Einbindung des kleintiergerechten Durchlasses Ripsbek (Anlage 12, Maßnahme M 2.2) in die Landschaft gemäß den Grundsätzen des Brandenburgischen Fischottererlasses (Stand: 2008) erfolgt und somit dem Stand der Technik sowie naturschutzfachlichen Anforderungen entspricht. Die Brückenöffnungen sowie die Uferbereiche werden ottergerecht durch Anpflanzung von Deckung bietenden Gehölzen gestaltet.

Der Verlauf der Otterschutzzäune ist schematisch in den Maßnahmenplänen (Anlage 12.2.2, Blatt 5) dargestellt. Die Detailplanung erfolgt im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung. Diese erfolgt in Abstimmung dem Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung und der zuständigen Unteren

Naturschutzbehörde. Die fachgerechte Umsetzung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten wird durch die Umweltbaubegleitung sichergestellt.

Auf Ziffer 2.3.7 Nr. 2, 9 und 10 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Berücksichtigung der Ziele des Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems

Die Einwander bemängeln, dass die vorliegende Planung den Zielen des Schutzgebiets- und Biotopverbundes entgegensteht.

Diese Auffassung wird von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlage) erfolgt die Prüfung der Vorhabenplanung hinsichtlich landschaftsplanerischer und naturschutzrechtlicher Vorgaben. Die im Landschaftsprogramm und Landschaftsrahmenplan formulierten örtlichen und übergeordneten Ziele des Naturschutzes im betroffenen Raum finden in der genannten Unterlage Berücksichtigung.

Die betriebsbedingten Wirkungen von Lebensraumzerschneidung und Kollisionsrisiko des Vorhabens werden durch die festgelegten Minimierungsmaßnahmen (Anlage 12, Maßnahme M 2.1, M 2.2) wirkungsvoll gemindert. Betriebsbedingte Lärmemissionen, die über die bereits vorhandenen hinausgehen, sind nicht zu erwarten, da keine Zunahme des Verkehrs durch das Vorhaben prognostiziert wird.

Hinsichtlich der Einwände zu Schutzgebieten wird auf die Begründung zu Ziffer 2.3.5 dieses Beschlusses verwiesen.

- Mängel bei der Amphibien-Kartierung

In Hinblick auf den eingewandten Hinweis zu fachlichen Vorgaben der Untersuchungsmethodik Amphibien ist auszuführen, dass die Grundsätze des Merkblattes zum Amphibien-schutz (MAMs 2000) angemessen beachtet wurden. Umfang und Methodik der faunistischen Untersuchungen werden im Landschaftspflegerischen Begleitplan und im Fachgutachten zur artenschutzrechtlichen Prüfung (Anlage 12 und Anhang 2 zu Anlage 12 der Planfeststellungsunterlage) dargestellt. Von den Vorgaben des MAMs, die sich grundsätzlich auf Neubauprojekte beziehen, wird mit Blick auf die Vorbelastung der bestehenden B 404 und der dadurch erwartbar fehlenden Wanderbeziehungen von Amphibien abgewichen. Ein Ermittlungsdefizit ist nicht erkennbar.

Diesbezüglich wird auf die Begründung zu Ziffer 2.3.3 dieses Beschlusses verwiesen

- Amphibienkartierungen im Gebiet Sachsenwald

Die Ausführungen zu Untersuchungen und Maßnahmen im Gebiet Sachsenwald werden zur Kenntnis genommen. Dortige Amphibienkartierungen und Schutzmaßnahmen sind je-

doch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zum Bau von Überholfahrstreifen im 2. BA der B 404 und der damit verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft.

- Beeinträchtigung von Laichgewässern durch Lärm

Der Einwender unterstellt eine vorhabenbedingte Erhöhung der Lärmimission auf Laichgewässer und eine dadurch verursachte Beeinträchtigung der Gewässer.

Dazu ist auszuführen, dass betriebsbedingte Lärmemissionen, die über die bereits vorhandenen hinausgehen, nicht zu erwarten sind, da keine Zunahme des Verkehrs durch das Vorhaben prognostiziert wird. Zusätzliche Beeinträchtigungen von Amphibien und deren Laichhabitaten können ausgeschlossen werden.

Insofern erübrigen sich Schutz- und Minimierungsmaßnahmen gegen Lärmbeeinträchtigungen.

Die Forderung nach aktiven Lärmschutzmaßnahmen für Amphibien ist zurückzuweisen.

Hinsichtlich der Variantenprüfung wird auf die materialrechtliche Würdigung unter Ziffer 1c dieses Beschlusses verwiesen.

- Genehmigung des Neubaus B 404

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wird die Zulässigkeit des Baus von Überholfahrstreifen im 2. BA der B 404 unter Einhaltung der aktuellen einschlägigen Gesetze und Vorschriften geprüft. Eine sachgerechte Berücksichtigung von Auswirkungen auf Natur und Umwelt erfolgt unter Anwendung von unionsrechtlichen sowie nationalen Vorgaben.

- Wildschutzzäune

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken zum Thema Wild wird auf die Begründung zu Ziffer 5.05 dieses Beschlusses verwiesen.

- Anordnung von Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen

Im Erörterungstermin wird auf einen Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt, 02/13) verwiesen. Demnach sei die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf einbahnig zweistreifigen Außerortsstraßen durch die Anordnung von ortsfesten Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen möglich. Diese können nachweislich zu einer deutlichen Steigerung der Verkehrssicherheit beitragen.

Diesbezüglich wird auf die Begründung zu Ziffer 5.04 dieses Beschlusses verwiesen.

- Beeinträchtigung durch Lärmimissionen und Lärmschutzmaßnahmen

Bezüglich der Einwände zum Lärmschutz wird auf Ziffer 5.04 „Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen“ sowie auf Ziffer 2.4 nebst Begründung dieses Beschlusses verwiesen.

Diesbezüglich wird auf die Begründung zu Ziffer 5.04 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Stellungnahme wird wegen vorstehender Sachverhalte zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.2.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.2.2: (AG 29 – Arbeitsgemeinschaft der anerkannten Naturschutzverbände in Schleswig-Holstein (13.08.2015))

- Bundesverkehrswegeplan und
- Bedeutung der B 404/ Notwendigkeit der Maßnahme

Hinsichtlich der Einwände zum Bundesverkehrswegeplan, zur - Bedeutung der B 404 und zur Notwendigkeit der Maßnahme wird auf die Ziffer zu 1 c „Materiell-rechtliche Würdigung“ dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

- Verkehrssituation/ Verkehrsprognose

Hinsichtlich der Einwände zum Verkehr wird auf die Begründung zu Ziffer 5.01 und Ziffer 5.02 dieses Beschlusses verwiesen.

- Auswirkungen auf angrenzende Schutzgebiete (Abweichung von Vorgaben zur Wirkanalyse (Methodik, Untersuchungsraum))

Bemängelt wird, dass sich die Planung auch dann in höchsten Maße widerspreche, wenn der Untersuchungsraum und – Methoden aufgrund einer fehlenden Steigerung bzw. „keiner Steigerung der Verkehrsbelastung“ (S. 8a LBP) von standardisierten Vorgaben zu Wirkbereichen abweiche und eine Auswirkungsänderung (Lärm, Emission, Trennwirkung) verneine. Da unmittelbar an die Trasse hochwertige Schutzgebiete (NSG, FFH-Gebiet „Kranika“) angrenzten, sei diese Vorgehensweise unzureichend.

Die gewählte Methodik zur Analyse der Wirkbereiche und zur Festlegung des Untersuchungsraumes ist angemessen, da es die im Vergleich zu einem Straßenneubau geringen Auswirkungen berücksichtigt. Eine Abweichung von den Standards des im Straßenbau anzuwendenden „Orientierungsrahmens Straßenbau“ ist nachvollziehbar begründet.

Da es durch den Umbau der B 404 mit einer nur geringfügig verbreiterten Fahrbahn zu keiner vorhabenbaubedingten Verkehrszunahme kommt, sind betriebsbedingte Zusatzbelastungen (bedingt z.B. durch Lärm, Stoffeinträge und Zerschneidung) ausgeschlossen.

Insofern sind im Hinblick auf den Schutzzweck auch keine Auswirkungen auf angrenzende Schutzgebiete zu erwarten.

Bezüglich Einwendungen zu Auswirkungen des Vorhabens auf angrenzende Schutzgebiete wird auf die Begründungen zu Ziffer 2.3.4 sowie zu Ziffer 2.3.5 verwiesen.

- Aktualisierung der Datengrundlage bzw. Überprüfung von Artvorkommen unzureichend
Bezüglich Einwendungen zur Aktualität der Datengrundlage wird auf die Begründung zu Ziffer 5.2.1. verwiesen.

- Maßnahmen zum fischottergerechten Querungsbauwerk Ripsbek, Optimierung aller Durchlässe

Die Maßnahmen zum fischottergerechten Querungsbauwerk Ripsbek werden ausdrücklich begrüßt. Allerdings wird eine Optimierung aller Durchlässe für Wanderbewegungen von Kleinsäugetern und Amphibien für sinnvoll und erforderlich gehalten.

Eine Optimierung der Durchlässe über das in den Planfeststellungsunterlagen dargestellte Maß hinaus ist aus Gründen der Wassertechnik und des Artenschutzes weder erforderlich noch notwendig. Die Planung der entwässerungstechnischen Einrichtungen und artenschutzrechtlichen Maßnahmen erfolgte nach den gesetzlichen Vorschriften und Richtlinien. Sie entspricht damit dem aktuellen Stand der Technik und der Forschung. Eine Optimierung der vorhandenen Durchlässe für Wanderbewegungen von Kleinsäugetern und Amphibien lässt sich weder aus der Eingriffsregelung noch aus artenschutzrechtlichen Vorgaben gem. § 44 BNatSchG ableiten.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.2.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3: (private Einwendungen)

Zu 5.3.1: (Einwender 13 (20.07.2015))

- Verkehrssituation/ Verkehrsprognose

Hinsichtlich der Einwände zum Verkehr wird auf die Begründung zu Ziffer 5.01 und Ziffer 5.02 dieses Beschlusses verwiesen.

- Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und Lärmschutzmaßnahmen

Eingewendet wird, dass der Einwender direkt durch die Baumaßnahmen betroffen und beeinträchtigt sei. Die Empfehlung zum passiven Lärmschutz werde zur Kenntnis genommen. Dieser bevorzugte Lärmschutz sei unzumutbar. Ein passiver Lärmschutz durch Einbau von entsprechenden Schallschutzfenstern sei auf Kosten und Eigeninitiative des Einwenders bereits im ganzen Haus erfolgt. Hiermit seien mitnichten sämtliche Geräuschbelastigungen für das betroffene Grundstück beseitigt. Eine erhebliche Lärmbelastung sei insbesondere in dem als Schlafzimmer benutzten Raum zur B 404 festzustellen. Das Grundstück und insbesondere auch die zum Grundstück gehörenden Terrassen könnten nur eingeschränkt unter Inkaufnahme der Lärmbelastigungen durch die B 404 genutzt werden. Aufgrund des Ausbaus der B 404 werde es zu einer weiteren erheblichen Verkehrszunahme, so dass mit einer weiteren noch höheren Lärmbelastigung für das Grundstück zu rechnen sei. Um nachhaltige gesundheitliche Beeinträchtigungen oder Schaden durch eine ständige Lärmbelastigung zu vermeiden, seien Schallschutzmaßnahmen für die Bewohner des Hauses zu ergreifen, die zu einem höchstmöglichen Schutz vor Schall führten. Daher komme bei Abwägung der Kosten und Nutzen eine Lärmschutzwand an der B 404 in Betracht.

Das Gebäude der Einwender wurde in der lärmtechnischen Untersuchung berücksichtigt. Es treten Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV infolge des Baues von Überholfahrstreifen an der B 404 auf. Die Grenzwerte werden um ca. 0,2 bis 1,7 dB(A) tags und 1 bis 5,7 dB(A) nachts überschritten. Es sind passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, da aktive Lärmschutzmaßnahmen im Verhältnis zum Schutzzweck zu hoch sind. Die Forderung nach aktivem Lärmschutz wird demnach zurückgewiesen.

Da nach Aussage des Einwenders bereits durch den eigenen Einbau von Schallschutzfenstern passiver Schallschutz erfolgt sei, bietet der Vorhabenträger eine Begutachtung dieser Maßnahmen an. Ziel ist es, zu überprüfen, ob die gewählten Schutzmaßnahmen ausreichend sind. Der Vorhabenträger sagt zu, bei ausreichendem passivem Lärmschutz den Einbau von schallgedämmten Lüftungseinrichtungen zu entschädigen.

Das Vorgehen des Vorhabenträgers ist plausibel und nachvollziehbar. Weitere Maßnahmen können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden.

Darüber hinaus wird auf Ziffer 5.04 „Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen“ sowie auf Ziffer 2.4 nebst Begründung dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.2: (Einwender 9 (30.07.2015))

- Verkehrssituation/ Verkehrsprognose

Hinsichtlich der Einwände zum Verkehr wird auf die Begründung zu Ziffer 5.01 und Ziffer 5.02 dieses Beschlusses verwiesen.

- Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und Lärmschutzmaßnahmen

Der Einwender bemängelt, dass im Bereich des Bauabschnitts 79+347 keinerlei Lärmschutzmaßnahmen geplant seien. Weiterhin wird angeführt, dass sich auf seinem in diesem Gebiet befindliche Grundstück eine Fläche von 178 qm befinde, die im Grundbuch als Wohn- und Gebäudefläche eingetragen sei. Auf dieser Fläche stehe ein Gebäude, welches für den Einwender als Wohnhaus ausgebaut werden solle. Zu einem späteren Zeitpunkt sei es für ihn nicht mehr möglich, Einwände hinsichtlich des Lärmschutzes geltend zu machen. Für das Gebäude sei kein Lärmschutz vorgesehen, obwohl es sich direkt im Messbereich von 54 dB befinde.

Zudem geht der Eigentümer aufgrund des zu tätigenen Grunderwerbs davon aus, dass die Bäume und Sträucher entlang der B 404 entfernt würden. Dadurch entfalle eine natürliche Barriere gegen Lärm, Staub und Abgase. Weil auf der gegenüberliegenden Seite der neue Fahrbahnstreifen gebaut werde, würden auch dort die Bäume gefällt, dadurch würde der Schall noch verstärkt, weil das Grundstück höher liege als die Fahrbahn. Durch den Wegfall der natürlichen Barriere ergebe sich eine höhere Windgeschwindigkeit.

Außerdem wird befürchtet, dass der zusätzliche Fahrstreifen ein schnelleres Fahren, insbesondere des Lkw- und Motorradverkehrs, impliziert, welches den Lärmpegel erhöhen werde.

Letztlich wird eine Lärmschutzwand oder ein Lärmschutzwall in dem Bereich 79+082 bis 79+525 gefordert.

Im Planfeststellungsverfahren wird die Planung der zum Zeitpunkt der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen bestehenden Bauleitplanung berücksichtigt und zugrunde gelegt. Dabei werden die Wohngebäude und Wohnnutzungen erfasst, die zu diesem Zeitpunkt bereits vorhanden oder ggf. baurechtlich genehmigt sind. Diese sind maßgebend für die Lärmschutzansprüche.

Die vorangestellten Kriterien erfüllt das Gebäude des Einwenders nicht. Es war zum Zeitpunkt der Planauslegung nicht als Wohngebäude bzw. als Wohnnutzung erfasst. Lärmschutzmaßnahmen für das Gebäude sind daher nicht vorgesehen. Auch eine spätere Umsetzung geht nicht zu Lasten des Vorhabenträgers.

Der Grunderwerb ist für die Errichtung der Amphibiensperreinrichtung erforderlich. Für das Baufeld und die Herstellung der Sperreinrichtungen ist zudem Straßenbegleitgrün zurückzuschneiden und zu entfernen.

Hinsichtlich der Bedenken zur Windgeschwindigkeit und zur Erhöhung des Lärmpegels durch schnelles Fahren ist einzustellen, dass die lärmtechnische Berechnung auf der Grundlage der gesetzlichen Vorgaben erstellt wurde. Zweifel daran bestehen seitens der Planfeststellungsbehörde nicht. Danach sind die geplanten (passiven) Lärmschutzmaßnahmen ausreichend. Weitere Forderungen sind zurückzuweisen.

Für die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, die aufgrund des Straßenzustandes der B 404 gegenwärtig für den Verkehr temporär auf 70 km/h reduziert ist, ist die Verkehrsbehörde des Kreises Stormarn zuständig. Ein Überschreiten dieser Geschwindigkeiten geht nicht zu Lasten des Vorhabenträgers.

Im bekannt gemachten Erörterungstermin zur 1. Planauslegung wurde die Herstellung eines „Landschaftswalls/ -knicks“ auf den Flurstücken 29/18 und 29/19 angeregt. Hierfür sei man auch bereit, mehr Grundstück abzugeben. Der Vorhabenträger hat zugesagt, den Sachverhalt zu prüfen.

Der Vorhabenträger teilt hierzu mit, dass sich nach Prüfung bei einem Ortstermin April 2016 ergibt bzw. bestätigt, dass durch das Bauvorhaben der Anspruch für einen geforderten Landschaftswall nicht ausgelöst wird und daher keine Notwendigkeit des Baus eines Lärmschutzwalles gesehen wird. Er stellt den betroffenen Einwendern jedoch in Aussicht, überschüssigen Boden abzugeben. Hierfür seien von den Einwendern alle notwendigen Genehmigungen für den zusätzlichen Eingriff vorzulegen und eine Vereinbarung mit dem Vorhabenträger über die Bodenlieferung zu schließen. Es könne überschüssiger Boden abgekippt werden. Bestehe keine Zuwegung, müssten die Einwender für den Transport zum Einbauort sorgen. Ebenfalls müssten sie den Einbau bzw. die Errichtung des Walls selbst vornehmen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen des Vorhabenträgers an und macht sie sich zu eigen. Es liegt in der Hand der betroffenen Einwender, darüber zu befinden, den Vorschlag des Vorhabenträgers anzunehmen bzw. abzulehnen. Bei Annahme sind die Einzelheiten hierüber in den Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen mit dem Straßenbaulastträger (Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Lübeck) geltend gemacht werden, die außerhalb des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens stattfinden.

Darüber hinaus wird auf Ziffer 5.04 „Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen“ sowie auf Ziffer 2.4 nebst Begründung dieses Beschlusses verwiesen.

- Zuordnung der Adresse

Der Einwender macht auf die falsche Adress-Bezeichnung in den Unterlagen für sein Grundstück aufmerksam.

Der Vorhabenträger hat zwar eine Überprüfung und gegebenenfalls eine Berichtigung zugesagt. Aber die Planfeststellungsbehörde vertritt die Auffassung, dass unabhängig vom Ergebnis dieser Überprüfung eine eindeutige Zuordnung durch die Benennung des Flurstücks gegeben ist. Das Flurstück ist korrekt bezeichnet und findet sich mit der richtigen Nummer in der Planunterlage wieder. Eine eventuell notwendige Berichtigung hätte somit keine Auswirkungen auf den Einwender.

- Wildschutzzäune

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken zum Thema Wild wird auf die Begründung zu Ziffer 5.05 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.3: (Einwender 5 (09.07.2015))

- Verkehrssituation/ Verkehrsprognose

Hinsichtlich der Einwände zum Verkehr wird auf die Begründung zu Ziffer 5.01 und Ziffer 5.02 dieses Beschlusses verwiesen.

- Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und Lärmschutzmaßnahmen

Der Einwender befürchtet durch die geplante Baumaßnahme eine Zunahme des Verkehrs und fordert Lärmschutzmaßnahmen, die verhindern, dass das Leben in der Twiete unerträglich wird.

Das Gebäude des Einwenders wurde in der lärmtechnischen Untersuchung berücksichtigt. Es treten keine Überschreitungen der zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV infolge des Baues von Überholfahrstreifen an der B 404 auf. Die zulässigen Immissionsgrenzwerte werden um ca. 6 dB(A) tags und 2 dB(A) nachts unterschritten. Lärmschutzmaßnahmen sind demzufolge nicht vorgesehen.

Darüber hinaus wird auf Ziffer 5.04 „Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen“ sowie auf Ziffer 2.4 nebst Begründung dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.4: (Einwender 8 (05.08.2015))

- Verkehrssituation/ Verkehrsprognose

Hinsichtlich der Einwände zum Verkehr wird auf die Begründung zu Ziffer 5.01 und Ziffer 5.02 dieses Beschlusses verwiesen.

- Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und Lärmschutzmaßnahmen

Der Einwender hat festgestellt, dass durch großflächige Ausforstungen des Waldgebietes in dem Ruhegebiet 1, dargestellt im Lärmaktionsplan der Gemeinde Lütjensee, der Lärmpegel zunimmt. Er weist darauf hin, dass Bäume und Büsche auch Schutz vor Lärm bieten.

Außerdem wird erhöhter Lärmschutz in Form von Absenken der Fahrbahn, Errichtung von Lärmschutzwänden/ -wällen, Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, Prüfung der Mautpflicht für Lkw sowie Einbau eines offenporigen Asphalts gefordert.

Bezüglich der Einwände zum Lärmschutz wird auf Ziffer 5.04 „Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen“ sowie auf Ziffer 2.4 nebst Begründung dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend dazu ist auf den Übersichtslageplan Schalltechnik der Anlage 11.2, Blatt 1, der Planfeststellungsunterlagen hinzuweisen. Dort ist dargestellt, in welchen Abständen die Linien gleichen Schallpegels für die jeweiligen gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte entlang der Trasse verlaufen bzw. wo die Grenzwerte überschritten werden. Das Gebäude des Einwenders liegt nicht im unmittelbaren Nahbereich der Bundesstraße B 404 entfernt, sondern weit außerhalb des Bereiches, in dem es zu einer Grenzwertüberschreitung der Lärmimmissionen kommen kann. Es werden daher keine Lärmschutzansprüche ausgelöst.

Ebenso ist die Festlegung von mautpflichtigen Straßen nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.

Die Hinweise zum Lärmaktionsplan und der Unmut über die ungleiche Rechtsposition und Behandlung von Mensch und Natur und Tierwelt in puncto Lärmschutz werden zur Kenntnis genommen. Hierzu ist einzustellen, dass die Lärmaktionsplanung ein kommunales Instrument zur Beurteilung von Lärmbeeinträchtigungen unterschiedlicher Schallquellen ist und den möglichen Maßnahmenplanungen und Strategien zur Minderung von Lärmbeein-

trüchtigungen dient. Die Lärmaktionsplanung der Gemeinden löst jedoch keine Lärmschutzansprüche aus und ist für den Straßenbaulastträger auch nicht bindend.

- Nutzung und Bepflanzung des Waldes

Es wird angeregt, dass im Bereich zur Grenze der B 404 ein Naturwald entstehen sollte, der auch Sträuchern und Büschen Platz lässt.

Der Vorhabenträger hat keinen Einfluss auf die Forstmaßnahmen und kann die Waldnutzung, sowohl in privater als auch öffentlicher Hand, nicht beeinflussen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.5: (Einwender 6 (13.08.2015))

- Verkehrssituation/ Verkehrsprognose

Hinsichtlich der Einwände zum Verkehr wird auf die Begründung zu Ziffer 5.01 und Ziffer 5.02 dieses Beschlusses verwiesen.

- Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und Lärmschutzmaßnahmen

Der Einwender äußert seine Bedenken in Bezug auf den zu erwartenden zusätzlichen Lärm der dann ausgebauten B 404. Zusätzlich weist er auf die problematische Beschallung hin. Durch das Fällen vieler Bäume vor einigen Jahren an der B 404 sei ein natürlicher Lärmschutz beseitigt worden. Dieser Lärm entstehe in der Höhe des Rastplatzes Drahtteich und von dort Richtung Dwerkat in der Kurve und werde über den Drahtmühlenteich getragen.

Das Gebäude des Einwenders wurde in der lärmtechnischen Untersuchung berücksichtigt. Es treten keine Überschreitungen der zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV infolge des Baues von Überholfahrstreifen an der B 404 auf. Die zulässigen Immissionsgrenzwerte werden tags und nachts unterschritten. Lärmschutzmaßnahmen sind demzufolge nicht vorgesehen.

Im Übrigen wird auf Ziffer 5.04 „Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen“ sowie auf Ziffer 2.4 nebst Begründung dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.6: (Einwender 4 (13.08.2015))

- Verkehrssituation/ Verkehrsprognose

Hinsichtlich der Einwände zum Verkehr wird auf die Begründung zu Ziffer 5.01 und Ziffer 5.02 dieses Beschlusses verwiesen.

- Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und Lärmschutzmaßnahmen

Der Einwender befürchtet eine erhebliche Lärmbelastung durch den Kfz-Verkehr, so dass ein Aufenthalt im Garten und auf der Terrasse nicht erholsam sei. Ebenso sei ein Schlafen bei geöffnetem Fenster nicht möglich. Eine Beeinträchtigung und unter Umständen dadurch bedingte Gefährdung der Gesundheit sei zu befürchten.

Das Gebäude des Einwenders wurde in der lärmtechnischen Untersuchung berücksichtigt. Es treten keine Überschreitungen der zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BfSchV infolge des Baues von Überholfahrstreifen an der B 404 auf. Dies gilt auch für den Außenwohnbereich. Die Grenzwerte werden um ca. 5 dB(A) tags und 1 dB(A) nachts unterschritten. Lärmschutzmaßnahmen werden demzufolge nicht vorgesehen.

Darüber hinaus wird auf Ziffer 5.04 „Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen“ sowie auf Ziffer 2.4 nebst Begründung dieses Beschlusses verwiesen.

- Entwässerung

Der Einwender befürchtet, dass im Zuge des Bauvorhabens geplante Entwässerungsmaßnahmen und die im Querungsbereich der B 404 und der Straße „Zum Moor“ erforderlichen Instandsetzungsarbeiten an dem Unterführungsbauwerk eine Veränderung der wasserführenden Erdschichten nach sich ziehen könnten. Dies würde u. U. die Hauswasserversorgung durch den Brunnen des Einwenders tangieren. Die Kosten für eine dann erforderliche Brunnenbohrung müssten nach seiner Auffassung beim Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein einkalkuliert werden.

Im Zuge des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens sind keine neuen umfangreichen Entwässerungsmaßnahmen geplant, denn die Entwässerung der Fahrbahn der B 404 wird wie bisher breitflächig über die Bankette und Böschungen hauptsächlich über Versickerung in den Untergrund eingeleitet. Lediglich in den Teilbereichen, in denen Sickerleitungen vorliegen, werden diese, soweit erforderlich, erneuert.

Die Befürchtung über eine Veränderung der wasserführenden Erdschichten wird daher seitens der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Ausweislich der Planunterlagen sind weder dauerhafte Grundwasserabsenkungen noch Eingriffe in die wasserführenden Erdschichten vorgesehen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.7: (Einwender 3 (03.08.2015))

- Verkehrssituation/ Verkehrsprognose

Hinsichtlich der Einwände zum Verkehr wird auf die Begründung zu Ziffer 5.01 und Ziffer 5.02 dieses

Beschlusses verwiesen.

- Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und Lärmschutzmaßnahmen

Der Einwender befürchtet aufgrund der Verkehrszunahme mit einer Lärmzunahme. Er regt deshalb verschiedene Maßnahmen an, wie z. B. Einbau von lärminderndem Asphalt, Bau von aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Anschlussstelle Lütjensee/Schönberg und Verbreiterung des jetzt schmalen Grünstreifens über eine Länge von ca. 500 m Richtung Süden, um dem Lärm zu begegnen.

Das Gebäude des Einwenders wurde in der lärmtechnischen Untersuchung berücksichtigt. Es treten keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV infolge des Baues von Überholfahrstreifen an der B 404 auf. Die Grenzwerte werden um ca. 6 dB(A) tags und 2 dB(A) nachts unterschritten. Lärmschutzmaßnahmen sind demzufolge nicht vorgesehen.

Bezüglich der Bepflanzung des vorhandenen Waldgebietes hat der Vorhabenträger keinen Einfluss auf die Forstmaßnahmen und kann die Waldnutzung nicht beeinflussen.

Darüber hinaus wird auf Ziffer 5.04 „Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen“ sowie auf Ziffer 2.4 nebst Begründung dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.8: (Einwender 1 (03.08.2015))

- Verkehrssituation/ Verkehrsprognose

Hinsichtlich der Einwände zum Verkehr wird auf die Begründung zu Ziffer 5.01 und Ziffer 5.02 dieses Beschlusses verwiesen.

- Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und Lärmschutzmaßnahmen

Der Einwender befürchtet aufgrund der Verkehrszunahme mit einer Lärmzunahme. Er regt deshalb verschiedene Maßnahmen an, wie z. B. Einbau von lärmminderndem Asphalt, Bau von aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Anschlussstelle Lütjensee/Schönberg und Verbreiterung des jetzt schmalen Grünstreifens über eine Länge von ca. 500 m Richtung Süden, um dem Lärm zu begegnen.

Das Gebäude des Einwenders wurde in der lärmtechnischen Untersuchung berücksichtigt. Es treten keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV infolge des Baues von Überholfahrstreifen an der B 404 auf. Die Grenzwerte werden um ca. 6 dB(A) tags und 2 dB(A) nachts unterschritten. Lärmschutzmaßnahmen sind demzufolge nicht vorgesehen.

Bezüglich der Bepflanzung des vorhandenen Waldgebietes hat der Vorhabenträger keinen Einfluss auf die Forstmaßnahmen und kann die Waldnutzung nicht beeinflussen.

Darüber hinaus wird auf Ziffer 5.04 „Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen“ sowie auf Ziffer 2.4 nebst Begründung dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.9: (Einwender 7 (01.08.15, 06.08.2015, 30.11.16))

- Varianten der Linienführung und
- Notwendigkeit der Maßnahme

Bezüglich der Einwände zur Variantenwahl und der Notwendigkeit der Maßnahme wird auf die Begründung zu Ziffer 1 c „Materiell-rechtliche Würdigung“ dieses Beschlusses verwiesen.

- Verkehrssituation/ Verkehrsprognose

Hinsichtlich der Einwände zum Verkehr wird auf die Begründung zu Ziffer 5.01 und Ziffer 5.02 dieses Beschlusses verwiesen.

- Zwangspunkte durch Übergangslösung/ Einbeziehung der Auswirkungen des Ausbaus zur Autobahn in Überlegungen zum vorliegenden Vorhaben geboten

Der Einwender befürchtet, dass durch die Realisierung der gegenständlichen Baumaßnahme als Übergangslösung bereits Zwangspunkte für den künftig geplanten Ausbau zur A 21 gesetzt würden. Da der von den Gemeinden und Interessenverbänden geforderte weitere Ausbau zur Autobahn A 21 mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auf

der Trasse der B 404 stattfinden, hält er es ferner für geboten, die Wirkungen eines solchen weiteren Ausbaus schon in die Überlegungen zum vorliegenden Vorhaben einzubeziehen. Angeführt wird beispielsweise, dass die zusätzlichen Zerschneidungseffekte zu einer weiteren schweren Beeinträchtigung des geschützten NSG Kranika und der darin lebenden streng geschützten Arten führen würden.

Der Einwand ist zurückzuweisen. Bei der vorliegenden Baumaßnahme handelt es sich um eine turnusmäßige Erneuerung der vorhandenen B 404, die mit wechselseitigen Überholfahrstreifen versehen wird. Damit ändern sich die planerischen Grundvoraussetzungen für einen späteren Ausbau zur A 21 nicht wesentlich, der Bau von Überholfahrstreifen führt zu keiner Erschwerung der zukünftigen Planung. Da die Planung zum Ausbau der B 404 zur A 21 unabhängig von der Planung der vorgelegten Baumaßnahme erfolgt, werden auch erst dann die damit verbundenen und vom Einwender genannten Wirkungen berücksichtigt.

Im Übrigen wird auf die Begründung zu Ziffer 1 c „Materiell-rechtliche Würdigung“ dieses Beschlusses verwiesen.

- Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und Lärmschutzmaßnahmen

Die lärmtechnische Untersuchung wurde auf der Grundlage der gesetzlichen Vorgaben erstellt. Danach sind die geplanten Lärmschutzmaßnahmen ausreichend, weitere Forderungen sind zurückzuweisen. Hinsichtlich der in diesem Zusammenhang vorgebrachten Anregungen und Bedenken wird auf Ziffer 5.04 „Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen“ sowie auf Ziffer 2.4 nebst Begründung dieses Beschlusses verwiesen.

Des Weiteren ist einzustellen, dass eine Erhöhung des Lärms und der Schadstoffe durch den Umbau der planfestzustellenden Maßnahme für das Grundstück des Einwenders nicht eintreten wird, da dieses nicht im Nahbereich der B 404 liegt und nicht unmittelbar betroffen ist. Aus diesem Grund wurde es bei der lärmtechnischen Untersuchung nicht berücksichtigt. Eine Rechtsbetroffenheit für das Grundstück des Einwenders bezogen auf den planfestzustellenden Abschnitt ist demnach nicht gegeben. Lärmschutzmaßnahmen sind demzufolge nicht vorgesehen.

- Wertminderung

Hinsichtlich des Einwandes, dass der Wert des Grundstücks durch die geplante Maßnahme gemindert wird, ist auf Folgendes hinzuweisen:

Eine allein durch einen Lagenachteil bedingte Wertminderung, wie z.B. Wertverlust der Immobilie wird durch §141 LVwG nicht erfasst (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, NJW 97,

S.142ff). Die durch §141 Abs.2 S.3 LVwG bestimmte Begrenzung des finanziellen Ausgleichs ist verfassungsgemäß und ist eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs.1 S.2 GG.

Art 14 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet insbesondere nicht, jede sich bietende Chance einer günstigen Verwertung des Eigentums auszunutzen. Dies gilt auch, wenn die Ursächlichkeit der Minderung durch einen stattlichen Eingriff unzweifelhaft gegeben ist.

Weitere Entschädigungsforderungen für Nachteile und Beeinträchtigungen, die den Eigentümer nicht in seiner Rechtsposition treffen, sind mangels einer Rechtsgrundlage zurückzuweisen.

Das geplante Bauvorhaben dient 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.

- Beeinträchtigung des FFH Gebietes „NSG Kranika“ und angrenzender FFH-Gebiete durch Zerschneidung

Die Einwender unterstellt, dass die vom VHT erstellte FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Gebiet „NSG Kranika“ aufgrund unzureichender Untersuchungen zu einem fehlerhaften Ergebnis kommt. Aus Sicht der Einwender ist die Beeinträchtigung des FFH-Gebietes gegeben und deshalb seien zumutbare Alternativen zu prüfen.

Das Fachgutachten zur FFH-Verträglichkeit des Ausbaivorhabens B 404 mit dem FFH-Gebiet „NSG Kranika“ (Anlage 18.1 der Planfeststellungsunterlagen) kommt zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen des Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen auslöst.

Die Prüfung potentieller Beeinträchtigungen durch das Vorhaben wurde gemäß Leitfaden zur FFH-Verträglichkeit im Bundesfernstraßenbau (BMVBW 2004) mit der gebotenen Sorgfalt und nach einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen durchgeführt. Die angewandte Methode zur Bewertung der Erheblichkeit von Beeinträchtigungen entspricht den Vorgaben des Art. 6 (3) FFH-RL und des § 34 BNatSchG. In der FFH-Verträglichkeitsprüfung des Gebietes „NSG Kranika“ wird nachvollziehbar dargelegt, dass eine erhebliche Beeinträchtigung des Gebietes ausgeschlossen werden kann. Insofern ist eine FFH-Ausnahmeprüfung einschließlich der Betrachtung zumutbarer Alternativen nicht erforderlich.

Im Hinblick auf die von den Einwendern befürchtete Beeinträchtigung des genannten FFH-Gebietes durch den Wirkfaktor Zerschneidung ist auszuführen, dass die vorhandene B 404 bereits im Ist-Zustand zur Isolation des Schutzgebietes im Lebensraumverbund beiträgt. Der geplante Bau von Überholfahrstreifen im Bereich des vorhandenen Straßenkörpers bewirkt laut fachgutachterlicher Einschätzung für die Erhaltungsziele des Schutzgebietes „NSG Kranika“ keine zusätzliche Zerschneidung.

Hierzu wird auf die Begründung zu Ziffer 2.3.4 dieses Beschlusses verwiesen.

- Umweltverträglichkeitsstudie, Abschnitt 1.3.3

Die Einwender bemängeln, dass die Begründung des Verzichtes auf eine Variantenbetrachtung in der UVS nicht stichhaltig sei und beziehen sich dabei auf den Ausbau der B 404 zur A 21.

Im Hinblick auf eine möglichst wirtschaftliche und umweltverträgliche Realisierung der B 404 mit Überholfahrstreifen stellt die symmetrische Verbreiterung der Fahrbahn ohne Gradientenänderung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Straßenkörper, Bauwerke, angrenzende Flächen) die günstigste und umweltfreundlichste Lösung dar. Die Betrachtung weiterer Varianten erübrigt sich somit.

Die FFH-Verträglichkeitsprüfungen legen nachvollziehbar dar, dass eine erhebliche Beeinträchtigung auf Natura 2000-Gebiete durch die beantragte Ausbauvariante ausgeschlossen werden kann. Im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung ist eine Variantenbetrachtung somit nicht geboten.

Die Anlage einer Autobahn ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.

- Wildunfälle/ Wildschutzzäune/ Grünbrücken

Hinsichtlich der Einwände zu den Wildunfällen auf der B 404 und der Forderung nach Errichtung von Schutz- und Leitzäunen beidseitig entlang der B 404 zum Schutz des Schalenwildes bzw. Grünbrücken an Querungsschwerpunkten in Verbindung mit Leitzäunen wird auf die Begründung zu Ziffer 5.05 dieses Beschlusses verwiesen.

- Aktualität der Umweltverträglichkeitsstudie, der biologischen Fachbeiträge sowie der Ergebnisse der FFH-Untersuchungen nicht gegeben

Bezüglich der Einwände zur Aktualität der UVS, des Fachbeitrages Artenschutz und der FFH-Untersuchungen wird auf die Begründung zu Ziffer 5.2.1 verwiesen.

- Artenschutz

Bezüglich der Einwände zum Artenschutz wird auf die Begründung zu Ziffer 5.2.1 verwiesen.

- FFH-Verträglichkeit

Bezüglich der Einwände zur FFH-Verträglichkeit wird auf die Begründung zu Ziffer 5.2.1 verwiesen.

- Anforderungen nach Wasserrahmenrichtlinie

Bezüglich der Einwände zur Wasserrahmenrichtlinie wird auf die Begründung zu Ziffer 5.2.1 verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.10: (Einwender 11 (03.08.2015))

- Verkehrssituation/ Verkehrsprognose

Hinsichtlich der Einwände zum Verkehr wird auf die Begründung zu Ziffer 5.01 und Ziffer 5.02 dieses Beschlusses verwiesen.

- Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und Lärmschutzmaßnahmen

Der Einwender bemängelt, dass auf sein Haus keinerlei Bezug genommen worden sei. Ebenfalls seien in seinem Bereich keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Zudem führt er die Belastungen und die Auswirkungen durch den Lärm an.

Das Gebäude des Einwenders wurde in der lärmtechnischen Untersuchung berücksichtigt. Es treten keine Überschreitungen der zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BIm-SchV infolge des Baues von Überholfahrstreifen an der B 404 auf. Lärmschutzmaßnahmen werden demzufolge nicht vorgesehen.

Hinsichtlich der im bekannt gemachten Erörterungstermin zur 1. Planauslegung getätigten Anregung, auf den Flurstücken 29/18 und 29/19 einen „Landschaftswalls/ -knicks“ herzustellen, wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Darüber hinaus wird auf Ziffer 5.04 „Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen“ sowie auf Ziffer 2.4 nebst Begründung dieses Beschlusses verwiesen.

- Wildschutzzäune

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken zum Thema Wild wird auf die Begründung zu Ziffer 5.05 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.11: (Einwender 12 (06.08.2015))

- Verkehrssituation/ Verkehrsprognose

Hinsichtlich der Einwände zum Verkehr wird auf die Begründung zu Ziffer 5.01 und Ziffer 5.02 dieses Beschlusses verwiesen.

- Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen und Lärmschutzmaßnahmen

Der Einwender bemängelt, dass auf sein Haus keinerlei Bezug genommen worden sei. Ebenfalls seien in seinem Bereich keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Zudem führt er die Belastungen und die Auswirkungen durch den Lärm an.

Das Gebäude des Einwenders wurde in der lärmtechnischen Untersuchung berücksichtigt. Es treten keine Überschreitungen der zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV infolge des Baues von Überholfahrstreifen an der B 404 auf. Lärmschutzmaßnahmen werden demzufolge nicht vorgesehen.

Hinsichtlich der im bekannt gemachten Erörterungstermin zur 1. Planauslegung getätigten Anregung, auf den Flurstücken 29/18 und 29/19 einen „Landschaftswalls/ -knicks“ herzustellen, wird auf die Begründung zu Ziffer 5.3.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Darüber hinaus wird auf Ziffer 5.04 „Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen“ sowie auf Ziffer 2.4 nebst Begründung dieses Beschlusses verwiesen.

- Wildschutzzäune

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken zum Thema Wild wird auf die Begründung zu Ziffer 5.05 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.12: (Einwender 14 (14.08.2015))

- Entwässerung

Der Einwender führt an, dass eine vorhandene Regenwasservorflut, die im Bereich des jetzigen Rastplatzes Drahtteich, ca. km 81+500, in Richtung Erlenbruch über sein Flurstück 5/2 der Flur 9 entwässere, nicht eingezeichnet sei. Er geht davon aus, dass diese

Leitung zukünftig für die Entwässerung der Bundesstraße nicht mehr benötigt werde. Nach seinem Kenntnisstand sei die Vorflut grundbuchlich nicht gesichert.

Im Übrigen lehnt der Einwender eine Straßenentwässerung über sein Grundstück in den sensiblen Bruchwald ohne Absicherung ab.

Die vom Einwender genannte Leitung ist dem Vorhabenträger nicht bekannt.

Der erwähnte Bereich bei ca. Bau-km 81+500 liegt im Entwässerungsabschnitt 2.8. Das anfallende Oberflächenwasser der B 404 wird hier über eine Entwässerungsrinne mit darunterliegender Sammelleitung zu einem geplanten Regenrückhaltebecken bei Bau-km 82+095 geführt. Die geplante Entwässerung verläuft auf den Flächen der B 404, über das Grundstück des Einwenders bei Flurstück 5/2 wird nicht entwässert.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zu 5.3.13: (Einwender 10 (14.08.2015))

- Erhalt der Rastplätze Löps und Drahtteich

Der Einwender bittet darum, auf jeden Fall die Schließung bzw. die Aufhebung der Rastplätze Löps und Drahtteich zu vermeiden. Hier wird die Notwendigkeit gesehen, Ruheplätze/ Rastplätze für durchreisende Urlauber und auch sonstige sowie für Lkws vorzuhalten.

Im Zuge der Planung für die B 404 wurde ein Konzept für die Rastplätze an der B 404 zwischen der A 1 und der A 24 entwickelt. Dabei wurde festgestellt, dass auf der nur ca. 20 km langen Strecke zwischen der A 24 und A 1 die hohe Anzahl der vorhandenen Rastplätze nicht erforderlich ist. Trotz Aufhebung der Rastplätze Löps und Drahtteich wird es nördlich des 2.Bauabschnittes den Rastplatz Wolfsbrook und südlich den Rastplatz Karnap für Ruhepausen geben, die ca. 10 km voneinander entfernt liegen. Damit stehen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde Rastplätze in ausreichender Anzahl an der B 404 zur Verfügung.

- Wildschutzzäune

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken zum Thema Wild wird auf die Begründung zu Ziffer 5.05 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird für den vorstehenden Sachverhalt zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 4.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu 5.3.14: (Einwender 2 (21.03.2016))

- Einwendungen der Ziffer 5.3.2

Der Einwender ist Erbin der in der Anlage 14.2, lfd. Nr. 2.1 und 2.2, ausgewiesenen Eigentümer und dadurch betroffen durch die Inanspruchnahme des Flurstückes 29/19, Flur 3, Gemarkung Lütjensee. Eine Umschreibung im Grundbuch für dieses Flurstück ist zum Zeitpunkt der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen nicht erfolgt.

In der Einwendung vom 21.03.2016 werden als Anlage die Einwendungen des Einwenders der Ziffer 5.3.2 dieses Beschlusses übersandt und erklärt, sich diesen Ausführungen für die eigene Fläche 29/19 anzuschließen.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die obige Begründung zu Ziffer 5.3.2, die inhaltsgleich für das Flurstück 29/19 gelten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Hinweis, dass der Erbschein mit sämtlichen Unterlagen eingereicht und beantragt wurde, wird zur Kenntnis genommen.

8. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann gemäß § 74 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) in der Neufassung vom 19.03.1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 5 Abs. 2 des Gesetzes vom 08.10.2017 (BGBl. I S. 3546), innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Beschlusses Klage erhoben werden.

Die Klage ist beim

Schleswig-Holsteinischen Oberverwaltungsgericht,
Brockdorff-Rantzau-Str. 13,
24837 Schleswig,

einzu legen. Sie ist gegen das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus – Amt für Planfeststellung Verkehr - zu richten.

Der Kläger muss sich durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO).

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben, § 6 Umweltrechtsbehelfsgesetz (UmwRG). Erklärungen und Beweismittel, die erst nach dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

**Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,
Arbeit, Technologie und Tourismus
des Landes Schleswig-Holstein
- Amt für Planfeststellung Verkehr -**

AVP 24 - 553.32 –B 404-201

Kiel, den 25.06.2018

Bearbeiter: A. Paraknewitz
A. Steinke

gez. A. Paraknewitz

Die Übereinstimmung dieser Beschlussaus-
fertigung mit der Urschrift beglaubigt:

Kiel, den 02.07.2018

Steensen
(Regierungsamtfrau)