



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**

# **Planfeststellungsbeschluss**

**über den Neubau der A 26, Bauabschnitt 4a,  
von der AS Neu Wulmstorf bis zur Landesgrenze  
Niedersachsen / Freie Hansestadt Hamburg**

von Bau-km 25+500 bis Bau-km 26+249.800

Datum **08.08.2018**

Az.: **P217 – 31027 (A 26 – 4a. BA)**



**Niedersachsen**

# Inhaltsverzeichnis

## PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS FÜR DEN NEUBAU A 26, BAUABSCHNITT 4A, VON DER AS NEU WULMSTORF BIS ZUR LANDESGRENZE NDS./HH GEM. §§ 17 FF. FSTRG, §§ 72 FF. VWVFG..... 1

### 1 VERFÜGENDER TEIL..... 1

#### 1.1 Planfeststellung..... 1

##### 1.1.1 Feststellung ..... 1

##### 1.1.2 Planunterlagen ..... 1

###### 1.1.2.1 Festgestellte Planunterlagen..... 1

###### 1.1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen..... 2

##### 1.1.3 Änderungen und Berichtigungen ..... 3

###### 1.1.3.1 Ersatzgraben mit Anschluss an die Moorwettern ..... 3

###### 1.1.3.2 Ersatzweg..... 3

##### 1.1.4 Inhalts- und Nebenbestimmungen ..... 3

###### 1.1.4.1 Bauausführung ..... 3

###### 1.1.4.2 Arbeits- und Gesundheitsschutz ..... 3

###### 1.1.4.3 Bau- und Verkehrsfreigabe ..... 3

###### 1.1.4.4 Lärmimmissionen ..... 4

###### 1.1.4.4.1 Straßenoberfläche..... 4

###### 1.1.4.4.2 Anordnung passiver Schallschutzmaßnahmen (nachgeordnetes Netz) ..... 4

###### 1.1.4.4.3 Baulärm ..... 4

###### 1.1.4.4.4 Sonstige Immissionen..... 4

###### 1.1.4.5 Naturschutz ..... 5

###### 1.1.4.5.1 Vegetationsschutz ..... 5

###### 1.1.4.5.2 Gehölzschutz..... 5

###### 1.1.4.5.3 Gewässerschutz ..... 5

###### 1.1.4.5.4 Ökologische Bauüberwachung, Baustellenbetrieb ..... 5

###### 1.1.4.5.5 Funktionsfähigkeit von Vermeidungs-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen ..... 5

###### 1.1.4.5.6 Herstellungskontrolle Eingriffsregelung, Kontrollbericht..... 6

###### 1.1.4.5.7 Risikomanagement..... 6

###### 1.1.4.5.8 Schutz von Fledermäusen ..... 7

###### 1.1.4.6 Landwirtschaft, Obstbau ..... 7

###### 1.1.4.6.1 Vorhabenbedingte Spätfrostschäden..... 7

###### 1.1.4.6.2 Porenwasserbedingte Ertragseinbußen ..... 7

##### 1.1.5 Zusagen..... 7

###### 1.1.5.1 Naturschutz..... 8

###### 1.1.5.2 Wasser/Gewässer/Fischfauna ..... 8

###### 1.1.5.3 Landwirtschaft, Obstbau ..... 9

###### 1.1.5.3.1 Herstellung von Ersatzwegen und Entwässerungsanlagen ..... 9

###### 1.1.5.3.2 Vorgewende..... 9

#### 1.2 Wasserrechtliche Erlaubnis ..... 9

##### 1.2.1 Erlaubte Benutzung ..... 9

##### 1.2.2 Inhalts- und Nebenbestimmungen ..... 9

###### 1.2.2.1 Betrieb und Unterhaltung ..... 9

###### 1.2.2.2 Einleitung..... 9

###### 1.2.2.3 Anzeigepflichten ..... 9

#### 1.3 Entscheidung über Einwendungen ..... 10

### 2 BEGRÜNDENDER TEIL..... 10

#### 2.1 Sachverhalt ..... 10



2.1.1	Zusammenfassung der Planung.....	10
2.1.2	Verfahrensablauf .....	13
<b>2.2</b>	<b>Rechtliche Bewertung.....</b>	<b>14</b>
2.2.1	Formalrechtliche Würdigung.....	14
2.2.1.1	Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens .....	14
2.2.1.2	Zuständigkeit.....	14
2.2.1.3	Verfahren.....	15
2.2.2	Umweltverträglichkeitsprüfung .....	16
2.2.2.1	Allgemeines.....	16
2.2.2.2	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen, § 11 UVPG .....	16
2.2.2.2.1	<i>Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt.....</i>	<i>16</i>
2.2.2.2.1.1	Beschreibung des Untersuchungsraums und der Untersuchungsmethodik.....	16
2.2.2.2.1.2	Beschreibung der Schutzgüter .....	16
2.2.2.2.1.2.1	Mensch (Bevölkerung und menschliche Gesundheit) .....	16
2.2.2.2.1.2.2	Tiere und Pflanzen (biologische Vielfalt, unter besonderer Berücksichtigung der gemäß der Richtlinie 92/43/EWG und der Richtlinie 2009/147/EG geschützten Arten und Lebensräume) .....	17
2.2.2.2.1.2.3	Boden/ Fläche.....	18
2.2.2.2.1.2.4	Wasser.....	18
2.2.2.2.1.2.5	Klima .....	19
2.2.2.2.1.2.6	Luft.....	19
2.2.2.2.1.2.7	Landschaft.....	19
2.2.2.2.1.2.8	Kultur- und sonstige Sachgüter.....	19
2.2.2.2.1.3	Beschreibung der Umweltauswirkungen.....	19
2.2.2.2.1.3.1	Schutzgut Mensch (Bevölkerung und menschliche Gesundheit) .....	20
2.2.2.2.1.3.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen (biologische Vielfalt unter besonderer Berücksichtigung der gemäß der Richtlinie 92/43/EWG und der Richtlinie 2009/147/EG geschützten Arten und Lebensräume) .....	20
2.2.2.2.1.3.3	Schutzgut Boden / Fläche.....	22
2.2.2.2.1.3.4	Schutzgut Wasser .....	22
2.2.2.2.1.3.5	Schutzgut Klima .....	23
2.2.2.2.1.3.6	Schutzgut Luft.....	24
2.2.2.2.1.3.7	Schutzgut Landschaft.....	25
2.2.2.2.1.3.8	Schutzgüter Kultur- und sonstige Sachgüter .....	26
2.2.2.2.1.3.9	Wechselwirkungen.....	26
2.2.2.2.2	<i>Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG.....</i>	<i>26</i>
2.2.2.2.2.1	Auswirkungen auf den Menschen .....	27
2.2.2.2.2.2	Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen sowie die biologische Vielfalt .....	27
2.2.2.2.2.3	Auswirkungen auf den Boden .....	28
2.2.2.2.2.4	Auswirkungen auf das Wasser .....	29
2.2.2.2.2.5	Auswirkungen auf das Klima.....	29
2.2.2.2.2.6	Auswirkungen auf die Luft .....	30
2.2.2.2.2.7	Auswirkungen auf die Landschaft .....	30
2.2.2.2.2.8	Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter.....	30
2.2.2.2.2.9	Medienübergreifende Gesamtbewertung.....	30
2.2.3	Materiell-rechtliche Würdigung .....	31
2.2.3.1	Planrechtfertigung .....	31
2.2.3.2	Abschnittsbildung .....	33
2.2.3.3	Variantenprüfung.....	34
2.2.3.4	Vorgaben der Raumordnung.....	36
2.2.3.5	Immissionen.....	37
2.2.3.5.1	<i>Trennungsgebot .....</i>	<i>38</i>
2.2.3.5.2	<i>Verkehrslärm .....</i>	<i>38</i>
2.2.3.5.2.1	Immissionsgrenzwerte .....	39
2.2.3.5.2.2	Gebietsnutzungen.....	39
2.2.3.5.2.3	Schallberechnung .....	40
2.2.3.5.2.4	Aktiver Schallschutz .....	41
2.2.3.5.2.5	Passiver Schallschutz .....	41
2.2.3.5.3	<i>Luftschadstoffe.....</i>	<i>41</i>



2.2.3.5.4	Baubedingte Immissionen .....	44
2.2.3.6	Auswirkungen im Straßennetz .....	47
2.2.3.7	Natur und Landschaft .....	52
2.2.3.7.1	Wahrung der Integrität von Natur und Landschaft .....	52
2.2.3.7.2	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung .....	52
2.2.3.7.2.1	Vermeidung .....	52
2.2.3.7.2.2	Ausgleich und Ersatz .....	54
2.2.3.7.2.2.1	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen .....	54
2.2.3.7.2.2.2	Sonstige materiell-rechtliche Anforderungen .....	56
2.2.3.7.2.2.3	Herstellungskontrolle, Bericht .....	56
2.2.3.7.2.2.4	Ersatzgeld .....	56
2.2.3.7.2.3	Verfahrensrechtliches .....	57
2.2.3.7.3	Natura 2000-Gebiete .....	57
2.2.3.7.3.1	Erhebliche Beeinträchtigung .....	57
2.2.3.7.3.2	Abweichungsentscheidung .....	62
2.2.3.7.3.2.1	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses .....	62
2.2.3.7.3.2.2	Alternativenprüfung .....	62
2.2.3.7.3.2.3	Kohärenzsicherung .....	64
2.2.3.7.4	Sonstige Schutzgebiete nach BNatSchG und NAGBNatSchG .....	65
2.2.3.7.5	Gesetzlicher Biotopschutz .....	66
2.2.3.7.6	Artenschutz .....	66
2.2.3.7.6.1	Fang-, Verletzungs- und Tötungsverbot .....	68
2.2.3.7.6.2	Störungsverbot .....	69
2.2.3.7.6.3	Naturentnahme-, Beschädigungs- und Zerstörungsverbot .....	70
2.2.3.7.6.4	Zusammenfassung .....	72
2.2.3.7.6.5	Ausnahmen .....	73
2.2.3.8	Wasser .....	74
2.2.3.8.1	Wesentliche Umgestaltung von Gewässern .....	76
2.2.3.8.1.1	Keine Beeinträchtigung des Allgemeinwohls .....	76
2.2.3.8.1.2	Kein Verstoß gegen § 27 WHG .....	76
2.2.3.8.2	Beeinflussung von Bewirtschaftungszielen durch das Autobahnvorhaben .....	77
2.2.3.8.3	Hochwasserschutz .....	81
2.2.3.9	Abfall, Boden .....	82
2.2.3.10	Eigentum .....	83
2.2.3.11	Jagd .....	86
2.2.3.12	Landwirtschaft .....	86
2.2.3.13	Denkmalschutz .....	88
2.2.3.14	Sonstige Belange .....	89
2.2.3.15	Gesamtabwägung .....	89
<b>2.3</b>	<b>Wasserrechtliche Erlaubnis .....</b>	<b>89</b>
<b>2.4</b>	<b>Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange .....</b>	<b>91</b>
2.4.1	Gemeinde Neu Wulmstorf .....	91
2.4.2	Landkreis Harburg .....	93
2.4.3	Landkreis Stade .....	95
2.4.4	Freie und Hansestadt Hamburg .....	95
2.4.5	Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven .....	96
2.4.6	Nds. Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit .....	96
2.4.7	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung - Kampfmittelbeseitigungsdienst .....	97
2.4.8	Landwirtschaftskammer Niedersachsen .....	97
2.4.9	Deutsche Telekom Technik GmbH .....	97
2.4.10	50Hertz Transmission GmbH .....	98
2.4.11	Wasser- und Bodenverband Moorburg .....	98
2.4.12	Amt für regionale Landesentwicklung .....	98
2.4.13	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz .....	99
2.4.14	Sonstige .....	99
<b>2.5</b>	<b>Einwendungen .....</b>	<b>99</b>
2.5.1	Naturschutzvereinigungen .....	100



2.5.2	Private Einwender .....	100
2.5.2.1	Einwender Nr. 1 .....	100
2.5.2.2	Einwender Nr. 2 .....	100
2.5.2.3	Einwender Nr. 4 .....	101
2.5.2.4	Einwender Nr. 6 .....	102
2.5.2.5	Einwender Nr. 9 .....	103
2.5.2.6	Einwender Nr. 10 .....	104
2.5.2.7	Einwender Nr. 16 .....	104
2.5.2.8	Einwender Nr. 18 .....	105
2.5.2.9	Einwender Nr. 30 .....	105
2.5.2.10	Einwender Nr. 43 .....	105
2.5.2.11	Einwender Nr. 48 .....	106
2.5.3	Formblatteinwendungen .....	113
2.5.3.1	Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde .....	114
2.5.4	Einwender Nr. 3, 5, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15, 49 und 50 .....	115
2.5.4.1	Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde .....	115
<b>3</b>	<b>RECHTSBEHELFSBELEHRUNG .....</b>	<b>117</b>
3.1	Klage .....	117
3.2	Sofortige Vollziehbarkeit .....	118
<b>4</b>	<b>HINWEISE .....</b>	<b>118</b>
4.1	Hinweis zur Auslegung .....	118
4.2	Außerkräfttreten .....	119
4.3	Berichtigungen .....	119
4.4	Sonstige Hinweise .....	119
4.4.1	Bodenfunde .....	119
4.4.2	Baumaschinen und Baulärm .....	119
4.4.3	Arbeits- und Gesundheitsschutz .....	119
4.4.4	Gesetzliche wasserrechtliche Regelungen .....	119
4.5	Fundstellennachweis mit Abkürzungsverzeichnis .....	119

**Planfeststellungsbeschluss**  
**für den Neubau A 26, Bauabschnitt 4a,**  
**von der AS Neu Wulmstorf bis zur Landesgrenze Nds./HH**  
**gem. §§ 17 ff. FStrG, §§ 72 ff. VwVfG**

## 1 Verfügender Teil

### 1.1 Planfeststellung

#### 1.1.1 Feststellung

Für das oben genannte Bauvorhaben der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – regionaler Geschäftsbereich Stade – wird gemäß § 17 FStrG i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG der aus den unter Nr. 1.1.2.1 aufgeführten Unterlagen bestehende Plan nach Maßgabe der Änderungen und Berichtigungen unter Ziff. 1.1.3, Vorbehalte, Inhalts- und Nebenbestimmungen unter Ziff. 1.1.4 sowie Zusagen unter Ziff. 1.1.5 festgestellt.

#### 1.1.2 Planunterlagen

##### 1.1.2.1 Festgestellte Planunterlagen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Planunterlagen	Blatt-Nr. Seiten	Maßstab
3	Übersichtslageplan i. d. F. vom 28.04.2017	1	1:5000
4	Übersichtshöhenplan i. d. F. vom 28.04.2017	1	1:5000
6	Straßenquerschnitt RQ 31 i. d. F. vom 28.04.2017	1	1:100
	Straßenquerschnitt Wirtschaftswege i. d. F. vom 28.04.2017	2	1:50
7	Lageplan i. d. F. vom 28.04.2017	1 – 2	1:1000
8	Höhenplan i. d. F. vom 28.04.2017	1 – 2	1:1000
10	Bauwerksverzeichnis i. d. F. vom 28.04.2017	1 – 10	
11	Schalltechnische Untersuchung		
11.4	Lageplan der Objektnummern i. d. F. vom 28.04.2017	1	1:1000
12	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)		
12.1.1	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag i. d. F. vom 28.04.2017	1 – 78	
	Angaben zum Wachtelkönig (Karte)	1	1:10000
12.3.1	Übersichtsplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen i. d. F. vom 28.04.2017	1	1:5000
12.3.2	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen i. d. F. vom 28.04.2017	1 – 2	1:1000
12.3.3	Maßnahmenkartei i. d. F. von März.2017	31	
13	Wassertechnische Untersuchung		
13.3	Zusammenstellung der Einleitung in Gewässer	1	
14	Grunderwerb		
14.1	Grunderwerbsplan i. d. F. vom 28.04.2017	1 – 3	1:1000
14.2	Grunderwerbsverzeichnis i. d. F. vom 28.04.2017	1 – 4	

Die festgestellten Unterlagen sind mit dem Dienstsiegel Nr. 61 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet.

### 1.1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Planunterlagen	Blatt-Nr. Seiten	Maßstab
0	Merkblatt Zusammenstellung der Änderungen und Ergänzungen	3 2	
1	Erläuterungsbericht i. d. F. vom 28.04.2017	1 – 32	
1a	Allgemein verständliche Zusammenfassung gem. § 6 UVPG i. d. F. vom 28.04.2017	1 – 39	
1b	Angaben zur FFH-Verträglichkeitsprüfung und Ausnahmeregelung i. d. F. vom 28.04.2017	1 – 48	
2	Übersichtskarte vom 19.05.2012	1	1:25000
11	Schalltechnische Untersuchung		
11.1	Erläuterungsbericht i. d. F. vom 28.04.2017	1 – 11	
11.2	Berechnungsunterlagen i. d. F. vom 28.04.2017	12	
11.3	Übersichtsplan A 26 i. d. F. vom 28.04.2017	1	1:2000
11.5	Tabellen A 26 / K 19	6	
11.LuS.1	Erläuterungsbericht zur luftschadstofftechnischen Untersuchung i. d. F. vom 28.04.2017	1 – 9	
11.LuS.2	Berechnungsunterlagen für eine luftschadstofftechnische Untersuchung i. d. F. vom 28.04.2017	1 – 7	
12	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)		
12.1	Erläuterungsbericht mit Anhang i. d. F. vom März 2017 Übersicht der Lage von Maßnahmenflächen (Karten) i. d. F. vom 28.04.2017	1 – 61 1 2	1:10000 1:15000
12.2	Bestands- und Konfliktplan i. d. F. vom 28.04.2017	1	1:5000
12.3.4	Kumulative Projekte – Erläuterungen	1	
12.3.5	Kumulative Projekte – Anhang 3	1	1:20000
13	Wassertechnische Untersuchung		
13.1	Erläuterungsbericht i. d. F. vom 06.02.2018	1 – 12	
13.2.1	Nachweise Straßenentwässerung i. d. F. vom 06.02.2018	8	
13.2.2	Gebietsentwässerung i. d. F. vom 28.04.2017	1 – 10	
13.2.3	Nachweise Gebietsentwässerung i. d. F. vom 28.04.2017	1 – 2	
13.4	Übersichtslageplan Wassertechnik mit Einzugsgebieten i. d. F. vom 28.04.2017	1	1:5000
13.5	Lageplan / Entwässerung i. d. F. vom 28.04.2017	1 – 2	1:1000
13.6	Rigolenentwässerung vor Lärmschutzwand i. d. F. vom 28.04.2017 bzw. 06.02.2018	1 – 3	1:25
13.7	Konzept für die Entwässerung während des Baus und der Liegezeit des Vorbelastungsdamms Übersichtsplan – Entwässerungskonzept Vorbelastungsdamm Lageplan Wasseraufbereitungsanlage	1 – 19 1 1	1:10000 1:1000
13.8	Darstellung des Hochwasserrisikos i. d. F. vom 28.04.2017	2	
21	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie i. d. F. vom 28.04.2017	1 – 157	
22	Verkehrsprognose 2030 i. d. F. vom 28.04.2017	4	
22.1	Verkehrszahlen AS Neu Wulmstorf	1	
23	Schalltechnische Untersuchung zum Baustraßenlärm vom 14.03.2017 mit Anlagen	1 – 18	
23.1	Anlage 1 – Lageplan Immissionsorte	1	1:3000
23.2	Anlage 2a – Variante Nord – Tag	1	1:10000
23.3	Anlage 2b – Variante Nord – Nacht	1	1:10000
23.4.	Anlage 3a – Variante Mitte – Tag	1	1:10000
23.5	Anlage 3b – Variante Mitte – Nacht	1	1:10000
23.6	Anlage 4a – Variante Süd – Tag	1	1:10000

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Planunterlagen	Blatt-Nr. Seiten	Maßstab
23.7	Anlage 4b – Variante Süd – Nacht	1	1:10000
23.8	Ermittlung der max. Fahrzeugbewegungen pro Stunde	1	
24	Schalltechnische Untersuchung der Lärmbelastungen durch Bauarbeiten im 3. BA im Bereich Rübke vom 16.02.2012	1 – 18	
24.1	Anlage 1 – Lageplan Immissionsorte	1	1:7000
25	Chlorid-Gutachten vom 15.10.2016	1 – 41	

Diese Unterlagen sind mit einem grünen Stempelaufdruck „NUR NACHRICHTLICH“ gekennzeichnet.

### 1.1.3 Änderungen und Berichtigungen

#### 1.1.3.1 Ersatzgraben mit Anschluss an die Moorwetterern

Das Bauwerksverzeichnis (Unterlage 10-D) wird unter laufenden Nummern 1.07 und 2.02 jeweils in Spalte 4 unter lit. b) dahin berichtigt, dass anstelle der Gemeinde Neu Wulmstorf die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) Eigentümerin und Unterhaltungspflichtige wird. Unter Nr. 2.02 Spalte 4 lit. a) wird die Gemeinde Neu Wulmstorf als Eigentümerin und Unterhaltungspflichtige für die bisherige Einleitung ersatzlos gestrichen.

Eine Übertragung der Unterhaltungspflicht durch die Wasserbehörde auf das Land, auf einen Wasser- und Bodenverband oder auf eine Gemeinde mit öffentlich-rechtlicher Wirkung bleibt mit Zustimmung der Betroffenen (§ 69 Abs. 2 NWG) außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens vorbehalten.

#### 1.1.3.2 Ersatzweg

Das Bauwerksverzeichnis (Unterlage 10-D) wird unter laufender Nummer 1.08 in Spalte 4 unter lit. b) wie folgt ergänzt:

„nach Planfeststellungsbeschluss über den Neubau des 3. Bauabschnitts der Bundesautobahn 26 östlich der Anschlussstelle Buxtehude bis zur Anschlussstelle Neu Wulmstorf vom 29.06.2012, Az. 3318-31027/01, Bauwerksverzeichnis Unterlage 10-D vom 21.03.2011, lfd. Nr. 4.09).“

### 1.1.4 Inhalts- und Nebenbestimmungen

#### 1.1.4.1 Bauausführung

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, den Bau nach dem Stand der Technik auszuführen; die einschlägigen technischen Regelwerke sind zu beachten.

#### 1.1.4.2 Arbeits- und Gesundheitsschutz

Für die Ausführung des Bauvorhabens ist die Baustellenverordnung – BaustellV – vom 16.06.1998 (BGBl. I 1283) in der jeweils aktuellen Fassung zu beachten.

#### 1.1.4.3 Bau- und Verkehrsfreigabe

Mit dem Bau darf erst begonnen werden, wenn ein Planfeststellungsbeschluss zur Fortführung der BAB 26 im Bundesland der Freien und Hansestadt Hamburg mit Anschluss an die BAB 7 ergangen ist und sofern und solange dieser auch vollziehbar ist.



Die Verkehrsfreigabe des Bauabschnitt 4a der A 26 von Bau-km 25+500 bis Bau-km 26+249.800 darf nur zusammen mit der Verkehrsfreigabe des Folgeabschnitts im Bundesland der Freien und Hansestadt Hamburg mit Anschluss an die BAB 7 erfolgen.

Die Planfeststellungsbehörde behält sich für den Fall der Errichtung einer Anschlussstelle in dem im Bundesland der Freien und Hansestadt Hamburg gelegenen Folgeabschnitt der A 26 eine frühere Verkehrsfreigabe mit der Maßgabe vor, dass durch bautechnische Maßnahmen der jeweils zuständigen Straßenbaulastträger und/oder verkehrlenkende Maßnahmen der zuständigen Straßenverkehrsbehörden gesichert ist, dass auch unter Berücksichtigung der von der Autobahn in das nachgeordnete Straßennetz fließenden Verkehre dort keine die Gesundheit gefährdenden Zustände bewirkt werden.

#### **1.1.4.4 Lärmimmissionen**

##### **1.1.4.4.1 Straßenoberfläche**

Die Straßenoberfläche der Autobahntrasse ist nach dem jeweiligen Stand der Technik so herzustellen und zu erhalten, dass dauerhaft eine Lärminderung von mindestens -5 dB(A) sichergestellt ist.

##### **1.1.4.4.2 Anordnung passiver Schallschutzmaßnahmen (nachgeordnetes Netz)**

Für den Fall, dass die Anschlussstelle Buxtehude (K40) im zweiten Bauabschnitt der A 26 über einen Zeitraum von länger als drei Monaten nach Verkehrsfreigabe der A 26 mit Anschluss an die A 7 nicht dem Verkehr übergeben werden kann oder wegfallen sollte, haben die Anlieger der K19 (Ortsdurchfahrt von Rübke) zwischen der K 40 und der L235 aufgrund einer erheblichen Lärmzunahme, die aus einer durch den Neubau der A 26 Bauabschnitte 2, 3, 4a und 4 beruhenden Zunahme des Verkehrs auf dieser Straße folgt, dem Grunde nach Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen, soweit die Beurteilungspegel an den schutzwürdigen Objekten die in § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete festgelegten Werte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts überschreiten. Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume gilt die 24. BImSchV entsprechend. Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde, wenn dieser Planfall eintritt, unverzüglich, spätestens innerhalb eines Zeitraums von 6 Wochen eine vollständige Ermittlung der Beurteilungspegel vorzulegen und die Anspruchsberechtigten zu unterrichten sowie das weitere Feststellungsverfahren zur Dimensionierung der dem Grunde nach ermittelten Ansprüche zu initiieren.

##### **1.1.4.4.3 Baulärm**

Im Rahmen des Baustellenbetriebes sind lärmintensive Arbeiten (Baumaschineneinsatz, Lkw-Bewegungen) auf den Tageszeitraum (7:00 bis 20:00) zu beschränken.

Für den Baustellenbetrieb sind die einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Regelungen über nichtgenehmigungsbedürftige Anlagen und den Einsatz von Maschinen gemäß § 3 der 32. BImSchV zu beachten. Lärmimmissionen sind so weit wie möglich zu vermeiden. Insbesondere sind in der näheren Umgebung der Baustelle die in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) unter Ziff. 3.1.1 vorgegebenen Immissionsrichtwerte einzuhalten.

##### **1.1.4.4.4 Sonstige Immissionen**

###### **a. Staubbelastungen**

Die zum Zwecke der Errichtung des Vorbelastungsdammes aufzubringenden Sande sind auch während des Transportes auf LKW vor Verwehungen zu schützen und nach Herstellung der

Endhöhe zur Vermeidung von Sandstäuben in geeigneter Weise, z.B. mit Wasser oder einem Zellulose-Kleber zu binden. Im Übrigen ist der Vorbelastungsdamm zur Nutzung als Baustraße bei Befahren zur Vermeidung von Verwirbelungen durch vorausfahrenden Wasserwagen, soweit zur Bindung der Sande erforderlich, zu bewässern.

b. Erschütterungen und Schwingungseinwirkungen über den Boden

Bei Einbringung von (geotextilummantelten) Sandsäulen sind spätestens zwei Wochen vor Ausführungsbeginn dieser Maßnahmen diejenigen Grundstückseigentümer und Nutzer, soweit diese bekannt und erreichbar sind, schriftlich zu informieren und auf mögliche Übertragung von Schwingungen über den Boden zu informieren, die in einem Umkreis von 150 m um den Einbringungsort Gebäude, insbesondere auch Stallungen halten und/oder nutzen. Zum Zwecke der Beweissicherung anlässlich der Einbringung von (geotextilummantelten) Sandsäulen ist der Zustand der Gebäude im Umkreis von 150 m um den Einbringungsort vor und nach Durchführung der Maßnahme durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen festzustellen. Die sachverständigen Feststellungen in Gutachtenform sind den Betroffenen auszuhändigen.

### **1.1.4.5 Naturschutz**

#### **1.1.4.5.1 Vegetationsschutz**

Bei den Bauarbeiten sind die in DIN 18920 „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ sowie die in RAS LP 4 „Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen“ vorgesehenen Schutzmaßnahmen vorzunehmen.

#### **1.1.4.5.2 Gehölzschutz**

Die Rodung von Gehölzen im Baubereich und die Baufeldfreiräumung sind nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 28. Februar zulässig.

#### **1.1.4.5.3 Gewässerschutz**

Soweit das Baufeld an die Moorwettern angrenzt, sind zum Schutz des Fließgewässers feste Bauzäune mit Erosionsschutzsperrern aus dichten Palisaden oder reißfesten Folien einzubauen, die den Eintrag und das Einspülen von Erd- und/oder Baustoffen verhindern.

Gewässerränder dürfen außerhalb des Baustellenbereichs nicht befahren werden. Ebenso dürfen angrenzende Flächen und Vegetationsbestände (außerhalb des vorgesehenen Baustelleneinrichtungsbereiches) nicht beschädigt, befahren, betreten oder als Lagerfläche benutzt werden.

#### **1.1.4.5.4 Ökologische Bauüberwachung, Baustellenbetrieb**

Es wird eine ökologische Bauüberwachung im Benehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde angeordnet.

Die Erschließung der Baustelle des Bauabschnittes 4 der A 26, soweit diese von niedersächsischer Seite erfolgt, insbesondere die erforderlichen Massentransporte erfolgen ausschließlich per Spülleitung oder bei Lkw-Transport über die bereits vorhandene Trasse der A 26 und ergänzend über die L 235 / B 3n.

#### **1.1.4.5.5 Funktionsfähigkeit von Vermeidungs-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen**

Die Funktionsfähigkeit der im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten Maßnahmen FCS/E18 bzw. FCS/E19, insbesondere auch hinsichtlich der auch FFH-rechtlich relevanten

Aufwertung für Wiesenvogel ist durch den nachfolgend beschriebenen Nachweis sicherzustellen.

Die Maßnahmen FCS/E18 bzw. FCS/E19 sind im Zusammenhang mit der Realisierung des 3. BA bereits fast vollständig umgesetzt und schon derzeit einem Monitoring unterworfen. Die insbesondere zu FCS/E18 vorliegenden langjährigen Monitoring Ergebnisse zeigen, dass die geplanten Maßnahmen wirksam sind bzw. mit hoher Wahrscheinlichkeit die erforderliche Wirksamkeit erreichen werden, dass dies aber über eine längere Anfangsphase einer kontinuierlichen Beobachtung und Feinjustierung bedarf. Diesem Sachverhalt wird mit der nachfolgend nachrichtlich aus dem 3. Abschnitt übernommenen Funktionskontrolle Rechnung getragen.

Im Rahmen einer fachlichen Begleitung werden die FCS-Maßnahmen einer Funktionskontrolle unterzogen. Zur Kontrolle der Funktionsentwicklung werden im Auftrag des Vorhabenträgers über einen Zeitraum von 10 Jahren floristische und faunistische (Wiesenvogel-)Untersuchungen durchgeführt, mit denen die Entwicklung der Grünlandgesellschaften und des Wiesenvogelbestandes kontrolliert und geprüft wird, ob das angestrebte Ziel eingeleitet ist. Die so ermittelten faunistischen Daten geben Aufschluss über die Akzeptanz des Wachtelkönigs gegenüber den Optimierungsmaßnahmen. Erkenntnisse aus diesen Untersuchungen müssen zur Anpassung der Maßnahme an das Kompensationsziel sowie zur Festlegung der Pflege und Unterhaltung genutzt werden. Übergeordnetes Ziel ist die Optimierung (Erhalt und Entwicklung) bestehender Lebensräume für den Wachtelkönig und Arten des Offenlandes / Halboffenlandes.

Weiterhin sind im Rahmen der Funktionskontrolle (bei den einzelnen Kartierdurchgängen) die Witterungsdaten (Temperatur, Niederschlag) festzuhalten sowie Ergebnisse der Wachtelkönigbestände aus einigen weiteren bedeutenden niedersächsischen Wachtelkönigbrutgebieten zusammenfassend darzustellen.

Die Umsetzung der Bewirtschaftungsauflagen ist bei Verpachtung der Kompensationsflächen an Dritte zu kontrollieren. Bei erkennbaren Defiziten sind die Bewirtschaftungsverpflichtungen auf Grundlage der im Bewirtschaftervertrag formulierten Restriktionen durchzusetzen.

#### **1.1.4.5.6 Herstellungskontrolle Eingriffsregelung, Kontrollbericht**

Die Vorhabenträgerin hat der zuständigen Behörde nach Abschluss aller Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen einen mit Fotografien belegten Bericht vorzulegen, der unter Bezugnahme auf die diesem Beschluss zugrunde liegenden Planunterlagen die einzelnen Maßnahmen, deren Fertigstellung, Unterhaltung sowie die Maßnahmen zu ihrer dauerhaften Sicherung detailliert, inklusive der Zeitpunkte der Herstellung, darstellt.

#### **1.1.4.5.7 Risikomanagement**

Für den Fall, dass sich im Rahmen des Monitorings gemäß Ziff. 1.1.4.5.5 herausstellen sollte, dass die zum Schutz des Wachtelkönigs vorgesehenen Maßnahmen nicht hinreichend wirksam sind, müssen die nachstehend beschriebenen Maßnahmen ergriffen werden.

#### **Wirksamkeit der Lärmschutzwand**

Sollten in 10 Jahren nach Fertigstellung und Freigabe der Autobahn im Vogelschutzgebiet Wachtelkönige festgestellt werden, welche eine Bestandsgröße aufweisen, die ein relativ gleichmäßiges Aufsuchen geeigneter Brutplätze in den Kerngebieten mit guter Lebensraumeignung und mehrjähriger Bruttradition erwarten lässt, jedoch kein Rufplatz eines Wachtelkönig-Männchens mit Mehrfacherfassung vor Mitte Juni innerhalb der Zone zwischen 52dB(A) tags mit Berücksichtigung der Lärmschutzwand und 47 dB(A) nachts ohne Berücksichtigung der Lärmschutzwand nachzuweisen sein, so sind abschnittsübergreifend bezogen auf die Abschnitte 3 und 4a 140 ha zusätzliche Maßnahmen zur Kohärenzsicherung mit dem Ziel Entwicklung von Lebensräumen für den Wachtelkönig und Vogelarten des Offenlandes / Halboffenlandes in

Gemengelage umzusetzen, wovon 49 ha auf den Abschnitt 4a entfallen.<sup>1</sup> Dazu sind für die Flächen dauerhaft die gleichen Bewirtschaftungsauflagen und Pflegemaßnahmen sowie Maßnahmen zur Verbesserung des Wasserhaushaltes wie auf den Maßnahmenflächen FCS/E18 bzw. FCS/E19 vorzusehen. Auch deren Funktionsfähigkeit muss durch artenschutzrechtliche Funktionskontrollen (s.o.) belegt werden.

Als Bestandsgröße, die ein relativ gleichmäßiges Aufsuchen geeigneter Brutplätze in den Kerngebieten mit guter Lebensraumeignung und mehrjähriger Bruttradition erwarten lässt, werden  $\geq 12$  Brutplätze mit Mehrfacherfassung definiert.

Aufgrund der Ergebnisse des Monitorings sind nach 10 Jahren im Einvernehmen mit der unteren Naturschutzbehörde Anpassungen des Pflegeregimes möglich, die dem Managementplan entsprechen.

#### **1.1.4.5.8 Schutz von Fledermäusen**

Zur Vermeidung von Kollisionsrisiken für Fledermäuse ist am nördlichen Trassenrand von der Landesgrenze aus nach Westen auf 50 m Länge eine lückenlose, dichte Gehölzpflanzung mit einer Höhe von mindestens 4 m vorzusehen. Diese Pflanzungen sind im Vorfeld des Eingriffs anzulegen und müssen bei Verkehrsfreigabe funktionsfähig sein.

Eine hinreichende Funktionsfähigkeit ist vor Verkehrsfreigabe durch einen geeigneten Sachverständigen in Abstimmung mit der UNB zu überprüfen. Ist ein ausreichender Vorlauf der Entwicklungszeit nicht möglich, bzw. die Funktionsfähigkeit zum Überprüfungszeitpunkt nicht gegeben und hat sich zu diesem Zeitpunkt die in diesem Bereich festgestellte Flugroute besonderer Bedeutung für die Rauhaufledermaus nicht maßgeblich mit der verlegten Moorwettern verschoben, so müssen zur Verkehrsfreigabe 4 m hohe temporäre technische Leit- und Sperreinrichtungen (bspw. temporäre Kollisionsschutzzäune) errichtet werden.

Die sachverständigen Untersuchungen sind der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig vor Verkehrsfreigabe vorzulegen; weitere Entscheidungen bleiben danach vorbehalten.

### **1.1.4.6 Landwirtschaft, Obstbau**

#### **1.1.4.6.1 Vorhabenbedingte Spätfrostschäden**

Obstbau- und Grünlandbetriebe erhalten dem Grunde nach eine Entschädigung für Ernteausfallschäden, die durch nachweislich vorhabenbedingte Spätfrostereignisse auf Flächen in einer Entfernung von bis zu 200 m von der Autobahntrasse entstanden sind.

#### **1.1.4.6.2 Porenwasserbedingte Ertragseinbußen**

Obstbau- und Grünlandbetriebe erhalten dem Grunde nach eine Entschädigung für die Schäden, insbesondere Ertragseinbußen, die trotz der von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Schutzmaßnahmen nachweislich infolge der – durch den Bau des Vorhabens bedingten – Beregnung mit eisenhaltigem Wasser entstanden sind.

### **1.1.5 Zusagen**

Die seitens der Vorhabenträgerin – auch in Erwidern zu Stellungnahmen und Einwendungen gegenüber der Planfeststellungsbehörde – abgegebenen Zusagen sind wie nachstehend bezeichnet einzuhalten.

---

<sup>1</sup> 91 ha zusätzliche Kohärenzmaßnahmen sind für den Fall, dass sich die in den Abschnitten 3 und 4a festgesetzte Lärmschutzwand im Rahmen des Monitorings als nicht hinreichend wirksam herausstellen sollte, bereits durch bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 29.06.2012 (Ziff. 1.1.3.4.5) dem Abschnitt 3 der A 26 zugeordnet.

### 1.1.5.1 Naturschutz

Die Vorhabenträgerin sagt zu, für die Kohärenzmaßnahmen östlich der L 235 (FCS E 19.2) einen Pflege- und Entwicklungsplan aufzustellen und diesen im Benehmen mit der UNB Landkreis Harburg abzustimmen sowie die Gehölzschutzmaßnahmen (Maßnahme S03) vor Beginn der Bautätigkeiten in den betreffenden Schutzbereichen durch die eingesetzte ökologische Bauüberwachung überprüfen zu lassen.

Die Vorhabenträgerin sagt ferner vorbehaltlich der erforderlichen Zustimmung Dritter sowie einer erforderlichen gewässerbaulichen Zulassung und eines erforderlichen Einvernehmens der unteren Wasserbehörde (UWB) zu, im Rahmen des Maßnahmenziels E20 (Ersatz für den Verlust von Bodenfunktionen durch Überbauung/ Übererdung) auf dem Flurstück 22/2, Flur 7, Gemarkung Neu Wulmstorf, eine Blänke anzulegen und an den südlich dieses Flurstücks verlaufenden Graben anzuschließen, der mittels Dammerrichtung aus Teilen des Aushubmaterials der Blänke so aufgestaut werden soll, dass das zurückgehaltene Wasser über den herzustellenden Grabenanschluss der Blänke zugeführt wird.

Um bei regelmäßigen (bzw. mittleren) Wasserverhältnissen einen direkten (oberflächigen) Wasserabfluss aus der Blänke in den Ersatzgraben (Ziff. 1.07 des Bauwerksverzeichnisses) sowie den an diesen angeschlossenen wegebegleitenden Graben des in östlicher Richtung angebundenes Wirtschaftsweges weitest möglich zu vermeiden, wird auf dem Flurstück 22/2 eine Verwallung mit Kleischürze vor dem Grabenverlauf errichtet.

Soweit für das Aufstauen des Grabenabschnittes und die darin liegende Gewässerbenutzung nach §§ 8 Abs.1, 9 Abs.1 Ziff.2 eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich ist, wird diese als gehobene Erlaubnis hiermit nach § 15 Abs.1 S.1 WHG unter dem Vorbehalt (aufschiebende Bedingung) des wasserbehördlichen Einvernehmens durch die zuständige untere Wasserbehörde des Landkreises Harburg erteilt.

Soweit für die Errichtung der Blänke nach §§ 67 Abs. 2, 68 ff. WHG eine gewässerbauliche Zulassung erforderlich ist, bleibt diese der zuständigen unteren Wasserbehörde des Landkreises Harburg außerhalb des fernstraßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens vorbehalten.

Sofern ein für die Durchführung dieser Zusage ausgesprochener Vorbehalt etwa mangels erforderlicher Zustimmung Dritter oder mangels gewässerbaulicher oder anderer öffentlich-rechtlicher Zulassung oder mangels wasserbehördlichen Einvernehmens oder in dem laufenden Unternehmensflurbereinigungsverfahren Rübke für die A 26 nicht erfüllt werden kann, wird die Vorhabenträgerin von der gegebenen Zusage befreit.

### 1.1.5.2 Wasser/Gewässer/Fischfauna

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die laufenden Grundwasserstandsmessungen an den Grundwassermessstellen in der Umgebung der Trasse des Abschnitts 4a der A 26 in der Bauphase fortzuführen und in Bezug auf das ausgepresste eisenhaltige Porenwasser das einzuleitende Wasser an der Übergabestelle der Wasseraufbereitungsanlage vor Einleitung in die Vorflut zu beproben.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die im Rahmen des Vorhabens vorgesehenen Verfüllungen und Teilverfüllungen von Gräben zum Schutz der Fischfauna sukzessive unter Begleitung einer fischbiologisch sachverständigen Person durchzuführen. Zur Vermeidung von Gefährdungen sind Fischbestände zu bergen und in nicht betroffene Gewässerabschnitte umzusetzen.

### **1.1.5.3 Landwirtschaft, Obstbau**

#### **1.1.5.3.1 Herstellung von Ersatzwegen und Entwässerungsanlagen**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, Ersatzwege und Entwässerungsanlagen vor Beginn der Straßenbaumaßnahmen funktionsfähig herzustellen.

#### **1.1.5.3.2 Vorgewende**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Vorgewende in Abstimmung mit den betroffenen Flächeneigentümern und Bewirtschaftern abweichend von der nach Ziff. 1.06 Unterlage 10-D vorgesehenen Regelbreite (5,0 m) herzustellen. Sollte eine Einigung über die herzustellende Breite der Vorgewende zwischen den Beteiligten im Einzelfall scheitern, ist das Vorgewende mit der vorgesehenen Breite von 5 m herzustellen.

## **1.2 Wasserrechtliche Erlaubnis**

### **1.2.1 Erlaubte Benutzung**

Für die in den Unterlagen 13.1D, 13.3, 13.5D und 13.6D bezeichneten Einleitungen in Gewässer wird im Einvernehmen mit den Unteren Wasserbehörden des Landkreises Harburg und des Bezirksamtes Harburg der Freien und Hansestadt Hamburg die wasserrechtliche gehobene Erlaubnis mit der Maßgabe erteilt, dass die Abflussspende der Einleitungsstellen 19 und 20 jeweils auf 3 l/s ha gedrosselt werden.

Die Einleitung des vorbehandelten Porenwassers erfolgt über die Einleitungsstelle 19 (Unterlage 13.7 Anlage 2); alternativ darf das Porenwasser über eine parallel zu dem Wartungsweg (Unterlage 10D, Ziff. 1.13) und anschließenden Ersatzweg des 3. BA zu verlegende Leitung (Unterlage 10D, Ziff. 1.15) zur Enteisung in das vorhandene Schilfbecken des 3. BA nördlich der A 26 östlich der L235 abgeleitet werden.

### **1.2.2 Inhalts- und Nebenbestimmungen**

#### **1.2.2.1 Betrieb und Unterhaltung**

Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen einschließlich Einleitstellen sowie des Ersatzgrabens (Bauwerksverzeichnis Nr. 1.07) mit Anschluss an die Moorwettern (Bauwerksverzeichnis Nr. 2.02) obliegt der Vorhabenträgerin.

#### **1.2.2.2 Einleitung**

Vor Einleitung der Straßenentwässerung in Oberflächengewässer ist durch geeignete (erforderlichenfalls technische) Maßnahmen (Reinigung über die belebte Bodenzone auf der Böschung, Muldenversickerung und Ableitung über Rigolenstrang oder Retentionsbodenfilter) sicherzustellen, dass Schadstoffe aus der Straßenentwässerung ausreichend zurückgehalten werden.

#### **1.2.2.3 Anzeigepflichten**

Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich den Unteren Wasserbehörden anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen etc. verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen.

## 1.3 Entscheidung über Einwendungen

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Planänderungen, Inhalts- und Nebenbestimmungen oder Vorbehalte in diesem Beschluss bzw. durch Zusagen oder Planänderungen der Vorhabenträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

## 2 Begründender Teil

### 2.1 Sachverhalt

#### 2.1.1 Zusammenfassung der Planung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss entscheidet über die Zulässigkeit des Baus des vierten Abschnitts der Autobahn 26 auf niedersächsischem Gebiet (auch bezeichnet als Abschnitt 4a).

Die künftige Bundesautobahn 26 stellt für den Unterelberaum zwischen Hamburg und Cuxhaven mit dem Netzknoten A20/A26 bei Drochtersen eine Anbindung an das zukünftige Autobahnnetz westlich und nördlich um Hamburg her und schafft mit der Anbindung an die A 7 die Verknüpfung mit dem Autobahnnetz A7/A1/A39 im Süden Hamburgs. Konkret betrifft er die 750 m kurze Teilstrecke von der Anschlussstelle an der L 235 bei Neu Wulmstorf (Bau-km 25+500) bis zur Landesgrenze der Freien und Hansestadt Hamburg bei Bau-km 26+249,800. Zusammen mit dem auf hamburgischen Gebiet verlaufenden 7,945 km langen Entwurfsabschnitt und dem dort geplanten Anschluss an die A7 bildet er eine verkehrswirksame und planerisch auf einander bezogene Einheit. Dabei folgt die Trasse der A 26 zwischen Stade und Hamburg der historischen Hinterdeichlinie, welche die Elbmarschen der I., II. und III. Meile des Alten Landes von dem vor der Geest liegenden Moorgürtel eindeicht. Durch den Bau der A 26 wird die historisch gewachsene Straßenverbindung der B73 von Hamburg nach Cuxhaven, die auf dem das Urstromtal der Elbe im Südwesten begrenzenden Geestrücken verläuft, als großräumige und regionale Straßenverbindung maßgeblich entlastet und in ihre örtlichen Funktionen wieder eingesetzt.

Der erste Bauabschnitt der A 26 von Stade bis östlich Horneburg ist fertig gestellt und wurde am 23.10.2008 dem Verkehr übergeben. Im zweiten und dritten Abschnitt, die sich im Bau befinden, wurde die Trasse mangels zumutbarer Alternativen durch das zwischen Buxtehude und Neu Wulmstorf gelegene Europäische Vogelschutzgebiet V 59 „Moore bei Buxtehude“ geführt, da eine alternative Linie unter Umgehung des Vogelschutzgebietes nördlich der Ortschaft Rübke eine Durchschneidung der III. Meile des Alten Landes bedeutet hätte, die wegen des damit verbundenen Eingriffs in die einzigartige Kulturlandschaft des Alten Landes als nicht zumutbar ausgeschlossen wurde. Zur weitest möglichen Minimierung des damit unvermeidbaren Eingriffs und erheblichen Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes wurde die Trasse im zweiten Planungsabschnitt nach Beschluss des OVG Lüneburg, 7 MS 91/05, vom 12.12.2005, östlich der Estequerung durch Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 14.11.2011 in nördliche Richtung so verschwenkt, dass das Vogelschutzgebiet maßgeblich im dritten Planungsabschnitt mit geringstmöglichen Beeinträchtigungsgrad an seinem nördlichen Rand zwar noch durchschnitten wird, die Trasse aber mit Rücksicht auf das Schutzgut Mensch so nah wie möglich südlich an der Ortschaft Rübke vorbeigeführt wird. Der dritte Planungsabschnitt endet mit der am nördlichen Rand des Vogelschutzgebietes gelegenen Anschlussstelle an der L235/B3n vor Rübke bei Neu Wulmstorf. Der zu Grunde liegende Planfeststellungsbeschluss vom 29.06.2012 ist bestandskräftig. Der vierte Abschnitt setzt diese Linie in nordöstlicher Richtung bis zur Landesgrenze Niedersachsen / FHH fort und verlässt dort das Vogelschutzgebiet V 59 „Moore bei Buxtehude“. Auf Hamburgischen Gebiet verläuft die Trasse im wesentlich gradlinig weiter in östliche Richtung oberhalb oder nördlich des auf

Hamburger Seite fortlaufenden Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ und dessen geplanter Erweiterung, schwenkt dann leicht südlich, um bei dem großen bei Moorburg gelegenen Spülfeld an die A 7 anzuschließen.

Geplant ist eine zweibahnige Trasse mit vier Fahrstreifen und einem Querschnitt (RQ 31) mit einer Kronenbreite von  $B = 30,50$  m. Das Bankett erhält anstelle der Regelbreite von 1,50 einseitig eine geringer bemessene Breite von 1,00, so dass sich auf Basis des RQ 31 eine Gesamtkronenbreite von 30,50 m ergibt. Der Übergang des Regelquerschnittes RQ 29,5, der im dritten Planfeststellungsabschnitt zur Anwendung kommt, auf den Regelquerschnitt RQ 31 erfolgt auf einer Länge von rd. 230 m am Beginn der Baustrecke; ab Station 25+724 steht auf der A 26 dann durchgängig der RQ 31 zur Verfügung.

Durch den Bau der Autobahn im vorliegenden Streckenabschnitt werden ein Wirtschaftsweg und damit die Wegeverbindungen der anliegenden Flurstücke unterbrochen. Um deren Erreichbarkeit sicherzustellen, wird von Bau-Km 25 + 700 bis Bau-km 26 + 160 an der Nordseite parallel zur Autobahn ein Wirtschaftsweg hergestellt.

An der Südseite der Autobahn wird ein Wirtschaftsweg, der im dritten Bauabschnitt der A 26 geplant und hergestellt wird, bis Bau-km 25+900 verlängert. Der Wirtschaftsweg schließt dort an den bestehenden Weg an.

Die Wege erhalten in Anlehnung an DWA A 904 eine Fahrbahnbreite von 3,00 mit beidseitigem Bankett von je 0,75 m und wegen der geringen Tragfähigkeit des Untergrundes eine besondere Befestigung: Auf einem Geotextil, das auf der Geländeoberfläche ausgelegt wird, wird die erste Tragschicht aus Sand in einer Dicke von bis zu 40 cm aufgetragen und von dem Geotextil umhüllt. Auf die erste Tragschicht wird eine insgesamt 30 cm dicke zweite Tragschicht aus einem Baustoffgemisch aufgebracht. Zur Bewehrung wird die untere 15 cm dicke Schicht des Baustoffgemisches von einem biaxialen Geogitter eingehüllt. Anschließend werden die oberen 15 cm des Baustoffgemisches aufgebracht und verdichtet. Die Fahrbahn besteht aus einer Deckschicht ohne Bindemittel von 5 cm Dicke.

Im gesamten Bereich des vorliegenden Streckenabschnittes der A 26 wird der oberflächennahe Wasserstand durch Entwässerungsgräben geregelt. In bzw. auf den gering wasserundurchlässigen organischen Weichschichten aus überwiegend Torf ist bei ergiebigen und lang andauernden Niederschlägen ein Aufstau von Oberflächenwasser zu erwarten, so dass sich in Abhängigkeit von den Vorflutverhältnissen im Boden ein Stauwasserstand bis in Höhe der Geländeoberkante einstellen kann.

Die im Trassenbereich befindlichen Entwässerungsgräben sind an das Gewässer Moorwettern angeschlossen, das nördlich der Autobahn verläuft und am östlichen Bauende des Streckenabschnittes die A 26 kreuzt. Die Moorwettern bilden in diesem Abschnitt die Grenze zwischen den Bundesländern Niedersachsen und Hamburg. Ab dem Ende des vorliegenden Bauabschnittes 4a verläuft sie in West-Ostrichtung ausschließlich auf Hamburger Gebiet. Die Moorwettern ist der Hauptvorfluter für das Gebiet, in dem der Streckenabschnitt der A 26 liegt. Die Regelung des Wasserhaushaltes erfolgt durch das Schöpfwerk Hohenwisch in Hamburg-Moorburg.

Um das von Süd nach Nord abfließende Gebietswasser aufzufangen, wird an der Südseite der Autobahn durchgehend ein Entwässerungsgraben angelegt, über den der Abfluss in die Moorwettern erfolgen kann. Das Gewässerprofil ist so dimensioniert, dass der Graben den gesamten Niederschlag aus der Fläche aufnehmen kann. Die durch den Bau der Autobahn von ihren Vorflutern abgeschnittenen Entwässerungsgräben und Beetgräben (Gruppen) werden an diesen Ersatzgraben wieder angeschlossen. Um die landwirtschaftliche Nutzung der Flächen zu gewährleisten, werden in diesem Bereich sog. Vorgewende von 5,00 m Breite hergestellt.



An der Nordseite der A 26 muss bei Bau-km 25+720 ein bestehender Stichgraben bis zum Anschluss an die Moorwettern profiliert werden, um das Grabenwasser eines bestehenden Entwässerungsgrabens, der parallel zum vorhandenen Wirtschaftsweg verläuft, abzuleiten.

In den Bereichen mit parallelen Wirtschaftswegen und Ersatzgräben wird aus Unterhaltungsgründen zwischen Böschungsoberkante Graben und Ersatzweg ein Unterhaltungs-Räumstreifen mit einer Breite von ca. 3,00 m vorgesehen.

Die A 26 erhält über den gesamten Streckenabschnitt ein Dachprofil, bei dem infolge der nach außen gerichteten Querneigung der Fahrbahn das anfallende Niederschlagswasser über die Bankette in die Böschungen geleitet wird. Auf dem 10 m breiten Böschungs- bzw. Pflanzstreifen erfolgt im Allgemeinen eine vollständige Versickerung.

In den Trassenbereichen mit Lärmschutzwand ist zwischen der Fahrbahn und der Lärmschutzwand eine Rigolen Entwässerung vorgesehen. Sie besteht aus einer Mulde, die mit einem gut durchlässigen Oberboden angedeckt ist und einem Rigolen Strang unterhalb der Mulde, der bei starken Niederschlagsereignissen über Straßenabläufe Regenwasser erhält. Über die Rigole wird das Regenwasser in den Untergrund geleitet.

Bei extremen Witterungsverhältnissen, wenn zum Beispiel der Untergrund gefroren ist und anschließend starke Regenfälle einsetzen, wird eine Versickerung auf der Böschung nur noch eingeschränkt möglich sein. Es werden deshalb an beiden Seiten der Autobahn am Böschungsfuß Entwässerungsgräben angelegt, die das abfließende Wasser aufnehmen können und in einen geeigneten Vorfluter einleiten.

Vorfluter ist ein Gewässer, das im Zuge der Baumaßnahmen des 3. Bauabschnittes verlegt werden muss und die Autobahn bei Station 24+440 kreuzen wird. Das verlegte Gewässer behält seinen Anschluss an die Moorwettern, es wird lediglich um ca.70 m bis 80 m in Richtung Osten verschoben. Die Verschiebung ist bereits Bestandteil der Planfeststellung des 3.BA. Die Seitengräben erhalten vom Ende der Baustrecke an der Landesgrenze Niedersachsen/Hamburg ein schwaches Fließgefälle in Richtung dieses Vorfluters.

Die unmittelbare Einleitung von Niederschlagswasser aus den Fahrbahnen der Autobahn wird durch die vorgesehenen Versickerungen über die Böschungen bzw. über die Rigolenanlage vermieden. Durch den Abfluss über die belebte Bodenzone der Böschungen und der Muldenanlage vor der Lärmschutzwand wird regelmäßig eine ausreichende Reinigung erzielt. Sollte darüber hinaus Niederschlagswasser der Fahrbahn in die seitlichen Gräben gelangen, wird die Einleitung von Fest- und Schwimmstoffen in den Vorfluter durch Regelungsanlagen mit Tauchwänden verhindert.

Infolge der nach dem Stand der Technik geplanten Entwässerungsmaßnahmen wird gewährleistet, dass es zu keiner relevanten Verschlechterung des Oberflächenwasserkörpers kommt.

Aufgrund der geringen Tragfähigkeit des Bodens wird die Trasse der A 26 auch im Abschnitt 4a im sog. Überschüttverfahren gebaut. Dabei wird der Boden nicht ausgetauscht, sondern ein Vorbelastungsdamm auf dem vorhandenen Gelände lagenweise aufgebracht. Das Gewicht dieses Damms drückt die unteren Schichten (holozäne Weichschichten aus überwiegend Torf) zusammen. Zur Gewährleistung einer schnellen Entwässerung des Untergrundes wird in diesem Bereich eine Vertikaldränung eingebaut. In dieser Dränage steigt das Wasser zur Geländeoberfläche. Dort wird das wahrscheinlich stark Eisen-II-haltige Wasser in besonderen Mulden aufgefangen und zur Belüftung sowie Sedimentation des dann gefällten Eisen-III in mit Schilf bepflanzte Retentionsbecken geleitet. Eine sich daran anschließende Einleitung in den Vorfluter erfolgt erst, wenn der Eisen-II-Gehalt des Wassers 2 mg/l oder weniger beträgt. Die Zusammensetzung des einzuleitenden Wassers wird ständig kontrolliert. Nachdem der Vorbe-

lastungsdamm sich gesetzt hat, wird ein Teil des Dammes wieder aufgenommen und danach der Oberbau der Straße hergestellt.

Im vorliegenden Bauabschnitt 4a soll die Enteisung aufgrund der geringen Platzverhältnisse innerhalb der Baustellenflächen in Form einer mobilen technischen Wasseraufbereitungsanlage mit einem vorgeschalteten flachen Sammelbecken erfolgen. Alternativ kann auch das vorh. Schilfbecken des 3. BA nördlich der A 26 östlich der L 235 für die Enteisung genutzt werden.

Die Erschließung der Baustelle des Bauabschnittes 4 ist, soweit diese von niedersächsischer Seite erfolgt, über die L 235 / B 3n und die Trasse des zweiten und dritten Abschnitts der A 26 vorgesehen.

Die für die Baudurchführung benötigten Arbeitsstreifen und Lagerflächen, die für eine landwirtschaftliche Wiederverwertung nicht mehr beansprucht werden, sollen zu Kompensationszwecken durch den Vorhabenträger erworben werden. Ersatzgewässer und Ersatzwege sind deshalb ohne Bewirtschaftungsabstand zu diesen Flächen geplant. Zur Minimierung des Eingriffs in das Vogelschutzgebiet wird die Fahrbahnoberfläche auf ganzer Länge mit einer offenporigen Asphaltdeckschicht ausgeführt sowie auf der Südseite zum Vogelschutzgebiet ebenfalls auf der gesamten Baulänge eine Lärmschutzwand (h=5,25 m) angeordnet, die im Folgeabschnitt auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg fortgeführt wird. Auf der Nordseite der A 26 zwischen Bau-km 25+500 und Bau-km 25+700 wird eine Lärmschutzwand (h=4m) zum Schutze der Bebauung in Rübke angeordnet.

### **2.1.2 Verfahrensablauf**

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, regionaler Geschäftsbereich Stade, hat mit Schreiben vom 22.06.2012 beantragt, ein Planfeststellungsverfahren für die vorstehend beschriebene Maßnahme durchzuführen. Von der Planfeststellungsbehörde wurde das Planfeststellungsverfahren am 05.09.2012 eingeleitet. Die Planunterlagen haben nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung in der Zeit vom 08.10.2012 bis 07.11.2012 einschließlich in den Gemeinden Neu Wulmstorf und Drochtersen, in der Stadt Buxtehude sowie im Bezirksamt Harburg zu jedermanns Einsicht ausgelegen. In den Bekanntmachungen sind diejenigen Stellen angegeben worden, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich bis einschließlich 21.11.2012 einzulegen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren. Parallel hierzu wurden auch die Träger öffentlicher Belange von der Planfeststellungsbehörde beteiligt.

Die im Verfahren abgegebenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen wurden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung des Termins am 19.05.2015 im Ratssaal der Gemeinde Neu Wulmstorf erörtert. Auf das Protokoll des Termins wird Bezug genommen.

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen und der Ergebnisse des Erörterungstermins hat die Vorhabenträgerin die Planungen geändert und angepasst. Neu in die Unterlagen eingefügt wurde ein Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie. Ferner wurde die Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben und die schalltechnische und luftschadstofftechnische Untersuchung auf der Grundlage der Prognosezahlen 2030 überarbeitet. Weiter ist die Gradienten im Bereich der Moorwettern angehoben und die Maßnahme E 20 (Extensivierung und Erhalt von 0,87 ha Grünlandnutzung) auf einer trassennahen Fläche südlich der Autobahntrasse eingefügt worden. Alle Änderungen und Ergänzungen wurden in einem Merkblatt (Unterlage 0) zusammengefasst, das mit den geänderten Plänen ausgelegt wurde.

Die überarbeiteten Planunterlagen haben nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung in der Zeit vom 22.05.2017 bis 21.06.2017 einschließlich wiederum in den Gemeinden Neu Wulmstorf und Drochtersen, in der Stadt Buxtehude sowie im Bezirksamt Harburg zu jedermanns Einsicht ausgelegen. In den Bekanntmachungen sind diejenigen Stellen angegeben worden, bei denen

Einwendungen gegen den Plan schriftlich bis einschließlich 05.07.2017 einzulegen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren. Da zu den Änderungen keine Einwendungen, sondern nur einige Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange eingegangen sind, hat die Planfeststellungsbehörde auf die Durchführung eines erneuten (allgemeinen) Erörterungstermins verzichtet. Vorab wurde den am Verfahren Beteiligten hierzu mit Schreiben vom 16.10.2017 Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben; das Bezirksamt Harburg (Email vom 03.11.2017), die Gemeinde Neu Wulmstorf mit Schreiben vom 08.11.2017 und der Landkreis Harburg (Email vom 09.11.2017) haben hiervon Gebrauch gemacht und auf die aus Ihrer Sicht noch klärungsbedürftigen Punkte, die erforderlichenfalls einer ergänzenden Erörterung noch bedurften, hingewiesen. Seitens des Bezirksamtes Harburg wurde zur Vermeidung einer hydraulischen Überforderung der Moorwetterern die Dimensionierung der Rückhaltevolumen der Straßenentwässerung nach einem 30-jährlichen Regenereignis sowie eine Drosselabflussspende von 3 l/s ha gefordert, dem entsprochen wurde. Seitens der Gemeinde Neu Wulmstorf wurde die Übernahme zusätzlicher Unterhaltungslasten abgelehnt und im Übrigen Einverständnis mit einem Erörterungsverzicht erklärt. Zwischen dem Landkreis Harburg (UNB), der in seinem Stellungnahmeschreiben vom 22.06.2017 die Maßnahmenplanung E 20, E 10 und S 3 konzeptionell in Frage gestellt hatte, und dem Vorhabenträger fanden am 20.12.2017 zu der geänderten Maßnahmenplanung ein Ortstermin und Besprechung sowie eine weitere Besprechung am 03.07.2018 statt; zu der seitens des Landkreises (UNB) auf den betreffenden Maßnahmenflächen im Verbund mit anderen Flächen über eine nachhaltige Wiedervernässung geforderten Entwicklung einer halboffenen Moorlandschaft wurde am 13.07.2018 eine Einzelerörterung mit dem Landkreis durchgeführt. In der Einzelerörterung erklärte sich der Vorhabenträger zur Erteilung einer Zusage bereit, die im Rahmen der Maßnahmenzielkonzeption auf eine Teilwiedervernässung zielt und unter Ziff. 1.1.5.1 dieses Beschlusses aufgenommen wurde.

## 2.2 Rechtliche Bewertung

### 2.2.1 Formalrechtliche Würdigung

#### 2.2.1.1 Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens

Die BAB 26 darf als Bundesfernstraße (vgl. § 1 Abs. 2 Nr. 1 FStrG) gemäß § 17 S. 1 FStrG nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist. Für das Planfeststellungsverfahren gelten die §§ 72 bis 78 VwVfG nach Maßgabe der §§ 17a -17f FStrG für uvp-pflichtige Vorhaben in Verbindung mit den Bestimmungen nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG<sup>2</sup>).

#### 2.2.1.2 Zuständigkeit

Gemäß § 17b Abs. 1 Nr. 6 FStrG i.V.m. dem Gesetz zur Umsetzung der Verwaltungsmodernisierung im Geschäftsbereich des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) vom 05.11.2004<sup>3</sup> und Ziff. 1 Buchstaben c und d des Runderlasses des MW vom 22.12.2004<sup>4</sup> ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLSStBV) sowohl Anhörungs- als auch Planfeststellungsbehörde bei Planfeststellungen nach § 17 FStrG (Neubau und Änderungen von Bundesautobahnen). Intern obliegen diese Aufgaben der Stabsstelle Planfeststellung der NLSStBV.

2 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der vor dem 29.07.2017 geltenden 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).

3 Nds. GVBl. S. 406.

4 Nds. MBl. 2004 Nr. 41 S. 879; zuletzt geändert durch VwV v. 14.07.2009, Nds. MBl. Nr. 30 S. 685.

Vorhabenträger(in) in diesem Verfahren ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, regionaler Geschäftsbereich Stade.

### 2.2.1.3 Verfahren

Der Planfeststellungsbeschluss beruht auf einem ordnungsgemäßen Verfahren. Die Öffentlichkeit, die in ihrem Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die in Niedersachsen anerkannten Naturschutzvereinigungen sind beteiligt worden. Die nach den §§ 17 ff. FStrG und §§ 72 ff. VwVfG vorgeschriebenen Fristen wurden eingehalten.

Der Verzicht auf einen weiteren Erörterungstermin nach der zweiten Auslegung beruht auf einer Entscheidung nach § 17a Nr. 2 FStrG i.V.m. §§ 73 Abs. 6 S. 6 und 67 Abs. 2 Nr. 3 VwVfG.

Danach kann die Anhörungsbehörde – nach pflichtgemäßen Ermessen – auf eine weitere Erörterung verzichten, wenn hinsichtlich der Einwendungen und Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange absehbar ist, dass durch deren Befassung im Rahmen einer Erörterung keine der Funktionen des Erörterungstermins mehr erfüllt werden kann. Ausgehend von ihren gesetzlichen Zwecken ist die Erörterung auf wechselseitige Information und Verständigung zu den erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen angelegt. Einerseits soll sich die Behörde eine möglichst umfassende Tatsachenkenntnis zu den von der Planung berührten privaten und öffentlichen Belangen verschaffen, um diese in der Abwägung mit dem ihnen zukommenden Gewicht einschätzen und gewichten zu können. Auf der anderen Seite sollen auch die Beteiligten einen umfassenden Informationsstand zu den von Ihnen erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen in Ansehung der konkreten Planung erhalten. Dabei dienen wechselseitige Information und Verständigung auch dazu, Einigungen zwischen den Beteiligten zu ermöglichen oder aufzuzeigen und zu vereinfachen sowie darüber dazu, zur Akzeptanz sowie einer transparenten Verfahrensgestaltung beizutragen.

Unter den vorgenannten Gesichtspunkten bestand hier nach der zweiten Auslegung allein noch (ergänzender) Erörterungsbedarf mit Blick auf die Stellungnahme des Landkreises Harburg (UNB) insbesondere zur Konzeption der mit der Planänderung neu in die Planung aufgenommenen Maßnahme E 20. Hierzu fand am 13.07.2018 eine Einzelerörterung statt. Die seitens des Bezirksamtes Harburg und der Gemeinde Neu Wulmstorf auf die erneute Auslegung vorgebrachten Anregungen sowie die auf die Anhörung zum Erörterungsverzicht vorgebrachten Bedenken wurden zwischenzeitlich ausgeräumt; der Forderung des Bezirksamtes Harburg zur Regulierung der Straßenentwässerung wurde entsprochen. Zusätzliche Unterhaltungslasten für den Ersatzgraben (Ziff. 1.07 des Bauwerksverzeichnisses) werden der Gemeinde Neu Wulmstorf nicht auferlegt; für den Ersatzweg (Ziff. 1.08) wurde bereits durch bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 29.06.2012 eine abschließende Regelung getroffen, so dass auch insoweit kein Erörterungsbedarf bestand.

Einwendungen wurden zu den beantragten Planänderungen nicht erhoben; seitens eines anwaltlichen Einwendervertreter wurde auf die erneute Planauslegung richtigerweise darauf hingewiesen, dass durch die geänderte Planung die erhobenen Einwendungen nicht als erledigt zu betrachten sind. Auf die zu dem Verzicht auf Erörterung vorab durchgeführte Anhörung (§ 67 Abs. 2 Nr. 3 VwVfG) wurde jedoch auf von dieser Seite kein (ergänzender) Erörterungsbedarf angemeldet. Aus Sicht der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde war hiernach mit Blick auf die erhobenen Einwendungen auch durch eine erneute Erörterung wechselseitig kein besserer Informationsstand auf die Planung zu gewinnen, der eine Einwandsbewältigung im Wege Einigung erwarten ließe oder eine fehlerfreie Abwägung erst ermöglichte oder auch nur erleichterte.

In der Einzelerörterung vom 13.07.2018 konnten die seitens der UNB Landkreis Harburg vorgebrachten Bedenken an der Maßnahmenkonzeption der mit Planänderung in das Verfahren eingebrachten Maßnahme E 20 ausgeräumt werden.

## 2.2.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

### 2.2.2.1 Allgemeines

Für das Vorhaben ist gemäß § 17 Satz 2 FStrG i. V. m. §§ 2 und 3 sowie §§ 3a bis 3f UVPG i.V.m. Ziff. 14 Anlage 1 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

### 2.2.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen, § 11 UVPG

Die zu erwartenden Umweltauswirkungen der hier planfestgestellten Vorzugsvariante der Vorhabenträgerin stellen sich wie folgt dar:

#### 2.2.2.2.1 Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt

Die Wirkfaktoren des Vorhabens lassen sich unterscheiden in bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkungen. Von den **baubedingten Wirkfaktoren** sind aufgrund ihrer Intensität und ihrer Raumbeanspruchung insbesondere die baubedingte Flächeninanspruchnahme (rd. 100 m breites Baufeld über die gesamte Trassenlänge) sowie die Aufschüttung eines Vorbelastungsdammes und damit einhergehende Auspressung von eisenhaltigen Porenwasser hervorzuheben. Grundsätzlich wird der Baubetrieb zudem mit temporären Wirkungen wie Lärmemissionen, Erschütterungen und Schadstoffemissionen durch Baumaschinen einhergehen. Als **anlagebedingte Wirkungen** sind insbesondere die Flächeninanspruchnahme durch Versiegelung im Bereich der Fahrbahn (überwiegend RQ 31) sowie Böschungsbauwerke, die visuellen Wirkungen sowie die Zerschneidungseffekte von erhöhter Bedeutung. Bei den **betriebsbedingten Wirkungen** stehen die Lärm- und Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs sowie die verkehrsbedingten Zerschneidungseffekte im Vordergrund der Betrachtung.

#### 2.2.2.2.1.1 Beschreibung des Untersuchungsraums und der Untersuchungsmethodik

Der Planungsraum für den Bauabschnitt 4a der A 26 erstreckt sich östlich der Anschlussstelle Neu Wulmstorf bis zur Landesgrenze Niedersachsen (NI)/ Freie und Hansestadt Hamburg (FHH). Das Untersuchungsgebiet wurde so abgegrenzt, dass es die Auswirkungsbereiche aller relevanten Vorhabenwirkungen hinreichend umfasst.

Naturräumlich ist das Untersuchungsgebiet im Bereich der Naturräumlichen Einheit "Unterebeneniederung" gelegen und ist Teil der Harburger Elbmarschen (Untereinheit „Altes Land“, 670.02). Die Geländehöhe liegt einige Meter unterhalb der Geländehöhe der nördlich angrenzenden flussnahen Marschen, weshalb das Gebiet in der Vergangenheit durch weite Niedermoorbereiche geprägt war. Mittlerweile wird der Wasserhaushalt durch ein weitverzweigtes Netz von Kanälen, Gräben und Grüppen in Verbindung mit Schöpf- und Pumpwerken gesteuert, was Grünlandnutzungen unterschiedlicher Intensität wie auch Ackernutzungen ermöglicht. Den grundwassernahen Standorten entsprechend dominieren im Untersuchungsraum Gründlandbereiche, denen häufig besondere Qualitäten als Wiesenbrüterhabitat zukommen. Große Bereiche des Untersuchungsraumes sind daher auch als Vogelschutzgebiet (V 59 Moore bei Buxtehude) ausgewiesen.

#### 2.2.2.2.1.2 Beschreibung der Schutzgüter

Im Einzelnen stellen sich die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung relevanten Schutzgüter im Untersuchungsraum im Ist-Zustand wie folgt dar:

##### 2.2.2.2.1.2.1 Mensch (Bevölkerung und menschliche Gesundheit)

Maßgeblich für die Beschreibung des Zustands des Menschen als Schutzgut im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ist der vom Menschen für seinen Aufenthalt üblicherweise

genutzte Raum. Besonderer Beachtung bedürfen daher die zum Wohnen genutzten Bereiche einschließlich des Wohnumfelds. Der Bauabschnitt 4a verläuft außerhalb geschlossener Siedlungsbereiche und weist zur nächstgelegenen rd. 600 Einwohner zählenden Ortslage (Rübke) einen Abstand von ca. 300 m auf. Im Vergleich zum westlich angrenzenden Bauabschnitt 3, der sich bis auf ca. 200 m an die Ortslage annähert, wird damit bereits ein größerer Abstand gewahrt.

#### 2.2.2.2.1.2.2 Tiere und Pflanzen (biologische Vielfalt, unter besonderer Berücksichtigung der gemäß der Richtlinie 92/43/EWG und der Richtlinie 2009/147/EG geschützten Arten und Lebensräume)

Der Bestand an Tieren und Pflanzen im Untersuchungsraum ist aufgrund zahlreicher Untersuchungen sehr gut bekannt (vgl. Unterlage 12.1, Kap. 3.1.1).

So wurden neben den Biotoptypenerfassungen in 2006 und 2011 sowie einer Überprüfung in 2016 die Tierartengruppen Vögel, Amphibien, Libellen, Heuschrecken, Tagfalter, Fledermäuse und Fische untersucht. Zu diesen Artengruppen liegen umfassende Erfassungen aus mehreren Jahren insbesondere 2001, 2006, 2009 u. z.T. 2016 (Vögel u. Amphibien) vor, welche ergänzt werden durch Erhebungen der Wachtelkönigvorkommen aus den Jahren 2001 bis 2015. Zusätzlich liegen Daten für den unmittelbar angrenzenden Planungsraum auf Hamburger Gebiet vor (2007 bis 2010) und es erfolgten Datenabfragen bei den zuständigen Fachbehörden.

Insoweit liegen für das vom Vorhaben betroffene Gebiet umfassende Erkenntnisse zum faunistisch-vegetationskundlichen Bestand vor, welche insbesondere aufgrund der zahlreichen, in verschiedenen Jahren wiederholten Kartierungen ein sehr fundiertes Bild der Bestandssituation liefern und somit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde eine gute und vollständig ausreichende Datenbasis für die Bewältigung der verschiedenen Umwelanforderungen (UVP, Eingriffsregelung, Artenschutz, FFH-VP) darstellen.

Prägende **Biotoptypen** sind im Untersuchungsgebiet Feucht- und Intensivgrünland sowie Erlen- und Birkenbruchwälder auf entwässerten Nieder- und Hochmoorstandorten. Auf brachgefallenen Acker- und Grünlandflächen haben sich halbruderale Gras- und Staudenfluren herausgebildet. Insgesamt wurden zudem 24 nach der Roten Liste Niedersachsen und Bremen gefährdete Gefäßpflanzenarten nachgewiesen.

In den Offenlandbereichen finden sich typische Vogelarten des Offenlandes wie Wiesenpieper und Feldlerche sowie in stärker strukturierten Bereichen Feldschwirl, Schwarz- und Braunkehlchen. Hervorzuheben sind Nachweise des Wachtelkönigs in dem von der Trasse gequerten Raum. Der vom Vorhaben beanspruchte Bereich ist gemäß den Ergebnissen mehrjähriger Untersuchungen zum Kerngebiet des Wachtelkönigs mit überwiegend guter Lebensraumeignung und mehrjähriger Tradition zu zählen (vgl. Aland 2011). Die bei vorherigen Kartierungen noch nachgewiesenen Arten Bekassine (nur Nachweis aus 2001), Wachtel und Rauchschnalbe konnten in 2016 nicht mehr nachgewiesen werden. Im Untersuchungsgebiet vorhandene Gehölzstrukturen entlang der Gräben und Wege werden z. T. vom Neuntöter als Brutplatz genutzt. In den Bruchwaldbereichen sind Baumpieper und Pirol als Brutvogelarten hervorzuheben.

Aus der Artengruppe der Amphibien gelang in 2006 ein Nachweis der Erdkröte im Bereich der Moorwettern am Nordrand des Untersuchungsgebietes. Die 2001 entdeckten Reliktorkommen von Gras- und Moorfrosch konnten in der Untersuchung 2006 nicht mehr eindeutig bestätigt werden. Im Rahmen der Amphibienkartierung 2016 konnte in keinem der aus früheren Kartierungen bekannten Laichgewässern bodenständige Amphibienvorkommen nachgewiesen werden.

Untersuchungen der Fischfauna im Bereich des Wegerandgrabens sowie der Moorwettern erbrachten überwiegend Nachweise von gebietstypischen, nicht gefährdeten Arten wie Gründ- und Stichlinge. In beiden Gewässern wurde zudem der Hecht (Rote Liste Niedersachsen 3) und

in der Moorwettern der Schlammpeitzger (FFH Anh. II, Rote Liste Niedersachsen 2) nachgewiesen.

Im Bereich der Moorwettern wurden Einzelindividuen der Fledermausarten Rauhauffledermaus, Breitflügelfledermaus und Zwergfledermaus nachgewiesen. Stark frequentierte Flugrouten bzw. räumlich-funktionale Beziehungen wurden im Rahmen der 2009 in Niedersachsen durchgeführten Fledermausuntersuchungen nicht festgestellt. Die 2017 durch die Stadt Hamburg erstellten Fledermauserfassungen konnten im Bereich der Moorwettern allerdings eine Flugroute besonderer Bedeutung für die Rauhauffledermaus nachweisen (s. FÖA 2017). Mit Verweis auf die Untersuchungen von Kifl 2015 wird dem Bereich zudem eine besondere Bedeutung als Nahrungsgebiet für Breitflügel-, Rauhaut- und Zwergfledermaus zugewiesen.

Von den ebenfalls untersuchten Artengruppen Heuschrecken, Libellen und Tagfaltern konnten keine für die Planung bedeutsamen Vorkommen ermittelt werden.

#### 2.2.2.2.1.2.3 Boden/ Fläche

Das Untersuchungsgebiet wird durch holozäne Schichten geprägt, welche überwiegend aus Torfen mit unterlagernden holozänen Sanden bestehen. Die Mächtigkeit der Torf- und Weichschichten beträgt durchschnittlich 6 bis 7m. Aus diesen Schichten haben sich unter Einfluss von Kultivierungsmaßnahmen (insbesondere Entwässerung) gemäß der Bodenübersichtskarte 1:50.000 (BÜK 50) die Bodentypen Erd-Niedermoor und Erd-Hochmoor herausgebildet. Diese Böden weisen nur ein geringes bis sehr geringes standortbezogenes ackerbauliches Ertragspotenzial auf und bieten grundsätzlich geeignete Standortbedingungen für spezialisierte und schutzwürdige Pflanzen- und Tierarten. Vom LBEG sind sie aber nicht als Böden mit besonderen Standorteigenschaften für die Biotopentwicklung (extrem trockene oder nasse Böden) ausgewiesen. Auch andere schutzwürdige Bodenfunktionen wie bspw. seltene oder kultur- oder naturgeschichtlich bedeutsame Böden sind im Untersuchungsraum nicht ausgewiesen.

#### 2.2.2.2.1.2.4 Wasser

Hinsichtlich des **Grundwassers** stellt sich die Situation wie folgt dar: Die Grundwasserstände im Untersuchungsraum werden durch das künstlich geschaffene Poldersystem geprägt. In den oberen, durch Torfsubstrate geprägten Bodenschichten liegen die natürlichen Grundwasserstände nahezu geländegleich, werden durch die Polderung jedoch auf 1 bis 1,5 m unter Gelände abgesenkt. Unterhalb der schwer wasserdurchlässigen ca. 6 bis 7m mächtigen Weich- und Torfschichten befinden sich pleistozäne Sande, welche den eigentlichen Hauptgrundwasserleiter bilden. Dieser enthält aufgrund der überlagernden, schwer wasserdurchlässigen Schichten gespanntes Grundwasser. Der vom Vorhaben betroffene Bereich ist dem Grundwasserkörper DE\_GB\_DENI\_NI11\_3, Este-Seeve-Lockergestein zugeordnet. Dieser hat eine Gesamtgröße von 1.118 km<sup>2</sup>, wovon der niedersächsische Anteil 964 km<sup>2</sup> und der hamburgische Anteil 154 km<sup>2</sup> umfasst. Der Grundwasserkörper wird hinsichtlich des mengenmäßigen Zustands als gut und hinsichtlich des chemischen Zustands als schlecht beurteilt.

Hinsichtlich der **Oberflächengewässer** stellt sich die Situation wie folgt dar: Das Untersuchungsgebiet ist durch eine Vielzahl von künstlichen Beet- und Sammelgräben geprägt, welche in den entlang der nördlichen Untersuchungsraumgrenze verlaufenden Moorwettern entwässern. Natürliche Gewässer sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden. Der Wasserstand in den Gräben und den Moorwettern wird durch das Schöpfwerk Hohenwisch in Hamburg-Moorburg geregelt. Im hier zu betrachtenden Abschnitt verläuft die Moorwettern nördlich der geplanten Trasse, wird dann aber im angrenzenden Abschnitt auf Hamburger Gebiet durch das Vorhaben gequert. Die Moorwettern ist ein Oberflächenwasserkörper gemäß WRRL (Oberflächenwasserkörper DEHH\_mo\_01 Moorwettern), welcher im aktuellen Bewirtschaftungsplan als „künstliches Gewässer“ eingestuft wird. Es wird hinsichtlich des ökologischen Potenzials als mäßig und hinsichtlich des chemischen Zustands als „nicht gut“ beurteilt.

Stillgewässer sind nur kleinflächig innerhalb des Nincoper Moores vorhanden, wobei es sich um ehemalige Torfstiche handelt. Sie liegen weit außerhalb des Eingriffsbereichs.

#### 2.2.2.2.1.2.5 Klima

Das Untersuchungsgebiet ist als Teil des Klimabezirks „Niedersächsisches Flachland“ durch ein maritim-meernahes Küstenklima mit langem, zögerlichem Frühling und Herbst, um ca. zehn Tage verzögerter Apfelblüte sowie westlichen Winden zu ca. 50 % und östlichen Winden zu ca. 32 % gekennzeichnet. Aufgrund der überwiegenden Grünlandnutzung auf moorigem Untergrund stellt es ein natürliches Kaltluftentstehungsgebiet dar, wobei aufgrund des vorherrschenden ebenen Geländes allerdings keine nennenswerten Kaltluftbewegungen stattfinden. Ausgeprägte klimatisch-lufthygienische Austauschbeziehungen zu angrenzenden Ortslagen bzw. Belastungsräumen können daher ausgeschlossen werden.

#### 2.2.2.2.1.2.6 Luft

Das Vorhaben wird in einem Gebiet verwirklicht, welches aufgrund seiner ländlichen Struktur über eine vergleichsweise hohe Luftqualität verfügt. Die Vorbelastungswerte zu den wichtigsten Luftschadstoffen (Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>), Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), NO<sub>x</sub>, Feinstaub, Benzol und Blei) wurden aus Messdaten des lufthygienischen Überwachungssystems Niedersachsen (LÜN) für die dem Vorhabengebiet nächstgelegene Messstation Altes Land in Jork sowie den typisierten Vorbelastungen der RLUS<sup>5</sup> 2012 abgeleitet (s. Unterlage 11). Die Auswertung (Mittelwerte der Jahre 2005 bis 2013) zeigt, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV alle deutlich unterschritten werden. Ein Abgleich mit dem Jahresbericht zur Luftqualitätsüberwachung 2016<sup>6</sup> bestätigt, dass diese Situationsbeschreibung bezogen auf die Messstation Altes Land auch aktuell noch zutreffend ist.

#### 2.2.2.2.1.2.7 Landschaft

Bei der Landschaft im Untersuchungsraum handelt es sich um eine noch relativ naturnah wirkende, überwiegend offene, durch kleinteilige landwirtschaftliche Nutzungsstrukturen und historische Kontinuität geprägte Kulturlandschaft im Übergang zur Geest. Als landschaftliche Besonderheit ist der unmittelbar südlich der geplanten Trasse befindliche Komplex des Nincoper-Neuenfelder Moores hervorzuheben, welcher durch flächige Moor- bzw. Bruchwälder geprägt wird. Diese Waldbestände stehen im Kontrast zur ansonsten überwiegend offenen Landschaft und sind insoweit besonders landschaftsbildprägend und aufgrund ihrer Seltenheit und Eigenart von hoher Bedeutung für das Landschaftserleben.

#### 2.2.2.2.1.2.8 Kultur- und sonstige Sachgüter

Kulturgüter sind Zeugnisse menschlichen Handelns ideeller, geistiger und materieller Art. Ausgewiesene Bau- und Bodendenkmale sind im Wirkungsbereich der A 26 nicht vorhanden. Der Landschaftsraum kann allerdings aufgrund seiner historischen Kultivierung mit Gräben und Gruppen, die auch heute noch erkennbar ist, als historische Kulturlandschaft angesprochen werden.

#### 2.2.2.2.1.3 Beschreibung der Umweltauswirkungen

Zur Ermittlung der Auswirkungen von Straßenbaumaßnahmen auf die einzelnen Schutzgüter ist sowohl in der Umweltverträglichkeitsstudie als auch im landschaftspflegerischen Begleitplan unterschieden worden zwischen bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen.

---

<sup>5</sup> Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLUS 2012; FGSV

<sup>6</sup> Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim (Hrsg.) 2016: Luftqualitätsüberwachung in Niedersachsen, Jahresbericht 2016



#### 2.2.2.2.1.3.1 Schutzgut Mensch (Bevölkerung und menschliche Gesundheit)

Unmittelbare nachteilige Auswirkungen auf den Menschen als Schutzgut sind durch das Vorhaben kaum zu erwarten. Relevant sind diesbezüglich insbesondere die möglichen bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf die dem Vorhaben nächstgelegene Ortschaft Rübke.

Diese Sachverhalte wurden bereits im Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 3 abgeprüft, welcher in Parallellage zur Ortschaft Rübke verläuft und sich dieser bis auf 200m annähert. Dabei wurden zugleich auch die Auswirkungen der Anschlussstelle an die L 235 auf die Ortslage mit abgeprüft. Der hier relevante Bauabschnitt beginnt mit einem Mindestabstand von 300 m zum westlichen Ortsrand und entfernt sich dann nach Osten hin weiter vom Ort. Im Vergleich zum Abschnitt 3 sind daher deutlich geringere Auswirkungen auf die Ortslage zu erwarten.

Unmittelbare anlagebedingte Auswirkungen auf den Menschen als Schutzgut sind nicht zu erwarten. Zwar ist die Trasse der zu bauenden Autobahn in der im Untersuchungsraum flachen Landschaft wegen der vorgesehenen Dammlage und der Rampen für die Überführungsbauwerke weithin sichtbar, unter Berücksichtigung der vorgesehenen Eingrünung der Straße sowie eines Mindestabstands von 300 m zum westlichen Ortsrand sind die Auswirkungen auf die Ortslage und das unmittelbare Wohnumfeld aber nur von einer mäßigen Störwirkung.

Auch bezogen auf die betriebsbedingten Wirkungen wie Schadstoff- oder Schallimmissionen können gemäß den vorliegenden Untersuchungen nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, d.h. insbesondere die Ortschaft Rübke ausgeschlossen werden. So zeigen die für das Vorhaben erstellten Schalluntersuchungen, dass unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen wie offenporiger Asphalt und Lärmschutzwände, die für Wohngebiete maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sowohl in den betroffenen Wohngebieten aber auch in den als Dorfgebiet oder Außenbereich eingestuften Bereichen eingehalten werden (s. Unterlage 11.1 D).

Insoweit sind lediglich baubedingte Beeinträchtigungen bspw. durch Baulärm möglich. Diese Auswirkungen sind nur vorübergehend. Welches Ausmaß sie im Einzelnen erreichen, hängt vom konkreten Bauablauf ab, der in seinen Details grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung ist. Die Planfeststellungsbehörde geht allerdings davon aus, dass Lärmbelastungen durch die konkrete Planung des Bauablaufs und die eingesetzte Bautechnologie ggf. noch minimiert werden können. Zu beachten sind hierbei auch die erforderlichen Massentransporte, die über die Trasse der A 26 und die B 3n/L 235 abgewickelt werden. Die Zahl der unter Beachtung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zulässigen bauzeitlichen LKW-Bewegungen auf der Trasse wird im tatsächlich zu erwartenden Baugeschehen jedoch auch in der ungünstigsten Tagesstunde mutmaßlich nicht erreicht werden können (hierzu im Einzelnen weiter unter Ziff. 2.2.3.5.4 dieses Beschlusses).

Zusätzlich kommt es für Erholungssuchende zu einer zunehmenden Beeinträchtigung des Wohlbefindens in der freien Landschaft durch Lärmefekte und visuelle Wirkungen des Vorhabens. Dies betrifft insbesondere den Wander- und Radwanderweg entlang der Moorwetteren bzw. des Hinterdeichs. Durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen und die dichte Bepflanzung der Trasse, werden aber auch diese Effekte deutlich verringert.

#### 2.2.2.2.1.3.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen (biologische Vielfalt unter besonderer Berücksichtigung der gemäß der Richtlinie 92/43/EWG und der Richtlinie 2009/147/EG geschützten Arten und Lebensräume)

Die Trassenführung im planfestgestellten Abschnitt zieht diverse Betroffenheiten der Pflanzen- und Tierwelt nach sich. Bei den Tieren betrifft dies zunächst die **Avifauna**. Da der gesamte Untersuchungsraum Teil des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moore bei Buxtehude“ ist kommt der Beurteilung der Beeinträchtigungen des Vorhabens auf die Avifauna eine besondere

Bedeutung zu. Die Ermittlung der Beeinträchtigungen erfolgte auf der Grundlage bester wissenschaftlicher Erkenntnisse unter Berücksichtigung der Ergebnisse aktueller Forschungsvorhaben zu den Wirkungen des Straßenverkehrs auf die Avifauna sowie unter Berücksichtigung der konkreten einzelfallspezifischen Gegebenheiten.

Insgesamt sind innerhalb des Untersuchungsgebietes und zugleich Vogelschutzgebietes folgende, durch anlagebedingte Flächeninanspruchnahme, Isolation sowie bau- und betriebsbedingte Beunruhigung (akustische und optischer Effekte) verursachte Beeinträchtigungen der Avifauna hervorzuheben:

- Lebensraumbeeinträchtigung (vollständiger Funktionsverlust) von Flächen mit besonderer Lebensraumbedeutung für den Wachtelkönig durch Überbauung, Zerschneidung, Beunruhigung: ca. 31 ha.
- Lebensraumbeeinträchtigung (vollständiger Funktionsverlust, teilweise Funktionsverminderung) für Offenlandarten wie bspw. Wiesenpieper, Feldlerche, Kiebitz: ca. 33 ha.
- Lebensraumbeeinträchtigung (vollständiger Funktionsverlust und teilweise Funktionsverminderung) für Halboffenlandarten und Gebüschbrüter wie insbesondere den Neuntöter sowie Braun- und Schwarzkehlchen: ca. 10 ha.

Hinsichtlich der weiteren Tierarten ergeben sich folgende Betroffenheiten: An der Landesgrenze zu Hamburg wurde im Querungsbereich der Moorwettern bzw. des Hinterdeichs eine Nutzung als Nahrungshabitat durch Fledermäuse, insbesondere Zwergfledermäuse, Breitflügel- und Rauhaufledermäuse festgestellt. Die Untersuchungen von FÖA 2017 belegen hier zudem eine Flugroute besonderer Bedeutung für die Rauhaufledermaus. Für die Moorwettern wird auf Hamburger Gebiet eine Gewässerunterführung vorgesehen, welche als fledermausgerechte Querungshilfe ausgestaltet wird. Ergänzend werden im Querungsbereich entlang der Straßen-trasse Irritations- und Kollisionsschutzwände vorgesehen. Im Niedersächsischen Abschnitt 4a wird im näheren Umfeld der Querungshilfe beidseitig der Trasse eine fledermausgerechte Bepflanzung gem. M AQ 2008 zur Entwicklung von Leitstrukturen vorgesehen, welche auf der Südseite durch die hier vorgesehene Lärmschutzwand verstärkt wird, so dass im Bereich der verlegten Moorwettern abschnittsübergreifend ein lückenloser Fledermausschutz gewährleistet ist.

Von den **übrigen untersuchten Artengruppen** sind keine relevanten Habitate durch das Vorhaben betroffen, so dass hier keine erheblichen Beeinträchtigungen gegeben sind.

Für **Pflanzen und Biotope** ergeben sich folgende Betroffenheiten:

Durch das Vorhaben sind überwiegend Grünlandbiotope betroffen, wobei relativ geringwertiges Intensivgrünland auf Moorböden dominiert. Nur in geringen Umfang sind artenarmes Extensivgrünland (GEM) und am westlichen Anfang des Trassenabschnitts eine nach § 30 BNatSchG geschützte nährstoffreiche Nasswiese (GNR) randlich betroffen.

Die Grünlandverluste sowie die Beeinträchtigungen einer halbruderalen Gras- und Staudenflurfeuchter Standorte (UHF) werden im LBP multifunktional im Zusammenhang mit der Beeinträchtigung von Lebensräumen der Offenlandarten und des Wachtelkönigs betrachtet (s.o.). Da hierbei neben der unmittelbaren Flächeninanspruchnahme durch Überbauung auch randliche Beeinträchtigungen berücksichtigt wurden, sind die Verluste von Offenlandbiotopen in jedem Fall hinreichend mit abgedeckt bzw. wurden bereits im Verfahren zum 3. Bauabschnitt erfasst und kompensiert.

Neben den o.g. Beeinträchtigungen von Offenlandbiotopen ergeben sich durch das Vorhaben Verluste von 0,26 ha Birken-Kiefer-Moorwald (WVP), 10 Einzelbäumen und rd. 0,2 ha Baumreihen (HBA). Zudem sind auf insgesamt rd. 300m Länge Gewässerabschnitte von Gräben betroffen, denen aufgrund ihrer derzeitigen Ausprägung (nährstoffreiche Gräben- FGR) oder ihrer Entwicklungspotenziale (sonstiger Graben – FGZ) eine Bedeutung für Arten und Lebensgemeinschaften zukommt.

Die vorstehend aufgeführten Beeinträchtigungen von Pflanzen und Tieren werden durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in vollem Umfang kompensiert.

#### 2.2.2.2.1.3.3 Schutzgut Boden / Fläche

Durch das Vorhaben werden ca. 2,6 ha versiegelt, was einen vollständigen Verlust der betroffenen Böden und deren Bodenfunktionen zur Folge hat. Zusätzlich werden 5,8 ha insbesondere durch Dammböschungen überbaut, was gleichfalls zu einem Verlust der natürlichen Bodenprofile sowie erheblichen Beeinträchtigung der meisten Bodenfunktionen führt. Insgesamt kommt es somit auf 8,4 ha zu erheblichen Bodenbeeinträchtigungen. Darüber hinaus werden im Baustreifen weitere 2,4 ha Boden temporär beansprucht. Durch die Beanspruchung mit Maschinen kommt es hier zu Bodenverdichtungen und einer damit einhergehenden Verringerung des für den Wasser- und Luftaustausch bedeutsamen Porenvolumens. Durch die nach Bauende vorgesehenen Rekultivierungsmaßnahmen lassen sich diese Auswirkungen weitestgehend beheben, so dass keine erheblichen Beeinträchtigungen verbleiben.

#### 2.2.2.2.1.3.4 Schutzgut Wasser

Relevante vorhabenbedingte Beeinträchtigungen der **Grundwasserverhältnisse** können aufgrund der vorhandenen hydrogeologischen Gegebenheiten ausgeschlossen werden. Die entsprechenden Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit dem 3. Bauabschnitt detailliert untersucht und umfassten dabei auch den 4. Bauabschnitt. Danach wird der Bau der Autobahn lediglich sehr geringfügige hydraulische Veränderungen nach sich ziehen. Anfänglich wird die Wassermenge in den Randbereichen der landwirtschaftlichen Dränagen etwas ansteigen, insbesondere wo tief dränierte landwirtschaftliche Flächen bis direkt an die Trasse reichen. Mit zunehmender Auflast wird die Wassermenge jedoch selbst in diesen Bereichen zurückgehen. Eine Verringerung der Grundwasserneubildungsrate tritt aufgrund der vorgesehenen Versickerung über die Böschungen, bzw. die Rigolenversickerung im Bereich der Lärmschutzwand nur in geringen Umfang auf. Eine Verschlechterung des mengenmäßigen Zustands des GWK Este-Seeve Lockergestein ist daher auszuschließen. Aufgrund der Reinigungswirkung der Böschungen und Rigolen sowie der unterlagernden Bodenschichten kann gleichfalls eine Verschlechterung des chemischen Zustands des Oberflächenwasserkörpers ausgeschlossen werden.

Was die **Oberflächengewässer** angeht, so überbaut die A 26 mehrere Grenz- und Beetgräben, quert aber mit Ausnahme der auf der Landesgrenze verlaufenden Moorwetter keine Hauptgewässer. Zur Wiederherstellung der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse wird südlich der A 26 ein Ersatzgraben gebaut, an den unterbrochene Gräben angeschlossen werden.

Als nachteilige Umweltwirkungen stehen die Erhöhung des Oberflächenwasserabflusses sowie eventuelle Schadstoffeinträge in Oberflächengewässer im Vordergrund. Die vorhabenbedingte Bodenversiegelung führt aufgrund der vorgesehenen Versickerung im Böschungsbereich bzw. über die Rigolenanlage nur zu einer mäßigen Verringerung der Grundwasserneubildung und einer entsprechenden Erhöhung des Oberflächenwasserabflusses. Am Böschungsfuß austretendes Porenwasser, wird in Autobahnseitengräben aufgefangen, welche so dimensioniert sind, dass ein hinreichender Abfluss gewährleistet ist. Vor der Einleitung in die Vorfluter sind Regelbauwerke zur Abflussverzögerung bei starken Niederschlägen vorgesehen. Die vorgeschalteten Gräben und Mulden sind durch die Bemessung für ein 30-jähriges Regenerereignis so dimensioniert, dass ein ausreichendes Volumen für die Regenwasserrückhaltung auch bei möglicherweise zunehmenden Starkregenereignissen zur Verfügung steht. Eine relevante Veränderung des Gebietsabflusses ist daher nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auszuschließen.

Aufgrund der geringen Tragfähigkeit des Baugrunds sind spezielle Bauverfahren für die sichere Gründung der Autobahntrasse erforderlich. Vorgesehen ist eine Gründung im Überschüttverfahren (Errichtung eines Vorbelastungsdamms). Möglich wäre auch ein Gründungsverfahren mit geokunststoffummantelten Sandsäulen. Beide Bauverfahren führen zur Auspressung von Porenwasser aus den anstehenden Bodenschichten (Klei und Torf), welches gelöstes Eisen-II

enthält. Um mögliche negative Effekte des eisenhaltigen Porenwassers auf die Oberflächengewässer zu vermeiden, erfolgt vor Einleitung in die Vorfluter bei entsprechend kritischer Wasserqualität eine Vorbehandlung des Wassers. Hierzu wird das Wasser in parallel zum Vorbelastungsdamm geführten Mulden bzw. Gräben am Böschungsfuß gesammelt und in Sedimentationsstrecken eingeleitet. Durch Sauerstoffeintrag mit Hilfe von Schilfbewuchs oder im Bedarfsfall auch durch technische Belüftung wird das gelöste Eisen-II zu nicht löslichem Eisen-III oxidiert, welches sich dann in Absetzeinrichtungen sedimentiert und ordnungsgemäß entsorgt bzw. verwertet werden kann (wobei die anfallenden Mengen nur sehr gering sind). Die Vorbehandlungsanlagen können im Bereich des Baustreifens, d.h. ohne zusätzliche Flächeninanspruchnahme realisiert werden. Die Maßnahmen zur Zurückhaltung von Schadstoffen führen sowohl für die flussgebietsspezifischen Schadstoffe als auch für die prioritären Schadstoffe dazu, dass keine betriebsbedingte Verschlechterung der chemischen Qualitätskomponenten bzw. des chemischen Zustands des OWK Moorwettern zu erwarten ist. Zum Schutz der Fließgewässer während des Baubetriebs werden zudem in den Bereichen, wo das Baufeld an die Moorwettern angrenzt, feste Bauzäune mit Erosionsschutzsperrern vorgesehen. Hierfür wurde auf der Grundlage des Fachbeitrages zur Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 bis 31 sowie § 47 WHG (Unterlage 21, S.56 f.) eine entsprechende Auflage unter Nr. 1.1.4.5.3 dieses Beschlusses aufgenommen.

#### Hochwasserrisiko

Eine Veränderung des Hochwasserrisikos ist durch den Bau des 4. Bauabschnitts der A 26 nicht zu befürchten. In die vorhandenen Fließgewässer wird, abgesehen von den vorgenannten Unterführungen, nicht eingegriffen, so dass sich eine von diesen Gewässern womöglich ausgehende Hochwassergefahr nicht verändert. Die Querschnitte sowohl der Überführungsbauwerke als auch der vorgeschalteten Gräben und Mulden sind jeweils so konzipiert, dass sie auch bei starken Niederschlägen eine hinreichende Wasserableitung gewährleisten.

Zudem weisen die geplanten Gewässerunterführungsbauwerke im Zuge der A 26 lichte Weiten auf, die deutlich über den in der Örtlichkeit vorhandenen Gewässerquerschnitten liegen, so dass im Falle eines Deichbruchs durchaus ein Teil der anfallenden Wassermassen in südliche Richtung abfließen kann. Das Risiko eines Deichbruchs ist zudem als sehr gering einzuschätzen. Die Deichbrüche in der Vergangenheit traten auf, weil die Deiche seinerzeit (noch) nicht den heute einschlägigen technischen Anforderungen entsprachen. Seit 1962 sind die Deiche entlang der Unterelbe jedoch deutlich erhöht und verbessert worden. Gleiches gilt für die Küstendeiche. Nach Auskunft des für den Hochwasserschutz zuständigen Niedersächsischen Landesbetriebes für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) sind ein Deichbruch und damit eine Hochwassergefahr im Untersuchungsraum deshalb extrem unwahrscheinlich. Tatsächlich hat es seit 1962 an der Unterelbe in Niedersachsen auch keine Deichbrüche mehr gegeben. Selbst bei der sog. Jahrhundertflut am 03.01.1976, welche in Hamburg noch 1 m höher auflief als die Flut von 1962, kam es lediglich bei Hetlingen (Schleswig-Holstein) zu einem Deichbruch. Ungeachtet dessen trifft es zu, dass bei einem – von der Planfeststellungsbehörde für theoretisch erachteten – Hochwasserereignis mit entsprechenden Deichbrüchen die oben beschriebene Barrierewirkung der A 26 eintritt. Diese würde jedoch – nach der fachlichen Einschätzung des NLWKN – lediglich zu einer Erhöhung des Wasserstands im Überflutungsgebiet von wenigen Dezimetern führen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Trasse der A 26 in etwa dem Verlauf des Hinterdeichs folgt bzw. südlich des Hinterdeichs verläuft und dieser heute schon eine Barriere darstellt (s. auch Unterlage 13.8 –D).

#### 2.2.2.1.3.5 Schutzgut Klima

Da im Untersuchungsgebiet aufgrund des weitgehend ebenen Geländes keine ausgeprägten klimatisch-lufthygienische Austauschbeziehungen zwischen Kaltluftentstehungsgebieten und angrenzenden Ortslagen bzw. Belastungsräumen bestehen, können auch durch das Vorhaben keine Beeinträchtigungen derartiger Funktionsbeziehungen ausgelöst werden.

Im Zusammenhang mit dem dritten Bauabschnitt wurde zudem in einem speziellen Gutachten zur Spätfrostgefährdung untersucht, inwieweit das Vorhaben Auswirkungen auf die Häufigkeit der für den Obstbau kritischen Spätfrostereignisse im April und Mai haben könnte. Betrachtet wurde dabei, inwieweit die A 26 bei Schwachwindlagen zu einer Reduzierung der Luftbewegung und damit einhergehend einer Verminderung des der Spätfrostgefährdung entgegenwirkenden Temperatenausgleichs beitragen kann. Nach den Berechnungen des Gutachters kann als Faustformel abgeleitet werden, dass zusätzliche Abkühlungen von bis zu  $-0,5^{\circ}\text{C}$  in einem Streifen von etwa bis zu 20 m von der Trasse entfernt, Abkühlungen von bis zu  $-0,3^{\circ}\text{C}$  in einem sich daran anschließenden Streifen von etwa 100 m Breite und Abkühlungen von bis zu  $-0,1^{\circ}\text{C}$  in einer Entfernung von bis zu 200 m entstehen können. Insgesamt kommt es nach den Berechnungen des Gutachters in den so ermittelten Kaltluftstaugebieten nördlich der A 26 allenfalls zu einer zusätzlichen Gefährdung von ein bis zwei Tagen innerhalb von zehn Jahren bis zu einer maximalen Entfernung von der Trasse von 100 m. Südlich der A 26 ist mit einer vorhabenbedingten zusätzlichen Gefährdung von etwa 0,5 Tagen innerhalb von zehn Jahren bis zu einer Entfernung von der Trasse von 200 m zu rechnen. Um auf der sicheren Seite zu bleiben, geht die Planfeststellungsbehörde vorsorglich im Mittel von einer vorhabenbedingten Zunahme des Spätfrosttrisikos allenfalls von bis zu zwei Tagen innerhalb von zehn Jahren bis maximal zu einer Entfernung von 200 m aus.

#### 2.2.2.2.1.3.6 Schutzgut Luft

Die Verwirklichung des Vorhabens führt im unmittelbaren Nahbereich der neuen Autobahn zu einer Erhöhung der Belastung der Luft mit Schadstoffen. Gemäß den vorliegenden Immissionsberechnungen nach RLUS 2012 werden dabei aber die zulässigen Jahresmittelwerte der 39. BImSchV bereits im Nahbereich der Trasse sicher unterschritten. Der Hauptanteil an der Gesamtbelastung stammt dabei aus der Vorbelastung. Bezüglich der Kurzzeitwerte für  $\text{NO}_2$  und  $\text{PM}_{10}$  ist die Situation vergleichbar. Auch für diese Werte ist bereits im Nahbereich der Straße keine Überschreitung zu erwarten. Bei  $\text{PM}_{10}$  wird der Beurteilungswert von 35 Überschreitungen im unmittelbaren Straßenrandbereich allerdings erreicht, bereits in 10m Entfernung zur Straße mit 28 Überschreitungen aber schon wieder deutlich unterschritten. Die nachfolgende Tabelle stellt die Werte aus Unterlage 11.LuS.2D im unmittelbaren Straßenrandbereich für den Fall ohne Lärmschutzwand dar. Mit Lärmschutzwand fallen die Werte jenseits der Lärmschutzwand etwas geringer aus.

Schadstoff	Beurteilungswert 39. BImSchV Jahresmittelwert in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Gesamtbelastung (Vorbelastung + A 26 (Jahresmittel- wert) in 0 m Abstand zur Fahrbahn in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Beurteilungswert 39. BImSchV Kurzzeit in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Anzahl der Überschreitungen in 0 m Abstand zur Fahrbahn
$\text{NO}_2$	40	30,6	200  Stundenmittel (max. 18 Über- schreitungen im Jahr)	3
$\text{PM}_{10}$	40	26,99	50  Tagesmittel (max. 35 Überschreitun- gen im Jahr)	35
$\text{PM}_{2,5}$	25	17,04	-	-

Die Berechnungen zur luftschadstofftechnischen Untersuchung erfolgten mittels RLuS 2012. Derzeit basiert das in RLuS 2012 integrierte Emissionsmodell noch auf dem Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA), Version 3.1. Wegen der veränderten Sachlage in Bezug auf die Stickstoffoxid-Diesel-PKW-Emissionen (Stichworte: Dieselskandal und Temperaturfenster) wurde im April 2017 HBEFA Version 3.3 als „Schnell-Aktualisierung“ mit neuen Emissionsfaktoren für Diesel-PKW (NOx-Emissionsfaktoren im warmen Motorenbetriebszustand der Konzepte Euro-4, Euro-5 und Euro-6) veröffentlicht. Eine entsprechende Aktualisierung der RLuS ist in Vorbereitung, liegt bisher aber noch nicht vor.

Die maximale Steigerung der Stickstoffoxid-Emissionen der gesamten PKW-Flotte (Benziner inbegriffen) von HBEFA 3.1 auf HBEFA 3.3 ergibt sich mit resultierenden 62 % für das Jahr 2020. Bei den schweren Nutzfahrzeugen werden keine gravierenden Änderungen gegenüber dem bisherigen Stand erwartet. Der Anteil der verkehrsbedingten Stickstoffdioxid-Emissionen durch Pkw beträgt nach Angaben des Umweltbundesamtes 75,5 %. Damit ergibt sich eine Steigerung der Stickstoffoxid-Emissionen bezogen auf den gesamten Verkehr von 47 %.

Unter dieser Voraussetzung lassen sich die Auswirkungen des aktuellen HBEFA 3.3 auf die Bewertung der Ergebnisse einer RLuS-Berechnung auf Basis des HBEFA 3.1 qualitativ abschätzen, indem die verkehrsbedingten Zusatzbelastungen mit einem Sicherheitszuschlag von aufgerundet 50 % versehen werden. Bei der Vorbelastung ist kein Zuschlag erforderlich, da diese auf realen Messwerten beruht.

Nach Unterlage 11.LuS.2 beträgt der Jahresmittelwert der Vorbelastung für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) 15 µg/m<sup>3</sup>. Als verkehrsbedingte Zusatzbelastung wurden für den kritischeren Fall ohne Lärmschutzwände 15,63 µg/m<sup>3</sup> im unmittelbaren Nahbereich zur Straße (s = 0 m) ermittelt. Unter Berücksichtigung des o.a. Zuschlags von 50 % auf die Zusatzbelastung kann der Jahresmittelwert der Gesamtbelastung von Stickstoffdioxid auf maximal 38,45 µg/m<sup>3</sup> abgeschätzt werden.

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit beträgt der über ein Jahr gemittelte Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid nach der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39 BImSchV) 40 µg/m<sup>3</sup>. Dieser Grenzwert wird sicher eingehalten.

Bezüglich Stickstoffdioxid ist darüber hinaus aus Messwerten bekannt, dass der Jahresmittelwert die kritische Größe ist. Unterschreitet die Stickstoffdioxid-Belastung im Jahresmittel den Grenzwert der 39. BImSchV von 40 µg/m<sup>3</sup>, so ist im Regelfall auch die Einhaltung der zulässigen Überschreitungshäufigkeiten (18/Jahr) des Stundengrenzwertes von 200 µg/m<sup>3</sup> zu erwarten.

#### 2.2.2.2.1.3.7 Schutzgut Landschaft

Die Trasse der A 26 verläuft im Bauabschnitt 4a durchgängig in Dammlage mit Höhen zwischen 1,50 m und 3,25 m über Gelände. Zudem ist der überwiegende Teil der Trasse mit 4 m hohen Lärmschutzwänden versehen, was die visuelle Wirkung des Vorhabens weiter verstärkt. In der überwiegend offenen Landschaft ist die Trasse weithin sichtbar und steht als technisches, gleichförmig strukturiertes Großprojekt in starkem Kontrast zur naturnahen und kleinteilig strukturierten Landschaft. Insgesamt führt das Vorhaben zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und zur Unterbrechung der für Offenlandschaften typischen Blickbeziehungen und Weiträumigkeit. Zusätzlich werden landschaftsbildprägende Einzelbäume im Zuge der Bauphase beseitigt. Eine Verminderung der visuellen Störungen und Neugestaltung des Landschaftsbildes wird durch die vorgesehene Böschungsbepflanzung erreicht, welche sich bei hinreichender Dichte gut in das Erscheinungsbild der südlich der Trasse vorhandenen Bruch- und Moorwaldkomplexe einfügen wird.

Die Qualitäten der Landschaft für die naturbezogene Erholung werden im Nahbereich der Trasse zudem durch die Lärmwirkungen des Verkehrs beeinträchtigt. Die vorgesehenen Lärm-schutzmaßnahmen vermindern diesen Effekt allerdings deutlich.

#### 2.2.2.2.1.3.8 Schutzgüter Kultur- und sonstige Sachgüter

Eine Beeinträchtigung von Kulturgütern als Zeugnisse menschlichen Handelns ideeller, geistiger und materieller Art bedeutet regelmäßig einen irreversiblen qualitativen Verlust des Quellenwertes. Derartige bedeutende Bau- oder Bodendenkmäler sind durch die Trasse nicht betroffen. Sie führt allerdings zu erheblichen Veränderungen eines als historische Kulturlandschaft anzusehenden Landschaftsraumes. Die relevanteste Beeinträchtigung sind dabei die visuellen Veränderungen der Landschaft, die auch schon im Zusammenhang mit dem Schutzgut Landschaft berücksichtigt werden (s.o.).

#### 2.2.2.2.1.3.9 Wechselwirkungen

Gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 UVPG sind bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens auch die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern zu berücksichtigen.

Medienübergreifende Wechselwirkungen und Synergieeffekte wurden geprüft, soweit dies unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit vertretbar gewesen ist. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung sind Wechselwirkungen insbesondere bei der Ermittlung der Beeinträchtigungsrisiken berücksichtigt worden, indem schutzgutübergreifende Wirkungsketten und synergetische Wirkungen Eingang in die Prüfung gefunden haben. So wurden zur Ermittlung der Beeinträchtigungen für die Avifauna die synergetischen Wirkungen von Zerschneidungseffekten, Lärm und visuellen Effekten mit Hilfe eines Eingriffszonenmodells berücksichtigt. Auch wurde intensiv geprüft, ob relevante Veränderungen des Wasserhaushalts und hiermit einhergehende Veränderungen von Biotopen und Habitaten zu erwarten sind. Die Genauigkeit, mit der derartige Synergismen erfasst werden, ist abhängig vom derzeitigen Kenntnisstand und der Verhältnismäßigkeit des Aufwands. In vielen Fällen können Wirkungsketten und Synergismen nur recht pauschal berücksichtigt und nicht exakt quantifiziert werden.

Umfassende Ökosystemanalysen, die alle denkbaren Wechselwirkungen sowie systemanalytische Prognosen von ökosystemaren Wirkungen (z.B. mathematische Simulationsmodelle) einbeziehen, können aufgrund fehlender bzw. unzureichender wissenschaftlicher Erkenntnisse über die ökosystemaren Wirkungszusammenhänge nicht in einer Umweltverträglichkeitsprüfung erarbeitet werden und sind in der Regel auch nicht planungsrelevant und entscheidungserheblich. Sie sind unangemessen und nicht zumutbar<sup>7</sup>.

Angesichts der umfassenden Bestandserhebungen und Analyse der vorhabensspezifischen Wirkungen des Straßenbauprojekts schließt es die Planfeststellungsbehörde aus, dass sich über die in der Umweltverträglichkeits- und FFH-Verträglichkeitsstudie sowie im landschaftspflegerischen Begleitplan inklusive dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag berücksichtigten Sachverhalte hinaus weitere nachteilige Synergieeffekte bzw. sonstige Wechselwirkungen ergeben, die dazu führen, dass die Gesamtbelastung einzelner Ökosystem-Komplexe in so erheblicher Weise von dem schutzgutspezifisch ermittelten Prognosezustand abweicht, dass dies für die Entscheidungsfindung von Bedeutung ist. Komplexwirkungen, die über die bereits prognostizierten Einzelwirkungen hinausgehen, sind mithin nicht ersichtlich.

#### **2.2.2.2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG**

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Planfeststellungs- bzw. Genehmigungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von

7 VGH Bad.-Württ., Urt. v. 17.11.1995 – 5 S 334/95 –, juris, Rn. 211.

den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle noch nicht vorgenommen. Durch diese Bündelung der Umweltbelange vor der eigentlichen Abwägung wird verhindert, dass diese Belange in einer atomistischen Betrachtungsweise letztlich nicht mit dem Gewicht zur Geltung kommen, das ihnen in Wahrheit bei einer Gesamtschau gebührt<sup>8</sup>. Die Bewertung nach § 12 UVPG bildet damit gleichsam das Scharnier zwischen der rein verfahrensrechtlichen Umweltverträglichkeitsprüfung und dem materiellen Recht<sup>9</sup>.

#### **2.2.2.2.1 Auswirkungen auf den Menschen**

Gesetzliche Maßstäbe zur Beurteilung der Intensität von Einwirkungen auf Menschen durch Infrastrukturmaßnahmen gibt es in dem Sinne nicht; vielmehr ist insoweit nach unterschiedlichen Wirkfaktoren zu differenzieren. Hier sind wie vorstehend bereits dargestellt insbesondere nachteilige Wirkungen infolge von (Verkehrs-)Lärm und Luftverunreinigungen von Bedeutung. Nach § 41 BImSchG muss beim Bau einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsgeräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die entsprechenden Beurteilungsgrundlagen hierfür enthält die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung). Die hier genannten Immissionsgrenzwerte werden in allen Wohngebieten, aber auch in den als Dorfgebiet oder Außenbereich eingestuften Bereichen der rd. 300 m vom Trassenabschnitt entfernt gelegenen Ortschaft Rübke eingehalten. Damit sind erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohlbefinden der Menschen durch Lärm auszuschließen.

Wie vorstehend dargestellt wurde für das Vorhaben eine umfassende Beurteilung der zu erwartenden Immissionsbelastung durchgeführt. Danach werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV bereits im Nahbereich, d.h. in einem Abstand von 10m zur Fahrbahn sicher unterschritten. Der „Immissionsgrenzwert“ ist ein Wert, der auf Grund wissenschaftlicher Erkenntnisse mit dem Ziel festgelegt wird, schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit oder die Umwelt insgesamt zu vermeiden, zu verhüten oder zu verringern (s. § 1, 39. BImSchV). Da diese Werte selbst im unmittelbaren Straßenbereich eingehalten werden, sind in der rd. 300 m entfernt gelegenen Ortslage relevante nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohlbefinden des Menschen grundsätzlich ausgeschlossen (s. auch Unterlage 11.LuS D).

Zusammenfassend betrachtet ist das Vorhaben hinsichtlich des Schutzguts Mensch anlage-, bau- und betriebsbedingt als verträglich im Sinne des § 12 UVPG zu bewerten, da nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohlbefinden nicht zu erwarten sind.

#### **2.2.2.2.2 Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen sowie die biologische Vielfalt**

Der Untersuchungsraum des Abschnitts 4a ist in seiner Gesamtheit Teil des europäischen Vogelschutzgebietes „Moore bei Buxtehude“. Das Vorhaben beeinträchtigt dieses Gebiet in erheblichem Umfang, indem es zu Verlusten und erheblichen Funktionsverminderungen des Lebensraums insbesondere der wertbestimmenden Vogelart des Wachtelkönigs führt (insgesamt ca. 246 ha, davon 31 ha im hier relevanten Abschnitt 4a). In dem offenen und noch vergleichsweise ruhigen, aber durch die landwirtschaftliche Bodennutzung gleichwohl schon vorbelasteten Landschaftsraum sind die durch das Straßenbauvorhaben hervorgerufenen Beeinträchtigungen von erheblichem Gewicht und nicht vollständig zu vermeiden. Neben dem Wachtelkönig werden ebenfalls in erheblichem Umfang verschiedene Brutvogelarten des Offenlandes sowie der Halboffen- und Gebüschlandschaft beeinträchtigt. Zur Minimierung der Beeinträchtigungen sind zusätzlich zu vorangegangenen Linienoptimierungen insbesondere umfassende Maßnahmen zur Lärminderung vorgesehen. Zudem sind umfangreiche Kompensationsmaßnahmen geplant, welche dazu beitragen, dass die genannten Beeinträchtigungen in angemessener Frist kompensiert werden.

8 BVerwG, Urt. v. 18.11.2004 – 4 CN 11.03 –, BVerwGE 122, 207 (211).

9 Vgl. EuGH, Urt. v. 03.03.2011 – Rs. C-50/09 –, NVwZ 2011, 929 (Rn. 37-41), Kommission/Irland.



Neben den Brutvögeln ist insbesondere noch die Querung des für Fledermäuse bedeutsamen Bereichs der Moorwettern hervorzuheben. Dieser Konflikt wird auf Hamburger Gebiet durch die Anlage einer als Fledermausquerungshilfe ausgestalteten Gewässerunterführung im Zusammenhang mit Leit- und Sperreinrichtungen bewältigt. Auf niedersächsischer Seite sind für einen abschnittsübergreifend lückenlosen Schutz beiderseits der Trasse fledermausgerechte Bepflanzung gem. M AQ 2008 zur Entwicklung von Leitstrukturen vorgesehen.

Unter Berücksichtigung dieser Vermeidungsmaßnahmen können erhebliche Beeinträchtigungen für Fledermäuse ausgeschlossen werden.

Von den **übrigen untersuchten Artengruppen** sind keine relevanten Habitate durch das Vorhaben betroffen, so dass hier keine erheblichen Beeinträchtigungen gegeben sind.

Darüber hinaus führt das Vorhaben im gesamten überbauten Bereich zu Beeinträchtigungen von Biotopstrukturen, wobei insbesondere Grünlandbiotope betroffen sind, welche aber zu großen Teilen intensiv genutzt werden und damit nur von geringerem naturschutzfachlichen Wert sind. Als schwerwiegender ist der anlagenbedingte Verlust bzw. Teilverlust von Flächen mit Vorkommen gefährdeter Pflanzenarten und -gesellschaften und gesetzlich geschützter Biotope bzw. geschützter Landschaftsteile anzusehen, welcher aber nur kleinflächig gegeben ist. Diese Beeinträchtigungen werden zudem durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert.

Unzweifelhaft führt das Vorhaben trotz aller Vermeidungsanstrengungen zu nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen ist aber gewährleistet, dass langfristig im Vergleich zum Status-Quo keine nachteiligen Veränderungen für das Schutzgut Pflanzen und Tiere sowie die biologische Vielfalt eintreten.

#### **2.2.2.2.3 Auswirkungen auf den Boden**

Das Vorhaben ist anlagebedingt mit einer erheblichen und kaum reversiblen Versiegelung und Überbauung von Böden verbunden. Dabei sind im hier relevanten Abschnitt aber keine Böden betroffen, welche gemäß den Bewertungen des LBEG aufgrund ihrer Seltenheit und ihres Biotopentwicklungspotenzials eine besondere Schutzwürdigkeit aufweisen. Ein Ausgleich der Bodenversiegelung durch Entsiegelungsmaßnahmen ist im hier relevanten Abschnitt nicht möglich. Zusätzlich sind daher multifunktionale Kompensationsmaßnahmen im Verhältnis 1:1 zum Eingriff vorgesehen, die auf eine Reduzierung der Bodenbelastungen aus landwirtschaftlichen Nutzungen durch Nutzungsextensivierung abzielen und sich somit positiv auf die Entwicklung und Stabilisierung der natürlichen Bodenfunktionen und die Förderung des Bodenlebens auswirken.

Über die anlagebedingten Betroffenheiten hinausgehende Bodenbeeinträchtigungen durch Schadstoffdepositionen sind nicht zu erwarten. Verschiedene Forschungsergebnisse zeigen, dass sich der Großteil der Schadstoffeinträge auf den Spritzwasserbereich bis 10 m Entfernung von der Trasse beschränkt. Die Schadstoffkonzentration im Boden nimmt ab einem Fahrabstand von 5 m relativ schnell ab. Ab einer Entfernung von 5 bis 10 m werden die Vorsorgegrenze der BBodSchV in der Regel eingehalten<sup>10</sup>. Der Bereich < 5 bis 10 m ist hier aber bereits durch das Bankett sowie die Dammböschungen und Seitengräben überbaut. Zudem begrenzen die vorgesehene Lärmschutzwand und die Bepflanzung die Schadstoffausbreitung.

Baubedingt kommt es zu einer temporären Bodeninanspruchnahme im Bereich der Arbeitsstreifen. Diese wird jedoch durch eine auf das notwendige Maß reduzierte Ausweisung von Flächen

10 Vgl. Reinirkens, Ermittlung und Beurteilung straßenbedingter Auswirkungen auf die Landschaftsfaktoren Boden und Wasser, Bonn Bad-Godesberg 1992; Tegethof, Straßenseitige Belastungen des Grundwassers, Bergisch Gladbach 1998.

hinreichend beschränkt. Zudem werden die Beeinträchtigungen nach Beendigung der Bauarbeiten durch geeignete Rekultivierungsmaßnahmen vollständig ausgeglichen.

#### **2.2.2.2.4 Auswirkungen auf das Wasser**

Die vorhabenbedingte Bodenversiegelung führt in gewissen Umfang zu einer Verringerung der Grundwasserneubildung und einer entsprechenden Erhöhung des Oberflächenwasserabflusses. Da die Grundwasserneubildungsrate im Untersuchungsgebiet wegen der hohen Grundwasserstände sehr gering ausfällt, das Regenwasser überwiegend im Bereich der Böschungen versickert wird und zudem hinreichende Maßnahmen zur Regenwasserrückhaltung bei Starkniederschlägen vorgesehen sind, ergeben sich vorhabenbedingt keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den Oberflächenabfluss und die Grundwasserneubildung. Durch Versickerung des Grundwassers über Straßenböschungen und Rigolen sowie der Reinigungswirkung der weiteren Bodenschichten, werden verkehrsbedingte Schadstoffe zurückgehalten und gelangen nicht in das Grundwasser. Insoweit ist sowohl eine Verschlechterung des mengenmäßigen wie auch des chemischen Zustands des Grundwassers bzw. des Grundwasserkörpers Este-Seeve-Lockergestein ausgeschlossen. Auch die Vorfluter profitieren von den Reinigungseffekten der Böschungen wie auch der unbefestigten Mulden und Rückhaltesysteme, so dass auch für die Oberflächengewässer keine betriebs- oder anlagebedingten nachteiligen stofflichen bzw. chemischen Veränderungen eintreten.

Während der Bauphase des Vorhabens kommt es zur Auspressung von Porenwasser aus den anstehenden Bodenschichten. Dieses enthält gelöstes Eisen-II, was sowohl für die Gewässerfauna als auch für landwirtschaftliche Nutzungen nachteilig ist. Um mögliche negative Effekte des eisenhaltigen Porenwassers auf die Gewässerökologie zu vermeiden, erfolgt vor Einleitung in die Vorfluter eine Vorbehandlung des Wassers mit Hilfe einer mobilen großtechnischen Wasseraufbereitungsanlage. Dabei wird durch Sauerstoffeintrag das gelöste Eisen-II zu nicht löslichem Eisen-III oxidiert und ausgefällt. In den aktuell im Bau befindlichen Abschnitten wird dieses Verfahren bereits mit Erfolg praktiziert. Insofern ist davon auszugehen, dass durch die vorgesehenen Maßnahmen nachteilige Auswirkungen auf die Gewässerökologie und die Landwirtschaft vermieden werden, zumal ein Monitoring sicherstellt, dass der Eisen-II-Anteil des eingeleiteten Wassers bei maximal  $\leq 2$  mg/l liegt (siehe Unterlage 13.7, S. 10).

Insgesamt gewährleisten die eingesetzten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen – insbesondere zur Straßenentwässerung und Behandlung des Porenwassers, dass weder für flussgebietsspezifische Schadstoffe, allgemeine physikalisch-chemische Qualitätskomponenten noch für Stoffe des chemischen Zustandes eine relevante Verschlechterung in der Moorwettern bzw. im OWK Moorwettern eintritt. Dies gilt entsprechend den im Zusammenhang mit der WRRL durchgeführten Berechnungen auch für mögliche Chlorideinträge infolge des Winterdienstes, die nur in irrelevanten Größenordnungen auftreten. Dies umso mehr, als Marschengewässer bereits natürlicherweise erhöhte Chloridbelastungen aufweisen und die OGewV daher für diese Gewässer keine Orientierungswerte für Chlorid festlegt.

Insgesamt kommt es somit weder zu einer Verschlechterung des Zustands von Oberflächengewässern bzw. eines Oberflächenwasserkörpers, noch ist die Erreichung eines guten Zustands bzw. eines guten ökologischen Potenzials und eines guten chemischen Zustands zu dem nach der Richtlinie maßgeblichen Zeitpunkt gefährdet. Das Vorhaben ist daher mit den Bewirtschaftungszielen gemäß §§ 27 bis 31 und § 47 WHG vereinbar und führt auch insgesamt nicht zu nachteiligen Veränderungen des Schutzgutes Wasser.

#### **2.2.2.2.5 Auswirkungen auf das Klima**

Das Vorhaben wird nur geringe Auswirkungen in einem eng begrenzten Bereich auf das Kleinklima haben. Relevante klimatisch-lufthygienische Ausgleichsfunktionen der Landschaft in Bezug zu Siedlungsbereichen sind nicht betroffen. Gemäß einer im Zusammenhang mit der Planung des dritten Abschnitts eingeholten Stellungnahme lässt sich allerdings eine Erhöhung des Spätfrosttrisikos im April und Mai von bis zu zwei Tagen innerhalb von zehn Jahren bis zu einer Entfernung von maximal 200 m zur Autobahntrasse nicht ausschließen. Dieser Sachver-

halt wäre lediglich für den Obstanbau von Bedeutung, welche aber im 200 m Umfeld um die Trasse nicht oder allenfalls marginal betroffen ist. Insgesamt erweist sich das Vorhaben also mit Blick auf das Schutzgut Klima als umweltverträglich.

#### **2.2.2.2.6 Auswirkungen auf die Luft**

Anhaltspunkte für die Bewertung eventueller Luftverunreinigungen bietet in erster Linie die 39. BImSchV. Die Grenzwerte dieser Verordnung werden in dem den Vorhaben nächstgelegenen Siedlungsbereich weit unterschritten. Erhöhungen der Luftschadstoffbelastungen sind lediglich im unmittelbaren Trassenrandbereich zu erwarten, wobei aber auch hier die relevanten Grenzwerte eingehalten werden. Im Übrigen wird das Vorhaben überall dort, wo durch den Bau der Autobahn Verkehr aus den Ortslagen auf die Autobahn verlagert wird, eine spürbare Verringerung der Immissionsbelastung an den Ortsdurchfahrten, z.B. im Zuge der B 73, L 140 und K 39 mit sich bringen. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen für das Schutzgut Luft oder relevante nachteilige Veränderungen der Luftqualitätssituation sind damit in der Gesamtbetrachtung nicht gegeben.

#### **2.2.2.2.7 Auswirkungen auf die Landschaft**

Das in Dammlage verlaufende und mit Lärmschutzwänden versehene Vorhaben führt zu erheblichen, in der flachen Landschaft weithin sichtbaren Veränderungen des Landschaftsbildes. Eine Verminderung der visuellen Störungen und Neugestaltung des Landschaftsbildes wird durch die vorgesehene Böschungsbepflanzung erreicht, welche sich bei hinreichender Dichte gut in das Erscheinungsbild der südlich der Trasse vorhandenen Bruch- und Moorwaldkomplexe einfügen wird. Die räumliche Ausrichtung der neu entstehenden Strukturen passt sich zudem dem Verlauf des Hinterdeichs an. Gleichwohl wird das Straßenbauwerk als Zäsur in der Landschaft erkennbar bleiben. Die verbleibenden visuellen Beeinträchtigungen werden multifunktional im Zusammenhang mit Maßnahmen der Biotopkompensation ausgeglichen, da diese zugleich auch der Entwicklung naturnah wirkender und damit das Landschaftsbild belebender Strukturen dienen.

#### **2.2.2.2.8 Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter**

Hinsichtlich des Schutzguts „Kultur- und Sachgüter“ erweist sich das Vorhaben als umweltverträglich.

#### **2.2.2.2.9 Medienübergreifende Gesamtbewertung**

Tabellarisch lassen sich die unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen verbleibenden, nicht vermeidbaren zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbezogenen Umweltauswirkungen des Vorhabens wie folgt zusammenfassen:

Tab. 2.2.3.2.2.9

Schutzgüter	Bewertung der Auswirkungen gemäß § 12 UVPG		
	baubedingt	anlagebedingt	betriebsbedingt
Mensch/menschliche Gesundheit	+	+	+
Tiere und Pflanzen	(+)	(+)	(+)
Boden	(+)	(+)	+
Wasser	+	(+)	+
Klima	+	+	+
Luft	+	+	+
Landschaft	(+)	(+)	(+)
Kulturgüter und sonstige Sachgüter	+	+	+

+	Auswirkungen verträglich	-	Auswirkungen unverträglich
(+)	mit Kompensationsmaßnahmen Auswirkungen verträglich	0	nicht relevant bzw. nicht betroffen

Das Vorhaben hat mithin erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser und Landschaft, wobei die nachteiligen Auswirkungen gemessen an den gesetzlichen Vorgaben der §§ 13 ff. BNatSchG durch entsprechende Ausgleichs- und Ersatz- bzw. Kohärenzsicherungsmaßnahmen kompensiert werden können (im Detail dazu noch unten Ziff. 2.2.3.7.2.2.1 und 2.2.3.7.3.2.3). Damit erweist sich das Vorhaben als insgesamt umweltverträglich. Im Rahmen der Abwägung wird jedoch zu berücksichtigen sein, dass hinsichtlich eines Teils der vorgenannten Schutzgüter das Integritätsinteresse unwiederbringlich verletzt ist und die Umweltverträglichkeit insoweit erst gleichsam auf der zweiten Stufe im Wege der Kompensation erreicht wird.

### **2.2.3 Materieil-rechtliche Würdigung**

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass der Bau des Abschnitts 4a der A 26 mit dem materiellen Recht im Einklang steht und stellt den Plan nach entsprechender Abwägung fest.

Der Umfang der materieil-rechtlichen Prüfung wird durch das Fachplanungsrecht und die Wirkungen der Planfeststellung bestimmt. Da durch die Planfeststellung die Realisierung des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen und privaten Belange eröffnet wird (Gestattungswirkung gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG), ist hierbei neben dem Bundes-Fernstraßengesetz (FStrG) das gesamte berührte öffentliche Recht entweder zwingend zu beachten oder - sofern es der Abwägung zugänglich ist - abwägend zu berücksichtigen. Einschlägige öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen wurden deshalb im Rahmen dieser Planfeststellung geprüft und ggf. erteilt. Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt sämtliche dieser ansonsten erforderlichen Gestattungsakte (Konzentrationswirkung gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 2 VwVfG).

Das Vorhaben hält sich in dem durch das materielle Recht gezogenen Rahmen. Das einschlägige zwingende und in der Abwägung unüberwindbare Recht inklusive der zwingend einzuhaltenden höherstufigen Planungen sind beachtet worden, so dass die Planfeststellungsbehörde in die Abwägung eintreten konnte.

Die sodann in der Abwägung gemäß § 17 Satz 2 FStrG zu berücksichtigenden von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind bei der Planfeststellung in nachfolgend im Einzelnen noch dargestellter Weise beachtet worden.

#### **2.2.3.1 Planrechtfertigung**

Für den Bauabschnitt 4a der A 26 ist die für jede Fachplanung erforderliche Planrechtfertigung gegeben. Eine Planrechtfertigung liegt vor, wenn für das Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des einschlägigen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht und in den Fällen, in denen sich das Vorhaben – wie hier – nicht ohne die Inanspruchnahme von Grundeigentum

Privater verwirklichen lässt, die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Eigentumsbelange zu überwinden<sup>11</sup>.

Gemessen an den Zielsetzungen des FStrG als das hier maßgebliche Fachplanungsgesetz besteht für das Vorhaben ein entsprechender Bedarf. Denn die A 26 ist im Bereich von Buxtehude bis Rübke auf niedersächsischer Seite unter der laufenden Nr. 135 und im Bereich von Rübke bis Moorburg mit Anschluss an die A 7 unter laufender Nr. 9 auf Hamburgischer Seite im Bedarfsplan von 2003 für die Bundesfernstraßen (Bundesverkehrswegeplan 2003<sup>12</sup>) im vordringlichen Bedarf enthalten<sup>13</sup>. Die gesetzliche Bedarfsfestlegung für die A 26 wurde durch den Bundesverkehrswegeplan 2030, der als Anlage 1 zu § 1 FStrAusbauG<sup>14</sup> am 31.12.2016 Gesetzeskraft erlangt hat, unter den laufenden Nr. 508 für den Hamburgischen Teilabschnitt und unter den laufenden Nummern 693 und 696 für die in Planung befindlichen niedersächsischen Teilabschnitte als laufende und fest disponierte Vorhaben entsprechend fortgeschrieben.

Die Feststellung des Bedarfs ist für die Planfeststellungsbehörde gemäß § 1 Abs. 2 S. 2 FStrAusbauG verbindlich<sup>15</sup>. Der aufgrund von Prognosen über Verkehrsströme erstellte Bedarfsplan gibt dabei nicht nur an, dass ein bestimmter Verkehrsbedarf überhaupt besteht, sondern er konkretisiert zugleich die Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, indem er ein bestimmtes, wenn auch grobmaschiges „zusammenhängendes Verkehrsnetz“ für „einen weiträumigen Verkehr“ darstellt, das dem prognostizierten Bedarf gerecht wird<sup>16</sup>. Der Bedarfsplan legt damit das zusammenhängende Verkehrsnetz nicht nur linienmäßig, sondern auch in Bezug auf die Kapazität der Straßen etwa in Gestaltung eines vier- oder auch sechsstreifigen Ausbaus näher fest<sup>17</sup>.

Die A 26 ist damit zufolge der verbindlichen Festlegungen des Bundesbedarfsplans als 4-streifiger Autobahnneubau als Ost-West-Tangente zwischen der Metropolregion Hamburg mit Anschluss an das Autobahnnetz im Süden Hamburgs (sog. Hafenquerspange<sup>18</sup>) und dem Untereimeraum über die Stadt Stade mit Anschluss an die A 20 konzeptioniert<sup>19</sup>. Der gesetzlich festgestellte Bedarfsplan gibt damit ein entsprechend grobmaschiges Konzept als Planungsauftrag vor, innerhalb dessen die Planung gerade auch in dem Sinne gerechtfertigt ist, dass planerische Gestaltungsspielräume eröffnet und auszuschöpfen sind.

Dies schließt auch die Prüfung der sog. Null-Variante auf allen Planungsebenen trotz gesetzlicher Bedarfsfeststellung dahin ein, ob sich die gewählte Trasse im Variantenvergleich weiterhin durchsetzt oder sich die der Vorzugswahl zu Grunde liegenden Verhältnisse maßgeblich geändert haben oder neu bewertet werden müssen<sup>20</sup> oder dem beantragten Vorhaben unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen<sup>21</sup>.

11 Nds. OVG, Urt. v. 22.02.2012, 7 KS 71/10-, juris, Rn.25

12 BGBl. I 2004 Nr. 54, Anlagenband

13 Der Bundesverkehrswegeplan 2003 hat als Anlage zu § 1 des Fernstraßenausbaugesetzes nach dem Fünften Änderungsgesetz vom 04.10.2004 (BGBl. I S. 2574) zum Fernstraßenausbaugesetz am 16.10.2004 Gesetzeskraft erlangt.

14 i.d.F. der Bekanntmachung vom 20.01.2005 (BGBl. I S. 201), zul. geändert durch Art. 1 Gesetz vom 23.12.2016 (BGBl. I S. 3354)

15 BVerwG, Urt. v. 08.06.1995, 4 C 4.94

16 BVerwG, Urt. v. 26.03.1998, 4 A 7.97

17 BVerwG, Urt. v. 21.03.1996, 4 C 19.94

18 Der aktuelle Bedarfsplan (2030) stellt unter Nr. 507 für den weiteren Verlauf der A 26 zwischen dem künftigen AK Hamburg Süderelbe (A7 bei Moorburg) und dem künftigen AD Hamburg Stillhorn (A1) vordringlichen Bedarf fest.

19 Der 1. Bauabschnitt der A 26 östlich Stade bis Horneburg ist fertig gestellt und steht unter Verkehr; die in Bau oder Planfeststellung befindlichen weiteren Abschnitte östlich Horneburg sind auf niedersächsischer Seite unter lfd. Nr. 696 des aktuellen Bedarfsplans als 4-streifiger Neubau fest disponiert. Für den 5. Bauabschnitt westlich von Stade mit Anschluss an die geplante A 20 ist unter laufender Nr. 693 des aktuellen Bedarfsplans entsprechend vordringlicher Bedarf festgestellt.

20 BVerwG, Urt. v. 24.11.2010, 9 A 13.09, Rn. 62

21 BVerwG, Urt. v. 10.04.1997, 4 C 5/96: Es ist eine abschnittsübergreifende gesamtvorhabenbezogene Ermittlung und Bewertung, Würdigung der Umweltbelange unter Einschluss einer Nullvariantenprüfung als Grundlage für die Bewältigung der Umweltproblematik auf der Stufe der Planfeststellung in dem Sinne erforderlich, ob sich dem Gesamtvorhaben Raumwiderstände umweltfachlicher Art entgegenstellen, die sich grobmaschig betrachtet als unüberwindbar darstellen (Rn. 36 ff.).

Nach diesen Maßstäben ist auf der Ebene der Planrechtfertigung sowohl für den hier planfestgestellten Teilabschnitt 4a als auch für das gesamthafte Vorhaben des Neubaus der Bundesautobahn 26 zwischen östlich Horneburg und Moorburg zunächst festzustellen, dass mit der vorliegenden Planung der gesetzliche Planungsauftrag weder unterschritten oder verfehlt, noch überschritten wurde und das beantragte Vorhaben als Teil des Gesamtvorhabens durch die gesetzliche Bedarfsfestlegung grundsätzlich geeignet ist, entgegenstehende private und öffentliche Belange zu überwinden.

Das Projekt der laufenden Nr. 508 und 696 des aktuellen Bedarfsplans Fernstraße zum Neubau der A 26 östlich Horneburg über Rübke bis zum Anschluss an die A 7 bei Moorburg ist dabei als Gesamtvorhaben zwar netzkonzeptionell eingebunden in die weitere Bedarfsplanung mit Verknüpfung der A 20 über den 5. Bauabschnitt der A 26 zwischen Stade und Drochtersen sowie ebenso mit der weiter geplanten Verbindung zwischen der A 7 (bei Moorburg) und der A 1 (bei Stillhorn) als sogenannter Hafenspange. Die aus dem gesetzlichen Bedarfsplan für das Gesamtvorhaben und bei abschnittsweiser Planverwirklichung für die einzelnen Planungsabschnitte festzustellende Planrechtfertigung ist deshalb aber nicht von der Verwirklichung oder Realisierbarkeit der weiter verknüpften Bedarfsplanvorhaben abhängig. Vielmehr ist für den Neubau der A 26 zwischen der A 7 bei Moorburg bis östlich Horneburg mit Anschluss an den bereits fertig und unter Verkehr gestellten 1. Bauabschnitt der A 26 die gesetzliche Planrechtfertigung selbständig, d.h. auch im Rahmen eines vorläufig positiven Gesamturteils ohne Ansehen anderer, auch anknüpfender Bedarfsplanvorhaben begründet.

### 2.2.3.2 Abschnittsbildung

Für die Frage der Realisierbarkeit des Gesamtvorhabens, die sich bei abschnittsweiser Planung dahin stellt, ob dem beantragten Vorhaben im Zeitpunkt der Planfeststellung bei vorausschauender Betrachtung auf einem der Folgeabschnitte unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen, ist deshalb vorliegend allein noch der verbleibende Lückenschluss zwischen dem Abschnittsende des 3. Abschnitts östlich der Anschlussstelle Neu Wulmstorf bis zum Anschluss an die A 7 bei Moorburg zu betrachten<sup>22</sup>. Der Abschnitt 1 der A 26 zwischen der AS Stade Ost und der AS Horneburg ist fertig gestellt und unter Verkehr. An diesen vorhandenen Bestand knüpft die weitere Bedarfsplanung östlich Horneburg bis Rübke und von Rübke bis zum Anschluss an die A 7 bei Moorburg an. Die betreffenden Abschnitte 2, 3 und 4 werden durch den aktuellen Bedarfsplan als laufend und fest disponiert eingestuft. Die Abschnitte 2 und 3 befinden sich nach jeweils bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlüssen in Bau.

Unüberwindliche Hindernisse in umweltfachlicher Sicht sind zum Zeitpunkt der Planfeststellung weder für den hier planfestgestellten Teilabschnitt 4a als auch nicht für den Folgeabschnitt mit Anschluss an die A7 bei Moorburg festzustellen. Die Trasse führt zwar ausgehend von der im nördlichen Randbereich des Vogelschutzgebietes Moore bei Buxtehude gelegenen Anschlussstelle vor Rübke an der L235 (B3n) im gradlinigen Verlauf nordöstlich bis zur Landesgrenze weiter durch das Vogelschutzgebiet; die Trassierung stellt sich jedoch weiterhin auch gegenüber einer nördlichen Umfahrung von Rübke, die eine Durchschneidung der III. Meile des Alten Landes bedingt hätte, als alternativlos bzw. ohne zumutbare Alternative dar. Auf der Landesgrenze verlässt die Trasse das Vogelschutzgebiet und verläuft auf Hamburger Seite außerhalb des Schutzgebietes an dessen nördlichen Rand. Die Trassierung innerhalb des planfestgestellten Abschnittes sucht damit bei Wahrung eines möglichst gradlinigen Verlaufs die geringstmögliche Durchfahrung des Gebietes. Für die damit auf niedersächsischer Seite verbundene erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des Schutzgebietes, insbesondere wegen des Verlustes an Habitatfläche für den Wachtelkönig konnte eine Abweichungsentscheidung gemäß

22 Der 5. Bauabschnitt der A 26 ist unter lfd. Nr. 693 des aktuellen Bedarfsplans zwar auch in den vordringlichen Bedarf eingestellt; er teilt jedoch nicht dieselbe für den 4. Abschnitt aus dem Bedarfsplan Nr. 508 und 696 hiervon unabhängig festzustellende gesetzliche Bedarfsfeststellung und ist folglich für die Frage der Realisierbarkeit des hier zu betrachtenden Gesamtvorhabens nicht einzubeziehen.

§ 43 Abs. 3-5 BNatSchG mit der Planfeststellung verbunden werden. Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Nr. 2.2.3.7.3.2 dieses Beschlusses wird Bezug genommen.

Die getroffene Abschnittsbildung ist dabei selbst Gegenstand und Ergebnis planerischer Abwägung und hieraus gerechtfertigt.

Der Rechtsfigur der planungsrechtlichen Abschnittsbildung liegt die Erwägung zugrunde, dass sich ein planerisches Gesamtkonzept angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer gesamthaft konzeptionierten linienförmigen und gleichermaßen detaillierten Streckenplanung verbunden sind, häufig nur in Teilabschnitten verwirklichen lässt<sup>23</sup>. Die jeweils getroffene Abschnittsbildung muss sich inhaltlich rechtfertigen lassen<sup>24</sup> und ihrerseits das Ergebnis planerischer Abwägung sein<sup>25</sup>. Darüber hinaus bedarf der planfestgestellte Streckenabschnitt der eigenen Planrechtfertigung. Diese ist allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten Gesamtplanung zu sehen. Daher muss der jeweilige Teilabschnitt grundsätzlich eine insoweit selbständige Verkehrsfunktion besitzen<sup>26</sup>, um einer sog. Torso Bildung vorzubeugen.

Allein da es an Landesgrenzen aber regelmäßig nicht möglich ist, verkehrswirksame Teilabschnitte zu bilden, erfährt dieser Grundsatz bei Straßen, welche länderübergreifend geplant werden, Abstriche dahin, dass es ausreicht, wenn diese Verkehrsbedeutung im Zusammenhang mit dem jenseits der Grenze anschließenden Abschnitt gegeben und beabsichtigt ist, die beiden Teilstrecken im Wesentlichen im Zusammenhang zu bauen<sup>27</sup>. Dies wird für den auf niedersächsischer Seite belegenen Teilabschnitt 4a der A 26 durch die Nebenbestimmung / Vorbehaltsentscheidung in Nr.1.1.4.33 dieses PFB zur Bau- und Verkehrsfreigabe gewährleistet, wonach mit dem Bau des hier planfestgestellten Abschnitts erst begonnen werden darf, wenn auch für den Folgeabschnitt mit Anschluss an die A 7 auf Hamburgischer Seite ein vollziehbarer Planfeststellungsbeschluss vorliegt.

Indes ist der Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses für den auf Hamburger Gebiet gelegenen Teilabschnitt der A 26 mit Anschluss an die A 7 im dortigen Planrechtsverfahren nach dortiger Auskunft absehbar.

Ferner sind auch keine auf die Planrechtfertigung durchgreifenden Zweifel an der Realisierbarkeit des Vorhabens innerhalb des Zeitrahmens nach § 17c Nr. 1 FStrG im Hinblick auf dessen Finanzierung und Finanzierbarkeit<sup>28</sup> begründet. Das Vorhaben ist im aktuellen Bedarfsplan als laufend und fest disponiert eingestuft, so dass eine hinreichende Finanzierungsgewissheit aus Bundesmitteln erwartet werden kann.

### 2.2.3.3 Variantenprüfung

Die beantragte Vorzugsvariante der Vorhabenträgerin ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die günstigste Vorhabenvariante sowohl im Hinblick auf Lage, Ausgestaltung und Kosten als auch unter Berücksichtigung von Umweltgesichtspunkten.

Zur fachplanerischen Abwägung gehört grundsätzlich auch die Prüfung von Planungsalternativen. Zum Abwägungsmaterial gehören alle Trassenvarianten, die sich entweder aufgrund der örtlichen Verhältnisse von selbst anbieten, während des Planfeststellungsverfahrens vorge-

23 BVerwG, Urt. v. 24.11.2010, 9 A 13.09, Rn. 69

24 BVerwG, B. v. 26.06.1992, 4 B 1-11.92 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 89 S. 89 ff

25 BVerwG, Urt. v. 26.06.1981, 4 C 5.78 - BVerwGE 62, 342 <351 ff.>

26 BVerwG, Urt. v. 19.05.1998, 4 A 9.97 - BVerwGE 107, 1 <15>

27 OVG Niedersachsen, Urt. v. 20.10.1993, 7 K 9/90, DVBl. 1994, 769; Urteil vom 12.02.1998, 1 K 1861/97 ; Urt. v. 19.02.2007, 7 KS 135/03, Rn.42; BVerwG, Urt. v. 03.05.2013, 9 A 16.12, Rn. 82

28 Einem Straßenbauvorhaben, das wegen mangelnder Finanzierung nicht realisierbar ist, fehlt gleichsam die erforderliche Planrechtfertigung (BVerwG, 4 A 12.98; OVG Rh-Pfl., Urt. v. 12.05.2005, 1 C 11472/04).

schlagen werden oder sonst ernsthaft in Betracht kommen<sup>29</sup>. Es reicht hierfür aus, wenn die Behörde ernsthaft in Betracht kommende Alternativen prüft, sich mit dem Für und Wider der jeweiligen Lösung auseinandersetzt und tragfähige Gründe für die gewählte Lösung anführen kann, wobei allerdings eine gleichermaßen tiefgehende Untersuchung aller in Betracht kommenden Alternativen nicht geboten ist<sup>30</sup>.

Der Prüfungsmaßstab der Planfeststellungsbehörde ist dabei allerdings nicht auf die gerichtliche Kontrolldichte beschränkt, wonach die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Alternativen-/Trassenwahl erst dann überschritten sind, wenn eine andere als die gewählte Alternative unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange sich eindeutig als die bessere, öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Variante darstellen würde<sup>31</sup>. Zwar ist es nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, die planerischen Erwägungen des Vorhabenträgers durch abweichende eigene Überlegungen zu ersetzen. Ihr ist aber ein über die gerichtliche Kontrolldichte hinausgehendes nachvollziehendes Planungsermessen eingeräumt, mit dem ihr die Befugnis zusteht, bisher noch nicht berücksichtigten abwägungsrelevanten Gesichtspunkten Rechnung zu tragen. Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials muss sie darum alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen berührten öffentlichen und privaten Belange einstellen<sup>32</sup>.

Die Planfeststellungsbehörde hat den Sachverhalt dabei nur soweit aufzuklären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Sie ist indes nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen<sup>33</sup>. Weiter ist die Planfeststellungsbehörde befugt, Alternativen, die sich aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem früheren Verfahrensstadium auszuschneiden<sup>34</sup>. In der Festlegung der ersten groben Bewertungskriterien für eine Vorauswahl ist die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der allgemein bestehenden rechtlichen und fachgesetzlichen Bindungen grundsätzlich frei<sup>35</sup>.

Nach diesen Maßstäben erweist sich die Vorzugsentscheidung der Vorhabenträgerin aus den nachstehenden Gründen als nachvollziehbar und wird durch die Planfeststellungsbehörde nicht beanstandet.

Mit der gewählten Variante etwa 200 m südlich von Rübke wurde eine Trassenoptimierung zwischen den Umweltbelangen, insbesondere einer größtmöglichen Schonung des Vogelschutzgebietes „Moore bei Buxtehude“ auf der einen und der Wahrung des Lärmschutzniveaus der zusammenhängenden Bebauungslagen von Rübke auf der anderen Seite erreicht. Die optimierte Trassenführung etwa 200 m südlich des Ortsteils Rübke ist das Ergebnis einer detaillierten Planung mit dem Ziel, Eingriffe in das Vogelschutzgebiet so weit wie möglich zu minimieren sowie gleichzeitig die Gebietsschutzansprüche für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in Rübke zu wahren und die Inanspruchnahme von regionalwirtschaftlich bedeutsamen Obstbauflächen möglichst gering zu halten. Die grundsätzliche Abwägungsentscheidung, die Trasse nicht nördlich um den Ortsteil Rübke durch wertvolle Obstanbau- und Kulturflächen des Alten Landes (sog. III. Meile), sondern südlich um den Ortsteil durch das Vogelschutzgebiet unter möglicher Schonung desselben zu führen, ist dabei weiterhin nicht zu beanstanden und durch den planfestgestellten dritten Bauabschnitt (PFB v. 29.06.2012, Az. 3318-31027/01 A 26-

29 BVerwG, B. v. 20.12.1998, 4 B 211.88, NVwZ-RR 1989, S. 458

30 OVG Saarlouis, Urteil vom 20.07.2005, 1 M 2/04

31 BVerwG, B. v. 12.04.2005, 4 VR 41.04, Rn 41

32 BVerwG, B. v. 26.09.2013, 4 VR 1.13, Rn. 41 m.w.N

33 BVerwG, B. v. 24.04.2009, 9 B 10.09

34 BVerwG, Urt. v. 19.05.1998, 4 A 9.97

35 BVerwG, Urt. v. 05.03.1997, 11 A 25/95



405) vorgezeichnet. Der gewählte Trassenverlauf in den Abschnitten 3 und 4 wurde dabei nach dem Beschluss des Obergerverwaltungsgerichts Lüneburg vom 12.12.2005, 7 MS 91/05, mit dem Ziel der weitest möglichen Eingriffsminimierung für das Vogelschutzgebiet optimiert und die Trasse in einem verminderten Abstand von etwa 200 m zur Wohnbebauung des Ortsteiles Rübke durch die Grünlandflächen des Vogelschutzgebietes geführt, das durch die veränderte Trassenführung nur mehr randlich beeinträchtigt wird. Weiter südlichere Varianten würden dagegen zu einem tieferen Einschnitt und größeren Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes führen und wurden deshalb ausgeschlossen. Der gewählte in der dargestellten Weise optimierte Trassenverlauf folgt damit auch im dritten und vierten Abschnitt der A 26 landschaftsgerecht der sog. Hinterdeichlinie der III. Meile des Alten Landes und stellt sich gegenüber allen anderen Varianten nördlicher oder südlicher als vorzugswürdig dar.

Die weitere Trassierung in östlicher Richtung jenseits der Landesgrenze auf Hamburgischen Gebiet entlang der nördlichen Grenze des Vogelschutzgebietes ist ebenfalls nachvollziehbar vorzugswürdig; eine weitere nördliche Verschiebung in die Obstbauflächen hinein scheidet wegen der damit verbundenen steigenden Zahl landwirtschaftlicher Betroffenheiten mit Existenzgefährdungspotential aus; südlichere Varianten kommen auf Hamburger Gebiet erst wieder östlich der ausgewiesenen Vogelschutzgebiete „Moore bei Buxtehude“ und „Moorgürtel“ sowie dessen östlich geplanter Erweiterung in Betracht. Die dort untersuchte Südvariante wurde im bisherigen Planfeststellungsverfahren auf Hamburger Seite aus Umweltsicht erheblich ungünstiger eingestuft und gegenüber der Vorzugsvariante, die nördlich des Umspannwerkes bei Moorburg an die A7 anschließt, nachvollziehbar zurückgestellt.

#### **2.2.3.4 Vorgaben der Raumordnung**

Gemäß § 4 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 ROG sind bei der Entscheidung öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen anderer öffentlicher Stellen – wie der hier festgestellten Autobahnplanung – die Ziele der Raumordnung zu beachten sowie die Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen.

In dem aktuellen Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP 2017) ist die Fortführung des Baues der A 26 zur Anbindung des Untereelberaumes an das Oberzentrum Hamburg in dem in der Anlage 2 zum LROP festgelegten Vorranggebiet Autobahn als Ziel der Raumordnung formuliert (Ziff. 4.1.3 Abs. 1 S. 1 und 2 i.V.m. Anlage 2 LROP 2017). Dem folgend sieht das gemäß § 8 Abs. 2 S. 1 ROG hieraus entwickelte Regionale Raumordnungsprogramm 2025 des Landkreises Harburg (RROP 2025), das am 26.09.2016 durch den Kreistag als Satzung beschlossen und durch die obere Landesplanungsbehörde (Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg) genehmigt wurde, den Bau der A 26 im Bereich Neu Wulmstorf in dem in der zeichnerischen Darstellung festgelegten Vorranggebiet Autobahn entsprechend als Ziel der Raumordnung zur Anbindung des Untereelberaums an die A 7 in Hamburg vor.

Die in Anlage 2 LROP 2017 und in der zeichnerischen Darstellung RROP 2025 als Vorranggebiet festgelegte Trassenführung der A 26 entspricht dabei der nach dem Beschluss des Niedersächsischen Obergerverwaltungsgericht vom 12.12.2005, 7 MS 91/05, weiter auf die Ortschaft Rübke angenäherten optimierten Trasse mit dem Ziel, Eingriffe in das Vogelschutzgebiet Moore bei Buxtehude weitest möglich zu minimieren.

Auch wenn das Regionale Raumordnungsprogramm 2025 des Landkreises Harburg wegen notwendiger Überarbeitungen zu den am 16.02.2017 in Kraft getretenen Landeszielen Biotopverbund, Torferhalt und Deponiekapazitäten Klasse I aktuell nicht in Kraft getreten ist, erfüllt die hier planfestgestellte Trasse des Abschnitts 4a die Anforderungen der Raumordnung, insbesondere das im LROP 2017 fortgeschrieben festgelegte Ziel, den Bau der A 26 in dem in

der Anlage 2 zum LROP als Vorranggebiet festgelegten Trassenkorridor nach Hamburg fortzuführen.

Daneben entspricht die hier planfestgestellte Trasse des Abschnitts 4a der A 26, die das Ergebnis einer detaillierten Planung mit dem Ziel der Minimierung der Eingriffe in das Vogelschutzgebiet ist, grundsätzlich dem mit Abschluss des Raumordnungsverfahrens am 17.04.1989 landesplanerisch festgestellten Trassenkorridor sowie der am 06.06.1990 erfolgten Linienbestimmung und der weiteren gesamtplanerischen Begutachtung durch die Bezirksregierung Lüneburg vom 16.04.1989 – 209-131201/31202-A26 – wonach eine nördliche Umfahrung von Rübke als zumutbare Alternative zur randlichen Durchfahrung des Vogelschutzgebietes ausgeschlossen wurde.

Daneben ist auch darauf zu verweisen, dass die Frage, ob die Trassenwahl und die dabei vorgenommene Variantenprüfung fehlerfrei sind, nicht das Verfahrensrecht mit etwaigen verwaltungsinternen Bindungen, sondern das materielle Recht (Planrechtfertigung, zwingendes Recht, Abwägungsgebot) betrifft. Das Raumordnungsverfahren endet nicht mit einer verbindlichen Zulassungsentscheidung zu dem im Raumordnungsverfahren untersuchten Trassenkorridor, sondern mit der landesplanerischen Feststellung. Die landesplanerische Feststellung ist ihrer Rechtsnatur nach vielmehr eine behördliche gutachterliche Äußerung, deren Ergebnisse Teil des im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigenden Abwägungsmaterials sind<sup>36</sup>. Ebenso ist eine formelle Linienbestimmung nicht Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung<sup>37</sup>. Eine Planung lässt sich Dritten gegenüber nicht damit rechtfertigen, dass sie der ministeriellen Linienbestimmung entspricht. Umgekehrt ist eine Planfeststellung aber auch nicht deshalb rechtswidrig, weil ihr keine Linienbestimmung vorausgegangen ist oder die Vorzugstrasse von der festgestellten Linie abweicht.

Nach den zu Grunde gelegten Variantenuntersuchungen, die im Ergebnis eine Trassierung entlang der sogenannten Hinterdeichlinie als vorzugswürdig ausweisen, und auf deren Grundlage die planfestgestellte Trasse innerhalb des Vogelschutzgebietes Moore bei Buxtehude eine mögliche Optimierung erfahren hat, steht der hier planfestgestellte Abschnitt 4a als Teil des gesamthaften Autobahnprojekts der A26 zur Anbindung des Untereelberaums an das Oberzentrum Hamburg somit auch mit den Vorgaben der Raumordnung in Einklang.

### 2.2.3.5 Immissionen

Die Allgemeinheit und im Einwirkungsbereich eines Vorhabens die Nachbarschaft sind nach Maßgabe der geltenden Vorschriften, insbesondere der Bestimmungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen; dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen ist nach Maßgabe der geltenden Bestimmungen vorzubeugen (§ 1 Abs. 1 BImSchG). Als schädliche Umwelteinwirkungen definiert § 3 Abs. 1 BImSchG mit Abs. 2 der Vorschrift solche auf den Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter einwirkende Geräusche, Luftverunreinigungen, Erschütterungen, Lichteinwirkungen, Wärme, Strahlen und ähnliche Umwelteinwirkungen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Um bei Planvorhaben, wie hier dem Bau eines Autobahnabschnittes, dem Entstehen schädlicher Umweltwirkungen vorzubeugen, ist zunächst das in § 50 BImSchG normierte Trennungsgebot so weit wie möglich zu berücksichtigen.

36 BVerwG, B. v. 30.08.1995, 4 B 86/95, juris Rn. 8 ; vgl. auch die ausdrückliche Regelung in § 11 Abs. 5 NROG

37 OVG Münster, 13.04.2011, 11 D 37/10 AK, m.w.N.

Daneben ist bei Verkehrsvorhaben nach den §§ 41, 42 BImSchG sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik insbesondere auch durch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen vermeidbar sind, soweit deren Kosten nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Außerdem ist bei Verkehrsvorhaben die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität im Rahmen der Abwägung auch in Gebieten, in denen die in Rechtsverordnungen nach 48a Abs.1 festgelegten Immissionsgrenzwerte und Zielwerte nicht überschritten werden, als öffentlicher Belang zu berücksichtigen (§ 50 Satz 2 BImSchG).

#### **2.2.3.5.1 Trennungsgebot**

Gemäß § 50 Satz 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, soweit wie möglich vermieden werden. Entsprechenden Konflikten soll also bereits durch Wahrung bestimmter Abstände vorgebeugt werden.

Die hier gewählte Linie des Abschnitts 4a erfüllt die nach fachplanerischer Abwägung zu stellenden Anforderungen des Trennungsgebotes, auf der einen Seite die Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes „Moore bei Buxtehude“ so weit wie möglich zu minimieren und gleichzeitig die Lärmschutzbelange des Ortsteils Rübke von Neu Wulmstorf zu wahren. Die Trasse wurde deshalb bereits im dritten Bauabschnitt (wie unter 2.1.1 und 2.2.3.3 beschrieben) in einem solchen Abstand südlich der schutzwürdigen Bebauung von Rübke geführt, dass die für Verkehrslärmimmissionen jeweils geltenden Immissionsgrenzwerte mit den Mitteln des aktiven Lärmschutzes noch sicher eingehalten werden können und die Durchschneidung des Vogelschutzgebietes an dessen nördlichen Rand soweit wie möglich minimiert wird. Der Abschnitt 4a vollzieht die damit gewählte Linie in nordöstlicher Richtung nach und verlässt das Vogelschutzgebiet nach weiteren 750 m an dessen nördlicher Grenze. Mit der gewählten Linie werden somit schädliche Umwelteinwirkungen auf störanfällige Nutzungen wie hier die Ortslage von Rübke und auf schutzwürdige Gebiete wie hier das Vogelschutzgebiet, soweit wie dies mit der gewählten Vorzugsvariante südlich von Rübke möglich ist, vermieden bzw. auf das unvermeidbare Maß reduziert, wobei die zwingend zu beachtenden Lärmschutzbelange der schutzwürdigen Wohnbebauung von Rübke gewahrt bleiben.

Dem Trennungsgebot nach § 50 BImSchG wird mit der nach fachplanerischer Abwägung gewählten Trasse damit hinreichend Rechnung getragen.

#### **2.2.3.5.2 Verkehrslärm**

Die durch den Bau des Abschnitts 4a der A 26 prognostizierte unvermeidbare Lärmbelastung hält sich im Einwirkungsbereich des Vorhabens innerhalb des vom Gesetzgeber für zumutbar gehaltenen Rahmens.

Die Planunterlagen sehen dabei für die Fahrbahnen über die gesamte Baustrecke einen offenporigen Asphalt Belag vor, der nach RLS-90 einen Korrekturfaktor für die Fahrbahnoberfläche von  $D_{strO} = -5 \text{ dB(A)}$  aufweist. Eine entsprechende dauerhafte Lärminderungseigenschaft der Fahrbahnoberfläche ist unter Ziff. 1.1.4.4.1 dieses Beschlusses als Nebenbestimmung angeordnet. An der Nordseite der Autobahn wird von Beginn der Baustrecke auf einer

Länge von 200 m (bis Bau-km 25+700) eine 4 m hohe Lärmschutzwand zum Schutz der vorhandenen Wohnbebauung von Rübke errichtet. Zum Schutz des Europäischen Vogelschutzgebietes V 59 "Moore bei Buxtehude" vor Verkehrslärmeinwirkungen wird an der Südseite der Autobahn auf der gesamten Baustrecke eine Lärmschutzwand mit einer Wandhöhe von 5,25 m über Gradiante errichtet. Die zur Autobahn gerichteten Seiten erhalten jeweils eine hoch absorbierende Oberfläche.

Weitere Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm sind nach §§ 1 Abs. 1 S. 1, 3 Abs. 1 und 2, 41, 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 BImSchG i.V.m. den Regelungen der 16. BImSchV nicht geboten.

Gemäß § 41 BImSchG ist bei dem Bau öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik, insbesondere auch durch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen vermeidbar sind, soweit deren Kosten nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Die Schädlichkeitsschwellen, die zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen nicht überschritten werden dürfen, werden dabei differenziert nach der Nutzung des von dem Vorhaben betroffenen Gebietes durch Immissionsgrenzwerte für den Tages- und Nachtzeitraum bestimmt, die in der auf der Grundlage des § 43 BImSchG erlassenen 16. BImSchV festgelegt sind.

Hiernach stellt die von der Vorhabenträgerin gewählte Variante südöstlich von Rübke mit den dargestellten (aktiven) Schutzvorkehrungen die Einhaltung der einschlägigen Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV an allen Immissionsorten im Einwirkungsbereich des Vorhabens sicher. Hierzu im Einzelnen:

#### 2.2.3.5.2.1 Immissionsgrenzwerte

§ 2 der 16. BImSchV legt für die unterschiedlichen Gebietsnutzungen die folgenden Immissionsgrenzwerte fest:

<b>Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime</b>	
57 dB(A) tags	47 dB(A) nachts
<b>Reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete</b>	
59 dB(A) tags	49 dB(A) nachts
<b>Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete</b>	
64 dB(A) tags	54 dB(A) nachts
<b>Gewerbegebiete</b>	
69 dB(A) tags	59 dB(A) nachts

#### 2.2.3.5.2.2 Gebietsnutzungen

Die maßgebenden Gebietsnutzungen im Bereich des hier gegenständlichen Teils des Bauabschnitts 4a der A 26 basieren gemäß § 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV auf den Festlegungen der räumlich einschlägigen Bebauungspläne. In Bereichen, in denen keine Bebauungspläne vorhanden sind, wird die Schutzbedürftigkeit aus den Darstellungen der Flächennutzungspläne bzw. aus einem Vergleich der tatsächlichen Nutzung mit den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV aufgezählten Anlagen und Gebieten ermittelt.

Entsprechend den rechtsgültigen Festsetzungen des B-Plans Nr. 49 „Nincoper Deich“ der Gemeinde Neu Wulmstorf, der die bebauten Flächen westlich und östlich der L 235 ab Neuenfelder Hinterdeich, allerdings ohne das bebaute Grundstück Neuenfelder Hinterdeich 3 als

Dorfischgebiet festsetzt sowie den Festsetzungen des B-Plans Nr. 55, „Rübke West“, 1. Änderung der Gemeinde Neu Wulmstorf, der einzelne Bauungsbereiche südlich der Buxtehuder Straße als allgemeine Wohnbauflächen (WA-Gebiet) ausweist, wurden die im Einwirkungsbereich des Vorhabens gelegenen Grundstücke in den Unterlagen 11.4 (Lageplan der Objektnummern) und 11.2.2 (Einzelpunktberechnungen) für die schalltechnische Ermittlung der festgesetzten Gebietstypik eines allgemeinen Wohngebietes (WA) bzw. eines Dorfischgebietes (MI) mit Ausnahme der Objektnummern 16 (Nincoper Deich 1) und 21 (Nincoper Deich 3) zutreffend zugeordnet. Die Objektnummern 16 (Nincoper Deich 1) und 21 (Nincoper Deich 3) wurden in den Unterlagen abweichend von den Festsetzungen des B-Planes 49 der Gemeinde Neu Wulmstorf, der für diese Grundstücke die Gebietstypik eines Dorfischgebietes festsetzt, dem Außenbereich zugeordnet. Außenbereiche werden in der lärmtechnischen Ermittlung jedoch wie Mischgebiete, d.h. mit dem für Mischgebiete geltenden Immissionsgrenzwert behandelt, so dass sich diese Abweichung in der Beurteilung nicht auswirkt. Entsprechendes gilt für das Grundstück Neuenfelder Hinterdeich 3 (Objektnummer 9), das in östlicher Richtung unmittelbar an die festgesetzte Dorfischgebietsfläche des B-Plan Nr. 49 „Nincoper Deich“ anschließt und in den Unterlagen dem Außenbereich zugeordnet wird. Soweit diese Zuordnung zum Außenbereich bei summarischer Betrachtung anhand von Luftbildern im Hinblick auf einen möglichen Bauungszusammenhang fragwürdig erscheinen kann, ist festzustellen, dass bei einer fraglichen Einordnung des Grundstücks in den Bauungszusammenhang zum benachbarten Dorfischgebiet die lärmtechnische Beurteilung unter Zugrundelegung derselben für Mischgebiete und Außenbereiche geltenden Immissionsgrenzwerte unverändert bliebe. Dies entspricht im Ergebnis der Regelung nach § 2 Abs. 2 16. BImSchV, wonach bauliche Anlagen im Außenbereich entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen sind. Dem folgend wurden die Objekte Nincoper Deich 1 und 3 und Neuenfelder Hinterdeich 3, die zwar dem Außenbereich zugeordnet wurden, im Ergebnis zutreffend entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit als Mischgebietsflächen behandelt.

#### **2.2.3.5.2.3 Schallberechnung**

Hiernach entspricht die in den Planunterlagen enthaltene schalltechnische Untersuchung den gesetzlichen Anforderungen. Die ermittelten Beurteilungspegel wurden als Basis für diesen Planfeststellungsbeschluss herangezogen.

Die Grundlage für die rechnerische Ermittlung des Verkehrslärms ist die Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV. Die 16. BImSchV verweist hinsichtlich des Berechnungsverfahrens in Anlage 1 wiederum auf die RLS-90 (Richtlinie für Lärmschutz an Straßen). Die RLS-90 baut auf gesicherten Forschungserkenntnissen und Modellrechnungen auf und enthält zugunsten der betroffenen Nachbarschaft pauschale Vorgaben für Faktoren, die sich auf den Beurteilungspegel auswirken, z.B. ständigen Wind aus Richtung der Lärmquelle, Inversionswetterlagen, zulässige Höchstgeschwindigkeiten, den Lkw-Anteil am Gesamtverkehr, Korrekturfaktoren für Straßenoberflächen, Steigungen und Gefälle sowie topographische Gegebenheiten und Reflexionen.

Der schalltechnischen Untersuchung liegen die aktuellen Verkehrsprognosen der Vorhabenträgerin für das Jahr 2030 zugrunde. Danach ist auf der A 26 im Jahr 2030 zwischen der AS Buxtehude und der AS Neu Wulmstorf mit einer Verkehrsbelastung von 51.400 Kfz/24 h und östlich der AS Neu Wulmstorf mit einer Belastung von 57.600 Kfz/24 h zu rechnen. Dem liegt der Planfall zu Grunde, dass alle vier Bauabschnitte der A 26 sowie auch deren Weiterführung zwischen der A 7 und der A1 (Hafenquerspange oder A26 Ost) realisiert sind und damit die maximale Verkehrsbelastung dieses Bedarfsplanprojekts erreicht ist. Der um die sog. Hafenquerspange (A26 Ost) erweiterte Planfall ist anknüpfend an die Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses für den 3. Bauabschnitt der A 26 vom 29.06.2012 weiterhin auch für die lärmtechnische Betrachtung des hier planfestgestellten Abschnitts maßgeblich, weil sich der die Hafenquerspange umfassende Planfall vergleichsweise eindeutig ungünstiger darstellt und so die notwendigen Lärmschutzvorkehrungen nach der vergleichsweise größeren Verkehrswirksamkeit der A 26 bemessen werden.

Im Ergebnis der schalltechnischen Berechnung werden an dem nächst gelegenen Immissionsort Neuenfelder Hinterdeich 3 (Objektnummer 9, Unterlage 11.2.2) wie auch an allen anderen Immissionsorten des Vorhabens die für allgemeine Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts mit den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen sicher eingehalten. Ohne Schallschutzmaßnahmen liegen die Beurteilungspegel an den untersuchten Wohngebäuden in Rübke tags zwischen 41 und 58 dB(A) und damit bereits unterhalb des für allgemeine Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwertes von 59 dB(A). Nachts betragen die Beurteilungspegel ohne Schallschutzmaßnahmen bis 51 dB(A) und werden damit an den nächst gelegenen Gebäuden (Nincoper Deich 1, 1a und 2a, Neuenfelder Hinterdeich 3) um 1 bis 2 dB(A) überschritten.

#### **2.2.3.5.2.4 Aktiver Schallschutz**

Aktiver Schallschutz ist nach § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV nur dann geboten, wenn die festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

Überschreitungen des zur Nachtzeit für allgemeine Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwertes von 49 dB(A) werden allein an den nächst gelegenen Gebäuden (Nincoper Deich 1, 1a und 2a, Neuenfelder Hinterdeich 3) um 1 bis 2 dB(A) prognostiziert, wobei unter Zugrundelegung der in den rechtsgültigen B-Plänen Nr. 49 „Nincoper Deich“ und Nr. 55 „Rübke West“, 1. Änderung, der Gemeinde Neu Wulmstorf festgesetzten Gebietsnutzungen allein für das Objekt Nincoper Deich 1a ein entsprechender Schutzanspruch für WA-Gebiete geltend gemacht werden kann. Durch die zum Lärmschutz der Bebauung von Rübke vorgesehene Schallschutzwand auf der Nordseite der Autobahn werden die Beurteilungspegel an den untersuchten Wohngebäuden im Mittel vergleichsweise um 3 dB(A) gesenkt, so dass beispielsweise für das Objekt Nincoper Deich 1a Beurteilungspegel von 47 dB(A) zur Nachtzeit erreicht werden und die Einhaltung des Immissionsgrenzwertes damit sicher prognostiziert ist. Die im Mittel erreichte Lärmpegelminderung um 3 dB(A) wirkt sich auf die in Nachbarschaft nächst gelegenen Objekte gleichmäßig günstig aus, so dass auch dort der für allgemeine Wohngebiete geltende Immissionsgrenzwert zur Nachtzeit eingehalten wird. Die damit seitens der Vorhabenträgerin bewirkte gleichmäßige Anhebung des Lärmschutzniveaus wird den gleichartigen Bebauungsverhältnissen in den engen örtlichen Bezügen dieses Bereiches nachvollziehbar gerecht, so dass die in dem Planvorhaben vorgesehene LSW (h=4m) an der Nordseite auf einer Länge von 200 m als angemessen nachvollzogen werden kann.

#### **2.2.3.5.2.5 Passiver Schallschutz**

Passiver Schallschutz ist im Bereich des Bauabschnitts 4a an keiner Stelle erforderlich, weil die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV schon aufgrund der Maßnahmen des aktiven Schallschutzes auf allen Grundstücken im Einwirkungsbereich eingehalten werden.

#### **2.2.3.5.3 Luftschadstoffe**

Das Straßenbauvorhaben des Bauabschnitts 4a der A 26 ist auch mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar.

Anders als für durch Verkehrsgeräusche hervorgerufene schädliche Umwelteinwirkungen sind für den (ohnein nur schwierig) zu prognostizierenden vorhabenbedingten Luftschadstoffausstoß keine vorhabenbezogenen Immissionsgrenzwerte festgelegt. Stattdessen gibt die Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) i.V.m. § 47 BImSchG für relevante Luftschadstoffe raumbezogene Grenzwerte vor, die sich auf die räumliche Gesamtbelastung der verschiedenen Luftschadstoffe beziehen und bei deren Überschreitung schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG entstehen. Dem folgend wurden in der Luftschadstofftechnischen Untersuchung (Unterlage 11 D) abgebildet auf die jeweiligen Grenzwertfestlegungen die Vorbelastung bzw. Hintergrundbelastung für

die verschiedenen Luftschadstoffe sowie die mit dem Vorhaben bedingt hinzutretenden Luftschadstoffbeiträge zu Gesamtbelastungswerten im Wirkraum des Vorhabens ermittelt.

Grenzwertüberschreitungen wäre auf der Grundlage von § 47 BImSchG mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu begegnen. Ist die Einhaltung der Grenzwerte nach der 39. BImSchV hiernach nicht vorhabenbezogen sicherzustellen, scheidet ein Straßenvorhaben nicht bereits daran, dass in seinem Wirkraum die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV bereits überschritten sind oder durch sein Hinzutreten prognostisch erstmals oder weiter überschritten würden, solange seine Verwirklichung die Möglichkeit nicht ausschließt, dass die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sicher gestellt werden können<sup>38</sup>. Stellt dies eine äußere Grenze der Abwägung dar, wenn bei einer gleichwohl Zulassung eines Vorhabens die Einhaltung der Grenzwerte nach der 39. BImSchV auch mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung nicht mehr sichergestellt werden kann, ist auch unterhalb der festgelegten Immissionsgrenzwerte und Zielwerte für raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen, wie hier dem Neubau der A 26 des planfestgestellten Abschnitts der Luftschadstoffausstoß, der auf das planfestgestellte Verkehrsvorhaben zurück geht, mit dem Belang, eine bestmögliche Luftqualität zu erhalten<sup>39</sup>, noch abzuwägen.

Das Vorhaben wird in einem Gebiet verwirklicht, welches aufgrund seiner ländlichen Struktur über eine vergleichsweise hohe Luftqualität verfügt. Im Zusammenhang mit dem Schutzgut Luft steht die Belastung mit Luftschadstoffen im Vordergrund. Die vorhandene Vorbelastung wurde dabei im Wesentlichen aus langjährigen Messwerten der LÜN-Station „Altes Land“ abgeleitet und mit typisierten Vorbelastungsangaben aus der RLUS 2012 abgeglichen, wobei unter Vorsorgegesichtspunkten der jeweils höhere Wert angesetzt wurde. Danach liegt die Vorbelastung im Untersuchungsgebiet deutlich unter den Beurteilungswerten der 39. BImSchV, die in erster Linie Anhaltspunkte für die Bewertung eventueller Luftverunreinigungen bietet. Soweit hier von Bedeutung gelten die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Grenzwerte:

---

38 so grundlegend BVerwG, Urt. v. 26.05.2004, 9 A 6.2003, LS 2 für die der 39. BImSchV vorhergehende 22. BImSchV  
39 § 50 S. 2 BImSchG: Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen in Gebieten, in denen die in Rechtsverordnungen nach § 48a Absatz 1 festgelegten Immissionsgrenzwerte und Zielwerte nicht überschritten werden, ist bei der Abwägung der betroffenen Belange die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als Belang zu berücksichtigen.

Schadstoff	Beurteilungswert 39. BImSchV Jahresmittelwert in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Gesamtbelastung (Vorbelastung + A 26 (Jahresmittel- wert) in 0 m Abstand zur Fahrbahn in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Beurteilungswert 39. BImSchV Kurzzeit in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Anzahl der Überschreitungen in 0 m Abstand zur Fahrbahn
NO <sub>2</sub>	40	30,6	200  Stundenmittel (max. 18 Über- schreitungen im Jahr)	3
PM 10	40	26,99	50  Tagesmittel (max. 35 Überschrei- tungen im Jahr)	35
PM 2,5	25	17,04	-	-

Die Verwirklichung des Vorhabens führt, wie die vorliegenden Berechnungen ausweisen, im unmittelbaren Nahbereich der neuen Autobahn zu einer Erhöhung der Belastung der Luft mit Schadstoffen. Gemäß den vorliegenden Immissionsberechnungen werden dabei aber die zulässigen Jahresmittelwerte der 39. BImSchV bereits im Nahbereich der Trasse sicher unterschritten. Der Hauptanteil an der Gesamtbelastung stammt dabei aus der Vorbelastung. Bezüglich der Kurzzeitwerte für NO<sub>2</sub> und PM 10 ist die Situation vergleichbar. Auch für diese Werte ist bereits im Nahbereich der Straße keine Überschreitung gegeben (s. vorstehende Tabelle); bei PM 10 wird der Beurteilungswert von 35 Überschreitungen allerdings erreicht.

Die Berechnungen zur luftschadstofftechnischen Untersuchung erfolgten mittels RLuS 2012. Derzeit basiert das in RLuS 2012 integrierte Emissionsmodell noch auf dem Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA), Version 3.1. Wegen der veränderten Sachlage in Bezug auf die Stickstoffoxid -Diesel-PKW-Emissionen (Stichworte: Dieselskandal und Temperaturfenster) wurde im April 2017 HBEFA Version 3.3 als „Schnell-Aktualisierung“ mit neuen Emissionsfaktoren für Diesel-PKW (NO<sub>x</sub>-Emissionsfaktoren im warmen Motorenbetriebszustand der Konzepte Euro-4, Euro-5 und Euro-6) veröffentlicht. Eine entsprechende Aktualisierung der RLuS ist in Vorbereitung, liegt bisher aber noch nicht vor.

Die maximale Steigerung der Stickstoffoxid-Emissionen der gesamten PKW-Flotte (Benziner inbegriffen) von HBEFA 3.1 auf HBEFA 3.3 ergibt sich mit resultierenden 62 % für das Jahr 2020. Bei den schweren Nutzfahrzeugen werden keine gravierenden Änderungen gegenüber dem bisherigen Stand erwartet. Der Anteil der verkehrsbedingten Stickstoffdioxid-Emissionen durch Pkw beträgt nach Angaben des Umweltbundesamtes 75,5%. Damit ergibt sich eine Steigerung der Stickstoffoxid-Emissionen bezogen auf den gesamten Verkehr von 47%.

Unter dieser Voraussetzung lassen sich die Auswirkungen des aktuellen HBEFA 3.3 auf die Bewertung der Ergebnisse einer RLuS-Berechnung auf Basis des HBEFA 3.1 qualitativ abschätzen, indem die verkehrsbedingten Zusatzbelastungen mit einem Sicherheitszuschlag



von aufgerundet 50% beaufschlagt werden. Bei der Vorbelastung ist kein Zuschlag erforderlich, da diese auf realen Messwerten beruht.

Nach Unterlage 11.LuS.2 beträgt der Jahresmittelwert der Vorbelastung für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) 15 µg/m<sup>3</sup>. Als verkehrsbedingte Zusatzbelastung wurden für den kritischeren Fall ohne Lärmschutzwände 15,63 µg/m<sup>3</sup> im unmittelbaren Nahbereich zur Straße (s = 0 m) ermittelt. Unter Berücksichtigung des o.a. Zuschlags von 50 % auf die Zusatzbelastung kann der Jahresmittelwert der Gesamtbelastung von Stickstoffdioxid auf maximal 38,45 µg/m<sup>3</sup> abgeschätzt werden.

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit beträgt der über ein Jahr gemittelte Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid nach der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39 BImSchV) 40 µg/m<sup>3</sup>. Dieser Grenzwert wird sicher eingehalten.

Bezüglich Stickstoffdioxid ist darüber hinaus aus Messwerten bekannt, dass der Jahresmittelwert die kritische Größe ist. Unterschreitet die Stickstoffdioxid-Belastung im Jahresmittel den Grenzwert der 39. BImSchV von 40 µg/m<sup>3</sup>, so ist im Regelfall auch die Einhaltung der zulässigen Überschreitungshäufigkeiten (18/Jahr) des Stundengrenzwertes von 200 µg/m<sup>3</sup> zu erwarten.

Mit der in Ziff. 2.2.2.2.6 dieses Beschlusses vorgenommenen Bewertung der lediglich im unmittelbaren Trassenrandbereich erhöht zu erwartenden Luftschadstoffbelastungen auf der einen und den spürbar zu erwartenden Verringerungen der Immissionsbelastungen entlang der Ortsdurchfahrten (z.B. B 73, L 140 und K 39) auf der anderen Seite steht der Belang der Luftreinhaltung dem Vorhaben auch im Rahmen der Abwägung nicht entscheidend entgegen.

#### **2.2.3.5.4 Baubedingte Immissionen**

Die von der Baustelle im Planfeststellungsabschnitt 4a der A 26 ausgehenden Immissionen werden keine schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG durch Geräusche, Luftverunreinigungen, Erschütterungen oder ähnliche Einwirkungen hervorrufen.

Grundsätzlich kommen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG Schutzvorkehrungen auch wegen solcher nachteiliger Wirkungen in Betracht, die durch Lärm, Erschütterungen und Staub aufgrund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen (BVerwG, B. v. 27.01.1988, 4 B 7.88; Urt. v. 10.07.2012, 7 A 11.11, Rn. 24). Dabei konkretisiert die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – AVV Baulärm – vom 19.08.1970<sup>40</sup> den unbestimmten Rechtsbegriff schädlicher Umwelteinwirkungen im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG für Geräuschimmissionen von Baustellen auf der Grundlage des § 22 Abs. 1 i.V.m. § 66 Abs. 2 BImSchG.<sup>41</sup> Die AVV Baulärm, die das Schutzniveau nach dem Gebietscharakter und nach Tages- und Nachtzeiten durch Festlegung bestimmter Immissionsrichtwerte differenziert, sieht für Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind (Wohngebiete) in dem definierten Tageszeitraum von 7:00 bis 20:00 Uhr einen Immissionsrichtwert von 55 dB(A) und für die Nacht (20:00 bis 7:00 Uhr) einen Immissionsrichtwert von 40 dB(A) sowie Maßnahmen zur Minderung der Baugeräusche bei Richtwertüberschreitungen von mehr als 5 dB(A) vor. Die je nach den unterschiedlichen Gebietstypiken festgelegten Immissionsrichtwerte stellen danach zum einen keine strikten Grenzwerte dar; die sog. Einschreitschwelle, die bei Richtwertüberschreitung von 5 dB(A) oder mehr erreicht ist, markiert auf der anderen Seite nicht gleichsam automatisch die Zumutbarkeitsschwelle, bis zu deren Erreichen Beeinträchtigungen entschädigungslos hinzunehmen wären. Vielmehr können sich auch bei Richtwertüberschreitungen

40 Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 1. September 1970

41 BVerwG, 7 A 11.11, Urt. 10.07.2012, Rn. 25

unterhalb der Einschreitschwelle Entschädigungsansprüche nach § 74 Abs. 2. S. 3 VwVfG ergeben, insbesondere dann, wenn Schutzvorkehrungen z.B. untunlich sind.<sup>42</sup>

Nach diesen Maßstäben sind wegen der baubedingt zu erwartenden Immissionen für den hier planfestgestellten Abschnitt 4a weder Schutzvorkehrungen oder Beschränkungen des Baubetriebes nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG, noch Festlegungen für Ausgleichsleistungen (einschließlich ihrer Bemessungsgrundlagen) dem Grunde nach gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG erforderlich.

Wie zu den Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch in der Umweltverträglichkeitsprüfung (Ziff. 2.2.2.2.1.3.1 dieses Beschlusses) ausgeführt wird, wurden die baubedingten Auswirkungen des Autobahnbaus abschnittsbezogen bereits im Planfeststellungsverfahren für den dritten Bauabschnitt umfassend geprüft. Da der hier planfestgestellte Abschnitt 4a mit einem Mindestabstand von 300 m zum westlichen Ortsrand von Rübke beginnt und sich dann nach Osten hin weiter vom Ort entfernt, während sich der voran gehende dritte Abschnitt der Ortschaft Rübke in Parallellage bis auf 200 m annähert, sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde im Vergleich zum dritten Abschnitt durch den Baustellenbetrieb im Abschnitt 4a erheblich geringere Auswirkungen auf die Ortslage von Rübke zu erwarten.

Das zu betrachtende Baugeschehen ist für beide Abschnitte im Wesentlichen mit der Errichtung des Vorbelastungsdammes und den Asphaltierungsarbeiten gleichgerichtet, verlagert sich nur in östlicher Richtung mit entsprechend dem Baufortschritt wachsenden Abstand zu der nächst schutzwürdigen Bebauung und Nachbarschaft.

Allein das Bauszenario zur Errichtung der Brückenwiderlager für die Überführung der L 235 im dritten Bauabschnitt ist auf den Abschnitt 4a nicht übertragbar und entfällt hier. Am östlichen Bauende des Abschnitts 4a sowie in dem auf Hamburger Gebiet unmittelbar folgenden Streckenabschnitt sind im Zuge der Verlegung und Unterführung der Moorwettern geotextilummantelte Sandsäulen einzubringen, die zwar nicht gerammt werden, aber auch im Bohrverfahren Bodenschwingungen auslösen. Auch wenn nach dem Abstand der nächsten vorhandenen Bebauung schädliche Einwirkungen nicht zu erwarten sind, bleiben entsprechende Schutzvorkehrungen in einem Umkreis von 150 m um den Einbringungsort vorsorgend für den Fall, dass eine schutzwürdige Bebauung oder Nutzung hinzutreten sollte, angeordnet (Ziff. 1.1.4.4.4b dieses Beschlusses).

Die im Planfeststellungsverfahren zum dritten Bauabschnitt zu Grunde gelegten Bauszenarien zur Errichtung des Vorbelastungsdammes sowie zu den Asphaltierungsarbeiten sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auf den hier planfestgestellten Abschnitt 4a somit übertragbar. Dort wurden in der Prognose zum Baulärm der Einsatz von zwei Radladern, zwei Baggern, zwei Planiertrauben, eines Graders, einer Walze und 1.920 Lkw-Bewegungen auf der in der Trasse der A 26 gelegenen Baustraße für einen Baufortschritt am Vorbelastungsdamm bis zu 30 m täglich zu Grunde gelegt. Für das Asphaltieren wurde ein Einsatz der Schwarzdeckenfertiger und Walzen während des gesamten Tageszeitraumes (7:00 – 20:00) mit einer Einbauleistung von 1,3 km und 374 Lkw-Bewegungen pro Tag zu Grunde gelegt (Planfeststellungsbeschluss vom 29.06.2012, Neubau der A 26, 3. Bauabschnitt, S. 69). Die prognostisch ermittelten Beurteilungspegel im Bauabschnitt 3 zeigten, dass der nach der AVV Baulärm für Wohngebiete maßgebliche Immissionsrichtwert von 55 dB(A) tags nur an zwei Immissionsorten überschritten war, wobei die betroffenen Immissionsorte dem Außenbereich zuzuordnen waren.

Für den Abschnitt 4a ist anknüpfend an die im dritten Bauabschnitt zugrunde gelegte Baulärmprognose, die nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und wie dargelegt auf das im Wesentlichen gleichgerichtete Baugeschehen des Abschnitts 4a übertragbar ist, damit nicht zu erwarten, dass aus dem Baugeschehen in diesem Abschnitt der nach der

42 BVerwG, 7 A 11.11, Urt. 10.07.2012, Rn. 70 f.:

AVV Baulärm in Wohngebieten für den Tageszeitraum geltende Immissionsrichtwert von 55 dB(A) in der soweit betroffenen Ortslage von Rübke überschritten wird.

Eine Beschränkung des Baubetriebs zur Errichtung des Vorbelastungsdammes sowie zur Fertigung der Fahrbahn im Abschnitt 4a über eine Nebenbestimmung nach § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG ist hiernach nicht angezeigt, da die maßgeblichen Immissionsrichtwerte aller Voraussicht nach eingehalten werden können. Zu berücksichtigen ist dabei auch, dass die bauzeitlichen Einwirkungen vorübergehender Natur sind. So ist der LKW-Einsatz zur Errichtung des Vorbelastungsdammes bei einem Baufortschritt von 30 m tgl. auf einen Zeitraum von 3 bis 4 Wochen beschränkt. Asphaltarbeiten sind bei einer Einbauleistung von 1,3 km täglich für die Baustrecke von 750 m ebenfalls auf maximal wenige Tage beschränkt zu erwarten.

Richtwertüberschreitungen und möglicherweise unzumutbare Einwirkungen sind auch nicht aus der Anzahl, Häufigkeit und Gesamtdauer der über den Vorbelastungsdamm im Abschnitt 4a der A 26 abzuwickelnden Massentransporte zu erwarten, sondern vielmehr sicher auszuschließen. Die zur Abschätzung der hieraus zu erwartenden Lärmeinwirkungen vorgelegte Untersuchung des Vorhabenträgers zeigt schlüssig und nachvollziehbar in Übereinstimmung mit den Prognoseeinschätzungen zum Baulärm im dritten Bauabschnitt auf, dass auf der ungünstigsten (nördlichen) Führung der Baustraße die maximal zulässige Anzahl der Lkw-Bewegungen pro Stunde - bei Einhaltung des nach der AVV Baulärm für Wohngebiete geltenden Richtwertes von 55 dB(A) für den Tageszeitraum (7-20 Uhr) – bei 107 je Richtung und in beide Richtungen bei 214 Lkw-Bewegungen pro Stunde liegt.

Dies bedeutet, dass die unter Beachtung des für Wohngebiete geltenden Immissionsrichtwertes maximal zulässige Anzahl der stündlich wiederkehrenden Lkw-Bewegungen 214 und insgesamt 1.920 im Tageszeitraum beträgt.

Diese für die Lkw-Bewegungen lärmtechnisch ermittelten Grenzsätze können in dem tatsächlichen Baugeschehen nach der schlüssigen und auf den tatsächlichen Erfahrungen des Baugeschehens im zweiten und dritten Bauabschnitt der A 26 basierenden ergänzend durch den Vorhabenträger vorgelegten Ermittlung der maximal möglichen Fahrzeugbewegungen pro Stunde und im Tageszeitraum insgesamt jedoch bei weitem nicht erreicht werden (vgl. Planunterlage 23.8). Bei der für die A 26 nur möglichen bzw. zur Vermeidung von Eingriffen in das Vogelschutzgebiet allein geplanten Vorkopfbauweise können für die Errichtung des Vorbelastungsdammes theoretisch 6.000 m<sup>3</sup> Sand täglich lagenweise eingebaut und verdichtet werden. Im tatsächlichen Baugeschehen des dritten Bauabschnitts wird aktuell (Stand: 31.03.2017) eine Einbauleistung von ca. 5.000 m<sup>3</sup>/d erreicht. Der theoretisch schlüssig ermittelte Ansatz ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde damit auch realistisch. Bei einer theoretischen Einbauleistung von 6.000 m<sup>3</sup> Sand ergeben sich insgesamt über den Tageszeitraum 1.200 Fahrzeugbewegungen. Dies würde bei einer Verteilung nicht über den gesamten Tageszeitraum zwischen 7 und 20:00 Uhr, sondern verteilt auf einen Arbeitstag von 8 Stunden auf 150 Lkw-Bewegungen pro Arbeitsstunde hinauslaufen, so dass die Grenzzahl von 214 Lkw-Bewegungen (in der nördlichen Einführung der Baustraße) im tatsächlichen Baugeschehen mutmaßlich auch in der ungünstigsten Stunde nicht erreicht wird.

Zur Wahrung des intendierten Lärmschutzniveaus ist der Vorhabenträger im Übrigen verpflichtet, die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zu beachten (Ziff. 1.1.4.4.3 dieses Beschlusses) und hierzu die Zahl der Lkw-Bewegungen in der nördlichen Einführung der Baustraße entsprechend auf maximal 214 zu beschränken.

Diese Beschränkung, sofern die Zahl der stündlichen Lkw-Bewegungen auf dem Vorbelastungsdamm erreicht werden könnte, erscheint auch vor dem Interesse eines zügigen und wirtschaftlichen Baufortschritts, der nach den zu Grunde gelegten Bauszenarien gewährleistet ist, für den Vorhabenträger hinnehmbar.

Lärmintensive Arbeiten, insbesondere Lkw-Bewegungen und der Einsatz von Baumaschinen und Geräten wurden daneben vor dem Hintergrund, dass die Gefahrenabwehrverordnung der Gemeinde Neu Wulmstorf ein generelles Verbot für sämtliche Betätigungen vorgibt, die die Ruhe der Anwohner in der Zeit von 22.00 bis 07.00 Uhr stören können, im Hinblick auf die mit jeder Baulärmeinschätzung verbundenen Prognoserisiken vorsorgend auf den Tageszeitraum von 7:00 bis 20:00 Uhr beschränkt (Nebenbestimmung unter Ziff. 1.1.4.4.3 dieses Beschlusses).

Zur Vermeidung von Sandstaubbelastungen im Zuge der Errichtung des Vorbelastungsdammes einschließlich der hierfür erforderlichen Massentransporte wurde unter Ziff. 1.1.4.4.4 dieses Beschlusses eine geeignete Auflage aufgenommen, wonach die Vorbelastungssande vor Verwirbelung, soweit erforderlich, durch Bewässerung zu schützen und bei Erreichen der Endhöhe zu binden sind.

Darüber hinausgehende Maßnahmen sind insoweit nicht veranlasst.

Die Fortführung der A 26 auf hamburgischen Gebiet ist ebenfalls allein in Vorkopfbauweise ohne Zwischenlagerung von Vorbelastungssanden geplant, so dass Massentransporte über den niedersächsischen Teilabschnitt in den Abschnitt 4 auf Hamburger Gebiet in gleicher Weise, wie oben nach der Ermittlung der maximal möglichen Fahrzeugbewegungen dargestellt wurde, begrenzt sind.

Im Übrigen ist die Vorhabensträgerin verpflichtet, die Anzahl der bauzeitlichen Lkw-Bewegungen zur Verbringung von Massentransporten (Sandtransporte) in den Bauabschnitt 4 a und über die Trasse des Abschnitts 4a in den Folgeabschnitt entsprechend zu beschränken.

### **2.2.3.6 Auswirkungen im Straßennetz**

Das Abwägungsgebot verlangt, die mit dem konkret beantragten Vorhaben verbundenen Auswirkungen, insbesondere die verkehrlichen Effekte im Bestands- und nachgeordneten Straßennetz mit den hiermit verbundenen Verkehrslärmerhöhungen entlang der betroffenen Straßen in die Abwägung mit der ihnen zukommenden Gewichtung einzustellen. Hiervon ausgehend ist der von einem Straßenbauvorhaben für eine andere Straße und bei abschnittsweiser Planung für einen Folgeabschnitt eintretende Lärmzuwachs dann im Rahmen der Abwägung nach § 17 S. 2 FStrG zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht<sup>43</sup>. Dabei ist bei abschnittsweiser Planung und Planverwirklichung eines Gesamtvorhabens die Reichweite, innerhalb derer bei Verkehrssteigerungen auf nachfolgenden Streckenabschnitten und im nachgeordneten Straßennetz diese in der Abwägung zu berücksichtigen sind, auf einen engeren Bereich und auf solche Auswirkungen zu beschränken, die eine planerische Konfliktbewältigung gerade in dem anstehenden Planfeststellungsverfahren erforderlich machen<sup>44</sup>.

Nach diesen Grundsätzen wurden die über die Anschlussstelle Neu Wulmstorf bedingten Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz bereits im Verfahren für den 3. Bauabschnitt der A 26 umfassend behandelt und dort im Rahmen des Abwägungsprozesses im Planfeststellungsbeschluss vom 29.06.2012 berücksichtigt. Da der hier planfestgestellte Abschnitt 4a östlich der Anschlussstelle Neu Wulmstorf beginnt und ohne eigenen Anschluss an das nachgeordnete Netz ist, im weiteren Verlauf zu etwaigen Auswirkungen im Straßennetz auf Hamburgischen Gebiet eine Konfliktbewältigung im dortigen Verfahren erwartet werden kann,

43 BVerwG, Urt. v. 17.03.2005 – 4 A 18.04 –, BVerwGE 123, 152 (157); zum Ganzen *Füßer*, UPR 2012, 92 ff.

44 BVerwG, Urt. v. 10.11.2016, 9 A 18.15, Rn. 16

dürfen die Betrachtungen insoweit darauf beschränkt bleiben, ob sich die verkehrlichen Wirkungen und die hiermit verbundenen Auswirkungen in dem Rahmen halten, der bereits durch die schon bestandskräftig planfestgestellten Bauabschnitte der A 26, hier also insbesondere für die L 235 (Nincoper Deich) nördlich der AS Neu Wulmstorf durch den Planfeststellungsbeschluss vom 29.06.2012 vorgezeichnet<sup>45</sup> ist. Abweichungen in der Betrachtung im Vergleich zu dem vorlaufenden dritten Bauabschnitt können sich insoweit aus der Perspektive des hier planfestgestellten Streckenabschnittes aus einer aktualisierten oder fortgeschriebenen Verkehrsprognose (insbesondere im Hinblick auf die differenzierten Bau- und Verkehrsfreigaben in den bestandskräftig planfestgestellten Abschnitten 2 und 3) der A 26 ergeben. Hierzu ist folgendes festzustellen:

Nachdem der erste Bauabschnitt der A 26 von Stade bis östlich Horneburg mit 4 Anschlussstellen (Stade-Süd: Anschluss B 73, Stade-Ost: Anschluss L 111, Dollern: Anschluss L 125, Horneburg: Anschluss K 36) fertig gestellt und am 23.10.2008 dem Verkehr übergeben wurde, sehen die bisherigen Verkehrsfreigabeverknüpfungen in den Folgeabschnitten die gleichzeitige Verkehrsfreigabe des zweiten und dritten Bauabschnittes, jedoch ohne Freigabe der Anschlussstelle Buxtehude (K 40) vor. Voraussetzung für die Verkehrsfreigabe der AS Buxtehude sowie alternativ für den gesamten zweiten Abschnitt ist, dass auf der Grundlage vollziehbarer Verwaltungsentscheidungen mit der Realisierung von Maßnahmen begonnen worden ist, die unter dem Gesichtspunkt des Verkehrslärms zumutbare Verhältnisse entlang der K 40 bis zum Knotenpunkt mit der K 51 schaffen sollen. Unter dieser Voraussetzung darf der zweite Bauabschnitt auch vor dem dritten Bauabschnitt insgesamt freigegeben werden.<sup>46</sup>

Selbst wenn also der für einen lärmverträglichen Autobahnanschluss gesondert geplante Ausbau der K40 wider Erwarten scheitern sollte<sup>47</sup>, stellt dies weder mit Blick auf das Gesamtvorhaben, noch für die Verkehrsfreigabe des 2. Bauabschnitts ein Hindernis dar, da in diesem Fall nach der insoweit zu Grunde liegenden Gesamtkonzeption die Verkehrsfreigabe des 2. Bauabschnittes eben mit Ausnahme der Anschlussstelle Buxtehude auch zusammen mit der Verkehrsfreigabe des 3. Bauabschnittes erfolgen kann.

Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen der Zulassungsentscheidung für den dritten Bauabschnitt auf Basis der Verkehrsprognose für das Jahr 2025 zutreffend zunächst der Planfall 1 mit der durchgängigen Realisierung der A 26 mit allen vier Abschnitten zwischen Stade und der Anbindung an die A 7 als der maßgeblich zu betrachtende Planfall identifiziert.<sup>48</sup> Ergänzend wurden daneben die Planfälle mit Realisierung der A 26 nur bis einschließlich der Anschlussstelle Neu Wulmstorf (Planfall 1c) mit dem Unterplanfall bei (noch) geschlossener Anschlussstelle Buxtehude (Planfall 1 c\*) untersucht und berücksichtigt.<sup>49</sup> Die weiteren Planfälle

45 Vgl. zur plangegebenen Vorbelastung BVerwG, Urt. v. 09.07.2008, 9 A 5.2007, Rn. 18 ; OVG Lüneburg, Urt. v. 15.04.2011, 1 KN 356/2007, Rn. 150

46 Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss zum Neubau der A 26, Bauabschnitt 2, vom 14.11.2011, Ziff. 1.1.3.1.1 *Verkehrsfreigabe des Gesamtvorhabens*: Die Verkehrsfreigabe des 2. Bauabschnitts von Bau-km 12+250 bis Bau-km 21+400 darf nur erfolgen, wenn gegenüber der Planfeststellungsbehörde nachgewiesen ist, dass auf der Grundlage vollziehbarer Verwaltungsentscheidungen mit der Realisierung von Maßnahmen begonnen worden ist, mit denen unter dem Gesichtspunkt des Verkehrslärms zumutbare Verhältnisse für die entlang der K 40 zwischen der Anschlussstelle Buxtehude stadteinwärts bis zum Knotenpunkt mit der K 51 vorfindlichen Wohngebäude infolge der Verkehrsfreigabe des Autobahnanschlusses erreicht werden sollen. Die Verkehrsfreigabe des 2. Bauabschnitts von Bau-km 12+250 bis Bau-km 21+400 darf mit Ausnahme der Anschlussstelle Buxtehude alternativ dazu auch zusammen mit der Verkehrsfreigabe des aufgrund des kommenden Planfeststellungsbeschlusses für den 3. Bauabschnitt der A 26 (Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der Bundesautobahn A 26, 3. Bauabschnitt, östlich von Buxtehude bis östlich von Neu Wulmstorf (Bau-km 21+400 bis Bau-km 25+500)) zu realisierenden Bauabschnitts erfolgen.

47 Für den Ausbau der Kreisstraße 40 „Rübker Straße“ von der Harburger Straße einschließlich Ausbau des Knotenpunktes Rübker Straße / Harburger Straße / Konrad-Adenauer-Allee in der Hansestadt Buxtehude liegt ein Planfeststellungsbeschluss des Landkreises Stade, Az. 66.12.50, vom 28.11.2017 vor.

48 Planfeststellungsbeschluss zum Neubau der A 26, Bauabschnitt 3, vom 29.06.2012, S. 77: „Maßgeblich für die Betrachtung ist folglich zunächst der Planfall 1 mit der durchgängigen Realisierung der A 26 in allen Bauabschnitten bis zur Einmündung in die A 7.“

49 Planfeststellungsbeschluss zum Neubau der A 26, Bauabschnitt 3, vom 29.06.2012, S. 77-80.

3 mit entsprechenden Unterplanfällen<sup>50</sup>, die im Unterschied zu den Planfällen 1 auf das Prognosejahr 2025 auch bereits die Realisierung der A 20 zwischen Westerstede und Drochtersen mit Anschluss an die A 26 als realisiert einbezogen haben, wurden dagegen im Zulassungszeitpunkt des dritten Bauabschnitts nach den im damaligen Zeitpunkt erreichten Planungsständen zutreffend nicht als maßgeblich betrachtet, da mit Ihrer Realisierung zu dem damals zu Grunde gelegten Prognosehorizont auf das Jahr 2025 (noch) nicht zu rechnen war.

Der Fortschreibung der Verkehrsprognose auf das Jahr 2030 folgend berücksichtigen die Verkehrsuntersuchungen für die Abschnitte 4a und 4 die auf das Jahr 2030 prognostizierten Verkehre auf der BAB 26 und der BAB 7 sowie im nachgeordneten Straßennetz, wobei im Unterschied zu dem Planfeststellungsbeschluss vom 29.06.2012 nach den zwischenzeitlich erreichten Planungsfortschritten der A 20<sup>51</sup> diese in den maßgeblich zu betrachtenden Planfall einbezogen wurde.

Der hier für den Bauabschnitt 4a der A 26 hinsichtlich der verkehrlichen Fernwirkungen dieses Teilabschnitts zu betrachtende maßgebliche Planfall im Vergleich zu der durch die vorgängigen bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlüsse der A 26 gegebenen Vorbelastung ist also der Planfall 3 mit den beschriebenen Unterplanfällen bei (noch) geschlossener Anschlussstelle Buxtehude (Planfall 3b) und mit Fortführung der A 26 zwischen der A 7 und der A 1 (Planfall 3a).

Die durch die Vorhabenträgerin soweit im Hinblick auf die Fortschreibung des Prognosehorizontes nachgereichte Detailuntersuchung<sup>52</sup> zum Bauabschnitt 4a weist in der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung der A 26 Drochtersen – Stade – Hamburg auf das Prognosejahr 2030 folgende Verkehrsbelastungen im nachgeordneten Netz im Vergleich zu der durch den Planfeststellungsbeschluss vom 29.06.2012 für den dritten Bauabschnitt bereits zu Grunde gelegten (und damit plangegebenen) Vorbelastung aus:

Straße	Streckenabschnitt	Planfall 1 (2025)	Planfall 1c (2025)	Planfall 1c* (2025)	Planfall 3a (2030)	Planfall 3b (2030)
L 235	AS Neu Wulmstorf – K19	12.200	14.300	13.200	12.600	11.500
L 235	K19 – L140	11.500	13.700	13.600	12.300	12.400
K 19	L235 – K 40	100	100	1.100	100	3.800

Der Vergleich der über die Anschlussstelle Neu Wulmstorf auf der L 235 und der K 19 im Bereich Rübke zu erwartenden Verkehrsbelastungen von der Prognose 2025 auf das aktuelle

50 Planfeststellungsbeschluss zum Neubau der A 26, Bauabschnitt 3, vom 29.06.2012, S. 31: „Der wesentliche Unterschied des Planfalls 3 zu den anderen untersuchten Planfällen liegt indessen darin, dass dieser zusätzlich noch die Fortführung der A 20 von Drochtersen über Bremervörde, Bremerhaven nach Westerstede berücksichtigt. Im Planfall 3a kommt – wie im Planfall 1a im Vergleich zum hier eigentlich maßgeblichen Planfall 1 – noch die sog. Hafenuferspanne in Hamburg dazu (frühere A 252, jetzt als Fortführung der A 26 deklariert).“

51 Die Bauabschnitte 6 bei Bremervörde und 2 von der A 29 bei Jaderberg bis zur B 437 bei Schwei sowie der für das Autobahnkreuz bei Drochtersen zum Anschluss der A 26 gebildete Abschnitt befinden sich im Planfeststellungsverfahren; für die Abschnitte 3, 4, 5 und 7 werden die Planunterlagen aufgestellt. Für den Abschnitt der Elbquerung bei Drochtersen ist der Planfeststellungsbeschluss für den niedersächsischen Teilabschnitt vom 30.03.2015 inzwischen rechtskräftig. Für den ersten Bauabschnitt von Westerstede bis Jaderberg liegt ebenfalls ein Planfeststellungsbeschluss mit Datum vom 16.04.2018 vor.

52 Zusammenstellung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen für den Prognosehorizont 2025 und 2030 für die Anschlussstelle Neu Wulmstorf – Unterlage 22.1 D

Prognosejahr 2030 weist auf, dass die Verkehrsbelastungen auf der L 235 prognostisch auch für den Fall bei noch geschlossener AS Buxtehude von 13.600 der Prognose 2025 auf 12.400 der Prognose 2030 zurück gehen. Zusätzliche Lärmwirkungen, die nicht bereits Gegenstand der Planabwägung des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses vom 29.06.2012 waren, entstehen soweit mithin nicht.<sup>53</sup> Zusätzliche Verkehrsbelastungen ergeben sich allein aber auf der Kreisstraßenverbindung (K19) zwischen Buxtehude und Rübke plausibel für den Fall, dass die AS Buxtehude geschlossen bliebe und die A 26 mit Anschluss an die A 7 realisiert ist. Die für diesen Planfall 3b auf der Kreisstraßenverbindung zu erwartende Verkehrssteigerung auf 3.800 Kfz/24h stellt gegenüber der Prognosebelastung 2025 zwar mehr als eine Verdreifachung der Verkehrsmenge dar; sie stellt sich damit hinsichtlich der durch sie ausgelösten Verkehrslärmsteigerungen auch als erheblich dar. Gleichzeitig bleibt sie aber noch hinter der Verkehrsbelastung des Bezugsfalls<sup>54</sup>, dass die A 26 über den bereits freigegebenen Abschnitt 1 hinaus nicht realisiert würde, für die Prognosen 2025 (4.200 Kfz/24h) und 2030 (6.300 Kfz/24h) deutlich zurück. Die hieran anschließende weitere lärmtechnische Ermittlung hat soweit ergeben, dass im Planfall 3a (Gesamtrealisierung der A 26) die als Orientierungswerte herangezogenen Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV durchgehend eingehalten werden<sup>55</sup>, während es im Planfall 3b (bei noch geschlossener Anschlussstelle Buxtehude) zu geringfügigen Überschreitungen der für Mischgebiete geltenden Immissionsrichtwerte kommt<sup>56</sup>. Diese liegen jedoch noch unterhalb der Verkehrslärmbelastungen des zu vergleichenden Bezugsfalles, dass die Autobahn A 26 über den für den Verkehr freigegebenen ersten Abschnitt nicht realisiert würde. Dieses lärmtechnische Ergebnis ist plausibel dahin zu interpretieren, dass die gewollte und plangemäße Bündelungsfunktion der A 26, die Strecken des nachgeordneten Netzes maßgeblich zu entlasten, für die Kreisstraßenverbindung K 19 maßgeblich von der Verkehrsfreigabe der AS Buxtehude und damit von dem Autobahnvorhaben selbst abhängt. Die bis zur Verkehrsfreigabe der AS Buxtehude somit planwidrig stehen bleibende Verkehrsbelastung der K 19 im Vergleich zu der sonst prognostizierten Entlastung wird daher in der Abwägung dem Autobahnvorhaben kausal zugerechnet. Denn die soweit ausbleibende Verkehrsbelastung insbesondere innerhalb der OD von Rübke (Buxtehuder Straße) geht prognostisch darauf zurück, dass das Autobahnvorhaben in dem untersuchten Planfall 3b (noch) nicht vollständig, sondern ohne AS Buxtehude realisiert wäre. Die soweit infolge der nicht vollständigen Durchführung des Vorhabens ausbleibende Verkehrsbelastung in der Prognose steht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde insoweit einem Fehlschlagen der Prognose bei vollständiger und plangemäßer Vorhabendurchführung gleich. Die Prognosebelastung des Planfalls 3b stellt deshalb eine abwägungserhebliche Lärmzunahme zu Lasten der straßenbegleitenden Wohnbebauung entlang der Buxtehuder Straße (K 19) im Bereich Rübke dar. Die Verkehrslärmpegel entlang der OD von Rübke steigen dabei im Vergleich zu der bei plangemäßer Vorhabenrealisierung prognostizierten Entlastung um bis zu 18 dB(A) an und überschreiten dabei vereinzelt und geringfügig die in der Abwägung als Orientierungswerte heranzuziehenden Immissionsrichtwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts für Dorf- und Mischgebiete, bei deren Einhaltung gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse noch als gewahrt gelten. Die Planfeststellungsbehörde hält in diesem Zusammenhang auch nach erneuter Prüfung an den bereits in der Zulassungsentscheidung für den dritten Bauabschnitt der A 26 angelegten Grundsätzen der Abwägung fest, als Lärmzunahmen *selbst bei Überschreiten der Orientierungswerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts, aber unterhalb der Gesundheitsgefährdungsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts unter Umständen ggfls. hingenommen werden müssen*<sup>57</sup>. Für eine solchermaßen abwägende Entscheidung sind die sonst mit dem Vorhaben bewirkten konkreten Vorteile den Nachteilen gegenüberzustellen, die mit der zurechenbaren Verkehrslärmzunahme im nachgeordneten Netz nach Art, Anzahl und Umfang

53 Anlass für eine „berichtigende“ Planabwägung sind nicht ersichtlich, so dass hinsichtlich der Lärmbetrachtung im nachgeordneten Netz soweit ergänzend auf die Ausführungen des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses vom 29.06.2012, 3318-31027/01 (A26-405), S.73-84 verwiesen werden darf.

54 Schalltechnische Berechnung K 19 Bezugsfall 2025 und 2030 – Blatt 1 und 2 Unterlage 11.5 D

55 Schalltechnische Berechnung K 19 Planfall 3a – Blatt 4 Unterlage 11.5 D

56 Schalltechnische Berechnung K 19 Planfall 3b – Blatt 5 Unterlage 11.5 D

57 Planfeststellungsbeschluss zum Neubau der A 26, Bauabschnitt 3, vom 29.06.2012, S. 81.

von Überschreitungen der Orientierungswerte für die hiervon Betroffenen verbunden sind. Die hohe Bedeutung der A 26 als Überregionalautobahn verbindet sich mit einer hohen Entlastungswirkung insbesondere in den Ortsdurchfahrten entlang der B 73, so auch in der Gemeinde Neu Wulmstorf. Demgegenüber entstehen vermehrte Verkehrslärmbelastungen entlang der K19 im Ortsteil Rübke von Neu Wulmstorf mit jedoch nur geringen Überschreitungen der für Dorf- und Mischgebiete geltenden Immissionsrichtwerte in nur geringer Anzahl. Auch diese Überschreitungen sind in der zu Grunde gelegten Prognose jedoch nur vorübergehend mit dem Vorhaben verbunden, während mit der nach dem Planfeststellungsbeschluss des Landkreises Stade, Az. 66.12.50, vom 28.11.2017 zum Ausbau der Rübker Straße (K40) im zeitlichen Zusammenhang der Gesamtrealisierung des Autobahnvorhabens absehbaren Verkehrsfreigabe der Anschlussstelle Buxtehude auch für die Ortsdurchfahrt von Rübke (K19) erhebliche Verkehrsentslastungen und entsprechende Verkehrslärminderungen zu erwarten sind. Ferner ist auch zu berücksichtigen, dass die Kreisstraßenverbindung 19 zwischen Buxtehude und Rübke für den Schwerlastverkehr über 5,5 t bereits gewichtsbeschränkt ist und somit die schweren besonders störenden Lastverkehre von dieser Straßenverbindung ausgeschlossen sind. Nachfolgende Regelungen müssen der gemeindlichen Lärmaktionsplanung sowie dem für die Straße zuständigen Baulastträger jeweils in Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde überlassen bleiben. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stellt sich hierbei ein durch das Autobahnvorhaben im nachgeordneten Straßennetz ausgelöster Lärmkonflikt mit absehbarer Verkehrsfreigabe auch der Anschlussstelle Buxtehude bei Gesamtrealisierung des Vorhabens nicht mehr. Für einen möglichen, aber vorübergehenden Zeitraum sind die für diesen Fall prognostizierten (zusätzlichen) Lärmbelastungen im Bereich der Ortschaft Rübke im Hinblick auf die nur geringfügige Anzahl und den geringen Umfang von Überschreitungen der für Dorf- und Mischgebiete geltenden Richtwerte zumutbar hinzunehmen, bevor die mit dem Autobahnvorhaben verbundenen Vorteile mit der Verkehrsfreigabe der Anschlussstelle Buxtehude auch für die Kreisstraßenverbindung zwischen Buxtehude und Rübke wirksam werden können.

Von einer nicht mehr nur vorübergehenden und planwidrigen Belastung wäre aber dann auszugehen, wenn mehr als *drei Monate* nach Verkehrsfreigabe der A 26 mit Anschluss an die A 7 die Anschlussstelle Buxtehude nicht dem Verkehr übergeben werden könnte.

Für einen länger als *drei Monate* andauernden *Planfall 3b* (Gesamtverkehrsfreigabe der A 26 ohne AS Buxtehude) wären planwidrig durch das Straßenbauvorhaben bedingt Verkehrssteigerungen und damit verbundene Verkehrslärmzunahmen entlang der K19 insbesondere innerhalb der Ortsdurchfahrt von Rübke festzustellen, die nach Art, Umfang und Dauer in der gegebenen Planungskonstellation nach Abschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht mehr zumutbar erscheinen. Hierfür sind folgende Gesichtspunkte leitend.

Die für diesen Planfall prognostizierte Verkehrszunahme auf der K 19 zwischen der L 235 und der K 40 ist erheblich und es besteht ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme. Die Verkehrszunahme führt dabei zu Verkehrslärmpegeln zwar unterhalb der Schwelle der Gesundheitsgefahr, aber teilweise oberhalb der in § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete festgelegten Werte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Für das Wohngebäude mit dem geringsten Abstand zur Kreisstraße innerhalb der OD ist eine Überschreitung um 0,5 dB(A) auf den Tageswert und um 1,1 dB(A) auf den zu Grunde gelegten Nachtwert zu erwarten.<sup>58</sup> Im Vergleich zu den Bezugsfällen 2025/2030 ergeben sich zwar jeweils immer noch leichte Minderungen der Verkehrslärmpegel, so dass der Bau und die Verkehrsfreigabe der A 26 auch ohne Anschlussstelle Buxtehude sinnvoll bleiben; im Vergleich zum Planfall der Gesamtrealisierung mit Anschlussstelle Buxtehude ergibt sich auf der K 19 (OD von Rübke) jedoch eine Pegeldifferenz von bis zu 18 dB(A), die sich als gravierend und planwidrig darstellt. Während bei Einhaltung der für Dorf- und Mischgebiete geltenden Immissionsgrenzwerte, die im Rahmen der fachplanerischen Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde als Orientie-

58 Schalltechnische Berechnung K 19 Planfall 3b – Blatt 5 Unterlage 11.5 D



lungswerte zu Grunde gelegt werden, noch regelmäßig gesunde Wohnverhältnisse in den angrenzenden Wohngebieten gewahrt sind, kann dies auch bei nur vereinzelter Überschreitung dieser Werte nicht mehr festgestellt werden.

Diese Umstände führen in der Abwägung der Planfeststellungsbehörde dazu, den Mangel einer möglicherweise verspäteten oder ausfallenden Verkehrsfreigabe der AS Buxtehude zu Gunsten des Schutzgutes Mensch mit der Zuerkennung von passiven Lärmschutzansprüchen dem Grunde nach für Anlieger entlang der K 19 (OD von Rübke) zwischen K40 und L 235 auch unterhalb der Schwelle einer konkreten Gesundheitsgefährdung bei Überschreiten der für Dorf- und Mischgebiete geltenden IGW zu kompensieren (vgl. Ziff. 1.1.4.4.2 dieses Beschlusses).

Dabei ist das Abwägungsergebnis ohne allgemeine Vorbildwirkung bei Überschreiten dieser Werte, da in der Abwägung die Planwidrigkeit der Lärmpegelzunahme entscheidend ins Gewicht fällt. In der Umkehrung sind mit der vollen Realisierung des Autobahnvorhabens einschließlich der Anschlussstelle Buxtehude gleiche Lärmpegelminderungen bis zu 18 dB(A) im Vergleich zu den Bezugsfällen 2025/2030 entlang der OD von Rübke (K19) prognostiziert, worin sich die hohe Verkehrswirksamkeit und Bündelungswirkung des Autobahnvorhabens zeigt.

## **2.2.3.7 Natur und Landschaft**

### **2.2.3.7.1 Wahrung der Integrität von Natur und Landschaft**

Mit Blick auf Natur und Landschaft ist zunächst in erster Linie das diesbezügliche Integritätsinteresse zu wahren und entsprechend in die fachplanerische Abwägung einzustellen<sup>59</sup>. Hierfür liefert die Umweltverträglichkeitsprüfung (siehe oben, Ziff. 2.2.2 dieses Beschlusses) eine wichtige Grundlage. Darüber hinaus enthält auch die Landschaftsplanung wichtige Erkenntnisse und Zielvorgaben, wie sie insbesondere ihren Niederschlag auch in den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung gefunden haben.

### **2.2.3.7.2 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung**

Das Vorhaben entspricht den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung. Danach (§ 13 BNatSchG) sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden; nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren. Damit statuiert § 13 BNatSchG ein in den §§ 14 ff. BNatSchG, §§ 5 ff. NAGBNatSchG näher ausgestaltetes, zwingend zu beachtendes naturschutzrechtliches Folgenbewältigungsprogramm.

#### **2.2.3.7.2.1 Vermeidung**

Wie nunmehr § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG deutlich zum Ausdruck bringt, vermag das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG das betreffende Vorhaben grundsätzlich nicht zur Disposition zu stellen; vielmehr handelt es sich auch hierbei in erster Linie um ein Folgenbewältigungsprogramm<sup>60</sup>. Das Vermeidungsgebot verpflichtet den Eingriffsverursacher lediglich dazu, in allen Planungs- und Realisierungsstadien des betreffenden Vorhabens dafür zu sorgen, dass das Vorhaben so umweltschonend wie möglich umgesetzt wird.

Eine der wichtigsten Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen ist die Wahl einer möglichst konfliktarmen Trassenführung. Dieses Ziel wurde über den gesamten Planungspro-

<sup>59</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 – 9 C 1.06 –, BVerwGE 128, 76 (Rn. 26).

<sup>60</sup> BVerwG, Urt. v. 07.03.1997 – 4 C 10.96 –, BVerwGE 104, 144 (146 f.).

zess hinweg von der UVS zum Raumordnungsverfahren bis zur FFH-Alternativenprüfung verfolgt. Die räumliche Lage des hier relevanten Abschnitts wird dabei stark durch die Linienfindung in Abschnitt 3 geprägt, wo eine Variante gewählt wurde, welche die Beeinträchtigungen des VSG „Moore bei Buxtehude“ minimiert, ohne zu unzumutbaren Beeinträchtigungen für andere Belange wie insbesondere die Wohnnutzung zu führen. Daneben sind in die technische Planung folgende Vermeidungsmaßnahmen eingeflossen:

- Minimierung der Höhe der Gradienten
- Großflächige Versickerung des Straßenablaufwassers auf den seitlichen Böschungen
- Behandlung des im Bauverfahren anfallenden eisenhaltigen Porenwasser um Beeinträchtigungen von Vorflutern zu vermeiden. Vorgesehen ist hierzu entweder eine mobile technischen Wasseraufbereitungsanlage mit einem vorgeschalteten flachen Sammelbecken im Bereich des Baustreifens oder die Nutzung des vorh. Schilfbeckens des 3.BA nördlich der A 26 östlich der L 235 f. Im letzteren Fall würde eine Leitung parallel zum Wartungsweg BWV 1.13 und anschließendem Ersatzweg (3.BA) bis zum Schilfbecken gelegt werden.
- Verwendung eines schallmindernden offenporigen Straßenbelags und Errichtung einer durchgehenden Lärmschutzwand mit 5,25 m Höhe auf der Südseite der Trasse. Diese Maßnahme dient vor allem auch im Hinblick auf das vom Vorhaben betroffene Vogelschutzgebiet dem Schutz lärmempfindlicher Vogelarten, wobei insbesondere die Vermeidung bzw. Verminderung von Beeinträchtigungen für den Wachtelkönig im Vordergrund steht.
- Zum Schutz der Fließgewässer während des Baubetriebs werden zusätzlich in den Bereichen, wo das Baufeld an die Moorwetteren angrenzt, feste Bauzäune mit Erosionsschutzsperren vorgesehen, um den Eintrag von Sedimenten- und Schadstoffen in das Gewässer zu vermeiden (siehe Nr. 1.1.4.5.3 dieses Beschlusses).

Darüber hinaus sind zur Vermeidung bzw. Minimierung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft die nachfolgenden Maßnahmen im LBP festgesetzt:

<i>Vermeidungsmaßnahmen</i>	
S 1	Begrenzung des Baubetriebes auf den ausgewiesenen Baustellenbereich (Arbeitsstreifen) und Beschränkung der Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeiten
S 2	Rekultivierung des Baustellenbereichs (Arbeitsstreifen) nach Beendigung der Bauphase zur Regenerierung beeinträchtigter Bodenfunktionen
S 3	Schutz von Gehölzen nach RAS-LP 4 und Schutz empfindlicher Flächen
S 4	Zwischenlagerung u. ortsnahe Wiederverwendung von abgetragenem Oberboden
S 5	Schutz von Gräben vor Veränderung der Wasserstände und Schutz der zu unterführenden Gräben gemäß RAS-LP 4
G 6	Bepflanzung der Lärmschutzwände zur landschaftsgerechten Eingrünung
G 7	Mittelstreifenbepflanzung

Die Maßnahmenkartei des Vorhabenträgers enthält zudem den Hinweis, dass die Vorbereitung und Durchführung der Straßenbauarbeiten unter umwelt- und naturschutzfachlichen Aspekten im Rahmen einer Umweltbaubegleitung zu begleiten und zu kontrollieren ist.

### 2.2.3.7.2.2 Ausgleich und Ersatz

Gemäß § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Der Ausgleich setzt damit einen engen räumlich-funktionalen Zusammenhang zum Eingriff voraus; die Ausgleichsmaßnahmen müssen auf den Eingriffsort zurückwirken.

Ersetzt ist eine Beeinträchtigung gemäß § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Der Ersatz erlaubt damit im Vergleich zum Ausgleich eine weitergehende Lockerung des räumlich-funktionalen Zusammenhangs zum Eingriff. Der gleichwohl auch für Ersatzmaßnahmen erforderliche räumlich-funktionale Mindestzusammenhang wird durch eine naturräumliche Betrachtung gewährleistet – die Ersatzmaßnahme muss in demselben Naturraum erfolgen wie der Eingriff. Nach der Gesetzesbegründung soll insoweit auf die Gliederung des Gebiets der BRD in 69 naturräumliche Haupteinheiten nach Ssymank zurückgegriffen werden. Dies ist freilich nicht verbindlich. Für Niedersachsen sollen die naturräumlichen Regionen in der überarbeiteten Fassung nach v. Drachenfels zugrunde gelegt werden. Die hier vorgesehenen Ersatzmaßnahmen genügen beiden Anforderungen, da sie sich alle in der – nach Ssymank – naturräumlichen Haupteinheit D24 „Untere Elbniederung (Elbmarsch)“ bzw. in der – nach v. Drachenfels – naturräumlichen Region 1.2 „Watten und Marschen“ befinden.

Gemäß § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG stehen Ausgleich und Ersatz gleichberechtigt nebeneinander. Daraus, dass das BNatSchG nach wie vor zwischen Ausgleich und Ersatz begrifflich unterscheidet, kann nicht auf einen Vorrang des Ausgleichs geschlossen werden<sup>61</sup>. Vor diesem Hintergrund werden die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Folgenden zusammen behandelt.

Da weder das BNatSchG noch das NAGBNatSchG weitergehende Vorgaben zur Bewertung von Eingriff und Ausgleich bzw. Ersatz enthalten, kommt der Planfeststellungsbehörde ein fachlicher Beurteilungsspielraum zu<sup>62</sup>. Insoweit hat sich die Planfeststellungsbehörde dem Vorgehen der Vorhabenträgerin angeschlossen und eine verbal-argumentative Bewertung von Eingriff und Ausgleich bzw. Ersatz vorgenommen<sup>63</sup>. In der Tabelle „Vergleichende Gegenüberstellung von Beeinträchtigung und Kompensation“ auf den Seiten 54 ff. der Unterlage 12.1 (Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan) werden die mit dem Vorhaben einhergehenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft dargestellt, bewertet und den jeweils vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zugeordnet. Indem jeweils auch die Größe der betroffenen bzw. maßnahmengegenständlichen Flächen angegeben wird, erfolgt zudem eine gewisse Quantifizierung. Eine quantitative Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich ist zudem auch den Maßnahmenblättern zu entnehmen.

#### 2.2.3.7.2.2.1 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Trotz der o.g. Vermeidungsmaßnahmen verbleiben noch Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Hervorzuheben sind hier insbesondere:

- Flächenverluste, randliche Zerschneidungseffekte sowie Störungseffekte und damit einhergehende Funktionsverluste und -verminderungen für Wiesenvögel, Vogelarten der Halboffen-/Gebüschlandschaft und den Wachtelkönig.

61 Lau, NuR 2011, 762 (763); Hender/Brockhoff, NVwZ 2010, 733 (735).

62 BVerwG, Urt. v. 09.06.2004 – 9 A 11.03 –, BVerwG 121, 72 (84)

63 Zur Rechtmäßigkeit solchen Vorgehens BVerwG, Urt. v. 09.06.2004 – 9 A 11.03 –, BVerwG 121, 72 (83 f.).



- Verluste von Biotoptypen und Biotopstrukturen wie insbesondere Grünlandbiotopen, halbruderalen Gras- und Staudenfluren, Birken und Kiefern-Moorwald, Einzelbäumen.
- Bodenversiegelung und Überbauung von Gräben
- Erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes infolge des Trassenkörpers sowie lärmbedingte Beeinträchtigung der Eignung des Raumes für die ruhige Erholung.

Diese Beeinträchtigungen werden jedoch durch die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen vollständig ausgeglichen bzw. ersetzt.

Ausgleichsmaßnahmen		Fläche
A 08	Böschungsbepflanzung insbesondere zur landschaftlichen Einbindung des Straßenbauwerkes und landschaftsgerechten Neugestaltung	ca. 1,7 ha
A 09	Naturnahe Gestaltung von Ersatzgewässern	ca. 0,9 ha
Ersatzmaßnahmen		Fläche
E 10	Optimierung von Vogel-Lebensraum im Vogelschutzgebiet V 59 "Moore bei Buxtehude" <i>Vorgesehene sind insbesondere Maßnahmen der Grünlandextensivierung und naturschutzfachlich orientierten Verbesserung des Wasserhaushalts zur Verbesserung der Lebensraumbedingungen für Brutvögel des Offenlandes und des Wachtelkönigs. Die Nutzungsextensivierung dient gleichzeitig der Verbesserung der Bodenfunktionen und damit dem Ersatz für Versiegelung.</i>	5,9 ha
E 11	Aufwertung von Flächen entlang des Straßenbauwerkes <i>Anlage eines Biotopmosaiks aus Sukzessionsflächen, Flächen mit Strauch- und Baumschicht sowie offenen, extensiv genutzten Flächen im Bereich des Baustreifens. Zielsetzung ist insbesondere die Neugestaltung des Landschaftsbildes sowie die Förderung des Biotopverbundes und Schaffung von Leitstrukturen für Fledermäuse.</i>	1,1 ha
FCS/ E 18	Schaffung von Vogel-Lebensraum im Vogelschutzgebiet V 18 "Untereibe" (Bereich Gauensieker Sand) <i>Komplexes Maßnahmenbündel der Grünlandextensivierung und – Vernässung in Kombination mit der Entwicklung von Hochstaudenfluren und Saumstrukturen. Zielsetzung ist die Schaffung von Lebensräumen für den Wachtelkönig und weiteren Vogelarten des Offen- und Halboffenlandes sowie kleinteilig auch der Gehölz-/Gebüschlandschaften im Vogelschutzgebiet V 18 "Untereibe" (Bereich Gauensieker Sand). Die Maßnahme wird im Zusammenhang mit den Maßnahmen aus dem 3. BA umgesetzt.</i>	ca. 33 ha

FCS/ E19.1 E 19.2	Optimierung / Verbesserung vorhandener Lebensräume für den Wachtelkönig und Arten des Offenlandes-/ Halboffenlandes im Vogelschutzgebiet V 59 "Moore bei Buxtehude" <i>Grünlandextensivierung und Schaffung eines Mosaiks extensiv und ungenutzter Bereiche. Die Maßnahme wird im Zusammenhang mit den Maßnahmen aus dem 3. BA umgesetzt.</i>	ca. 19 ha
E 20	Extensivierung und Erhalt der Grünlandnutzung <i>Extensivierung vorhandener Grünlandnutzung zur Entwicklung von mesophilem Grünland</i>	ca. 0,87 ha

Nach Überprüfung der quantitativen und verbal-argumentativen Gegenüberstellung im Erläuterungsbericht zum LBP wie auch in der Maßnahmenkartei ist für die Planfeststellungsbehörde plausibel dargelegt, dass die vorgesehenen Maßnahmen eine vollständige Kompensation der mit dem Vorhaben verursachten Eingriffe gewährleisten.

Die Maßnahmen E 18, E 19.1 und E 19.2 sind aufgrund ihrer mehrfachen Funktion sowohl für die Eingriffsregelung, wie auch als Maßnahme zur Kohärenzsicherung (FCS-Maßnahme) bereits vor Beginn der Baumaßnahmen durchzuführen und wurden überwiegend auch schon begonnen.

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Prüfung der vorgelegten Unterlagen zu dem Ergebnis, dass die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowohl fachlich als auch von Umfang her geeignet sind die prognostizierten erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu kompensieren. Diese Einschätzung wird insbesondere auch dadurch gestützt, dass die besonders großflächigen vor Baubeginn zu realisierenden Maßnahmen (s.o.) überwiegend schon umgesetzt wurden und ihre Wirksamkeit durch ein umfassendes Monitoring belegt ist. Auf die spezielle naturschutzrechtliche Abwägungsentscheidung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG kommt es demzufolge nicht an.

#### 2.2.3.7.2.2.2 Sonstige materiell-rechtliche Anforderungen

Die an den Ausgleich bzw. Ersatz gestellten Voraussetzungen des § 15 Abs. 2 BNatSchG sind wie vorstehend dargelegt in vollem Umfang erfüllt.

#### 2.2.3.7.2.2.3 Herstellungskontrolle, Bericht

Die Auflage unter Nr. 1.1.4.5.6 dieses Beschlusses beruht auf § 17 Abs. 7 BNatSchG. Danach ist die Umsetzung der zur Bewältigung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erforderlichen Maßnahmen zu überprüfen. Die zuständige Behörde kann sich zu diesem Zweck nach § 17 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG Berichte vorlegen lassen.

#### 2.2.3.7.2.2.4 Ersatzgeld

Der Vorhabenträger hat Ersatz in Geld zu leisten, wenn der Eingriff nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zugelassen wurde, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind. Da im vorliegenden Fall sämtliche Beeinträchtigungen vollständig kompensiert werden, müssen auch keine Ersatzzahlungen gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG i. V. m. § 6 NAGBNatSchG festgesetzt werden.

### 2.2.3.7.2.3 Verfahrenrechtliches

Gemäß § 17 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG hat die Planfeststellungsbehörde die zur Vermeidung bzw. zum Ausgleich oder Ersatz vorhabenbedingter Eingriffe erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde zu treffen.

Die Benehmensherstellung mit der zuständigen UNB des Landkreises Harburg wegen der auf niedersächsischem Gebiet mit dem Teilabschnitt 4a der A 26 verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgte zunächst im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange. Hier wurde seitens der UNB des Landkreises Harburg parallel zur ersten Planauslegung mit Schreiben vom 16.11.2012 sowie auf die Planänderungen der 2. Auslegung mit Schreiben vom 22.06.2017 Stellung genommen. Im Hinblick darauf, dass der Teilabschnitt 4a der A 26 auch über die Landesgrenze hinweg mit Auswirkungen auf Natur und Landschaft verbunden ist, wurde im Rahmen der TöB-Beteiligung auch mit der auf Hamburgisches Gebiet zuständigen Unteren Naturschutzbehörde des Bezirksamtes Harburg das Benehmen hergestellt, das mit Schreiben vom 16.06.2017 zu der Planung Stellung genommen hat. Daneben wurden beide UNBs über die in diesem Planfeststellungsbeschluss zu den erforderlichen Vermeidungs-, Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen getroffenen Entscheidungen nach § 15 BNatSchG durch Kenntnissgabeschreiben vom 31.07.2018 zwecks Benehmensherstellung unterrichtet.

Hinsichtlich der inhaltlichen Behandlung der seitens der UNBs abgegebenen Stellungnahmen wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.4.2 und Nr. 2.4.4 Bezug genommen.

### 2.2.3.7.3 Natura 2000-Gebiete

Gemäß § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebiets dienen.

Der Bauabschnitt 4a der A 26, wie auch der westlich anschließende Abschnitt 3 führen auf ganzer Länge durch das Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401). Die Trassenlänge innerhalb des Vogelschutzgebietes beträgt dabei im 3. Bauabschnitt 4.100 m und im Bauabschnitt 4a lediglich 750 m. Die räumliche Trassenführung des Abschnitts 4a innerhalb des Vogelschutzgebietes wird dabei durch den Anschluss an den 3. Bauabschnitt bestimmt.

Als maßgebliche Grundlage zur Beurteilung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen des Vogelschutzgebietes wurde in 2009 eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erstellt. Gegenstand der Betrachtung war hier der Bauentwurf 2009, wobei es sich um eine im Rahmen von Alternativenprüfungen entwickelte und optimierte Trassenführung handelt, welche einen Kompromiss darstellt aus der größtmöglichen Schonung des FFH-Gebiets und dem Schutz der Wohnbevölkerung in Rübke. Diese FFH-VP umfasste die Bauabschnitte 3 und 4a gemeinsam. Die relevanten Inhalte wurden für die einzelnen Bauabschnitte schließlich noch einmal separat herausgearbeitet, wobei aufgrund der ursprünglich gesamtheitlichen Bearbeitung immer der Blick auf das Gesamtgebiet erhalten bleibt.

#### 2.2.3.7.3.1 Erhebliche Beeinträchtigung

Zur Bewältigung der Anforderungen des § 34 BNatSchG hat die Vorhabenträgerin eine umfassende FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vorgelegt<sup>64</sup>. Zentraler Aspekt ist dabei die

<sup>64</sup> Unterlage 1b sowie ergänzend „FFH-Verträglichkeitsstudie gemäß Art. 6 (3) der FFH-Richtlinie 92/43/EWG i.V.m. § 34 BNatSchG und Ausnahmeregelung gemäß Art. 6 (4) FFH-Richtlinie 92/43/EWG, Verträglichkeit der A 26 in Verbindung

Klärung der Frage, inwieweit das Vorhaben erhebliche Beeinträchtigungen der nach den Erhaltungszielen maßgeblichen Bestandteile des Vogelschutzgebietes verursacht.

Bei Schutzgebieten im Sinne des § 20 Abs. 2 BNatSchG – wie hier – ergeben sich die Erhaltungsziele ausweislich § 34 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG aus dem jeweiligen Schutzzweck und den dazu erlassenen Vorschriften, sofern bei der Schutzausweisung die jeweiligen Erhaltungsziele im Sinne des § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG berücksichtigt wurden. Gemäß § 2 Abs. 5 der Schutzgebietsverordnung des Naturschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (NSG-VO) sind insoweit besonderer Schutzzweck und damit Erhaltungsziele dieses Gebiets

- die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands insbesondere durch die Erhaltung und Förderung eines langfristig überlebensfähigen Bestands der wertbestimmenden Art nach Anhang I der Vogelschutzrichtlinie Wachtelkönig sowie der Schutz und die Entwicklung seiner Lebensräume durch Erhaltung und Entwicklung;
- die Erhaltung und Förderung von im Gebiet brütenden Zugvogelarten des Offenlandes wie Uferschnepfe, Bekassine, Großer Brachvogel und Schafstelze;
- dabei soll die Umsetzung der Ziele zum Schutz des Wachtelkönigs zugleich der Erhaltung und Förderung weiterer im Gebiet vorkommender Brutvogelarten des extensiv genutzten Halboffenlandes wie Neuntöter, Schwarzkehlchen, Braunkehlchen und Wachtel dienen.

Entsprechend der Rechtsprechung des BVerwG ist bei der Betroffenheit von Tier- und Pflanzenarten nach Anhang II FFH-RL das maßgebliche Kriterium für die Bestimmung der Erheblichkeitsschwelle die Stabilität der jeweils betroffenen Population. Damit kommt es bei einer Beeinträchtigung der geschützten Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie auf deren Beständigkeit an, während Habitatverluste nur insoweit eine Rolle spielen, wie sie sich negativ auf die Stabilität der jeweiligen Population auswirken<sup>65</sup> Gleiches gilt für die hier relevanten nach Anhang I und Art. 4 Abs. 2 VRL geschützten europäischen Vogelarten<sup>66</sup>.

Gleichwohl kommt die vorliegende Untersuchung zu dem Ergebnis einer erheblichen Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes „Moore bei Buxtehude“(DE 2524-401), was vor dem Hintergrund der ermittelten Beeinträchtigungen nachvollziehbar ist. Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht der für das Vogelschutzgebiet prognostizierten Beeinträchtigungen im Bauabschnitt 4a sowie durch die A 26 insgesamt.

Erhaltungszielrelevante Art	Beeinträchtigung durch	Fläche 4. BA	Fläche A 26 gesamt
Wachtelkönig	Bau-/anlagenbedingte Inanspruchnahme (100 %iger Eignungsverlust) von Habitatflächen	6 ha	64 ha
	Betriebsbedingte Störung (Lärm) mit $\geq 52$ dB(A) tags (100 %iger Eignungsverlust) von Habitatflächen	17 ha	131 ha
	Isolation von Habitatfläche nördlich der Trasse $\rightarrow$ 100 %iger Eignungsverlust	8 ha	87 ha
	Summe Gesamtverlust	31 ha	282 ha

mit dem Zubringer zur AS Buxtehude und B3n mit dem Europäischen Vogelschutzgebiet ‚Moore bei Buxtehude‘ (NI) unter funktionaler Berücksichtigung des Vogelschutzgebietes ‚Moorgürtel‘ (HH)“ vom 23.02.2009.  
<sup>65</sup> BVerwG, Urt. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 132)  
<sup>66</sup> Nds. OVG, Urt. v. 20.05.2009 – 7 KS 28/07 –, NuR 2009, 719 (725).

Neuntöter und Vogelarten des Halboffenlandes gem. Art. 4 (2) VSRL	Lebensraumbbeeinträchtigung (vollständiger Funktionsverlust und teilweise Funktionsverminderung)	10 ha	59 ha
Vogelarten des Offenlandes gem. Art. 4 (2) VSRL	Lebensraumbbeeinträchtigung (vollständiger Funktionsverlust und teilweise Funktionsverminderung)	33 ha	145 ha

Der Beurteilung der Beeinträchtigungen liegen die projektimmanent vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen wie insbesondere die Verwendung von offenporigen Asphalt mit 5 dB(A) Pegelminderung sowie die Errichtung einer 5,25 m hohen Lärmschutzwand zu Grunde. Dabei werden die Lärmschutzwände ab h=4m nach innen nicht abgewinkelt, sondern lotrecht ausgeführt. Die höhere Ausführung gewährleistet eine gleiche optimierte Lärmschutzwirkung wie die im dritten Bauabschnitt zur Ausführung kommende Variante, die eine Abwinklung ab h=4m und eine geringere Gesamthöhe von 5 m vorsieht. Hintergrund dieser für das Vogelschutzgebiet gleichermaßen wirksamen Schutzvorkehrungen in den Planfeststellungsabschnitten 3 und 4a der A 26 ist die weitere (bautechnische) Optimierung der Schadensbegrenzungsmaßnahmen nach einer dem aktuellen Stand des Wissens angepassten Wirkungsabschätzung.

In der vorliegenden Untersuchung werden sowohl die 47 dB(A) Nacht-Isophone bezogen auf einen Immissionsort in 10 m Höhe sowie die 52 dB(A) Tages-Isophone bezogen auf einen **Immissionsort in 0,5 m Höhe** berücksichtigt, wobei letztlich die 47 dB(A) Nacht-Isophone als die weiterreichende Isophone den Beurteilungsmaßstab bildet. Gemäß dem aktuellen Stand des Wissens ist ein 100% Funktionsverlust für den Wachtelkönig im Bereich der 47 dB(A) Nacht-Isophone bezogen auf einen **Immissionsort in 10 m Höhe** anzunehmen, wodurch dem paarungsspezifischen Kommunikationsverhalten der Art (rufendes Männchen am Boden und Weibchen noch im Flug) Rechnung getragen wird<sup>67</sup>. Die zu berücksichtigende 47 dB(A) Nacht-Isophone bezogen auf 10m Höhe wurde für den aktualisierten Prognosefall 2030 neu berechnet. Im Vergleich zur Beurteilung 2012 ergibt sich dabei insbesondere aufgrund des deutlich niedrigeren Schwerverkehrsanteils auch eine verringerte Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes.

Differenzierter zu betrachten ist allerdings die Funktion der Lärmschutzwände, deren Wirksamkeit von verschiedener Seite angezweifelt wird. Unstrittig ist die Wirksamkeit der Wände in der Zeit der Jungenführung, wo die Tiere in stärker verlärmten Bereichen einem erhöhten Prädationsrisiko unterliegen. Strittig ist, ob die Lärmschutzwände auch in der Zeit der Partnerfindung eine ausreichende Wirkung zeigen. Beim Wachtelkönig beruht die Partnerfindung ausschließlich auf dem Empfang von akustischen Signalen. Die Männchen treffen zuerst im Brutgebiet ein und locken die nachts ziehenden Weibchen mit ihren Rufen an. Da die Weibchen nicht zwangsläufig in ihre vorjährigen Brutgebiete zurückkehren, besteht die Gefahr, dass die Männchen trotz geeigneter Brutplätze ungepaart bleiben, wenn die Weibchen sie nicht hören und ihren Flug nicht unterbrechen. Diese Strategie wäre sehr risikoreich, wenn der Ruf des Wachtelkönigsmännchens nicht ausgesprochen maskierungsresistent wäre (Maskierungsanfälligkeit bei 36 %). Die Rufe sind zwar sehr laut und durchdringend, für ihre Wirksamkeit ist aber ihre Reichweite entscheidend. Wird diese durch nächtliche Verkehrsgeräusche eingeschränkt, ist das Risiko hoch, dass die Paarbildung nicht zustande kommt<sup>68</sup>. Um bessere Chancen zu

67 KIELER INSTITUT FÜR LANDSCHAFTSÖKOLOGIE (KIFL) 2010: Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr. Bericht zum Forschungsprojekt FE 02.286/2007/LRB der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach: „Entwicklung eines Handlungsleitfadens für Vermeidung und Kompensation verkehrsbedingter Wirkungen auf die Avifauna“; 30. April 2010.

68 Kieler Institut für Landschaftsökologie, Vögel und Verkehrslärm, FuE-Vorhaben des BMVBS, Schlussbericht 2007, S. 105.



haben, die Aufmerksamkeit der durchziehenden Weibchen auf sich zu ziehen, bilden die Wachtelkönigmännchen regelmäßig Rufergruppen. Da die Weibchen in größeren Höhen anfliegen, ist die Wirksamkeit der Lärmschutzwände eingeschränkt, weil die lärmindernde Wirkung der Wände in der Höhe geringer ausfällt als am Boden. Exakte Kenntnisse zur durchschnittlichen Flughöhe der Wachtelkönigweibchen liegen nicht vor. Die vom Kieler Institut für Landschaftsökologie erarbeitete Arbeitshilfe 2010 berücksichtigt diesen Umstand indessen bereits durch die Vorgabe der Immissionsorthöhe für die 47 dB(A)-Nachtisophone von 10 m<sup>69</sup>. Die Gutachter der Vorhabenträgerin gehen in Anlehnung an die Überlegungen von Herrn Dr. Mierwald vom Kieler Institut für Landschaftsökologie<sup>70</sup> zudem von der Annahme aus, dass die Weibchen aus südlicher Richtung an das Vogelschutzgebiet heranfliegen und somit die in trassenferneren Bereichen rufenden Männchen zuerst hören. Die Rufsignale würden die Weibchen sodann dazu veranlassen die Flughöhe zu reduzieren, wodurch diese in den Abschirmungsbereich der Lärmschutzwand gelangen und auch trassennah rufende Männchen hören können.

Als gesichert kann die Annahme gelten, dass eine Absenkung der Flughöhe bei Rufkontakt erfolgt. Nicht mit letzter Sicherheit geklärt ist jedoch die Anflugrichtung. Da die Überwinterung der Wachtelkönige in Afrika erfolgt, ist ein Anflug aus südlichen Richtungen wahrscheinlich. Gleichzeitig ist aber auch die Bedeutung großer Fließgewässer wie der Elbe als Leitlinien für den Vogelzug unstrittig. Insofern ist auch die insbesondere vom Landkreis Harburg vorgebrachte Möglichkeit eines Anflugs von der Elbe her und damit von Norden nicht gänzlich von der Hand zu weisen. Auch in diesem Fall wäre jedoch eine Absenkung der Flughöhe bei Rufkontakt mit den trassenferner rufenden Wachtelkönigmännchen und eine daraufhin erfolgende Umkehrung der Flugrichtung mit der Möglichkeit, auch trassennah rufende Männchen wahrzunehmen, wahrscheinlich. Nicht zuletzt steht und fällt die Annahme der Vorhabenträgerin mit dem Vorhandensein ausreichend großer Rufergruppen von Wachtelkönigmännchen innerhalb des Vogelschutzgebiets. Ob diese Situation immer gegeben ist, kann vor dem Hintergrund der artspezifischen und auch für das Gebiet beobachteten starken Bestandsschwankungen nur schwer mit hinreichender Sicherheit prognostiziert werden. Vor diesem Hintergrund sind letzte vernünftige Zweifel an der Wirksamkeit der Lärmschutzwände nicht mit Sicherheit auszuräumen.

Zur Aufklärung dieses Sachverhalts wird daher eine Überprüfung angeordnet, inwieweit der durch Lärmschutzwände abgeschirmte Bereich durch den Wachtelkönig genutzt wird (s. Ziff. 1.1.4.5.7 – Risikomanagement). Dies setzt allerdings eine Bestandsgröße voraus, welche ein relativ gleichmäßiges Aufsuchen geeigneter Brutplätze in den Kerngebieten mit guter Lebensraumeignung und mehrjähriger Bruttradition erwarten lässt. Als derartige Bestandsgröße wird hier eine Größenordnung von ca. 50 % der im Standarddatenbogen genannten Populationsgröße bzw. 12 BP angesetzt. In der Literatur finden sich für die Art Angaben zu Siedlungsdichten zwischen 1 bis 6 BP / 100 ha<sup>71</sup>. Ein Vorkommen von 12 BP innerhalb des rd. 1289 ha großen Vogelschutzgebietes liegt insoweit am untersten Rand der o.g. Siedlungsdichten. Bei deutlich geringeren Bestandsgrößen stehen genügend Bruthabitate im VSG zur Verfügung, zumal auch bereits umfangreiche Kohärenzmaßnahmen realisiert sind und eine Nichtnutzung des für das Monitoring relevanten Trassenumfelds verschiedenste vom geplanten Vorhaben unabhängige Ursachen haben kann.

Im Vogelschutzgebiet insgesamt würden bei gemeinsamer Betrachtung des Abschnitts 3 und 4a ohne Lärmschutzwand und bezogen auf den Prognosefall 2025 ca. 140 ha Habitatfläche für den Wachtelkönig zusätzlich beeinträchtigt, wovon 49 ha auf den Abschnitt 4a entfallen. In

69 Vgl. Kieler Institut für Landschaftsökologie, Vögel und Verkehrslärm, Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, 2010, S. 5.

70 Siehe Mierwald, Schreiben vom 03.12.2007 zur Alternativenprüfung verschiedener Trassenvarianten der A 26 im Bereich der Landesgrenze Niedersachsen-Hamburg mit Blick auf das auf Hamburger Seite befindliche Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“.

71 Ornithologische Arbeitsgemeinschaft für Schleswig-Holstein und Hamburg 2003: Der Wachtelkönig (*Crex crex*) in Schleswig-Holstein, Bauer, Bezzel, Fiedler 2005: Das Kompendium der Vögel Mitteleuropas

diesem Worst-Case-Szenario würden insgesamt – inklusive B 3n sowie 2.u. 3. Bauabschnitt A 26 – etwa ein Drittel der Fläche des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) für den Wachtelkönig verloren gehen. Bezogen auf den Prognosefall 2030 würde die Beeinträchtigung etwas geringer ausfallen, läge aber immer noch in der gleichen Größenordnung.

Als weitere im oder im Nahbereich des Vogelschutzgebietes „Moore bei Buxtehude“ geplante bzw. realisierte Pläne und Projekte sind hervor zu heben: Ausbau der K 40 „Rübker Straße“ im Zuge der Anschlussstelle Buxtehude, Verlängerung der Spülrohrleitung zur A 26 im 3. BA infolge der Trassenoptimierung der A 26 in nördlicher Richtung und Unternehmensflurbereinigung Rübke, Ortsentwicklung Nord Neu Wulmstorf, Erweiterung Gewerbegebiet B-Plan Nr. 21, 4. Änderung Neu Wulmstorf und B-Plan Nr.70 Bahnhof, 3. Änderung. Bauleitplanungsvorhaben Stadt Buxtehude (B-Plan Nr. 47 A östlich Buxtehude, rechtskräftig seit 02.11.2000; bereits umgesetzt, B-Plan Nr. 105 und 105A „Wohngebiet Feldmannweg Süd“, B-Plan Nr. 46 D, B-Plan Ovelgönne Nr. 1 „Gewerbegebiet an der B 73“, B-Plan Nr. 106 „Fachmarktzentrum Harburger Straße). Erweiterung der Kläranlage außerhalb des Schutzgebietes nordöstlich von Buxtehude und Rohrleitung durch das Schutzgebiet; Sandabbau Ovelgönne; Wohngebietsausweisung im F-Plan-Änderungsverfahren der Gemeinde Neu Wulmstorf.

Teilweise in Folge dieser Planungen wie auch Änderungen der landwirtschaftlichen Nutzungsintensität ist das Schutzgebiet nach Aussage der von der Vorhabenträgerin jährlich eingeholten Wachtelkönigkartierungen (zuletzt von 2015) noch folgenden Beeinträchtigungen ausgesetzt:

- Beeinträchtigungen von Wachtelkönig Rufplätzen durch Bau und Betrieb eines Gewerbegebiets am nördlichen Ortsrand von Neu Wulmstorf unmittelbar nördlich der vorhandenen Eisenbahntrasse.
- Verlust von Wachtelkönighabitaten durch weiteren Ausbau des Neubaugebiets „Apfelgarten“ inklusive einer neuen Verkehrsführung.
- Habitatverschlechterungen durch Umwandlung von Grünland in Maisäcker, Ausbau von Gräben und Gräben mit anschließender Intensivierung der Grünlandnutzung, Neuansiedlung eines Pferdehalters im Rübker Moor u. insgesamt Nutzungsintensivierungen durch Hobbyferdehaltung, allgemeine Zunahme von Störungen durch Freizeitaktivitäten im Moorbereich nördlich der Neubausiedlung „Apfelgarten“ von Neu Wulmstorf, mehrjähriges Ausbleiben dringend erforderlicher Strukturverbesserungen auf alten, stark verfilzten Grünlandbrachen innerhalb der Brutgebiete im Bereich Edelmannsmoor, Stubbenmoor und Rübker Moor.

Die hierdurch ausgelösten Beeinträchtigungen lassen sich nicht genau quantifizieren. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass die seit 2008 zu verzeichnenden Bestandsrückgänge des Wachtelkönigs zumindest auch diesen Umständen geschuldet sind<sup>72</sup>. Jedenfalls aber ist durch die vorgenannten Aktivitäten bzw. durch das Unterlassen gebotener Pflegemaßnahmen das Europäische Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) als Lebensraum für den Wachtelkönig insbesondere unmittelbar nördlich von Neu Wulmstorf verschlechtert worden. Die vorgenannten Beeinträchtigungen sind allerdings ohne weiteres umkehrbar bzw. vermeidbar. Die Beeinträchtigungen betreffen insbesondere die im Untersuchungsgebiet des 3. Bauabschnitts gelegenen Teile des VSG. Die diesbezüglich erforderlichen Maßnahmen und Sachverhalte wurden entsprechend im Planfeststellungsverfahren für den 3. BA ausführlich behandelt und es ist auch vor dem Hintergrund der in diesem Zusammenhang erfolgten Besprechung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Harburg am 14.05.2012

72 Andererseits war der Erhaltungszustand des Wachtelkönigs in den vergangenen Jahren auch in anderen, z.T. hervorragend gemanagten Gebieten denkbar schlecht, was auf externe Einflüsse zurückzuführen ist; vgl. Wachtelkönigkartierungen 2010 und 2011.

davon auszugehen, dass diese Beeinträchtigungen künftig auch unterbunden, jedenfalls aber deutlich zurückgeführt sowie die erforderlichen Pflegemaßnahmen ergriffen werden. Darüber hinausreichende zu berücksichtigenden Aspekte für den BA 4a ergeben sich nicht.

Die A 26 führt also unzweifelhaft sowohl in ihrer Gesamtheit als auch bei alleiniger Betrachtung des BA 4a zu erheblichen Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401).

#### 2.2.3.7.3.2 Abweichungsentscheidung

Das Vorhaben kann damit nur über die Abweichungsmöglichkeit nach § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG zugelassen werden. Dies erfordert, dass

- es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist und
- zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

Diese Sachverhalte wurden im Planfeststellungsbeschluss für den 3. BA, welcher den flächenmäßig weitaus größeren Eingriff in das VSG verursacht, bereits intensiv geprüft. Die dort für die Zulassung des 3. Bauabschnittes gewonnenen Erkenntnisse und Prüfergebnisse gelten nach aktueller Überprüfung auch für die Fortführung der Trasse im 4. Bauabschnitt fort.

##### 2.2.3.7.3.2.1 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Dem gesamthaften Vorhaben der A 26 und dem hier planfestgestellten Abschnitt 4a stehen weiterhin zunächst zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses zur Seite: Insbesondere dient das Vorhaben:

- der besseren verkehrlichen Anbindung des Unterelberaums einschließlich der Stadt Buxtehude mit den hier ansässigen Betrieben.
- der Entlastung des Straßennetzes d.h. insbesondere der B 73 und damit einhergehend der Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Lebensqualität der Anwohner in den Ortsdurchfahrten.

Entsprechend wurde die Fortführung des Baus der A 26 mit Anbindung an die A 7 in dem aktuellen Bedarfsplan zum Fernstraßenausbaugesetz als laufend und fest disponiertes Vorhaben des vordringlichen Bedarfs fortgeschrieben. Damit liegt eine das Gesamtvorhaben stützende und vergleichsweise konkrete demokratisch unmittelbar legitimierte normative Zielvorgabe auf Bundesebene vor.

Vollends werden die mit dem gesamthaften Vorhaben der A 26 zwischen Stade und Hamburg verfolgten Planungsziele erst mit der Anbindung der A 26 an die A 7 erreicht, wozu der BA 4a zusammen mit dem angrenzenden Abschnitt auf Hamburger Gebiet den entscheidenden Beitrag leistet.

##### 2.2.3.7.3.2.2 Alternativenprüfung

Es sind auch keine nach § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG das betroffene Vogelschutzgebiet weniger beeinträchtigende zumutbare Alternativen gegeben. Die Prüfung, inwieweit zumutbare

Alternativen vorhanden sind, mit denen sich die Planungsziele mit geringeren Beeinträchtigungen für das Netz Natura 2000 und hier insbesondere das Europäische Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) realisieren lassen, wurde intensiv im Planfeststellungsbeschluss für den 3. Abschnitt vorgenommen, wobei die Betrachtung unter Einbeziehung des 4. Abschnittes erfolgte, d.h. die Auswirkungen in diesem Abschnitt mit berücksichtigt wurden. Als Ergebnis wurde die dieser Planung zu Grunde liegende Trassenführung im Abschnitt 3 und 4 als günstigste Variante identifiziert. Hieran ist auch unter Zugrundelegung der aktuellen Verhältnisse festzuhalten. Sowohl die tatsächlichen Verhältnisse innerhalb des Vogelschutzgebietes Moore bei Buxtehude haben sich hinsichtlich der Schutzwürdigkeit und seines Erhaltungszustandes als auch die Erhaltungs- und Schutzwürdigkeit der II. und III. Meile des Alten Landes als kulturhistorische Landschaft und regional bedeutsame Obstanbaufläche haben sich nicht maßgeblich und entscheidungsrelevant dahin verändert, dass die Frage einer nördlichen Umfahrung des Ortseiles Rübke unter Meidung einer Durchfahrung des Vogelschutzgebietes als zumutbare Alternative erscheinen könnte.

Das Ende des mittlerweile rechtskräftig planfestgestellten 3. Abschnitts bildet zudem einen Zwangspunkt für die Anbindung des 4. Abschnitts. Unter Berücksichtigung dieses Zwangspunktes und der aus den Vorhabenzielen resultierenden technischen Parameter, wie insbesondere Kurvenradien, verbleibt im Abschnitt 4a kein Spielraum für räumliche Alternativen, mit denen sich die Auswirkungen auf das VSG noch weiter vermindern ließen.

Als bautechnische Alternative wurde im Planfeststellungsbeschluss für den 3. BA eine Erhöhung der Lärmschutzwände auf 5 m geprüft. Bezogen auf das Vogelschutzgebiet insgesamt (BA 3 und 4a) ließe sich hierdurch die Beeinträchtigung von Wachtelköniglebensräumen um 16 ha vermindern, wovon aber nur 8 ha auf besonders schutzwürdige Kerngebiete entfallen würden. Dem ständen Mehrkosten von 1.813.000 € bzw. rd. 113.300,00 € / ha entgegen, was hinsichtlich des Kosten - Nutzenverhältnisses als unzumutbar anzusehen ist.

Gleichfalls wurde die Möglichkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung geprüft. So ließe sich durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 130 auf 80 km/h die beeinträchtigte Fläche um 20 ha reduzieren, wovon 9 ha auf das Wachtelkönig-Kerngebiet entfallen. Je weiter die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der A 26 reduziert wird, desto mehr Abstriche sind jedoch am Zielerreichungsgrad hinzunehmen. So bedeutet eine geringere Reisegeschwindigkeit auf der A 26 auch eine geringere Bündelung des Verkehrs und damit einhergehend zumindest stellenweise geringere Entlastungen der Ortsdurchfahrten, insbesondere der hoch belasteten B 73. Im Vergleich zu Tempo 130 verblieben auf der B 73 im Bereich Buxtehude-Knoten B 73/B 3 rd. 1.800 Kfz/24 h mehr. Mit einer geringeren Reisegeschwindigkeit und Zeitersparnis für Pendler gingen geringere Verbesserungen der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität in den Ortsdurchfahrten mit der Folge einher, dass mit den damit zu konstatierenden Abstrichen an den Planungszielen ein die erhebliche Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes rechtfertigendes Überwiegen der öffentlichen für das Vorhaben streitenden Interessen nicht mehr zu Grunde zu legen wäre. Die Planungsziele verlangen mithin auf der einen Seite grundsätzlich das Durchhalten der nach den Entwurfsrichtlinien für eine Autobahn zu Grunde gelegten Richtgeschwindigkeit als Reisegeschwindigkeit; auf der anderen Seite dulden sie zur partiellen Überwindung der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes nur geringe Abstriche von der zu erwartenden Zielerreichung.

Im Übrigen hält die Planfeststellungsbehörde unter Zugrundelegung der aktuellen Verhältnisse daran fest, dass auch im Einzelfall angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzungen als ein möglicher Modus der Optimierung der Vorzugstrasse vorliegend nicht zumutbar wären, wie mit Planfeststellungsbeschluss vom 29.06.2012 für den 3. Bauabschnitt (S. 137) bereits ausgeführt wurde. Geschwindigkeitsbeschränkungen dürfen nach § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO im Ermessen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde nur angeordnet werden, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere Beschränkungen des fließenden Verkehrs dürfen nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nur angeordnet werden, wenn auf Grund der

besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter (Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern sowie Dritten, öffentliches und privates Sacheigentum, Arten- und Biotopschutz) erheblich übersteigt<sup>73</sup>. Damit vermag die Schonung von maximal 20 ha (potenziellen) Wachtelkönig-Lebensraums – davon maximal 9 ha im Wachtelkönig-Kerngebiet – eine entsprechende Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit mit den damit einhergehenden Abstrichen der Planungszielverwirklichung nicht zu rechtfertigen; eine solche Optimierung der Vorzugstrasse<sup>74</sup> ist mithin nicht zumutbar.

#### 2.2.3.7.3.2.3 Kohärenzsicherung

Schließlich ist auch für die erforderliche Kohärenzsicherung gesorgt:

Gemäß § 34 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG sind die zur Sicherung der Kohärenz des europäischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000 notwendigen Maßnahmen vorzusehen.

Derartige Maßnahmen sind zusätzliche zur üblichen Praxis der Umsetzung der Natura 2000-Richtlinien (Gebietsmanagement) zu ergreifende Maßnahmen, welche darauf abzielen, die negativen Auswirkungen eines Plans oder Projektes auszugleichen und zu gewährleisten, dass der Beitrag des beeinträchtigten Gebiets zur Erhaltung des günstigen Zustands der zu schützenden Lebensräume oder Arten innerhalb der jeweiligen biogeographischen Region gewahrt bleibt. Hierzu sind die beeinträchtigten Lebensräume und Arten in vergleichbaren Dimensionen (Art, Anzahl / Umfang und Zustand / Wertigkeit) wiederherstellen. Der Ort der Kohärenzsicherungsmaßnahmen sollte so gewählt werden, dass hinsichtlich der Bewahrung der globalen Kohärenz des Netzes Natura 2000 die größte Wirksamkeit erreicht wird. Erste Priorität haben dabei Maßnahmen innerhalb des betroffenen Gebietes. Mit 2. Priorität sind aber auch Maßnahmen außerhalb des Gebietes in gleicher Weise geeignet, wenn sie innerhalb derselben topografischen oder landschaftlichen Einheit liegen und das gewählte Gebiet denselben Beitrag zur ökologischen Struktur und / oder Funktionalität des Netzes leisten kann wie das ursprüngliche Gebiet. Die Maßnahmen zur Kohärenzsicherung sollen möglichst bereits zu dem Zeitpunkt wirksam sein, an dem die Beschädigung des Gebietes eintritt. Zumindest sind zeitliche Verzögerungen zu vermeiden, welche einen Verlust nach Anhang II FFH-RL oder Anhang I Vogel-schutzrichtlinie geschützter Arten zur Folge haben.<sup>75</sup>

Diese Voraussetzungen werden durch die vom Vorhabenträger geplanten Kohärenzmaßnahmen vollständig erfüllt. Die Maßnahmen wurden bereits im Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 3 mit planfestgestellt und werden hier nachrichtlich erläutert.

Ursprünglich wurde vom Vorhabenträger für die A 26 einschließlich B3n in nachvollziehbarer Weise insgesamt folgender Bedarf an Kohärenzmaßnahmen ermittelt:

- Arten gemäß Art. 4 Abs. 1 VSRL (Wachtelkönig): 335 ha (288 ha A 26 + 47 ha B 3n (Wiesenvogel und z.T. Wachtelkönig). Der Umfang der tatsächlich erforderlichen Kompensationsflächen richtet sich dabei nach dem entsprechenden Aufwertungspotenzial der einzelnen Flächen. Der Anteil für den 3. Bauabschnitt und den Bauabschnitt 4a auf niedersächsischem Gebiet betrug danach ca. 252 ha (ca. 215 ha für 3. BA + ca. 37 ha für BA 4a (NI) = ca. 252 ha). Unter Berücksichtigung der geänderten Verkehrsprognose ergibt sich für den Abschnitt 4 a nunmehr ein leicht reduzierter Bedarf von 31 ha.

73 Vgl. BVerwG, Urt. v. 05.04.2001 – 3 C 23.00 -, NJW 2001, 3139.

74 Gleiches gilt in Bezug auf eine evtl. Optimierung der Variante N3: Bei qualitativ gleicher Ausstattung beträgt der Beeinträchtigungsunterschied zwischen der Vorzugsvariante und der Variante N3 für den Wachtelkönig jeweils stets maximal 19 ha an Fläche mit entsprechender Lebensraumeignung, siehe Schreiben der Gruppe Freiraumplanung, Landschaftsarchitekten vom 28.03.2012.

75 vgl. EU-KOMMISSION 2007: Auslegungsleitfaden zu Artikel 6 Absatz 4 der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG, S. 20, 21).

- Für Arten des Offenlandes Arten (Art. 4 (2) VSRL) werden insgesamt 145 ha an Kohärenzmaßnahmen vorgesehen, wovon 33 ha auf den BA 4a entfallen.
- Für den Neuntöter und Vogelarten des Halboffenlandes gem. Art. 4 (2) VSRL werden 59 ha Kohärenzmaßnahmen vorgesehen, wovon 10 ha auf den BA 4a entfallen.

Entsprechend der im Eingriffsbereich vorgefundenen Situation, wo sich die Lebensräume des Wachtelkönigs mit denen der Offenlandarten bzw. Wiesenvögel überschneiden, werden ebenfalls multifunktional geeignete, ineinandergreifende Lebensräume entwickelt, welche neben dem Wachtelkönig auch weiteren Wiesenvogelarten geeignete Lebensraumbedingungen bieten.

**Im betroffenen Vogelschutzgebiet** selbst werden Maßnahmen auf insgesamt 193 ha ergriffen, wobei das äquivalente Aufwertungspotenzial unter Berücksichtigung bereits vorhandener Wertigkeiten etwa 130 ha entspricht. Geplant sind Verbesserungen der Lebensraumbedingungen für den Wachtelkönig und Arten des Offen- und Halboffenlandes u.a. durch Umwandlung von Acker in Grünland, Nutzungsextensivierung, Mahdmanagement, extensive Weidenutzung, sowie Entwicklung von Grünlandbrachen. Der Anteil für den 3. BA und BA 4a beträgt davon ca. 170 ha mit einem äquivalenten Aufwertungspotenzial von ca. 107 ha. Hiervon sind ca. 19 ha dem BA 4a zugeordnet (s. Maßnahme FCS E 19). Die Maßnahmen werden unmittelbar im betroffenen VSG realisiert und sind funktional genau auf die betroffenen, gemäß den Erhaltungszielen relevanten Arten des VSG ausgerichtet. Sie sind daher als Kohärenzmaßnahmen gut geeignet.

Weitere Kohärenzmaßnahmen werden außerhalb des Vogelschutzgebietes im Bereich des **Gauensieker Sandes** realisiert, welcher in der gleichen naturräumlichen Region (1.2 Watten u. Marschen) liegt. Hier werden Kohärenzmaßnahmen im Umfang von 211 ha vorgesehen. Der Anteil für den BA 3 und BA 4a beträgt davon ca. 141 ha. Hiervon sind ca. 33 ha dem BA 4a zugeordnet (s. Maßnahme FCS E 18). Vorgesehen sind hier u.a. Extensivierungen der Grünlandnutzung, die Entwicklung eines Mosaiks aus extensiv genutzten und ungenutzten Standorten sowie die Verbesserung des Wasserhaushalts. Der überwiegende Teil der Maßnahmen wird bereits seit 2003 realisiert und im Rahmen eines umfassenden Monitorings überprüft und optimiert. Die durchgeführten regelmäßigen Erfolgskontrollen belegen eine positive Entwicklung bei den relevanten Zielarten. 2006 wurden erstmals 2 Wachtelkönigrufer festgestellt und auch in den Jahren 2012 bis 2014 bestätigt. Insgesamt ist der Maßnahme daher eine hohe Eignung als Kohärenzmaßnahme zuzusprechen.

Insgesamt dokumentieren die vorstehenden Ausführungen, dass auch der Bauabschnitt 4a sämtliche Voraussetzungen für eine abweichende Zulassung nach § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG erfüllt.

#### **2.2.3.7.4 Sonstige Schutzgebiete nach BNatSchG und NAGBNatSchG**

Des Weiteren ist das Naturschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ betroffen, welches räumlich deckungsgleich mit dem gleichnamigen Europäischen Vogelschutzgebiet ist. Insoweit wird das Vorhaben über die Befreiungsmöglichkeit nach § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG und § 5 Abs. 2 der Naturschutzgebietsverordnung „Moore bei Buxtehude“ zugelassen. Die Befreiungsvoraussetzungen liegen insoweit vor. So wurde bereits im Zusammenhang mit der Abweichungsentscheidung nach § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG aufgezeigt, dass das Vorhaben aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist (s. Kap. 2.2.3.7.3.2), weshalb eine Befreiung nach § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG gewährt werden kann. Zugleich sind auch die Voraussetzungen des § 5 Abs. 2 der NSG-Verordnung erfüllt, welcher auf eine entsprechende Abweichungsentscheidung nach § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG abstellt.

### 2.2.3.7.5 Gesetzlicher Biotopschutz

Gemäß § 30 Abs. 1 BNatSchG werden bestimmte Teile von Natur und Landschaft, die eine besondere Bedeutung als Biotope haben, gesetzlich geschützt. Gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG sind Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung der dort genannten Biotope führen können, verboten. Die Liste der gesetzlich geschützten Biotope wird durch § 24 Abs. 2 NAGBNatSchG noch hinsichtlich der hochstaudenreichen Nasswiesen, Bergwiesen sowie der natürlichen Höhlen und Erdfälle ergänzt.

Am westlichen Ende des Trassenabschnitts wird randlich in geringen Umfang eine nach § 30 BNatSchG geschützte nährstoffreiche Nasswiese (GNR) beansprucht.

Von den Verboten des § 30 Abs. 2 kann aber auf Antrag eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können (§ 30 Abs. 3 BNatSchG). Der Begriff des Ausgleichs ist dabei in demselben Sinne zu verstehen wie bei § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG. Von dieser Ausnahmemöglichkeit macht die Planfeststellungsbehörde hier Gebrauch. Die Beeinträchtigungen der o.g., im Einwirkungsbereich des hier gegenständlichen Vorhabens vorkommenden gesetzlich geschützten Biotope werden durch folgende Maßnahmen vollständig ausgeglichen:

(FCS)/ E18	Schaffung von Vogel-Lebensraum im Vogelschutzgebiet V 18 "Untereibe" (Bereich Gauensieker Sand) <i>Komplexes Maßnahmenbündel der Grünlandextensivierung und – Vernässung in Kombination mit der Entwicklung von Hochstaudenfluren und Saumstrukturen.</i>	ca. 33 ha
FCS/ E19.1 E 19.2	Optimierung / Verbesserung vorhandener Lebensräume für den Wachtelkönig und Arten des Offenlandes-/ Halboffenlandes im Vogelschutzgebiet V 59 "Moore bei Buxtehude" <i>Grünlandextensivierung und Schaffung eines Mosaiks extensiv und ungenutzter Bereiche.</i>	ca. 19 ha

Die Planfeststellungsbehörde sieht zudem (gleichwohl) vor dem Hintergrund des Gesetzeswortlautes des § 22 Abs. 4 Nr. 2 NAGBNatSchG vorsorglich davon ab, für die Ermittlung von geschützten Landschaftsbestandteilen im Sinne der o.g. Regelung eine Mindestflächengröße anzusetzen. Die Biotoptypen GMF, GF und UR sowie sämtliche Gebüsche (B), Feldhecken (HF), Feldgehölze (HN) sind vor diesem Hintergrund als geschützte Landschaftsbestandteile (sonstige naturnahe Flächen gemäß § 22 Abs. 4 Nr. 2 NAGBNatSchG) einzustufen. Die Inanspruchnahme geschützter Landschaftsbestandteile wurde über die Bilanzierung der Biotopbeeinträchtigungen mit erfasst und kompensiert. Für deren eingriffsbedingte Beseitigung wird eine Befreiung nach § 67 Abs. 2 BNatSchG erteilt.

### 2.2.3.7.6 Artenschutz

Das Vorhaben bewegt sich auch im Rahmen des strikt zu beachtenden Artenschutzrechts. Das besondere Artenschutzrecht sieht einen – im Übrigen grundsätzlich Individuen bezogenen – Schutz nur für die besonders und streng geschützten Arten vor. Zu den besonders geschützten Arten zählen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG die europäischen Vogelarten, die in den

Anhängen A oder B der EU-Artenschutzverordnung<sup>76</sup>, in Anhang IV der FFH-Richtlinie und in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG (Anlage 1 Spalte 2 BArtSchV) aufgeführten Tier- und Pflanzenarten. Streng geschützt ist eine Teilmenge dieser besonders geschützten Arten. Gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG sind das die in Anhang A der Europäischen Artenschutzverordnung, in Anhang IV der FFH-Richtlinie und in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG (Anlage 1 Spalte 3 BArtSchV) aufgeführten Arten.

Ein spezielles Prüferfordernis, wie es etwa in § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG geregelt ist, kennt das besondere Artenschutzrecht indessen nicht. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist in der Planfeststellung gleichwohl eine am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichtete Prüfung erforderlich, aber auch ausreichend<sup>77</sup>. Was genau ermittelt werden muss, hängt dabei von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von den zu erwartenden Auswirkungen des geplanten Vorhabens ab<sup>78</sup>. Die Bestandsaufnahme muss keinesfalls erschöpfend sein, insbesondere ist keine Erstellung eines lückenlosen Arteninventars gefordert. Sie muss vielmehr nur so weit reichen, dass Intensität und Tragweite der Beeinträchtigung angemessen erfasst werden können<sup>79</sup>. Das impliziert auch, dass dem grundsätzlich Individuen bezogenen Schutzansatz der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG Rechnung zu tragen ist, wozu Daten erforderlich sind, denen sich in Bezug auf das Vorhabengebiet die Häufigkeit und Verteilung der geschützten Arten sowie deren Lebensstätten entnehmen lassen. Zumindest in der Straßenplanung ist daher regelmäßig sowohl die Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse als auch eine Bestandserfassung vor Ort<sup>80</sup> geboten. Erst eine aus diesen beiden Quellen gewonnene Gesamtschau verschafft in der Regel die erforderliche hinreichende Erkenntnisgrundlage<sup>81</sup>. Soweit allgemeine Erkenntnisse zu artspezifischen Verhaltensweisen, Habitatansprüchen und dafür erforderlichen Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein bestimmter Arten zulassen, können daraus die entsprechenden Schlussfolgerungen gezogen und der späteren Beurteilung zugrunde gelegt werden<sup>82</sup>. Ebenso kann mit Prognosewahrscheinlichkeiten, Schätzungen und – sofern der Sachverhalt dadurch angemessen erfasst werden kann – mit Worst-Case-Annahmen gearbeitet werden<sup>83</sup>. Untersuchungen quasi „ins Blaue hinein“ ohne konkrete Anhaltspunkte für das Vorkommen geschützter Arten sind nicht gefordert<sup>84</sup>. Ebenso kann von Untersuchungen Abstand genommen werden, von denen keine weiterführenden Erkenntnisse zu erwarten sind.<sup>85</sup> Auch dürfen und müssen insoweit Verhältnismäßigkeitsüberlegungen angestellt werden. Untersuchungen, deren Aufwand in keinem angemessenen Verhältnis zum Erkenntnisgewinn steht, dürfen unterbleiben<sup>86</sup>.

Zur Bewältigung der artenschutzrechtlichen Anforderungen wurde vom Vorhabenträger ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt. Diesem Fachbeitrag liegen die in Kap. 2.2.2.2.1.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses aufgeführten Datengrundlagen zu Grunde. Wie dort erläutert, liefern diese Daten aufgrund der zahlreichen, in verschiedenen Jahren wiederholten Kartierungen ein sehr fundiertes Bild der Bestandssituation und sind vollkommen ausreichend, um die

76 Verordnung (EG) Nr. 338/97 des Rates über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels v. 09.12.1996, ABl. EU L 61, S. 1, zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1332/2005 der Kommission v. 09.08.2005, ABl. EU L 215, S. 1.

77 BVerwG, Urt. v. 12.08.2009 – 9 A 64.07 –, NuR 2010, 276 (Rn. 37); BVerwG, Urt. v. 18.03.2009 – 9 A 39.07 –, NVwZ 2010, 44 (Rn. 43).

78 BVerwG, Urt. v. 09.07.2008 – 9 A 14.07 –, BVerwGE 131, 274 (Rn. 54).

79 BVerwG, Urt. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 243).

80 BVerwG, Urt. v. 12.08.2009 – 9 A 64.07 –, NuR 2010, 276 (Rn. 38); BVerwG, Urt. v. 18.03.2009 – 9 A 39.07 –, NVwZ 2010, 44 (Rn. 44).

81 BVerwG, Urt. v. 12.08.2009 – 9 A 64.07 –, NuR 2010, 276 (Rn. 38); BVerwG, Urt. v. 18.03.2009 – 9 A 39.07 –, NVwZ 2010, 44 (Rn. 44).

82 BVerwG, Urt. v. 09.07.2008 – 9 A 14.07 –, BVerwGE 131, 274 (Rn. 54).

83 BVerwG, Urt. v. 12.08.2009 – 9 A 64.07 –, NuR 2010, 276 (Rn. 38); BVerwG, Urt. v. 18.03.2009 – 9 A 39.07 –, NVwZ 2010, 44 (Rn. 45).

84 BVerwG, Urt. v. 09.07.2008 – 9 A 14.07 –, BVerwGE 131, 274 (Rn. 54).

85 BVerwG, Beschl. v. 13.03.2008 – 9 VR 10.07 –, NuR 2008, 495 (Rn. 33).

86 VG NRW, Urt. v. 30.01.2009 – 7 D 11/08.NE –, NuR 2009, 421 (424); HessVGH, Beschl. v. 02.01.2009 – 11 B 368/08.T –, NuR 2009, 255 (277).



Intensität und Tragweite möglicher artenschutzrechtlich relevanter Beeinträchtigungen artspezifisch abschätzen zu können. Um eventuellen, nicht vorhersehbaren Veränderungen Rechnung tragen zu können, wird zudem der Baubetrieb durch eine Ökologische Bauüberwachung begleitet (s. Maßgabe 1.1.4.5.4 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Für das Vorhaben wurde von der Vorhabenträgerin eine Relevanzprüfung durchgeführt. Sie dient der Auswahl derjenigen Arten, die im Weiteren hinsichtlich des Eintretens artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände detailliert zu betrachten sind. Nicht weiter zu beurteilen sind Arten, deren Vorkommen im Gebiet ausgeschlossen werden kann, bzw. deren Vorkommen ausgehend von den jeweils artspezifischen Empfindlichkeiten außerhalb der maximalen Wirkzonen des Vorhabens liegt. Vor dem Hintergrund der durch den Vorhabenträger ausgewerteten Unterlagen, der durchgeführten Kartierungen sowie der naturräumlichen Gegebenheiten und Biotopstrukturen ist plausibel dargelegt, dass sich die intensive artenschutzrechtliche Prüfung auf die Artengruppen Vögel, Fledermäuse und Amphibien bzw. den Moorfrosch beschränken kann.

Bei den Vogelarten wurde eine detaillierte Einzelfallprüfung auf die Arten beschränkt, die im Einwirkungsbereich des Vorhabens nachgewiesen und zugleich gefährdet (einschl. Vorwarnliste) oder streng geschützt sind. Weiterhin werden Arten mit speziellen Habitatanforderungen sowie Arten, für die Deutschland, Niedersachsen oder die Region eine besondere Verantwortung im Sinne des Populationserhalts tragen, in die Prüfung eingestellt. Die übrigen, eher häufigen Arten werden zusammengefasst nach Anspruchsgilden betrachtet. Insgesamt ist diese Vorgehensweise als sachgerecht anzusehen.

#### **2.2.3.7.6.1 Fang-, Verletzungs- und Tötungsverbot**

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verbietet es, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Der Verbotstatbestand ist grundsätzlich auf das Individuum bezogen. Allerdings sind unvermeidbare Tierkollisionen, wie sie sich durch zufälliges Hineinlaufen oder Hineinfliegen einzelner Individuen in den Verkehr nach Inbetriebnahme einer Straße ergeben können, als allgemeines Lebensrisiko anzusehen und erfüllen nicht den Verbotstatbestand. Gemäß der Rechtsprechung ist das Tötungsverbot erst dann gegeben, wenn sich das Tötungsrisiko vorhabenbedingt in signifikanter Weise erhöht (vgl. BVerwG, 12. März 2008, 9A 3.06: RN 219).

Das Tötungsrisiko wurde im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag artspezifisch abgeschätzt. Signifikant erhöhte Tötungsrisiken durch Einfliegen in den fließenden Verkehr sind danach für fast alle der nachgewiesenen Vogelarten auszuschließen. Die einzige Art, für die ein Eintritt des Tötungsverbot festgestellt wird, ist der Mäusebussard, der Aas am Straßenrand aufsucht und daher besonders gefährdet ist. Zwar wirkt die Lärmschutzwand als Vermeidungsmaßnahme, da sie den Straßenraum gegenüber Kleinsäugetieren abschirmt, diese deckt aber nicht den gesamten Trassenverlauf ab. Auch die vorgesehene dichte Anpflanzung trägt zur Risikominderung bei, kann dieses aber nicht ganz vermeiden. Weitere zumutbare Vermeidungsmaßnahmen sind nicht gegeben.

Neben den betriebsbedingten Tötungsrisiken wurde auch die Möglichkeit baubedingter Tötungsrisiken untersucht. Aufgrund der Artenausstattung des Untersuchungsgebietes stehen hierbei die Vögel im Vordergrund. Um baubedingte Tötungen von Vögeln zu vermeiden sieht der Vorhabenträger Bauzeitenbeschränkungen vor. Baufeldfreiräumungen und Rodungsarbeiten erfolgen danach außerhalb der Brutzeit, d.h. außerhalb des Zeitraums von Februar bis Ende

August (s. Maßnahme S01). Mit dieser Maßgabe ist ein Eintreten von baubedingten Tötungsrisiken auszuschließen.

Für die Artengruppe der Fledermäuse kann ein Eintreten baubedingter Tötungsrisiken ausgeschlossen werden, da innerhalb des Baufeldes keine Quartiernachweise erfolgten und auch keine potenziell als Quartier geeigneten Strukturen betroffen sind. Betriebsbedingte Kollisionsrisiken für Fledermäuse sind allerdings bei der Querung der Moorwettern bzw. des Hinterdeichs möglich, da dieser Bereich von Breitflügelfledermaus, Rauhaufledermaus und Zwergfledermaus als Flugroute genutzt wird. Die Querung dieses Bereichs erfolgt auf Hamburger Gebiet. Hier wird eine als Fledermausquerungshilfe ausgestaltete Unterführung der Moorwettern vorgesehen. Im niedersächsischen Bereich ist auf der Südseite der Trasse durchgängig eine über 4 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen, welche zugleich Funktionen als Leit- und Sperreinrichtung für Fledermäuse erfüllt. Nördlich der Trasse sind dichte Anpflanzungen geplant, welche diese Funktion übernehmen sollen. Derartige Leitpflanzungen müssen dicht sein und eine Höhe von  $\geq 4$  m über der Fahrbahn aufweisen, um ihre Funktion in vollen Umfang erfüllen zu können. Die Planfeststellungsbehörde hat Zweifel, dass dies für die in diesem Zusammenhang besonders bedeutsame Böschungsbepflanzung (A08) zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe hinreichend erfüllt ist. Vor diesem Hintergrund wird in Anlehnung an Maßnahme V 12 auf Hamburger Gebiet als Maßgabe der Planfeststellungsbehörde ein temporärer Fledermaus-schutzzaun auf der Nordseite der Trasse bis zu einem Abstand von 50 m zum derzeitigen Verlauf der Moorwettern für den Fall vorgesehen, dass sich zum Überprüfungszeitpunkt die Fledermausflugroute nicht maßgeblich mit der verlegten Moorwettern verschoben hat.

Sobald die Gehölze eine ausreichende Höhe und Dichte erreicht haben, kann der Zaun zurückgebaut werden. In den übrigen Bereichen des Trassenverlaufs ist diese Maßnahme nicht erforderlich, da hier keine Flugrouten nachgewiesen wurden und es auch an geeigneten Leitstrukturen mangelt. Insgesamt können mit den auf Hamburger und niedersächsischer Seite vorgesehenen Maßnahmen signifikant erhöhte Tötungsrisiken für Fledermäuse ausgeschlossen werden.

Die in 2001 nachgewiesenen Laichgewässer des Moorfroschs liegen in ausreichendem Abstand zur Trasse. Die Art konnte zudem in den jüngeren Untersuchungen nicht mehr nachgewiesen werden, d.h. der Bestand ist mit hoher Wahrscheinlichkeit erloschen, würde von dem Vorhaben aber auch nicht berührt werden.

Insgesamt führt das Vorhaben mit Ausnahme des Mäusebussards zu keiner Verwirklichung des Fang-, Verletzungs- und Tötungsverbots des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Für den Mäusebussard wird die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 vorgesehen.

#### **2.2.3.7.6.2 Störungsverbot**

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören. Die Störung ist gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG erst dann erheblich, wenn sich durch sie der Erhaltungszustand der lokalen Population der Art verschlechtert.

Im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag wurde das Eintreten erheblicher Störungen artspezifisch abgeschätzt und konnte für den Großteil der Arten ausgeschlossen werden.

Ausnahmen sind die Arten Wiesenpieper, Schwarzkehlchen, Braunkehlchen und Wachtelkönig, für die unter Vorsorgegesichtspunkten ein Eintreten erheblicher Störungen angenommen wurde. Da diese Störungen durch die betriebsbedingten Wirkungen des Vorhabens ausgelöst werden und dauerhaft die Funktion der Bruthabitate beeinträchtigen, wurden sie zugleich als

Entnahme, Beschädigung und Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten gem. § 44 Abs. 1, Nr. 3 BNatSchG bewertet und auch dort (siehe unter Kap. 2.2.3.7.6.3) behandelt. Für die weit verbreiteten bzw. allgemein häufigen Arten, welche in Form von Gilden betrachtet wurden, kann eine erhebliche Störung ausgeschlossen werden. Ihre lokalen Populationen sind so weiträumig abzugrenzen und umfassen so viele Individuen, dass eine störungsbedingte Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population nicht eintritt. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass diese Arten hinsichtlich ihrer Habitatansprüche relativ variabel sind und insoweit über hinreichende Ausweichmöglichkeiten verfügen. Dies wird zudem insbesondere durch die bereits vor Beginn des Eingriffs umzusetzende Maßnahme E 19 unterstützt.

### 2.2.3.7.6.3 Naturentnahme-, Beschädigungs- und Zerstörungsverbot

§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verbietet es Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Die Fortpflanzungsstätte umfasst alle Orte im Gesamtlebensraum eines Tieres, die im Verlauf des Fortpflanzungsgeschehens begonnen bei der Paarung bis hin zum Abschluss der Aufzucht der Jungtiere benötigt werden. Ruhestätten sind diejenigen Bereiche, in die sich die Tiere zur Wärmeregulierung, zur Rast, zum Schlaf oder zur sonstigen Erholung, als Versteck, zum Schutz oder als Unterschlupf für die Überwinterung zurückziehen.<sup>87</sup> Nicht erfasst sind nur potenzielle Fortpflanzungs- oder Ruhestätten<sup>88</sup>. Ausreichend, aber auch erforderlich ist vielmehr, dass diese Stätten regelmäßig benutzt werden<sup>89</sup>. Der Begriff der Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist zudem auf einzelne Objekte und Strukturen beschränkt<sup>90</sup>. Geschützt ist demnach nur der als Ort der Fortpflanzung oder Ruhe dienende Gegenstand wie etwa Nester, Höhlenbäume etc. sowie die diesen unmittelbar zugrunde liegenden Strukturen<sup>91</sup> wie etwa Horstbäume, Brutfelsen, Wandflächen, Dachrinnen etc., grundsätzlich nicht jedoch auch das weitere räumliche Umfeld<sup>92</sup>.

Gemäß § 44 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote des besonderen Artenschutzes für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs zulässig sind, nur nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Nach Satz 2 liegt bei Betroffenheit der in Anhang IV Buchst. a FFH-RL gelisteten Tierarten, europäischen Vogelarten oder solcher Arten, die in einer – bislang nicht existenten – Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, ein Verstoß gegen das Verbot der Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Absatzes 1 Nr. 3 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Dabei können gemäß § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG auch „vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen“ festgesetzt werden. Ob die ökologische Funktion beeinträchtigter Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, hängt davon ab, ob trotz der Einwirkung auf die betreffenden Lebensstätten davon ausgegangen werden kann, dass es zu keiner Verminderung des Fortpflanzungserfolgs bzw. der Ruhemöglichkeiten der Tiere der betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten kommt<sup>93</sup>. Da es sich hier

87 Runge/Simon/Widdig, Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben, FuE-Vorhaben im Rahmend es Bundesforschungsplans des BMU im Auftrag des BfN, Hannover/Marburg 2010, S. 9.

88 BVerwG, Urt. v. 12.3.2008 – 9 A 3.06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 222).

89 BVerwG, Urt. v. 18.3.2009 – 9 A 39.07 –, NVwZ 2010, 44 (Rn. 66).

90 BVerwG, Urt. v. 18.3.2009 – 9 A 39.07 –, NVwZ 2010, 44 (Rn. 66).

91 Vgl. HessVGH, Urt. v. 17.6.2008 – 11 C 1975/07.T –, NuR 2008, 785 (800).

92 BVerwG, Urt. v. 12.8.2009 – 9 A 64.07 –, NuR 2010, 276 (Rn. 68); BVerwG, Urt. v. 9.7.2009 – 4 C 12.07 –, NVwZ 2010, 123 (Rn. 40); BVerwG, Urt. v. 18.3.2009 – 9 A 39.07 –, NVwZ 2010, 44 (Rn. 66); BVerwG, Urt. v. 9.7.2008 – 9 A 14.07 –, BVerwGE 131, 274 (Rn. 100).

93 Hierzu Runge/Simon/Widdig, Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben, FuE-Vorhaben im Rahmend es Bundesforschungsplans des BMU im Auftrag des BfN, Hannover/Marburg 2010, S. 15 ff.

um ein nach § 15 BNatSchG zulässiges Vorhaben handelt (siehe oben 2.2.3.7.2), sind vorliegend die Privilegierungen nach § 44 Abs. 5 Satz 2 bis 5 BNatSchG anwendbar.

Im vorliegenden Artenschutzbeitrag wurde artspezifisch dargelegt, dass ein Eintreten derartiger Verbotstatbestände für alle Artengruppen mit Ausnahme der Vögel ausgeschlossen werden kann. So sind bspw. weder Fledermausquartiere noch Laichgewässer artenschutzrechtlich relevanter Amphibienarten vom Vorhaben betroffen. Auch für die zahlreiche Vogelarten ergeben sich keine Beschädigungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, da ihre Brutreviere außerhalb der Wirkbereiche des Vorhabens liegen. Gemäß den vorliegenden Untersuchungen ist allerdings für folgende Vogelarten ein Eintreten des Verbotstatbestands der Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten durch Überbauung sowie durch betriebsbedingte Lärmimmissionen und Erschütterungen nicht auszuschließen: **Wiesenpieper** (Beschädigung von 7 Brutrevieren), **Schwarzkehlchen** (Beschädigung von 2 Brutrevieren innerhalb der Effektdistanz und von 2 Brutrevieren im Baufeld), **Wachtelkönig** (störungsbedingte Funktionsverluste von potenziellen Wachtelkönighabitaten, welche gemäß den Untersuchungen 1998 bis 2015 von 1 bis max. 3 Rufern genutzt wurden. In 2015 nur Rufer außerhalb des vorhabenspezifischen Wirkbereichs), **Braunkehlchen** (Beschädigung von 1 Brutplatz).

Für diese Arten wird vom Vorhabenträger eine Ausnahme beantragt, da die Realisierung von CEF-Maßnahmen im räumlichen Zusammenhang mit den betroffenen Bruthabitaten aufgrund der in der Planung nicht ausreichend konkret vorauszusehenden Bauabläufe der BAB-Herstellung mit zu großen Unsicherheiten hinsichtlich ihrer Wirksamkeit vor Baubeginn behaftet ist.

Vom **Baumpieper** sind ein Brutrevier im Baufeld und 2 in der Effektdistanz betroffen. Da in den südlich angrenzenden Flächen für die Art geeignete Habitate (Ränder von Laubwald, Lichtungen, Moorflächen) in ausreichendem Umfang vorhanden sind, geht der Vorhabenträger davon aus, dass ein Ausweichen auf diese Flächen möglich ist. Die innerhalb der Effektdistanz nachgewiesenen Brutreviere profitieren zudem von der vorgesehenen Lärmschutzwand, so dass es unwahrscheinlich ist, dass es für diese Reviere zu relevanten Störungen bzw. zur dauerhaften Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kommt.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Auffassung an, da tatsächlich nach Süden in größeren Umfang geeignete Habitate vorhanden sind und die Art nur kleine Reviere benötigt (ca. 0,5 ha/ BP) und insoweit ausreichende Ausweichhabitate vorhanden sind. So finden sich hier bspw. in 2011 noch besetzte Reviere, für die in 2016 bei gleichgebliebener Habitatqualität keine Nachweise mehr erfolgten und die insoweit neu besetzt werden können. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Bestandsverluste des Baumpiepers zu einem großen Anteil auch auf Klimaveränderungen in den Überwinterungsgebieten (Sahelzone) und Verluste auch auf den Vogelzug zurückzuführen sind.

Vom **Neuntöter** liegt ein Brutrevier innerhalb der Effektdistanz des Vorhabens. Da für diese Art die Voraussetzungen für eine geringfügige Verlagerung des Brutreviers aus der Effektdistanz hinaus gegeben sind und zudem gleichfalls die Lärmschutzwand als störungsmindernd wirkt, werden auch für diese Art erhebliche Störungen bzw. die Beschädigungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten plausibel ausgeschlossen.

Vom **Pirol** liegt gemäß dem Artenschutzbeitrag lediglich ein Brutverdacht aus 2011 in größerer Entfernung zur Straße, aber noch innerhalb der Effektdistanz der Trasse vor. Aus 2016 liegt ebenfalls ein Brutverdacht vor, jetzt aber deutlich innerhalb der Effektdistanz. Der Pirol gehört zudem gem. Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr (GARNIEL & MIERWALD 2010) zu den Arten mit einer mittleren Empfindlichkeit gegen Straßenverkehrslärm. Die vorgesehene Lärmschutzwand schirmt sowohl Lärm wie auch Bewegungsreize ab. Insgesamt sind daher weder relevante Störungen, noch Beschädigungen der Fortpflanzungs- und Ruhestätte zu erwarten.

Von der **Feldlerche** wurde in 2011 lediglich ein Brutrevier im Bereich der Effektdistanz nachgewiesen, für das mit einer Funktionsminderung der Habitatqualitäten zu rechnen ist. In 2016 wurde kein Brutrevier innerhalb des Wirkungsbereichs der Straße mehr nachgewiesen. Dies geht einher mit generellen Bestandsabnahmen im Gebiet, was vor allem auf Veränderungen der landwirtschaftlichen Nutzungsstrukturen zurückzuführen ist. Ein Eintreten von Verbotstatbeständen für die Feldlerche in Folge des Straßenbauvorhabens ist bei der derzeitigen Bestandsituation nicht gegeben.

Von der **Wachtel** erfolgte in 2011 im Bereich des Vorhabens lediglich eine Brutzeitfeststellung. In 2016 gelangen keine Nachweise innerhalb des Wirkungsbereichs des Vorhabens. Die Wachtel tritt nur sehr unstat auf und ist wenig ortstreu. Da in hinreichendem Umfang für die Art geeignete Lebensräume außerhalb des Wirkungsbereichs des Vorhabens verbleiben, ist ein Erhalt der ökologischen Funktion im räumlichen Zusammenhang gewährleistet.

#### 2.2.3.7.6.4 Zusammenfassung

Weitere Tatbestandsverwirklichungen, insbesondere solche nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG sind nicht ersichtlich. Artenschutzrechtlich relevante Pflanzenarten kommen im Eingriffsbereich nicht vor. Insgesamt kommt es vorhabenbedingt also zu folgenden artenschutzrechtlichen Konflikten:

Art	Betroffenheit	Verbotstatbestand nach BNatSchG
Braunkehlchen	Erhebliche Störung und Beschädigung von 1 Brutplatz	§ 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3
Wiesenpieper	Erhebliche Störung und Beschädigung von 6 Brutplätzen und Überbauung eines Brutplatzes)	§ 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3
Schwarzkehlchen	Erhebliche Störung und Beschädigung von 2 Brutplätzen im Bereich eines aktuellen Verbreitungszentrums und Verinselung eines Brutplatzes.	§ 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3
Wachtelkönig	Erhebliche Störung und Überbauung/Verlärmung potenzieller Brutplätze	§ 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3
Mäusebussard	Signifikant erhöhtes Tötungsrisiko aufgrund Aas Suche im Trassenbereich.	§ 44 Abs. 1 Nr. 1

Für die Arten Schwarzkehlchen, Wachtelkönig, Wiesenpieper und Braunkehlchen kommt es zu anlage- und betriebsbedingten Beschädigungen und zur Zerstörungen von Fortpflanzungsstätten.

Für den Mäusebussard ist aufgrund eines erhöhten Kollisionsrisikos bei der Aas Suche am Straßenrand der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erfüllt.

### 2.2.3.7.6.5 Ausnahmen

Soweit hier im Zuge der Verwirklichung des Vorhabens Verbotstatbestände des besonderen Artenschutzrechts, wie vorstehend festgestellt, verletzt werden, erteilt die Planfeststellungsbehörde eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG i. V. m. § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 2 VwVfG. Maßgeblich ist hier der Ausnahmetatbestand der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art gemäß § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG.

Die für das Vorhaben sprechenden zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses wurden bereits in Kap 2.2.3.7.3.2.1 im Zusammenhang mit der habitatschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung für das Vogelschutzgebiet dargelegt. Da das Artenschutzrecht keine strengeren Anforderungen an die Ausnahmeerteilung stellt als der gleich lautende Begriff in § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG an die Abweichungsentscheidung im Rahmen des europäischen Habitatschutzes, kann hier auf diese Ausführungen verwiesen werden. Was das Fehlen von Alternativen gemäß § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG angeht, so kann zunächst ebenfalls nach oben (Ziff. 2.2.3.7.3.2.2) verwiesen werden; denn auch die artenschutzrechtliche Alternativenprüfung stellt jedenfalls keine höheren Anforderungen als die gemäß § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG für das europäische Habitatschutzrecht geltenden auf. Dies gilt auch mit Blick auf den Umstand, dass für eine Ausnahme solange kein Raum ist, wie den in Rede stehenden artenschutzrechtlichen Konflikten noch durch Vermeidungs- oder funktionserhaltende Maßnahmen abgeholfen werden kann<sup>94</sup>. Wesensmerkmal solcher Maßnahmen ist, dass sie bestimmte, an sich bestehende nachteilige Effekte des Vorhabens verhindern bzw. auffangen. Das setzt voraus, dass sie spätestens mit Baubeginn wirksam sind<sup>95</sup>. Insoweit sind hier zwar Maßnahmen, mit denen die o.g. Beeinträchtigungen aufgefangen werden können, ersichtlich und wurden im Übrigen auch planfestgestellt (siehe insbesondere Maßnahmen CEF/E19.1, CEF/E19.2 und CEF/E10). Doch ist trotz der vorgesehenen Realisierung vor Baudurchführung nicht sichergestellt, dass sie auch bis dahin im funktionalen Sinne vollumfänglich wirksam, also die entsprechend aufgewerteten Flächen auch tatsächlich besiedelt sind. Die Vorhabenträgerin darauf festzulegen, bis zum Wirksamkeitsnachweis der Maßnahmen mit der Realisierung des Vorhabens zuzuwarten, ist hingegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zumutbar. Zum einen ist die Besiedlung einer an sich (hervorragend) geeigneten Fläche immer auch von – z.T. noch unbekanntem – externen Faktoren abhängig und damit mit jedenfalls zeitlichen Unwägbarkeiten verbunden. Zum anderen sind die mit dem Vorhaben verfolgten positiven Belange (dazu bereits unter Kap 2.2.3.7.3.2.1) wesentlich gewichtiger als die letztlich doch recht überschaubaren artenschutzrechtlichen Konflikte, so dass es unverhältnismäßig wäre, wenn sich der Autobahnbau zeitlich am Artenschutz ausrichten müsste. Dies umso mehr, als den vorgesehenen Maßnahmen grundsätzlich eine hohe Eignung zuzusprechen ist und hier insoweit allein das Restrisiko einer nicht zeitnahen Besiedlung entgegenzuhalten ist.

Weitere Ausnahmevoraussetzung ist nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert. Dies wird ergänzt durch den Zusatz: „soweit nicht Art. 16 Abs. 1 der Richtlinie 92/43/EWG weitergehende Anforderungen enthält“. Art. 16 Abs. 1 FFH-RL verlangt, dass die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahme ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen. Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs und des Bundesverwaltungsgerichts geht diese Anforderung über das bloße Verschlechterungsverbot des § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG hinaus. Gemäß Art. 16 Abs. 1 FFH-RL ist nämlich die Wahrung eines günstigen Erhaltungszustands unabdingbare Voraussetzung für eine Ausnahmeerteilung<sup>96</sup>. Befinden sich die Populationen der betreffenden Art bereits in einem ungünstigen Erhaltungszustand, so ist die Erteilung einer Ausnahme nur möglich, wenn nachgewiesen wird,

94 Vgl. BVerwG, Urt. v. 14.07.2011 – 9 A 12.10 –, NuR 2011, 866 (Rn. 106); Lau, in: Frenz/Müggenborg, BNatSchG, Berlin 2011, § 45 Rn. 24.

95 HessVGH, Urt. v. 25.06.2009 – 4 C 1347/08.N –, NuR 2009, 646 (648).

96 EuGH, Urt. v. 14.6.2007 – Rs. C-342/05 –, Slg. 2007, I-4713 (Rn. 29), finnischer Wolf.

dass das Vorhaben weder den Erhaltungszustand der berührten Populationen weiter verschlechtert, noch die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der Art behindert. Maßgeblich ist also, dass sich das Vorhaben neutral auf den Erhaltungszustand der Art auswirkt. Räumlicher Maßstab ist dabei das natürliche Verbreitungsgebiet der betreffenden Art im jeweiligen Mitgliedsstaat. Erweist sich der Erhaltungszustand der betroffenen Art im unmittelbaren Eingriffsbereich jedoch als günstig, so gilt dies regelmäßig auch für die Populationen im natürlichen Verbreitungsgebiet im Mitgliedstaat insgesamt.

Diese Voraussetzungen liegen hier vor: Ausnahmen werden für die Arten Mäusebussard, Schwarzkehlchen, Wiesenpieper, Braunkehlchen und Wachtelkönig erteilt. Für den Wachtelkönig wird der Erhaltungszustand in Niedersachsen durch das NLWKN (Stand: Januar 2010) als ungünstig eingeschätzt. Gleiches (Stand: November 2011) gilt für das Braunkehlchen. Für Wiesenpieper, Schwarzkehlchen und Mäusebussard liegen hingegen keine veröffentlichten Angaben zum Erhaltungszustand vor. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist im Zweifel von einem ungünstigen Erhaltungszustand auszugehen. Soweit vorsorglich angenommen wird, dass sich alle hier tatbestandlich betroffenen Arten in einem ungünstigen Erhaltungszustand befinden (was für Schwarzkehlchen und Mäusebussard aber eher auszuschließen ist), steht dies einer Ausnahmeerteilung gleichwohl nicht entgegen, da für die genannten Arten davon ausgegangen werden kann, dass sich das Vorhaben neutral auf deren Erhaltungszustand auswirkt. Dies insbesondere weil im Zuge des Eingriffsausgleichs und der Kohärenzsicherung umfangreiche Kompensationsmaßnahmen vorgesehen sind, welche die Habitatqualitäten insbesondere für den Wachtelkönig, aber auch für die anderen betroffenen Arten verbessern. Im Einzelnen zu nennen sind hier vor allem die Maßnahmen FCS/E19.1, FCS/E19.2, FCS/E 10, E 18 und E 20. Durch diese Maßnahmen ist gewährleistet, dass sich der Erhaltungszustand der Arten nicht verschlechtert.

### **2.2.3.8 Wasser**

Durch den Neubau der A 26 im Abschnitt 4a werden eine Vielzahl von Grenz- und Beetgräben, über die in nördlicher Fließrichtung die landwirtschaftlichen Flächen des Gebietes in den Hauptvorfluter, die Moorwettern, entwässern, gekreuzt. Die durch den Neubau zerschnittene Gebietsentwässerung wird getrennt vom Straßenentwässerungssystem funktionsgerecht wiederhergestellt. Hierzu werden die auf der Nordseite des Autobahndammes abgeschnittenen Grabenenden außerhalb des Baufeldes der A 26 neu profiliert; die vorhandenen Anschlüsse dieser Gräben an die Moorwettern bleiben dabei erhalten, so dass die Entwässerung der anliegenden landwirtschaftlichen Flächen auf der Nordseite der A 26 durch den Autobahnbau unberührt bleibt. Die Unterhaltungslast für diese Zulaufgräben in den Moorwettern verbleibt unverändert bei den anliegenden Flächeneigentümern.

Zum Anschluss der auf der Südseite der A 26 abgeschnittenen Gräben der Gebietsentwässerung wird parallel zum Autobahndamm, fortlaufend wie im 3. Bauabschnitt, ein Ersatzgraben mit Anschluss an die Moorwettern angelegt, der zur Aufnahme der Niederschlagswasser aus den Zuläufen der Gebietsentwässerung nach einer Hochwasserabflussspende  $HHQ = 250 \text{ l/s km}^2$  ausreichend bemessen ist.

Die Straßenentwässerung der Autobahn erfolgt daneben getrennt durch das Dachprofil der Fahrbahn über das Bankett in die Böschung bzw. in Abschnitten mit Lärmschutzwand über Rasenmulden, die zwischen Lärmschutzwand und Fahrbahn mit Rigolensträngen ausgebildet werden. Über die Böschung bzw. über die Rigolen erfolgt im Allgemeinen eine vollständige Versickerung des Niederschlagswassers in den Untergrund, wo es infolge der undurchlässigen Bodenschicht verbleibt bzw. bei Sättigung und eines durch weitere Niederschläge erreichten Energiegefälles an den Böschungsfüßen wieder austritt. Zur Aufnahme dieses wieder austretenden Oberflächenwassers werden auf beiden Seiten des Autobahndammes Seitengräben angelegt, die an den Einleitstellen 19 und 20 jeweils gedrosselt über Regelungsbauwerke mit

Tauchwand in einen (nach bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss des 3. Bauabschnitts der A 26 verlegten) Seitengraben der L 235 mit Zulauf in das Gewässer Moorwettern entwässern.

Die Abflussspende ist dabei im Einvernehmen mit den zuständigen Unteren Wasserbehörden des Landkreises Harburg und des Bezirksamtes Harburg der FFH nach der hydraulischen Leistungsfähigkeit der auf Hamburger Gebiet verlegten Moorwettern für ein 30-jährliches Regenerereignis gedrosselt.

Stoffliche Einträge durch den Transport von Schwermetallen und PAK im Straßenabwasser werden durch die Reinigungsleistung der durchsickerten Bodenschichten weitest möglich minimiert. Die Planfeststellungsbehörde geht in Übereinstimmung mit dem Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 21, S. 98) dabei davon aus, dass durch die vorgesehene Ableitung des Straßenwassers über eine 20 cm dicke belebte Bodenschicht wie über die geplante Rigolen-Entwässerung bereits ein Großteil der abfiltrierbaren Stoffe vergleichbar wie von Retentionsbodenfiltern zurück gehalten werden.

Betriebsbedingt kommt es durch den Winterdienst auf der Autobahn zu Chlorideinträgen (Tausalze) über die Straßenentwässerung in die Moorwettern.

Wasserschutzgebiete werden nicht gekreuzt, so dass im Hinblick hierauf keine besonderen bautechnischen und wassertechnischen Maßnahmen zur Ableitung des Straßenoberflächenwassers erforderlich sind.

Außerdem führt der Bau der Autobahn im Überschüttverfahren dazu, dass Eisen-II-haltiges Porenwasser aus den Weichschichten oberhalb des darunterliegenden Grundwasserleiters ausgepresst wird. Von diesem Eisen-II-haltigen Porenwasser können nachteilige Auswirkungen ausgehen. Vor Einleitung in die Vorfluter wird das ausgepresste mit Eisen belastete Schichtenwasser separat gefasst, zurück gehalten und vorbehandelt, in dem das im Wasser gelöste Eisen (durch Sauerstoffeintrag) ausgefällt wird; der mit dem ausgefallenen Eisen versetzte Gewässerboden wird bei Bedarf ausgeräumt und entsorgt.

Untersucht wurden auch Auswirkungen des Autobahnvorhabens auf die Grundwasserverhältnisse im Plangebiet. Auswirkungen auf die Grundwasserneubildungsrate durch Versiegelung und Überformung sowie Auswirkungen auf die Grundwasserströmungsverhältnisse durch den Autobahndamm und die Vorbelastung sind jedoch nicht zu erwarten (Unterlage 21, S. 125 f.).

Schließlich wird insbesondere einwenderseits befürchtet, dass die Autobahn sich nachteilig auf den Hochwasserschutz (dazu noch unter Ziff. 2.2.3.8.3) auswirken könnte.

Gemäß § 8 Abs. 1 WHG bedarf die Benutzung eines Gewässers der Erlaubnis oder der Bewilligung. Auch das Einleiten von Stoffen wie etwa Niederschlagswasser aus der Straßenentwässerung stellt laut § 8 Abs. 1 Nr. 4 WHG eine solche erlaubnis- bzw. bewilligungspflichtige Gewässerbenutzung dar (dazu noch unten, Ziff. 2.3).

Darüber hinaus bedarf der Gewässerausbau gemäß § 68 Abs. 1 WHG der Planfeststellung durch die zuständige Behörde. § 67 Abs. 2 Satz 1 WHG definiert dabei „Gewässerausbau“ als die Herstellung, Beseitigung und wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer. Hierzu gehören auch das teilweise Verfüllen und die Verlegung von Gewässern, wenn diese Veränderungen den Zustand des Gewässers einschließlich seiner Ufer in einer für den Wasserhaushalt oder in sonstiger Hinsicht bedeutsamen Weise ändern.

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss sieht im Baufeld des Abschnitts 4a der A 26, wie oben dargestellt, die Verfüllung einer Vielzahl von Zulaufgräben in die Moorwettern und die Herstellung eines Ersatzgrabens zur Wiederanbindung der abgeschnittenen Grabenenden an das vorhandene Vorflutsystem vor.



### **2.2.3.8.1 Wesentliche Umgestaltung von Gewässern**

Die geplanten Gestaltänderungen der im Plangebiet verlaufenden Beet- und Entwässerungsgräben mit Zulauf in die Moorwettern stellen sich als wesentliche Umgestaltung von Gewässern dar, da sie wenigstens in sonstiger Weise, z.B. für das äußere Bild der Landschaft bedeutsam sind. Die Verfüllung der im Baufeld kreuzenden Beet- und Entwässerungsgräben sowie die Herstellung des auf der Südseite des Autobahndamms parallel laufenden Ersatzgrabens mit Anbindung der dort zulaufenden Beetgräben und Anschluss an die Moorwettern wird deshalb als ein nach § 68 Abs. 1 WHG planfeststellungsbedürftiger Gewässerausbau beurteilt. Da die in Planunterlagen dargestellten Gewässerausbaumaßnahmen im Baufeld des Autobahnabschnitts zwingend aus dem Autobahnbau folgen, handelt es sich hierbei um notwendige Folgemaßnahmen i.S.v. § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG, die hinsichtlich ihrer Planrechtfertigung an den Gründen der Hauptmaßnahme partizipieren oder diese mit der Hauptmaßnahme teilen und über deren Zulassung im Übrigen nach den materiell-rechtlichen Voraussetzungen der für einen Gewässerausbau geltenden Bestimmungen des WHG im fernstraßenrechtlichen Verfahren mit entschieden wird. Gemäß § 68 Abs. 3 WHG darf ein Gewässerausbau nur festgestellt oder genehmigt werden, wenn

- eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, vor allem in Auwäldern, nicht zu erwarten ist und
- andere Anforderungen nach diesem Gesetz oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften erfüllt werden.

Nach § 68 Abs. 1 WHG sind Gewässer so auszubauen, dass natürliche Rückhalteflächen erhalten bleiben, das natürliche Abflussverhalten nicht wesentlich verändert wird, naturraumtypische Lebensgemeinschaften bewahrt und sonstige nachteilige Veränderungen des Zustands des Gewässers vermieden oder, soweit dies nicht möglich ist, ausgeglichen werden. Zu den anderen Anforderungen nach dem WHG gehören insbesondere auch die Bewirtschaftungsziele der §§ 27 bis 31, 44 und 47 WHG.

#### **2.2.3.8.1.1 Keine Beeinträchtigung des Allgemeinwohls**

Infolge der geplanten gewässerbaulichen Maßnahmen kommt es nicht zur Beeinträchtigung des Allgemeinwohls; insbesondere kann eine nicht ausgleichbare Erhöhung des Hochwasserrisikos ausgeschlossen werden. Die durch den Autobahnbau abgeschnittenen Grabenenden auf der Nordseite der Autobahn behalten ihre Entwässerungsfunktion für die auf dieser Seite der Autobahn liegenden Flächen jeweils unverändert mit Zulauf in die Moorwettern; die in nördlicher Fließrichtung abgeschnittenen Grabenenden auf der Südseite der Autobahn werden an einen Ersatzgraben angeschlossen, der nach einer Hochwasserabflussspende  $HHQ = 250 \text{ l/s km}^2$  dimensioniert ist. Die natürlichen Abflussspenden aus der Fläche in den Moorwettern bleiben damit durch die infolge des Autobahnvorhabens bedingte Umgestaltung der Gebietsentwässerung unverändert. Natürliche Rückhalteflächen und das natürliche Abflussverhalten werden mithin durch die Teilverfüllung der die Autobahn mit Ersatzweg kreuzenden Beetgräben nicht wesentlich verändert. Die verfüllten Teilstücke der kreuzenden Gräben und Beetgräben sind dabei ohne besondere Bedeutung für den Artenschutz.

#### **2.2.3.8.1.2 Kein Verstoß gegen § 27 WHG**

Durch die geplanten gewässerbaulichen Maßnahmen werden auch die für Gewässer geltenden Bewirtschaftungsziele nicht berührt bzw. nicht beeinflusst.

Nach § 27 Abs. 1 WHG sind oberirdische Gewässer, soweit sie nicht nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird (Nr. 1) und

ein guter ökologischer sowie ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Nr. 2).

Durch die geplante Umgestaltung der Gebietsentwässerung werden keine zusätzlichen Wassermengen in den Oberflächenwasserkörper Moorwettern (OWK DE\_RW\_DEHH\_mo01) geleitet; die umgestaltete Gebietsentwässerung ist auch ohne Einfluss auf die Qualitätskomponenten der Niederschlagswasser, die in der Fläche unverändert getrennt von den Straßenabwässern über die vorhandenen Beetgräben sowie den auf der Südseite der Autobahn geplanten Ersatzgräben in den Moorwettern fließen.

Für die in Folge des Autobahnbaus notwendige Umgestaltung der Gebietsentwässerung liegen mithin die Voraussetzungen für die in das Autobahnverfahren einbezogene wasserrechtliche Planfeststellung bzw. Plangenehmigung vor.

#### **2.2.3.8.2 Beeinflussung von Bewirtschaftungszielen durch das Autobahnvorhaben**

Durch das Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 1. Juli 2015 - C-461/13 [ECLI:EU:C:2015:433], BUND/Bundesrepublik - ist geklärt, dass Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziff. i bis iii der Richtlinie 2000/60/EG (ABl. L 327 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2013/39/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. August 2013 (ABl. L 226 S. 1) – Wasserrahmenrichtlinie – WRRL – verbindlicher Charakter mit der Folge zukommt, dass die Genehmigung eines konkreten Vorhabens zu versagen ist, wenn es eine Verschlechterung des Zustandes eines Oberflächengewässers verursachen kann oder wenn es die Erreichung eines guten Zustandes eines Oberflächengewässers bzw. seines guten ökologischen Potentials und eines guten chemischen Zustandes eines Oberflächengewässers zu dem nach der Richtlinie maßgeblichen Zeitpunkt gefährdet. Ferner ist geklärt, dass eine Verschlechterung des Zustandes eines Oberflächenwasserkörpers vorliegt, sobald sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente im Sinne des Anhangs V der Wasserrahmenrichtlinie um eine Klasse verschlechtert, auch wenn diese Verschlechterung nicht zu einer Verschlechterung der Einstufung des Oberflächenwasserkörpers insgesamt führt. Ist die betreffende Qualitätskomponente bereits in der niedrigsten Klasse eingeordnet, stellt jede Verschlechterung dieser Komponente eine Verschlechterung des Zustands eines OWK im Sinne von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziffer i WRRL dar<sup>97</sup>.

Ob ein Vorhaben eine Verschlechterung des Zustands eines OWK bewirken kann, beurteilt sich nicht nach dem für das Habitat Schutzrecht geltenden besonders strengen Maßstab, wonach jede erhebliche Beeinträchtigung ausgeschlossen sein muss, sondern nach dem allgemeinen ordnungsrechtlichen Maßstab der hinreichenden Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts. Eine Verschlechterung muss daher nicht ausgeschlossen, aber auch nicht sicher zu erwarten sein<sup>98</sup>.

Zur Klärung der Frage, ob das Vorhaben zu einer Verschlechterung des Zustands oder ökologischen Potentials eines Oberflächen- oder Grundwasserkörpers führen kann, bzw. die Erreichung eines guten Zustands oder guten ökologischen Potentials und eines guten chemischen Zustands gefährdet, wurde vom Vorhabenträger ein Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie erstellt.

#### **Oberflächenwasserkörper**

Als Oberflächenwasserkörper ist danach im Abschnitt 4a die Moorwettern (Oberflächenwasserkörper DEHH\_mo\_01) von Bedeutung, welcher im aktuellen Bewirtschaftungsplan dem Typ der

<sup>97</sup> EuGH, Urteil vom 1. Juli 2015 - C-461/13 - LS 2, Rn. 70, BVerwG 9 A 9.15, Urteil vom 28. April 2016, RN 29a  
<sup>98</sup> BVerwG 7 A 2.15, Urteil vom 9. Februar 2017, RN 480

Marschengewässer zugeordnet und als „künstliches Gewässer“ eingestuft wird. Es wird hinsichtlich des ökologischen Potenzials als mäßig und hinsichtlich des chemischen Zustands als „nicht gut“ beurteilt. Bewirtschaftungsziele für die Moorwettern sind entsprechend die Erreichung eines guten ökologischen Potenzials und eines guten chemischen Zustands. Für den 2. Bewirtschaftungszyklus wurden für die Moorwettern zur Erreichung der o.g. Ziele seitens der Bewirtschaftungsplanung der FGG Elbe verschiedene Maßnahmen abgeleitet wie bspw. die Verbesserung der Durchgängigkeit, Habitatverbesserung im Gewässer, Verbesserung des Geschiebehauhalts und Maßnahmen zur Reduzierung von Stoffeinträgen (BUE 2015a, LAWA 2014). Die Moorwettern gehört dabei allerdings nicht zu den Gewässern mit prioritärer Maßnahmenumsetzung.

Eine Querung der Moorwettern durch das Vorhaben erfolgt im hier relevanten Abschnitt nicht. Allerdings werden zahlreiche Beet- und Sammelgräben gequert, welche in die Moorwettern entwässern. Zudem wird die Moorwettern als Vorfluter für bau- und anlage- bzw. betriebsbedingt anfallendes Wasser genutzt. Als relevanter Wirkfaktor des Vorhabens sind daher vor allem mögliche Schadstoffeinträge in das Gewässer zu betrachten. Diese können sich ergeben während der Bauphase, insbesondere durch die Einleitung baubedingt ausgepressten Eisen-II haltigen Porenwassers, Arbeiten an in die Moorwettern entwässernden Grabensystemen (Verlegung, Verfüllung) sowie durch Schadstoffeinträge von Baufahrzeugen/-maschinen oder von Bauflächen. Betriebsbedingt ist die Einleitung von verkehrsbedingt belasteten Regenwasser relevant. Zu den bedeutendsten gewässerbelastenden Schadstoffkomponenten der Regenwasserabflüsse von Straßen zählen dabei: Tausalze, Schwermetalle, Kohlenwasserstoffverbindungen (PAK), Schmier- und Treibstoffe sowie Stäube (Abrieb, Aufwirbelung).

Im vorliegenden Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie wird nachvollziehbar dargelegt, dass unter Berücksichtigung der zu Verminderung von Schadstoffeinträgen vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen keine beeinträchtigenden Auswirkungen auf die Qualitätskomponenten des OWK Moorwettern zu erwarten sind.

So werden zum Schutz des Oberflächenwasserkörpers während des Baubetriebs in den Bereichen, wo das Baufeld an die Moorwettern angrenzt, feste Bauzäune mit Erosionsschutzsperren vorgesehen (s. Ziff. 1.1.4.5.3). Für die zu querenden Grabensysteme legt Maßnahme S 05 des LBP den Schutz von Gräben vor Veränderung der Wasserstände und die Vermeidung von Schadstoffeinträgen fest. Vor diesem Hintergrund ist mit hoher Wahrscheinlichkeit auszuschließen, dass durch den Baubetrieb bspw. durch Tropfverluste von Baumaschinen verursachte Schadstoffeinträge oder Sedimenteinträge in die Moorwettern gelangen.

Aufgrund der wenig tragfähigen, torfhaltigen Böden im Untersuchungsgebiet werden zudem Bauverfahren (Vorbelastungsdamm oder Gründungsverfahren mit geokunststoffummantelten Sandsäulen) eingesetzt, bei denen es zur Auspressung von Porenwasser kommt, welches gelöstes Eisen-II enthält. Bei genügender Wasserqualität wird dieses Wasser über die Randmulden direkt über ein Regelungs- und Drosselbauwerk in den nächsten kreuzenden Vorfluter und so schließlich in die Moorwettern eingeleitet. Als Grenzwert für das Gesamteisen wird ein Wert von 2 mg/l angesetzt, welcher regelmäßig an den Regelungs- und Drosselbauwerken gemessen wird. Bei nicht genügender Wasserqualität wird das ausgepresste, mit Eisen belastete Wasser in eine temporäre mobile, großtechnische Wasseraufbereitungsanlage mit einem vorgeschalteten Sammelbecken geleitet, zurückgehalten und behandelt. Alternativ kann auch Wasser in das temporäre Absetzgrabensystem im Abschnitt 3 geleitet werden. In jedem Fall wird gewährleistet, dass durch diese Maßnahmen der Grenzwert von 2 mg/l Gesamteisen nicht überschritten wird.

In Anlage 7, Nr. 2.1.2 OGewV ist Eisen (Fe, Gesamteisen) als unterstützende allgemein physikalisch-chemische Qualitätskomponente für den guten ökologischen Zustand und das gute ökologische Potenzial enthalten. Für Tieflandgewässer wird hier ein einheitlicher Orientierungswert in Höhe von 1,8 mg/l Gesamteisen genannt, der allerdings nicht für Marschengewäs-

ser gilt, denen die Moorwettern zuzuordnen ist. Gemäß den der Verordnung zu Grunde liegenden Untersuchungen liegen für diesen Gewässertyp keine ausreichenden Datengrundlagen vor bzw. sind noch weitere Auswertungen erforderlich. Die Studie enthält zudem den Hinweis, dass in huminsäurereichen Fließgewässern das biologisch reaktive Eisen in größerem Umfang gebunden ist, so dass diese Gewässer grundsätzlich toleranter auf höhere Eisengehalte reagieren und somit die Orientierungswerte höher liegen könnten<sup>99</sup>. Aufgrund des durch Nieder- und Hochmoortorfe geprägten Einzugsgebiets ist die Moorwettern als derartiges huminsäurereiches Gewässer einzuschätzen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Einleitungen innerhalb des Gewässers weiter verdünnt werden und insbesondere auch nur temporär erfolgen. Kurzzeitige Verschlechterungen können aus Gründen der Verhältnismäßigkeit außer Betracht bleiben, wenn mit Sicherheit davon auszugehen ist, dass sich der bisherige Zustand kurzfristig wiederinstellt.<sup>100</sup>

Insgesamt kann daher bei Einhaltung des Grenzwertes davon ausgegangen werden, dass keine nachteiligen Auswirkungen auf die unterstützenden allgemein physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten des OWK Moorwettern zu erwarten sind und entsprechend auch keine Verschlechterungen des ökologischen Zustand bzw. ökologischen Potenzials. Dies deckt sich mit Einschätzungen der Hamburger Behörde für Stadtentwicklung u. Umwelt, wonach unter Umweltsichtpunkten in Bezug auf Eisen bei Gehalten von Fe ges. < 2 mg/l und Fe(II) < 0,5 mg/l keine Bedenken gegen eine Einleitung in Oberflächengewässer bestehen<sup>101</sup>.

Mögliche betriebsbedingte Schadstoffeinträge können sich im Zusammenhang mit den Regenwassereinleitungen ergeben. Auch diesbezüglich sind allerdings umfangreiche Maßnahmen zur Reinigung und Zurückhaltung des anfallenden Oberflächenwassers vorgesehen. So wird das auf der Straßenoberfläche anfallende Oberflächenwasser zunächst entweder über die Böschungen oder im Bereich der Lärmschutzwände über eine Rasenmulde mit ergänzenden Rigolensystem in den Böschungsuntergrund versickert. Bei einer ausreichenden Niederschlagsmenge und entsprechenden Wassersättigung des Dammbauwerks tritt das Niederschlagswasser am Böschungsfuß aus und wird dort in Entwässerungsgräben gesammelt. Sowohl die Versickerung über die Böschungen als auch die Versickerung über die Rasenmulde und das Rigolensystem, mit der in beiden Fällen anschließenden Bodenpassage durch den Dammkörper, tragen in umfassenden Maße zu einer Reinigung des anfallenden Regenwassers bei.

In dem OWK Moorwettern werden gemäß dem Fachbeitrag WRRL derzeit für folgende mit Straßen verbundene Schadstoffkomponenten die Umweltqualitätsnormen überschritten: Kupfer und Zink (flussgebietsspezifische Schadstoffe nach Anlage 6 OGewV) sowie PAK (prioritäre Stoffe nach Anlage 8 OGewV, maßgeblich für die Einstufung des chemischen Zustands). Da der chemische Zustand u.a. aufgrund der Belastungen mit PAK als „nicht gut“ eingestuft ist, stellt jede weitere Konzentrationserhöhung bei PAK eine Verschlechterung dar.

Im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie wird auf Grundlage einer genauen Erläuterung der vorgesehenen Maßnahmen zur Regenwasserretention und Reinigung (s.o.) nachvollziehbar dargelegt, dass die Entwässerungsplanung der A 26 die bestmögliche Reduktion von Schwermetallen und PAK vor Einleitung in den Vorfluter erreicht und derartige Einträge auf ein geringfügiges Maß vermindert werden. In Anbetracht der in dem Gewässer gegebenen Verdünnung der Einträge und der auf den gesamten Wasserkörper zu beziehenden Betrachtung ist gewährleistet, dass es zu keinerlei Verschlechterungen des OWK Moorwettern kommt.

99 Bund/Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) 2015, LAWA-AO Rahmenkonzeption Monitoring, Teil B Bewertungsgrundlagen und Methodenbeschreibungen Arbeitspapier II Hintergrund- und Orientierungswerte für physikalisch-chemische Qualitätskomponenten zur unterstützenden Bewertung von Wasserkörpern entsprechend EG-WRRL, S. 20ff.

100 LAWA 2017: Handlungsempfehlung Verschlechterungsverbot

101 Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung u. Umwelt, 1997: Eisen und Gewässer – Hinweise zur Beurteilung bei Direkteinleitungen und über Auswirkungen auf Oberflächengewässer).

Gleiches gilt auch für die in Folge der Tausalzausbringung zu erwartenden Chlorideinträge. Gemäß dem Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie beträgt die mittlere Chloridkonzentration der Moorwettern 45 mg/l. In Folge der Einträge aus den der Moorwettern zugeordneten Entwässerungsabschnitten sowohl des Abschnittes 4a wie auch 4 erhöht sich die mittlere Belastung lediglich um 0,6 mg Cl/l auf 45,6 mg Cl/l und bleibt damit quasi unverändert. Kurzfristig können sich allerdings deutlich höhere Belastungen von 173 mg Cl/l ergeben, welche aber immer noch unter dem Orientierungswert gemäß Anlage 7 der OGewV von 200 mg/l für den guten ökologischen Zustand und das gute ökologische Potenzial liegen. Für Marschengewässer legt die OGewV zudem keine Werte für Chlorid fest. Insgesamt sind damit auch durch den Eintrag von Tausalzen bzw. Chlorid keine beeinträchtigenden Auswirkungen auf die flussgebietspezifischen Schadstoffe und entsprechend auch nicht auf die biologischen Qualitätskomponenten des OWK Moorwettern zu erwarten.

Im Hamburger Beitrag zu den Maßnahmenprogrammen der Flussgebietseinheit Elbe für den Zeitraum 2015 bis 2021 (BUE 2015a) sind verschiedene allgemeine Maßnahmen zur Verbesserung des ökologischen Potenzials der Moorwettern vorgesehen. Keine dieser Maßnahmen wie bspw. die Reduzierung von Stoffeinträgen, die Herstellung der linearen Durchgängigkeit, Habitatverbesserungen oder die Verbesserung des Geschiebehaushalts werden durch das Vorhaben behindert. Vielmehr fördern verschiedene Ausgleichsmaßnahmen des Vorhabens wie bspw. die Gestaltung verlegter Gäben mit einem naturnahen Profil und naturnaher Sohlstruktur (s. Maßnahme A 09) die genannten Zielsetzungen.

#### Grundwasserkörper

Der Zustand eines Grundwasserkörpers wird anhand seines mengenmäßigen Zustands entsprechend § 4 GrwV und anhand seines chemischen Zustands entsprechend §§ 5 bis 7 GrwV bestimmt.

Das geplante Vorhaben liegt im Bereich des Grundwasserkörpers DE\_GB\_DENI\_NI11\_3 ,Este-Seeve-Lockergestein welcher, eine Gesamtgröße von 1.118 km<sup>2</sup> umfasst. Der mengenmäßige Zustand wird als gut, der chemische Zustand als schlecht eingestuft. Ursächlich für den schlechten chemischen Zustand sind Belastungen mit Nitrat und Pflanzenschutzmitteln.

Durch das geplante Vorhaben ergeben sich keine Verschlechterungen des mengenmäßigen oder chemischen Zustands des Grundwasserkörpers.

Die Grundwasserneubildungsrate ist in dem vom Vorhaben betroffenen Bereich des Grundwasserkörpers mit 51 – 100 mm/a als gering einzuschätzen. Das von den versiegelten Straßenoberflächen abfließende Niederschlagswasser wird über die Böschungen oder Rigolen versickert. Zum Teil wird es bei Austritt am Dammfuß über seitliche Entwässerungsmulden in die vorhandenen Vorfluter eingeleitet. Die Vorfluter sind Teil des oberen Grundwasserstockwerks bzw. stehen mit diesem in Verbindung. Letztlich können damit nur die Anteile des Regenwassers für die Grundwasserneubildung verloren gehen, welche mit den Vorflutern aus dem Einzugsgebiet hinaustransportiert werden. Angesichts der Versickerungsmöglichkeiten und vorgesehenen Maßnahmen zur Regenwasserrückhaltung sind dies nur sehr geringe Anteile des anfallenden Regenwassers. Das große Einzugsgebiet des Grundwasserkörpers und die nur sehr geringfügigen Veränderungen der Grundwasserneubildung auf kleiner Fläche bedingen, dass eine Verschlechterung des mengenmäßigen Zustands des Grundwasserkörpers in Folge der vorhabenbedingten Versiegelung grundsätzlich ausgeschlossen werden kann. Wie bereits unter 2.2.2.2.1.3.4 dargestellt sind auch vorhabenbedingte Veränderungen der Grundwasserstände bzw. vorhabenbedingte Veränderungen der Grundwasserströmungen auszuschließen. Insgesamt ist damit eine Verschlechterung des mengenmäßigen Zustands des Grundwasserkörpers Este-Seeve-Lockergestein nicht gegeben.

Auch eine vorhabenbedingte Verschlechterung des chemischen Zustands des Grundwasserkörpers ist auszuschließen. Der bereits vorhandene schlechte Zustand ist auf Schadstoffe wie

Nitrat und Pflanzenschutzmittel zurückzuführen, welche von der Straße nicht emittiert werden. Im Bereich der geplanten Trasse bilden bis zu 10 m mächtige, sehr gering durchlässige Kleie und Torfe die Deckschichten und schützen den 1. Hauptgrundwasserleiter weitgehend vor einem Schadstoffeintrag. Bei einem Gründungspolster auf geotextilmantelten Sandsäulen wird die natürliche Schutzwirkung der Deckschichten im Bereich der Sandsäulen vollständig entfernt, was aber durch Abdichtung mit einer Bentonitsuspension vermieden werden kann. Beim Überschüttverfahren mit Vertikaldräns werden die Deckschichten zusammengepresst und behalten ihre Schutzfunktion weitgehend. Das ausgepresste eisenhaltige Porenwasser stellt für das Grundwasser keine Gefährdung dar. Eisen ist auch nicht als Schadstoff in der Grundwasserordnung aufgeführt.

Die verkehrsbedingt mit den Straßenabwässern anfallenden Schadstoffe können grundsätzlich eine Gefährdung des Grundwassers verursachen. Aufgrund der Versickerung des Niederschlagswassers über die Böschungen, Rigolen und Entwässerungsmulden verbleiben derartige Schadstoffe überwiegend in der Bodenpassage. Nicht versickerbare Anteile werden in die Vorfluter abgeleitet. Die Filterwirkungen der Bodenpassage, die geringe Neubildungsrate und die erhebliche Größe des Grundwasserleiters führen dazu, dass vorhabenbedingte Verschlechterungen des chemischen Zustands des Grundwasserkörpers Este-Sieve Lockergestein ausgeschlossen werden können.

Das gleiche gilt auch bei möglichen Unfällen. Hierbei eventuell freigesetzte Schadstoffe, bzw. Leichtflüssigkeiten versickern im Bankett bzw. in der Böschung und werden hier bedarfsweise durch Bodenaustausch beseitigt.

Ebenfalls ist auszuschließen, dass das Vorhaben die Erreichung eines guten Zustandes, d.h. hier insbesondere eines guten chemischen Zustandes behindert. Vielmehr hat das Vorhaben sogar einen positiven Einfluss auf die Zielerreichung, da die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen, insbesondere E 10, E 19 und E 20 mit einer Extensivierung der landwirtschaftlichen Flächennutzung und der Wiedervernässung von Torfböden einhergehen und insoweit zur Verminderung insbesondere von Stickstoffeinträgen und ggf. auch Pflanzenschutzmitteln beitragen.

#### **2.2.3.8.3 Hochwasserschutz**

Eine Veränderung des **Hochwasserrisikos** ist entgegen der in einer Vielzahl der erhobenen Privateinwendungen geäußerten Bedenken durch den Bau der A 26 in den Abschnitten zwischen Stade und Hamburg nicht zu befürchten.

In die vorhandenen Fließgewässer wird, abgesehen von den Unterführungen mit an den Bestand angepassten Gewässerquerschnitten zuzüglich seitlicher Bermen, nicht eingegriffen, so dass sich eine von diesen Gewässern womöglich ausgehende Hochwassergefahr nicht verändert. Die Querschnitte sowohl der Überführungsbauwerke als auch der vorgeschalteten Gräben und Mulden sind jeweils so konzipiert, dass sie auch bei starken Niederschlägen eine hinreichende Wasserableitung gewährleisten. Entgegen der Besorgnis einiger Einwender werden die Gefahren einer Überflutung bei einer Sturmflut insbesondere auch im Bereich der Ortschaft Rübke nicht erhöht. Diese Besorgnis beruht u.a. auf der historischen Erfahrung der Sturmflut von 1962. Es wurde die Befürchtung geäußert, die in Dammlage verlaufende A 26 könnte im Falle einer Sturmflut mit Deichbruch nach Süden hin im Sinne eines Badewanneneffekts als Barriere wirken und den Hochwasserstand in Rübke erhöhen. Auch wenn diese Besorgnis nachvollzogen werden kann, ist sie gleichwohl unbegründet. Die Deichbrüche in der Vergangenheit traten auf, weil die Deiche seinerzeit (noch) nicht den heute einschlägigen technischen Anforderungen entsprachen. Seit 1962 sind die Deiche entlang der Unterelbe bzw. der Este jedoch deutlich erhöht bzw. verbreitert und verbessert worden. Nach Auskunft des für den Hochwasserschutz zuständigen Niedersächsischen Landesbetriebes für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) sind ein Deichbruch und damit eine Hochwassergefahr im Untersuchungsraum unwahrscheinlich. Tatsächlich hat es seit 1962 an der Unterelbe in

Niedersachsen keine Deichbrüche mehr gegeben. Selbst bei der sog. Jahrhundertflut am 03.01.1976, welche in Hamburg noch 1 m höher auflief als die Flut von 1962, kam es lediglich bei Hetlingen (Schleswig-Holstein) zu einem Deichbruch. Ungeachtet dessen trifft es zu, dass es im Falle des unwahrscheinlichen Eintritts eines Hochwasserereignisses mit entsprechenden Deichbrüchen, die oben beschriebene Barrierewirkung der A 26 eintritt. Diese würde – nach der fachlichen Einschätzung des NLWKN – lediglich zu einer Erhöhung des Wasserstands im Überflutungsgebiet von wenigen Dezimetern führen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Trasse der A 26 in etwa dem Verlauf des Hinterdeichs folgt bzw. südlich des Hinterdeichs verläuft und dieser heute schon eine wesentlich gleiche Barriere darstellt.

Soweit mit den gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen auch eine Vermehrung der Hochwassergefährdungssituation geltend gemacht wird, werden diese aus den dargestellten Gründen zurück gewiesen.

### 2.2.3.9 Abfall, Boden

Mit Abfällen, die über das allgemeine Maß hinausgehen, ist im Baubetrieb des Abschnitts 4a der A 26 nicht zu rechnen. Diese werden während des Baubetriebes oder nach Beendigung der Bauphase ordnungsgemäß entsorgt. Von dem zum Einbau in den Autobahndamm<sup>102</sup> vorgesehenen Leichtbaustoff EPS (Leichtbeton oder Styroporbeton), bei dem es sich um einen mineralisch gebundenen Leichtbeton (Porenbeton) handelt, dessen Poren durch geschäumte Polystyrol-Partikel (EPS) als Betonzuschlag ausgebildet werden, und der als geschlossene Einheit zu betrachten ist, gelangen keine Bestandteile in den Boden und in das Grundwasser (Unterlage 01 a D, AVZ, S.6).

Infolge der Auspressung eisenhaltigen Wassers aus den Weichschichten des Bodens im Überschüttverfahren entstehen mit der Ausfällung des Eisens Schlämme, die zu einem großen Teil aus Eisenoxiden und Eisenhydroxiden, aber auch aus organischen Bestandteilen (z.B. Verrottungsprodukte von Laub und Schilf) bestehen. Bei diesen Schlämmen handelt es sich nicht um Abfall gemäß Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz, sondern um organische Böden, denn alle Bestandteile des Schlammes sind natürliche Bodenbestandteile. Die in dem vorgesehenen Überschüttverfahren austretenden Schlämme gehören damit zum Boden im Sinne des Bodenschutzrechtes<sup>103</sup>; sie sind als solche am Ursprungsort von der Anwendung des Abfallrechts in § 2 Abs. 2 Nr. 10 BBodSchG („Böden in situ“) ausdrücklich ausgenommen.

Dem folgend ist auch bei einem dauerhaften Verbleib vor Ort eine abfallrechtliche Ausnahmegenehmigung gemäß § 28 Absatz 2 Krw-/AbfG weder rechtlich möglich, noch erforderlich. Auch wenn die Enteisung des im Boden geführten Wassers zu einer Verockerung und damit zu Veränderung des Bodens in der Zusammensetzung seiner natürlichen Bestandteile führt, ist diese nicht als schädlich im Sinne des Bodenschutzrechtes einzustufen. Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des BBodSchG sind Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen (§ 2 Abs. 3 BBodSchG). Die insgesamt gering zu erwartenden Mengen von nur wenigen Kubikmetern können vielmehr einer unschädlichen Verwertung zugeführt werden. Sollte neben den Randmulden bzw. dem Sammelbecken kein Platz vorhanden sein, können sie gegebenenfalls zur Entwässerung auf dem Vorbelastungs-

102 Aufgrund des geringen Gewichts wird EPS beim Bau von hohen Straßendämmen auf wenig tragfähigem Baugrund verwendet (insbesondere in Überführungsrampen oder als Widerlagerhinterfüllung), um Setzungen zu minimieren. Insgesamt ergibt sich so ein Straßendamm der deutlich leichter ist, als bei der ausschließlichen Verwendung von Sand. Das Material verbleibt dauerhaft im Straßendamm. Beim Bau der A26 wurde EPS z.B. im Zuge der Überführung der L125 (Anschlussstelle Dollern) verbaut.

103 § 2 Abs. 1 BBodSchG definiert Boden als die obere Schicht der Erdkruste, soweit sie Träger der in Absatz 2 des Gesetzes genannten Bodenfunktionen ist, einschließlich der flüssigen Bestandteile (Bodenlösung) und der gasförmigen Bestandteile (Bodenluft), ohne Grundwasser und Gewässerbetten.

damm zwischengelagert werden. Im Anschluss findet eine etwa dreimonatige Kompostierung statt, wonach der Boden z. B. als Beimengung zur Oberbodenandeckung am Ursprungsort Verwendung findet.

Die Filtrationsmedien der mobilen, großtechnischen Wasseraufbereitungsanlage werden bei Erreichen der Kapazität des Filters durch eine Umkehrung des Wasserstroms gereinigt. Die Verschmutzungen (Eisenpartikel) werden in entsprechende Tanks gespült, gesammelt und nach dem Trocknen entsorgt.

### 2.2.3.10 Eigentum

Das Vorhaben nimmt Flächen in Anspruch, die in Privateigentum stehen. Dies ist für die Durchführung des Vorhabens gerechtfertigt und in dem beantragten Umfang erforderlich und angemessen, weil das Vorhaben nach Abwägung aller von ihm berührten öffentlichen und privaten Belange zulässig ist, dem Allgemeinwohl dient und die für das Vorhaben sprechenden Gemeinwohlinteressen, die privaten nach Art. 14 Abs. 1 GG geschützten Interessen, von der Planung verschont zu bleiben, überwiegen.

Der hier planfestgestellte Eingriff in das Privateigentum infolge der Realisierung des Vorhabens hält sich in einem planerisch unvermeidbaren Umfang.

Für die Autobahntrasse werden ca. 6,9 ha Grünlandflächen unmittelbar zum dauerhaften Erwerb durch den Vorhabenträger beansprucht. Die Inanspruchnahme wird dabei umfänglich durch die Überführung in den gewählten Regelquerschnitt RQ 31 und die danach abgeleitete Kronenbreite von 30,5 m der Autobahn auf der Grundlage der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) bestimmt. Die Wahl des Regelquerschnitts RQ 31 ist mit der Bestimmung der Entwurfsklasse 1 für die A 26 als Überregionalautobahn mit einer aus den Verkehrsprognosen 2025 und 2030 zu Grunde gelegten Verkehrsbelastung von 55.400 Kfz/24h bzw. 57.600 Kfz/24 (DTV<sub>w</sub> 2030) planerisch begründet<sup>104</sup>. Die Inanspruchnahme wurde noch um ein einseitig von 1,50 auf 1 m Breite reduziertes Bankett minimiert.

Für den auf der Nordseite der Autobahn im Anschluss an den durch die Autobahntrasse abgeschnittenen Weg „Hinterdeichwiesen“ muss zur Erschließung ein Wirtschaftsweg angelegt sowie ebenfalls auf der Nordseite ein Stichgraben bis zu dem vorhandenen Anschluss an die Moorwettern profiliert werden, um das Grabenwasser eines parallel laufenden Entwässerungsgrabens abzuleiten. Für die insoweit benötigten Baufelder in diesem Bereich ist eine temporäre Flächeninanspruchnahme von ca. 0,7 ha vorgesehen und unvermeidlich.

Für die innerhalb des Vogelschutzgebietes V 59 „Moore bei Buxtehude“ westlich der L 235 gelegene Kompensationsmaßnahme E 10 sind ca. 5,2 ha zum dauerhaften Erwerb vorgesehen. Die schmale Teilfläche östlich der L 235 zur Größe von 0,7 ha der insgesamt 5,9 ha umfassenden Maßnahme E 10 ist bereits in Besitz der Straßenbauverwaltung.<sup>105</sup>

Unmittelbares Ziel der Maßnahme E 10 ist die Umwandlung von intensiv genutztem in extensiv genutztes Grünland als Ersatz für den Verlust von Bodenfunktionen durch Versiegelung. Darüber hinaus dient die Fläche gemäß Maßnahmenblatt aber auch dem Ausgleich von Verlusten an Biotopflächen mit hoher Lebensraumbedeutung. Entsprechend ordnet sich die Maßnahme in das großräumige Maßnahmenkonzept E 19 mit dem übergeordneten kohärenzsichernden Ziel, günstige Habitatbedingungen für den Wachtelkönig sowie günstige Strukturen für Wiesenvögel des Offenlandes zu schaffen, ein. Die innerhalb des Vogelschutzgebietes

104 Der Einsatzbereich des RQ 31 liegt nach Ziff. 4.3.2 Bild 4 RAA bei einem DTV<sub>w</sub> ab 18.000 bis 68.000 Kfz/24h

105 Im Übrigen sind die zum Teil dem Bauabschnitt 4a zugeordneten kohärenzsichernden Kompensationsmaßnahmen FCS/E19 und FCS/E18 bereits Gegenstand des planfestgestellten LBP zum 3. Bauabschnitt der A 26.



gelegenen Flächen sind im Verbund mit den Maßnahmenflächen E 19, insbesondere mit Blick auf den intendierten Kohärenzsicherungszweck hierfür besonders geeignet (vgl. hierzu unter Ziff. 2.2.3.7.3.2.3 dieses Beschlusses). Die Inanspruchnahme stellt sich vor diesem Hintergrund in dem beantragten Umfang insbesondere vor dem Hintergrund der besonderen Eignung der Flächen für die Verbesserung von Lebensraumfunktionen als unvermeidlich und erforderlich dar.

Auch wenn sich die Bewirtschaftungsauflagen für die innerhalb des Vogelschutzgebietes gelegenen Flächen regelmäßig dahin auswirken, dass eine gewinnbringende Bewirtschaftung außerhalb von Sonderbetriebsformen so erheblich eingeschränkt wird, dass regelmäßig ein Vollerwerb der Flächen als milderer Mittel angezeigt ist, stellt sich die Inanspruchnahme im Verhältnis zu dem mit ihr unmittelbar intendierten Zweck der Lebensraumaufwertung im Verbund mit den Maßnahmenflächen E 19 zur Unterstützung der Kohärenzsicherung auch als noch angemessen dar. Dem entspricht es, dass der Flächeninanspruchnahme für die Maßnahme E 10 mit einer Ausnahme (hierzu noch weiter unter Ziff. 2.5.2.10 dieses Beschlusses) nicht widersprochen wurde. Dabei fällt für die Angemessenheit des Flächenzugriffs ferner ins Gewicht, dass die Bewirtschaftung der Flächen bereits durch die Schutzgebietsverordnung „Moore bei Buxtehude“<sup>106</sup> bestimmten Einschränkungen unterliegt, Existenzgefährdungsfolgen durch die vorhabenbedingten Inanspruchnahmen aber nicht ausgelöst werden. Soweit durch den Einwander 01, der allerdings nicht durch die Maßnahme E 10 betroffen ist, ein Existenzgefährdungseinwand erhoben wird, war dieser zurück zu weisen (hierzu noch unter Ziff. 2.5.2.1 dieses Beschlusses). Schließlich ist auch zu berücksichtigen, dass die Folgen des Flächenzugriffs für die betroffenen Eigentümer und Bewirtschafter absehbar in der parallel laufenden Unternehmensflurbereinigung Rübke nach einem Vermerk der Flurbereinigungsbehörde vom 01.03.2017<sup>107</sup> auch weitestgehend abgemildert werden können. Danach sieht sich die Flurbereinigungsbehörde grundsätzlich in der Lage, allen von der Kompensationsmaßnahme betroffenen Teilnehmern eine wertgleiche Abfindung mit Grünland anzubieten. Nach zuletzt erteilter Auskunft der Flurbereinigungsbehörde vom 23.02.2018 ist mit einer Besitzeinweisung in die Flächen bereits im Herbst 2018 zu rechnen.

Ausgleichs- und Entschädigungsregelungen sind soweit nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern können erst im Flurbereinigungs- oder Entschädigungsverfahren behandelt werden.

Die im Übrigen verbleibenden mit dem Flächenzugriff unvermeidbar verbundenen Nachteile stehen gegenüber den mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen einschließlich des Kohärenzsicherungsinteresses (vgl. hierzu unter Ziff. 2.2.3.7.3.2.1 dieses Beschlusses) zurück und müssen hingenommen werden.

Auch mittelbare Vorhabenwirkungen wie Luftschadstoffimmissionen (vgl. hierzu unter Ziff. 2.2.3.5.3 dieses Beschlusses) oder Lärmeinwirkungen (vgl. hierzu 2.2.3.5.2 dieses Beschlusses), die die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle erreichten, sind mit dem Vorhaben nicht verbunden. Erhebliche Erschütterungen, die zu Schäden an Gebäuden führen könnten, sind ausgehend von dem Abschnitt 4a weder in der Bauphase, noch im Betrieb der A 26 zu erwarten. Die dem Abschnitt 4a nächstgelegenen Wohnhäuser des Ortsteils Rübke sind etwa 250 m bis 350 m von der geplanten Autobahntrasse entfernt. Eine für Gebäude schadensgeeignete Übertragung von Bodenschwingungen auch ausgehend von dem Baubetrieb in dem hier planfestgestellten Autobahnabschnitt 4a erscheint nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ausgeschlossen. Allein bei Bodenschwingungen auslösenden Bauarbeiten, wie sie bei Errichtung der Brückenwiderlager zur Überführung der L 235 im 3. Bauabschnitt zur Anwendung kommen, sind nach den dortigen Baugrundverhältnissen, die im Folgeabschnitt 4a

106 Verordnung über das Naturschutzgebiet "Moore bei Buxtehude" in der Stadt Buxtehude, Landkreis Stade, und in der Gemeinde Neu Wulmstorf, Landkreis Harburg vom 2. 8. 2006.

107 Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg, Geschäftsstelle Bremerhaven, Az.: 4.11-611-2332, zusammenfassender Vermerk vom 01.03.2017 zu den Teilnehmern, die von der Trasse und von der Kompensation im Bauabschnitt 4a betroffen sind.

vergleichbar zu Grunde gelegt werden, für Gebäude in einem Umkreis von 150 m schadensgeeignete Schwingungen über den Boden nicht sicher auszuschließen. Im hier planfestgestellten Abschnitt 4a kommt es zwar am östlichen Bauende durch die Einbringung von geotextilummantelten Sandsäulen für die Überquerung der Moorwetterern zu entsprechenden Bodenschwingungen auslösenden Bauarbeiten. Zum einen lässt aber zwar der erheblich weitere Abstand der nächsten vorhandenen Bebauung zum Baugeschehen des Abschnitts eine gleiche Beweissicherungsanordnung (wie sie in der Planfeststellung zum 3. Bauabschnitt ergangen ist) nicht unbedingt als angezeigt erscheinen. Im Hinblick auf ein nicht auszuschließendes Heranrücken schutzwürdiger Nutzungen wurde gleichwohl vorsorgend eine Beweissicherungsanordnung aufgenommen. Ebenso sind Veränderungen des Grundwasserspiegels, die bei Absenkungen im Bereich der vorhandenen Bebauung zum Trockenfallen der auf Pfählen gegründeten Gebäude und Wohnhäuser führen könnten, infolge des Autobahnvorhabens nicht zu erwarten. Grundwasserabsenkungen im Zuge der Baumaßnahme A 26 werde es nach Darlegung des Vorhabenträgers weder im Rahmen von Bauhilfsmaßnahmen, noch durch dauerhafte Eingriffe geben, so dass die Holzpfähle der Wohnhäuser, Ställe und baulichen Anlagen (z. B. Güllelager und Futtersilos) in jedem Fall und zu jedem Zeitpunkt genau so weit von Grundwasser berührt sind, wie dies die natürlichen Grundwasserschwankungen ergeben. Die Baumaßnahme lässt damit keine Auswirkung auf die umliegende Bebauung erwarten. Daneben wird zu dem Konzept der Grundwasserbeweissicherung auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.12 dieses Beschlusses Bezug genommen. Sollte es wider Erwarten baubedingt zu schädigenden Einwirkungen auf benachbarte bauliche Anlagen oder Nutzungen kommen, so sind diese nach dem Ergebnis der angeordneten Beweissicherung auszugleichen. Sofern über die Höhe der zu leistenden Entschädigung keine Einigung erzielt werden kann, ist wegen der durch mittelbare Vorhabenwirkungen ausgelösten Substanzverletzungen und Vermögenssachteile der ordentliche Rechtsweg unmittelbar eröffnet (Art. 14 Abs. 3 S. 4 GG).

Schwere unerträgliche Nachteile, die nicht ausgeglichen werden könnten, sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde mit dem Vorhaben nach Abwägung aller Belange somit nicht verbunden.

Der Neubau der Autobahn in Dammlage wird zwar unübersehbar zu einer kompensationspflichtigen Landschaftsbildbeeinträchtigung und damit auch zu einer visuellen Beeinträchtigung im Trassenbereich führen. Diese wird jedoch durch eine landschaftsgerechte Böschungsbepflanzung abgemildert. Die gleichwohl insbesondere auch für das Wohnumfeld subjektiv erlebbaren Beeinträchtigungen, die einzeln oder im Zusammenspiel mit anderen Faktoren auch wertbildend wirken können, sind als mittelbare Vorhabenwirkungen regelmäßig im Rahmen der Situationsgebundenheit des Eigentums bis zur Grenze der Zumutbarkeit ausgleichslos hinzunehmen.<sup>108</sup> Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde wird die Zumutbarkeitsgrenze hinsichtlich der durch das Autobahnvorhaben mittelbar ausgelösten Vorhabenwirkungen einschließlich etwaiger Wertminderungen nicht überschritten. Etwaige Nachteile und Wertminderungen von Grundstücken ohne direkte Inanspruchnahme sind deshalb im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen bzw. im Falle von (entschädigungspflichtigen) Substanzeingriffen nach dem Ergebnis der angeordneten Beweissicherung auszugleichen.

Mit Blick auf die durch das Vorhaben berührten Eigentumsbelange ist somit nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde festzustellen, dass das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens die damit verbundenen Beeinträchtigungen des privaten Eigentums einschließlich etwaiger faktischer Wertminderungen und etwaiger (entschädigungspflichtiger) Substanzeinbußen überwiegt.

---

108 BVerwG, Urteil vom 23.02.2005 – 4 A 5.04, BVerwGE 123, 23 (36ff.)

### 2.2.3.11 Jagd

Mit dem Grundeigentum wird grundsätzlich das Jagdrecht als dessen Bestandteil oder im Falle der Bildung von Jagdgenossenschaften für Grundstücke, auf denen die Jagd ausgeübt werden darf, als dessen Abspaltung betroffen.

Die Vorhabenträgerin hat den bereits im dritten Bauabschnitt der A 26 durch unmittelbare Flächeninanspruchnahme für den Autobahnbau betroffenen Jagdgenossenschaften dem Grunde nach eine Entschädigung für die vorhabenbedingte Wertminderung ihres Jagdbezirktes zugesagt. Unabhängig von dieser Zusage sind die Nachteile für die Jagdausübung, die im Bauabschnitt 4a durch Flächenentzug sowie auch auf den der Jagdausübung unterliegenden verbleibenden Flächen im jeweiligen Jagdbezirk entstehen, im Enteignungs- bzw. Flurbereinigungsverfahren zu entschädigen. Den Belangen der Jagdausübungsberechtigten, soweit sich das Jagdrecht auf Grundflächen erstreckt, die für den Bauabschnitt 4a in Anspruch genommen werden, wird damit hinlänglich Rechnung getragen. Auch soweit über die entschädigungsrelevanten Beeinträchtigungen der Jagd hinaus möglicherweise weitere Jagdnachteile entstehen sollten, werden diese wie die entschädigungsrelevanten Jagdbeeinträchtigungen durch die überwiegenden Gemeinwohlbelange, die durch das Vorhaben befördert werden, überwunden. Besondere Jagdrechtliche Betroffenheiten wurden indes auch weder mit den erhobenen Einwendungen geltend gemacht, noch in den Stellungnahmen der beteiligten Träger öffentlicher Belange thematisiert und sind auch sonst nicht ersichtlich.

### 2.2.3.12 Landwirtschaft

Die Belange der Landwirtschaft sind in der Planfeststellung des Vorhabens angemessen berücksichtigt; die vorhabenbedingt unvermeidlichen Beeinträchtigungen der agrarstrukturellen Belange müssen jedoch in der Abwägung für die Zulassung des Abschnitts 4a der A 26 hinter das überwiegende Interesse an der Verwirklichung des Autobahnneubaus zurücktreten.

Wie oben (Ziff. 2.2.3.10 dieses Beschlusses) dargestellt, werden innerhalb des Vogelschutzgebietes ca. 6,9 ha Grünlandflächen für die Autobahntrasse der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen. Ca. 5,9 ha Grünlandflächen werden für die Maßnahme E 10 mit Bewirtschaftungsauflagen im Sinne einer Umwandlung von intensiv in extensiv genutzte Grünlandstandorte mit niedrigem Viehbesatz belegt, von denen 5,2 ha westlich und 0,7 ha östlich der L 235 gelegen sind. Der durch den Bau der Autobahn im vorliegenden Streckenabschnitt durchschnittene Wirtschaftsweg Hinterdeichwiesen erhält auf der Nordseite der Autobahn, um die Erreichbarkeit der dort abgeschnittenen Grünlandflächen zu gewährleisten, eine Verlängerung. Auf der Südseite erhält der durchschnittene Weg einen Anschluss an den im 3. Bauabschnitt ebenfalls parallel zur Autobahn geplanten und herzustellenden Ersatzweg, so dass die durch die Trasse unterbrochene Wegeverbindung über diesen wiederhergestellt wird.

Die Wege erhalten, wie unter Ziff. 2.1.1 dieses Beschlusses dargestellt, einen für landwirtschaftliche Fahrzeuge geeigneten Ausbauzustand sowie einen an die Bodenverhältnisse angepassten Unterbau.

Die durch die Trasse zerschnittene Gebietsentwässerung wird, wie unter Ziff. 2.2.3.8 dieses Beschlusses dargestellt, getrennt von der Straßenentwässerung funktionsgerecht wiederhergestellt. Dabei werden an den abgeschnittenen Grabenenden jeweils Vorgewende in ausreichender Breite nach Abstimmung mit den betroffenen Flächeneigentümern und Bewirtschaftern (siehe Zusage unter Ziff. 1.1.5.3.2) hergestellt; Ersatzwege und Entwässerungsanlagen werden vor Beginn der Straßenbaumaßnahme funktionsfähig hergestellt (siehe Ziff. 1.1.5.3.1 dieses Beschlusses).

So wie sich die gewählte Trasse gegenüber allen anderen Varianten nachvollziehbar als vorzugswürdig durchsetzt und dabei auch eine nördliche Umfahrung des OT Rübke als

unzumutbare Alternative ausschließt, stellt sich die beantragte Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen innerhalb des VSG für die Durchführung des Vorhabens als unvermeidlich dar. Dies gilt sowohl für die trassenbedingte Inanspruchnahme als auch hinsichtlich der innerhalb des VSG gelegenen Kompensationsflächen. Dabei ist augenfällig, dass eine abgeschlossene nördliche Umfahrung des OT Rübke in höherwertige Obstbauflächen eingreifen würde. Besonders für die Landwirtschaft geeignete Böden wurden, soweit wie möglich, nicht in Anspruch genommen. Soweit landwirtschaftliche Nutzungen von der Planung betroffen sind, handelt es sich um Grünlandstandorte von nicht besonderer Bedeutung. Das standortbezogene ackerbauliche Ertragspotenzial wird durch das LBEG auf der gesamten Fläche als sehr gering eingestuft. Das Rücksichtnahmegebot nach § 15 Abs. 3 BNatSchG wurde in der Planung somit beachtet.

Eine anderweitige Flächeninanspruchnahme Privater insbesondere für die Durchführung der Kompensation stand in gleich geeigneter Weise nicht zur Verfügung. Insbesondere die Maßnahmenfläche E 10 weist aufgrund des räumlichen Zusammenhangs mit den vorgesehenen Maßnahmen zur Kohärenzsicherung eine besondere Eignung für den Ausgleich der Betroffenheit von Flächen mit besonderen Lebensraumfunktionen auf. Zugleich unterstützt sie sinnvoll die vorgesehenen Kohärenzmaßnahmen und erhöht insoweit deren Erfolgswahrscheinlichkeit. Eine Verlegung der Maßnahme außerhalb des VSG würde zum einen die mit ihr verfolgte Unterstützung des Kohärenzsicherungszwecks nicht in gleicher Weise gewährleisten, zum anderen auch nur zu einer Verlagerung der mit der Maßnahme unvermeidbar verbundenen Beeinträchtigung privater Belange führen. Flächen der öffentlichen Hand stehen für die Durchführung der Maßnahme nicht zur Verfügung, so dass die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen in dem konkret beantragten Umfang für die Realisierung des Vorhabens im überwiegenden öffentlichen Interesse als unvermeidlich hingenommen werden müssen.

Wie oben unter Ziff. 2.2.3.10 bereits ausgeführt wurde, werden Existenzgefährdungsfolgen durch die Planung nicht ausgelöst. Die wirtschaftlichen Folgen der Inanspruchnahme können vielmehr durch die parallel laufende Flurbereinigung weitgehend abgemildert werden. Erhebliche wirtschaftliche Nachteile sind auch nicht durch die trassenbedingte Zerschneidung der Wegeverbindung Hinterdeichwiesen ersichtlich, die über den im 3. und nachfolgenden Bauabschnitt 4a geplanten Ersatzweg vor Beginn der Straßenbaumaßnahmen wiederhergestellt wird. Solche wurden in den erhobenen Privateinwendungen auch nicht geltend gemacht. Etwaige Umwege über den Ersatzweg von und zu den Flächen, die beiderseits der Autobahn durch den zerschnittenen Wirtschaftsweg Hinterdeichwiesen erschlossen werden, müssen damit von den Bewirtschaftern in Kauf genommen werden.

Ebenso sind sonstige Auswirkungen, soweit sie auftreten, geringfügig und hinzunehmen.

Soweit insbesondere befürchtet wird, das Vorhaben führe über die Errichtung des Vorbelastungsdammes zu einem erhöhten (schädlichen) Eiseneintrag und einer Vernässung anliegender Flächen mit veränderten Grundwasserspiegelverhältnissen, sind diese Befürchtungen weitgehend unbegründet.

Richtig ist, wie oben unter Ziff. 2.2.3.8.2 dargestellt, dass es im Bereich der Trasse während der Herstellungszeit des Vorbelastungsdammes und einige Zeit danach bis zum Abklingen der Setzungen zum Auspressen von Porenwasser kommt, das oberflächennah abgeführt wird. Eine Grundwasserabsenkung ist nach dem vorliegenden wasserwirtschaftlichem Fachbeitrag hiermit nicht verbunden. Die Entwässerung der Randmulden reicht, worauf seitens der Vorhabenträgerin in diesem Zusammenhang zu Recht hingewiesen wird, auch deutlich weniger tief als die Entwässerung der umliegenden landwirtschaftlichen Dränagen.

Unabhängig davon, wurde seitens der Vorhabenträgerin auch für den Bauabschnitt 4a, wie in den vorangehenden Bauabschnitten 2 und 3 ein umfassendes Konzept zur Grundwasserbeweissicherung erstellt (siehe hierzu die Zusage unter Ziff. 1.1.5.2 dieses Beschlusses), das

hydraulische und hydrochemische Messungen umfasst. Danach werden seit über 20 Jahren ¼-jährliche Grundwasserstands Messungen an eigens für die A 26 eingerichteten Grundwassermessstellen in der Umgebung der Trasse durchgeführt. Erste Analyseergebnisse aus Oberflächenwasserproben und Grundwasserproben liegen nunmehr über einen Zeitraum von fast einem Jahr für den Abschnitt 4a vor. Diese Datenreihen werden auch in der Bauphase fortgeführt. Im Rahmen der Erstellung des Vorbelastungsdammes werden geotechnische Messprofile quer zur Trasse eingerichtet. Mit diesen Messprofilen werden auch hydraulische Daten erfasst. In enger Abstimmung mit dem Sachverständigen für Geotechnik werden vom hydrogeologischen Berater einzelne Profile zu den Seiten hin noch durch Grundwassermessstellen ergänzt. Diese werden in die elektronische Datenfernüberwachung der Profile mit eingebunden.

Daneben sind im Hinblick auf nicht vorhersehbare Veränderungen in den Grundwasserströmungsverhältnissen im Holozän unterhalb der Trasse, wie auch in den Bauabschnitten 1 bis 3 Monitoring Maßnahmen vorgesehen.

Ein schädlicher Eiseneintrag in die umliegenden Flächen kann, wie bereits unter Ziff. 2.2.3.9 dargestellt, bei Beachtung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen durch Ausfällung ausgeschlossen werden.

Vorsorgend wurde gleichwohl eine Haftungsgrundbestimmung für porenwasserbedingte Ertragseinbußen auch für potentiell im Bauabschnitt 4a Betroffene aufgenommen (siehe Ziff. 1.1.4.6.2), auch wenn im direkten Trassenumfeld des Abschnitts 4a keine Obstanbauflächen, wohl aber Grünlandflächen vorhanden sind.

Soweit Auswirkungen auf das Kleinklima und ein durch das Autobahnvorhaben erhöhtes Spätfrostisiko mit entsprechenden negativen Auswirkungen insbesondere für die Obsternte (Blütenfrost) hier für Obstanbaubetriebe entlang des weiteren Verlaufs der A 26 im vierten Abschnitt auf Hamburger Gebiet befürchtet werden, müssen die hierauf bezogenen Einwendungen zwar in dem Verfahren des Folgeabschnitts auf Hamburger Gebiet behandelt werden. Für den Abschnitt 4a ist - anders als für den Abschnitt 3 - soweit festzustellen, dass im direkten Trassenbereich keine Obstbauflächen vorhanden sind. Bereits zum Planfeststellungsverfahren für den 3. Bauabschnitt der A 26 wurde deshalb ein bis zur Landesgrenze Niedersachsen / Freie und Hansestadt Hamburg reichendes klimatologisches Gutachten erarbeitet, um eventuell vorhandene negative kleinklimatische Auswirkungen zu untersuchen (Prof. Dr. Groß, 11/2009). Das Gutachten lässt zwar keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf das Kleinklima erkennen. Soweit es durch den Bau unvorhersehbar dennoch zu einer erhöhten Anzahl von Spätfrostereignissen kommen sollte, wäre diese dem Grunde nach entschädigungsfähig. Vorsorgend für den Fall, dass wider Erwarten und zulässiger Weise im Einwirkungsbereich des Abschnitts eine für Spätfrostschäden sensible Nutzung aufgenommen werden sollte, wurde vor diesem Hintergrund eine entsprechende Haftungsgrundbestimmung für vorhabenbedingte Spätfrostschäden, wie zum 3. Bauabschnitt, hier ebenfalls aufgenommen (siehe Ziff. 1.1.4.6.1 dieses Beschlusses).

### 2.2.3.13 Denkmalschutz

Belange des Denkmalschutzes werden durch den Bau der A 26 im Abschnitt 4a, soweit ersichtlich, nicht berührt; für die baubedingte Inanspruchnahme und Beseitigung der als Baudenkmal geschützten Resthofstelle Heisternest mit Bauernhaus und Scheune im dritten Bauabschnitt der A 26 unmittelbar östlich der L 235 im Bereich der Anschlussstelle Neu Wulmstorf wurde die erforderliche denkmalrechtliche Genehmigung bereits mit dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 29.06.2012 erteilt und ist hier nicht erneut zu betrachten.

#### 2.2.3.14 Sonstige Belange

Sonstige Belange, insbesondere solche des Schutzes der Deiche sowie Leitungsrechte und der Bestand von Straßen sowie Belange des Wohnumfeldschutzes, sind – soweit ersichtlich – nicht entscheidungserheblich berührt.

#### 2.2.3.15 Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Abwägung der o.g. Belange mit dem öffentlichen Interesse an den festgestellten Maßnahmen zu dem Ergebnis, dass nach Verwirklichung des Vorhabens keine wesentlichen Beeinträchtigungen schutzwürdiger Interessen zurückbleiben werden, die nicht durch die vorgesehenen Maßnahmen kompensiert werden können. Alle nach Lage der Dinge in die Abwägung einzubeziehenden Gesichtspunkte, insbesondere die Bewertung der Umweltauswirkungen, wurden berücksichtigt und mit ihrem jeweiligen Gewicht gewürdigt, so dass eine entsprechende Ausgewogenheit des Planes sichergestellt ist. Die dem Plan entgegenstehenden Interessen haben weder einzeln für sich, noch zusammen betrachtet ein solches Gewicht und sind auch nicht von derartiger Intensität, dass sie nicht durch das erhebliche öffentliche Interesse an dem Bauvorhaben überwunden werden.

Mit dem Neubau der A 26 wird eine leistungsfähige Überregionalverbindung zur Entlastung der B 73 und zur Erschließung und Anbindung des Unterelberaumes an die Metropolregion Hamburg hergestellt.

Die B 73, die als einzige großräumige und regionale Straßenverbindung zwischen Hamburg und Cuxhaven mit vielfachen Unfallschwerpunkten überlastet ist, erhält ihre Verkehrsfunktion für die Orte und deren regionale Vernetzung im Raum zurück. Der Anteil der freien Strecke auf der B 73 zwischen Stade und Neu Wulmstorf beläuft sich etwa auf 16 km, während der Anteil der Ortslagen mit etwa 13 km entsprechend hoch liegt. Mit der hohen Bündelungsfunktion der A 26 insbesondere auch der überregionalen Verkehre werden somit zum einen die Ortslagen für die innerörtlichen und städtischen Verkehre maßgeblich entlastet und zum anderen der Unterelberaum durch eine leistungsfähige Fernverbindung an die Metropolregion Hamburg angeschlossen. Hinter die hiermit beförderten öffentlichen Interessen, wie sie in den raumordnerischen Entwicklungszielen skizziert werden, Ortsdurchfahrten für eine Verbesserung der städtebaulichen Situation einschließlich der Reduzierung von Umweltbelastungen maßgeblich zu entlasten, die verkehrliche Situation im Hinblick auf das Unfallgeschehen, den Energieverbrauch und die Reisezeiten zu verbessern, die industrielle und gewerbliche sowie Fremdenverkehrswirtschaft im Unterelberaum durch verbesserte Markzugang- und Absatzchancen zu stärken und zu verbessern, treten in der Gesamtabwägung die durch das Vorhaben negativ berührten und vorstehend im einzelnen betrachteten Umwelt-, Eigentums-, Landwirtschafts- und sonstigen Belange partiell zurück.

### 2.3 Wasserrechtliche Erlaubnis

Über die mit einem planfeststellungsbedürftigen Vorhaben verbundene Benutzung eines Gewässers entscheidet gemäß § 19 Abs. 1 WHG die Planfeststellungsbehörde. Demnach kommt es zwar zu einer Zuständigkeits- und Verfahrenskonzentration; von einer Entscheidungskonzentration sieht § 19 Abs. 1 WHG als die gegenüber § 17c FStrG i. V. m. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG speziellere Regelung aber ausdrücklich ab<sup>109</sup>. Damit tritt die erforderliche

109 Sächs OVG, Beschl. v. 15.12.2005 – 5 BS 300/05 –, LKV 2006, 373 (375).

wasserrechtliche Entscheidung als rechtlich selbständiges Element neben die Planfeststellung<sup>110</sup>.

Wie unter Ziff. 2.2.3.8 dieses Beschlusses dargestellt, wird das auf der Trasse anfallende Niederschlagswasser sowie das durch die Vorbelastung aus dem Boden gepresste Porenwasser gesammelt über die Einleitstellen 19 und 20 über einen Vorfluter (Gewässer III. Ordnung) in die Moorwettern (Gewässer II. Ordnung) eingeleitet. Für die hierin liegende zur Durchführung des Vorhabens erforderliche erlaubnispflichtige Gewässerbenutzung nach §§ 8 Abs.1, 9 Abs.1 Ziff.4 WHG wird die wasserrechtlich gehobene Erlaubnis nach § 15 Abs.1 S.1 WHG unter Ziff. 1.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses im Einvernehmen mit den Unteren Wasserbehörden nach § 19 Abs.3 WHG erteilt.

Der Landkreis Harburg und das Bezirksamt Harburg wurden jeweils mit Benachrichtigungsschreiben und Email vom 08.03.2018 über die beabsichtigte Erlaubniserteilung zwecks Einvernehmensherstellung unterrichtet. Seitens des Bezirksamtes Harburg wurde per Email vom 12.03.2018 das Einvernehmen zu der hier erteilten Gestattung ausgesprochen. Der Landkreis Harburg erteilte sein Einvernehmen mit Email vom 26.04.2018.

Die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erlaubniserteilung liegen vor. Schädliche, nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen nach § 12 Abs.1 Ziff.1 WHG sind durch die Einleitung nicht zu erwarten. Wie zur Bewertung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser unter Ziff. 2.2.2.2.4 dieses Beschlusses bereits ausgeführt wurde, verbleiben Fein- und Schadstoffe aus der Straßenentwässerung überwiegend in der Bodenpassage (Böschungen, Rigolen, Entwässerungsmulden) und werden durch die hiermit erreichten Filterwirkungen ausreichend von einer Einleitung zurück gehalten. Ergänzend ist durch Nebenbestimmung zu der hier erteilten wasserrechtlichen Erlaubnis (Ziff. 1.2.2.2) erforderlichenfalls der Einbau von Bodenfiltern an den Einleitungsstellen der Straßenentwässerung aufgegeben. Nicht versickerbare und nicht abfiltrierbare Anteile, wie Tausalze werden zwar in die Vorfluter abgeleitet. Wie insbesondere zur Chlorid Fracht aus der Straßenentwässerung unter Ziff. 2.2.3.8.2 dieses Beschlusses auf der Grundlage eines gutachtlichen Fachbeitrages zur Beachtung der Bewirtschaftungsziele nach dem WHG bereits ausgeführt wurde, sind schädliche Gewässerveränderungen jedoch nicht zu erwarten. Mit der Filterwirkung der Bodenpassage ist vielmehr zu erwarten, dass die Umweltqualitätsnormen der Oberflächengewässerverordnung (OGewV) für die typischen Parameter der Straßenabwässer eingehalten werden.

Ebenso ist durch die bereits unter Ziff. 2.2.2.2.4 und Ziff. 2.2.3.8.2 dieses Beschlusses dargestellte Vorbehandlung des durch die Vorbelastung aus dem Boden ausgepressten Eisen-II-haltigen Porenwassers sowie das hierzu zugesagte Monitoring zur Gewährleistung eines Einleitungsgrenzwertes von  $\leq 2$  mg/l sichergestellt, dass es nicht zu einer Verschlechterung des Zustandes der betroffenen Oberflächengewässer kommt und auch die Erreichung eines guten Zustandes bzw. eines guten ökologischen Potentials nicht gefährdet wird. Konkrete Qualitätsanforderungen für Eisen sieht die OGewV für die hier betroffenen Marschengewässer (Typ 22) nicht vor.

Ferner wird die Einleitungsmenge im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde des Bezirksamtes Harburg im Hinblick auf eine zu vermeidende hydraulische Überforderung der Moorwettern auf Hamburger Gebiet auf eine Drosselabflusspende von 3 l/s ha begrenzt.

Schädliche Gewässerveränderungen nach § 12 Abs.1 Nr.1 WHG können danach sowohl nach der Einleitungsmenge als auch nach seinen stofflichen Bestandteilen ausgeschlossen werden.

---

110 BVerwG, Urt. v. 18.3.2009 – 9 A 39.07 –, BVerwGE 133, 239 (Rn. 32).

Andere öffentlich-rechtliche Anforderungen gemäß § 12 Abs.1 Nr.2 WHG an die zugelassene Gewässerbenutzung, insbesondere die Bewirtschaftungsziele nach §§ 27, 47 WHG werden beachtet (vgl. insoweit unter Ziff.2.2.3.8.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Ebenso sind nachteilige Einwirkungen auf die Rechte Dritter gemäß §§ 15 Abs.2 und 14 Abs.3 WHG bei Durchführung der vorgesehenen Vorbehandlung des ausgepressten Porenwassers während der Vorbelastungszeit sowie bei Beachtung der bestimmten Reinigungs- und Rückhaltvorkehrungen des Niederschlagswassers der Trasse nicht zu erwarten. Vorsorgend wurde, wie unter Ziff.2.2.3.12 ausgeführt, ein Entschädigungsvorbehalt für porenwasserbedingte Ertragseinbußen unter Ziff.1.1.4.6.22 dieses Planfeststellungsbeschlusses im Hinblick die Ausschluss- und Duldungswirkung nach § 16 Abs.1 S.1 WHG der erteilten gehobenen wasserrechtlichen Erlaubnis aufgenommen. Das für die Erteilung der gehobenen Erlaubnis gemäß § 15 Abs.2 i.V.m. § 14 Abs.3 WHG erforderliche öffentliche Interesse begründet sich bereits darin, dass eine geordnete und funktionsfähige Straßenentwässerung für einen störungsfreien Autobahnbetrieb unverzichtbar ist, die Realisierung des Vorhabens aber im öffentlichen Gemeinwohlinteresse liegt. Dabei erforderten die insbesondere unter Ziff.2.2.3.7.3.2.1 dieses Beschlusses dargelegten mit dem Autobahnvorhaben verfolgten Gründe des Allgemeinwohls die Erlaubniserteilung selbst dann, wenn bei Durchführung der vorgesehenen Vorbehandlung des ausgepressten Porenwassers wider Erwarten nachteilige Einwirkungen auf landwirtschaftliche Nutzungen eintreten sollten. Für diesen Fall wurde die angeführte Entschädigungsregelung zu Gunsten der potentiell Betroffenen gemäß § 14 Abs.3 S.3 WHG aufgenommen. Über Nachweis und Höhe eines dem Grunde nach eröffneten Entschädigungsanspruches wäre in einer Planergänzung zu entscheiden.

## **2.4 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange**

Die Stellungnahmen der beteiligten Behörden sowie sonstigen Trägern öffentlicher Belange sind von der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Abwägung sowie bei der Abarbeitung zwingender rechtlicher Vorgaben berücksichtigt worden. Auf die Einzelheiten ist jeweils an entsprechender inhaltlich-thematischer Stelle in der Begründung Bezug genommen worden. Hierauf sei an dieser Stelle verwiesen.

### **2.4.1 Gemeinde Neu Wulmstorf**

Die Gemeinde Neu Wulmstorf hat in ihrer Stellungnahme vom 23.11.2012 zunächst erhebliche Bedenken dagegen geäußert, dass zwischen der AS Neu Wulmstorf und der Anbindung an die A 7 keine weitere Anschlussstelle vorgesehen ist, weil die L 253 mit der Ortsdurchfahrt Rübke nicht in der Lage sei, den durch die AS Neu Wulmstorf entstehenden zusätzlichen Verkehr aufzunehmen. Die Gemeinde wiederholt mit Blick auf diese nicht vorgesehene zusätzliche Anschlussstelle ihre bereits zum 3. BA vorgetragene Forderung nach einer örtlichen Ortsumfahrung von Rübke. Für den Fall, dass der 3. BA vor dem 4. BA freigegeben werden sollte, fordert sie konkrete Maßnahmen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Vermeidung unverträglicher Verkehrsmengen und Belastungen für die Einwohner der Ortschaft Rübke. Diese Problematik ist auch im Erörterungstermin am 19.05.2015 eingehend behandelt worden.

Die Forderung nach einer zusätzlichen Anschlussstelle im Bereich des 4. BA der A 26 auf Hamburger Gebiet kann nicht in diesem Verfahren für den Bauabschnitt 4a behandelt werden. Die Festlegung der Anschlussstellen erfolgt im Übrigen nicht für jeden Bauabschnitt einzeln. Vielmehr ist zur Frage der Anzahl und der Lage der Anschlussstellen ein Anschlussstellenkonzept im Rahmen der Gesamtplanung der A 26 erstellt worden. Verkehrslenke Maßnahmen sind nicht Bestandteil der Planfeststellung, sondern von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde



anzuordnen. Zu den Auswirkungen im nachgeordneten Verkehrsnetz wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.6 dieses Beschlusses verwiesen.

Ferner ist die Gemeinde Neu Wulmstorf der Meinung, dass die Unterhaltung des für den überplanten Wirtschaftsweg geplanten Ersatzweges (Nr. 1.08 des Bauwerksverzeichnisses) nicht auf die Gemeinde übergehen sollte, da sich der bisherige Weg auch nicht in ihrem Eigentum befindet. Ebenfalls nicht in die Unterhaltungspflicht der Gemeinde übergehen sollte der geplante Anschluss des Ersatzgrabens an die Moorwettern (Nr. 2.02 Bauwerksverzeichnis). In den Stellungnahmen zum Planänderungsverfahren vom 28.06. und 08.11.2017 hat die Gemeinde diesen Standpunkt noch einmal bekräftigt, den Übergang der Unterhaltungspflicht für Entwässerungsgräben, Ersatzwege usw. abgelehnt und die Nrn. 1.07, 1.08, 1.10, 1.12 und 2.02 des Bauwerksverzeichnisses benannt.

Hierzu ist folgendes auszuführen:

Soweit das Bauwerksverzeichnis vorsieht, dass die Gemeinde Neu Wulmstorf nach einer noch zu schließenden Vereinbarung Eigentum und Unterhaltungslast für den Ersatzgraben (Ziff. 1.07 des Bauwerksverzeichnisses) übernehmen soll, ist festzustellen, worauf die Gemeinde in ihrer Stellungnahme zutreffend hinweist, dass es sich bei den vorhandenen Gräben, die durch die Autobahntrasse außerhalb des Gebietes eines für die Unterhaltung zuständigen Wasser- und Bodenverbandes durchschnitten und an den Ersatzgraben mit Anschluss an die Moorwettern angebunden werden, jeweils um Gewässer 3. Ordnung handelt, die jeweils durch die Anlieger unterhalten werden. Der Ersatzgraben, der vollständig auf durch den Vorhabenträger zu erwerbenden Flächen liegt, stellt damit künftig die Vorflut für die angebundenen Gewässer 3. Ordnung dar, und liegt mithin in der Unterhaltungslast der Vorhabenträgerin als Eigentümerin (§ 40 Abs. 1 S. 1 WHG). Eine Übertragung der Unterhaltungslast auf einen Wasser- und Bodenverband oder auf die Gemeinde, wie die Vorhabenträgerin durch Vereinbarung erreichen möchte, ist nach § 69 Abs. 2 NWG nur mit Zustimmung der Betroffenen möglich und steht den Betroffenen auch nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens offen. Zuständig für die Übertragung der Unterhaltungslast mit öffentlich-rechtlicher Wirkung auf einen Verband oder die Gemeinde ist die Wasserbehörde. Die seitens der Vorhabenträgerin gewollte Übertragung und Ablösung der Unterhaltungslast für den Ersatzgraben ist dem Planfeststellungsverfahren, das hier mit dem Grunderwerb der für die Herstellung des Ersatzgrabens einschließlich Böschung und Ufer erforderlichen Flächen für die Vorhabenträgerin abschließt, nachgelagert. Zur Durchführung des Vorhabens ist eine Übertragung und Ablösung der Unterhaltungslast mit anderen Worten nicht erforderlich. Die fehlende Zustimmung der Gemeinde kann durch die Planfeststellungsbehörde auch nicht ersetzt werden.

Kommt eine Einigung über die seitens der Vorhabenträgerin verfolgte Übertragung und Ablösung der Unterhaltungslast auf die Gemeinde nicht zustande, verbleibt es mithin bei der gesetzlichen Regelung gemäß § 40 Abs. 1 S. 1 WHG, wonach die Unterhaltung den Gewässereigentümer trifft; dies ist für den nach Bauwerksverzeichnis Nr. 1.07 herzustellenden Ersatzgraben ausweislich des Grunderwerbsverzeichnisses die Vorhabenträgerin. Dies gilt auch für den gesondert im Bauwerksverzeichnis unter Nr. 2.02 aufgenommenen Anschluss des Ersatzgrabens an die Moorwettern.

Das Bauwerksverzeichnis, das als künftige Eigentümerin und Unterhaltungspflichtige die Gemeinde Neu Wulmstorf auswies, war deshalb entsprechend zu berichtigen (Ziff. 1.1.3.1).

Nach der vorbehaltlich einer möglichen Übertragung der Unterhaltungslast bestehenden gesetzlichen Regelung ist somit zum einen die Vorhabenträgerin für den Ersatzgraben unterhaltungspflichtig; die Anlieger sowie diejenigen Eigentümer von Grundstücken und Anlagen, die aus der Unterhaltung Vorteile haben oder die Unterhaltung erschweren, sind gemäß § 40 Abs. 1 S. 2 WHG gleichermaßen gesetzlich verpflichtet, sich an den Kosten der Unterhaltung zu beteiligen. Wenn die Beteiligten sich hierüber nicht einigen können, hat die zuständige Wasser-

behörde den Umfang der Kostenbeteiligung oder -erstattung festzusetzen. Auch diese Entscheidung ist der Planfeststellung nachgelagert und nimmt an ihrer unmittelbar rechtsgestaltenden Regelungswirkung, die nach § 75 Abs. 1 S. 2 VwVfG für die erforderlichen Zulassungsentscheidungen des Vorhabens greift, nicht teil.

Soweit die Gemeinde Neu Wulmstorf in ihrer Stellungnahme darauf hinweist, dass die unter laufenden Nummern 1.10 und 1.12 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 10-D) beschriebenen Einleitstellen durch die Bundesstraßenverwaltung zu unterhalten sind, ist dies entsprechend in der Planung berücksichtigt worden. Das Bauwerksverzeichnis weist unter den vorgenannten laufenden Nummern die Bundesstraßenverwaltung als unterhaltungspflichtig aus. Für den Vorfluter hat die Gemeinde Neu Wulmstorf die Übernahme erklärt.

Soweit die Gemeinde die in dem Bauwerksverzeichnis unter laufender Nr. 1.08 vorgesehene Regelung zur Übernahme des für die unterbrochene Wegeverbindung Hinterdeichwiesen geplanten Ersatzweges in ihre Unterhaltungslast (Straßenbaulast) ablehnt, ist festzustellen, dass der südlich der BAB verlaufende Wirtschaftsweg mit Regelungswirkung des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses vom 29.06.2012, Az. 3318-31027/01 (A 26-405), dort Bauwerksverzeichnis Unterlage 10 vom 21.03.2011, lfd. Nr. 4.09, auf ganzer Länge (Bau-km 25+130 bis 25+900) bereits der Gemeinde Neu Wulmstorf als zukünftiger Eigentümerin und Unterhaltungspflichtige zu gewiesen ist und die Gemeinde hieraus also eine Erwerbs- und Einstandspflicht trifft; in diese öffentlich-rechtliche Regelungswirkung kann durch diesen Planfeststellungsbeschluss nicht ohne weiteres mehr eingegriffen werden, zumal die mit der vorgängigen Planfeststellung vom 29.06.2012 hierzu getroffene Regelung dem Grundsatz der örtlichen Allzuständigkeit, wonach die Gemeinden in ihrem Gebiet die ausschließlichen Träger der gesamten öffentlichen Aufgaben sind, soweit Rechtsvorschriften nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmen (§ 2 Abs. 2 NKomVG), entspricht. Auf diesen kommunalrechtlichen Grundsatz braucht zwar auch insoweit nicht zurückgegriffen werden, als die Straßengesetze die Baulastträgerschaft für die öffentlichen Straßen ausdrücklich den Gemeinden zugewiesen hat, wie dies in Übereinstimmung mit § 2 Abs. 2 NKomVG nach § 48 NStrG für die Gemeindestraßen, hierzu zählen 1. die Ortsstraßen, 2. die Gemeindeverbindungsstraßen und 3. alle anderen Straßen im Außenbereich, die eine Gemeinde für den öffentlichen Verkehr gewidmet hat (§ 47 NStrG), geschehen ist.

Hiernach wurde der als örtlicher Wirtschaftsweg fungierende Ersatzweg durch bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 29.06.2012 bereits der Gemeinde Neu Wulmstorf zugewiesen, so dass im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt 4a der A 26 über die erneute Zuweisung nicht mehr zu entscheiden war.

Dem folgend wiederholt die Regelung des hier planfestgestellten Bauwerksverzeichnisses unter lfd. Nr. 1.08 nur die entsprechende Regelung, die bereits im Beschluss zum 3. BA getroffen worden war, worauf mit der Ergänzung der hier planfestgestellten Unterlage unter Ziff.1.1.3.2 dieses Beschlusses ausdrücklich hingewiesen wird.

## **2.4.2 Landkreis Harburg**

Der Landkreis Harburg hat eine umfangreiche Stellungnahme zu den Bereichen abgegeben, die in seine Zuständigkeit als untere Fachbehörde fallen. Aus baulicher und städtebaulicher Sicht sowie hinsichtlich des Denkmalschutzes bestehen keine Bedenken. Der Landkreis weist lediglich auf die Regelungen zum Abbau der denkmalgeschützten Hofstelle „Heisternest“ hin, der allerdings Gegenstand der Planungen im 3. BA der A 26 war. Ebenfalls keine Bedenken bestehen seitens des Landkreises in seiner Eigenschaft als untere Wasserbehörde. Das wasserbehördliche Einvernehmen wurde mit Schreiben vom 26.04.2018 erteilt.

Wie die Gemeinde Neu Wulmstorf thematisiert auch der Landkreis die durch eine zeitlich versetzte Freigabe des 3. und 4. BA zu erwartenden Verkehrszuwächse und die damit zusammenhängenden zusätzlichen Belastungen für Neu Wulmstorf und regt eine zusätzliche AS auf Hamburger Gebiet bzw. eine Ortsumfahrung für Rübke an. Hierzu wird auf Ausführungen zur Stellungnahme der Gemeinde Neu Wulmstorf unter Nr. 2.4.1 sowie auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.6 dieses Beschlusses verwiesen.

Des Weiteren macht der Landkreis erhebliche naturschutzfachliche Bedenken geltend. Diese beziehen sich auf den Schutz des Wachtelkönigs und auf die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen (E 20, E 10, S 03), wobei insbesondere das Konzept für die Kohärenzmaßnahmen kritisiert wird. Im Erörterungstermin wurde von der Vorhabenträgerin zugesagt, für die Kohärenzmaßnahmen östlich der L 235 einen Pflege- und Entwicklungsplan aufzustellen und diesen mit der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises abzustimmen. Soweit der Landkreis Harburg (UNB) die Entwicklung einer halboffenen Moorlandschaft in diesem Bereich durch eine nachhaltige Wiedervernässung fordert, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde an der grundsätzlichen Zielkonzeption der Maßnahme festzuhalten. Beschriebene Zielsetzung ist die Extensivierung und der Erhalt der Grünlandnutzung als Ersatz für den Verlust von Bodenfunktionen durch Überbauung und Übererdung im Bereich des Arbeitsstreifens. Soweit der Landkreis auf den betreffenden Maßnahmenflächen kein entsprechendes Aufwertungspotential sieht, weil eine intensive Grünlandbewirtschaftung auf den Flächen bereits aufgegeben worden sei, ist zum einen zu entgegnen, dass für die bestehenden Grünlandbereiche aufgrund ihrer aktuellen Wertigkeit bereits ein geringeres Aufwertungspotential angesetzt wurde. Zum anderen ist die Entwicklung der Fläche zu hochwertigem mesophilem Grünland durch Erhalt einer Extensivbewirtschaftung und die damit einhergehende Bodenaufwertung durch Nährstoffentzug bei einem etwaigen aktuellen Brachliegen der betreffenden Grünlandbereiche gerade nicht ausgeschlossen oder schon dauerhaft erreicht. Die Maßnahme und das beschriebene Maßnahmenziel sind daher auch vor dem Hintergrund des zwischenzeitlichen Brachfallens der Flächen nach wie vor möglich und zur Teilkompensation als Ersatz für den Verlust der angesprochenen Bodenfunktionen geeignet. Die Maßnahme ist dabei eingebettet in das großräumige Konzept der Maßnahme FCS/E19.

Demgegenüber würde eine trassennahe oder autobahnbegleitende Entwicklung einer halboffenen Moorlandschaft mit nachhaltiger Wiedervernässung zum einen die Frage aufwerfen, ob hierdurch auf Dauer die Standfestigkeit des Autobahndammes beeinträchtigt werden kann. Dies kann jedoch dahinstehen, da – wie vom Landkreis auch angeregt – eine solche Moorrenaturierung einen größeren Flächenumgriff erforderlich machen und damit weitere Flächen- und Eigentumsbetroffenheiten auslösen würde, die zur Kompensation der durch den Autobahnbau auszugleichenden Eingriffe aber nicht erforderlich sind. Vereinbar mit dem Maßnahmenziel der Schaffung von hochwertigem mesophilem Dauergrünland als Mosaik extensiv genutzter Standorte und ungenutzter auch wiedervernässter Teilflächen ist aber als zusätzliche landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahme eine entsprechende Beeinflussung des Binnenwasserstandes von Teilflächen durch geeignete Maßnahmen.

Mit dieser Zielrichtung wurde die unter Ziff. 1.1.5.1 des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommene Zusage durch die Vorhabenträgerin nach mehreren (bilateralen) Abstimmungsgesprächen mit der UNB LK Harburg im Rahmen der am 13.07.2018 durchgeführten Einzelerörterung abgegeben. Hieran anschließend wurden seitens des Landkreises die an der Maßnahmenkonzeption erhobenen Bedenken als ausgeräumt erklärt.

Die Zusage ist rechtlich zulässig; sie ist auf die Durchführung einer zusätzlichen (überkompensatorischen) Gestaltungsmaßnahme gerichtet, die im Sinne einer Teilvernässung mit dem Maßnahmenziel, den Offenlandcharakter der Grünlandparzelle zu erhalten und zu hochwertigem mesophilen Dauergrünland zu entwickeln, vereinbar ist. Maßnahmenziel und Maßnahmenkonzept sowie die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung werden durch die zusätzlich beabsichtigte Teilvernässung, da für die bestehenden Grünlandbereiche aufgrund ihrer Wertigkeit bereits

ein geringeres Aufwertungspotential angesetzt wurde, das sich durch die Teilvernässung als Ersatz für den Verlust von Bodenfunktionen durch Überbauung und Übererdung allenfalls verbessert, nicht negativ beeinflusst oder gestört. Allerdings stellt sich die beabsichtigte Teilvernässung im Hinblick auf die in sich geschlossene Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung kompensatorisch auch nicht als erforderlich, aber als zusätzlich möglich dar.

Sie ist darüber hinaus auch mit den Erhaltungszielen des Vogelschutzgebietes V 59 „Moore bei Buxtehude“ vereinbar und wirft keine neuen zusätzlichen umweltfachlichen, insbesondere artenschutzrechtlichen Probleme auf, die in der Planfeststellung noch zu bewältigen wären. Zum einen liegt die Wiedervernässungsmaßnahme vollständig (ganz überwiegend) innerhalb der Effektdistanz zur Autobahntrasse, innerhalb derer ein Habitatverlust von 100% für die wertbestimmenden Arten, insbesondere den Wachtelkönig angesetzt wurde. Durch das Anlegen der Blänke und der hiermit verbundenen Wiedervernässung auf Teilflächen werden die Habitatbedingungen im Übrigen auch bezogen auf das Gesamtgebiet für den Wachtelkönig nicht negativ beeinflusst. Insbesondere werden mit einer eher kleinflächigen mosaikartigen Ausprägung der Blänke und der wiedervernässten Flächen Konkurrenzarten und/oder Prädatoren nicht über das in Landschaftsräumen dieser Art natürlich vorhandene Maß hinaus angezogen. Soweit die Blänke je nach Ausprägung und/oder wechselndem Wasserstand ein potentielles Anflugziel für Watvögel (Lemikolen) darstellen kann, stellen diese Arten zum einen keine Konkurrenz für den Wachtelkönig dar. Zum anderen ist ein Kollisionsrisiko im Hinblick auf die unmittelbare Nähe der Blänke zur Autobahn durch die beiderseits der Trasse vorgesehene Lärmschutzwand offenkundig auszuschließen bzw. als irrelevant einzustufen.

Zur Durchführung der zugesagten wasserwirtschaftlichen Maßnahmen (Aufstau und Anlegen einer Blänke mit Grabenanschluss) sind zum einen noch Zustimmungen privat betroffener Gewässereigentümer und betroffener Flächeneigentümer erforderlich und durch die Vorhabens-trägerin außerhalb des fernstraßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens einzuholen. Sollte dieses freihändig oder in der Flurbereinigung endgültig scheitern, wird die Vorhabensträgerin nach dem ausgesprochenen Vorbehalt von weiteren Verpflichtungen zur Umsetzung dieser zusätzlichen gestalterischen Maßnahme ohne weiteres befreit. Gleiches gilt, wenn ein erforderliches wasserbehördliches Einvernehmen und /oder eine erforderliche wasserbauliche Zulassung oder andere z.B. bauaufsichtliche Erlaubnisse für die beabsichtigten Maßnahmen, die jeweils außerhalb der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung einzuholen sind, scheitern sollten.

### **2.4.3 Landkreis Stade**

Vom Landkreis Stade wird die Planung und die zügige Umsetzung der Maßnahme begrüßt. Der Landkreis sieht keine fachliche Betroffenheit als Träger öffentlicher Belange und hat keine Bedenken gegen die geplante Baumaßnahme.

### **2.4.4 Freie und Hansestadt Hamburg**

Für die Freie und Hansestadt Hamburg haben neben der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation auch die Behörde für Umwelt und Energie sowie das Bezirksamt Harburg Stellungnahmen im Verfahren abgegeben.

Die Behörde Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) hat durch Schreiben vom 13.11.2012 federführend für alle in der Freien und Hansestadt Hamburg zu beteiligenden Fachbehörden mitgeteilt, dass grundsätzlich keine Bedenken bestehen, im Detail allerdings noch Abstimmungsbedarf gesehen. Sie regt an, für die über die Landesgrenze hinweg verlaufende Lärmschutzwand im Rahmen der Ausführungsplanung eine gestalterische Abstimmung vorzunehmen. Weiter ist die in der Übersichtskarte nachrichtlich dargestellte Trassenführung in Hamburg

nicht auf dem aktuellen Stand und wäre anzupassen. Die auf der Nordseite der A 26 geplante Fledermausleiteinrichtung kann nach Ansicht der BWVI entfallen. Die Abstimmung bzgl. der Gestaltung der Lärmschutzwand wird erfolgen, die Darstellung der Trassenführung auf Hamburger Gebiet wurde auf den aktuellen Stand gebracht und die Fledermausleiteinrichtung ist in den überarbeiteten Planunterlagen, die im Mai/Juni 2017 ausgelegt haben, nicht mehr enthalten. Zu diesen überarbeiteten Plänen hatte die BWVI am 30.06.2017 mitgeteilt, dass hierzu keine erneute Stellungnahme notwendig ist.

Eine Stellungnahme zu den geänderten bzw. ergänzten Planunterlagen wurde am 05.07.2017 von der Behörde für Umwelt und Energie (BUE) – Referat Schutz und Bewirtschaftung der Oberflächengewässer – abgegeben. Die BUE hat sich zur geplanten Entwässerung des Abschnittes 4a in den Moorwettern geäußert und darauf hingewiesen, dass negative Auswirkungen durch die Einleitung von Straßenabwasser zu vermeiden sind. Hydraulische Berechnungen hätten ergeben, dass bereits bei einem 2-jährlichen Regenereignis eine hydraulische Überlastung des Gewässers vorliegt. Es sei daher nachzuweisen, dass aus dem Plangebiet bis zu einem 30-jährlichen Regenereignis nicht mehr Wasser eingeleitet wird als bisher. Für den 4. BA auf Hamburger Gebiet wurde bereits ein hydraulisches Modell entwickelt, das für den Abschnitt 4a entsprechend für die Nachweisführung verwendet werden sollte. Ferner ist das von den Fahrbahnen ablaufende Niederschlagswasser vor Einleitung in Gewässer gem. § 57 WHG nach dem Stand der Technik zu reinigen. Eine Einleitung in den Moorwettern sollte daher erst nach Reinigung durch einen starken Retentionsbodenfilter oder alternativ auf Hamburger Gebiet vorgesehen nach Versickerung durch eine 30 cm starke, durchwurzelte Oberbodenschicht erfolgen.

Ebenfalls im Änderungsverfahren hat auch das Bezirksamt Harburg der Freien und Hansestadt Hamburg am 16.06.2017 eine Stellungnahme abgegeben. Neben Anmerkungen zum Bereich Landschaftsplanung hat das Bezirksamt Ausführungen zur Entwässerung gemacht, die inhaltlich mit der Stellungnahme der BUE identisch sind. Dazu wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.

Die Vorhabenträgerin hat die Planunterlagen daraufhin insoweit geändert, als nunmehr in Abstimmung mit der FHH die geforderte Drosselabflusssspende von 3 l/s für die Ermittlung des erforderlichen Rückhaltevolumens (30-jähriges Regenereignis) zugrunde gelegt wurde. Das Einvernehmen hierüber wurde vom Bezirksamt Harburg am 06.03.2018 schriftlich mitgeteilt und gleichzeitig die Zustimmung zur vorgesehenen Versickerung des Niederschlagswassers der Fahrbahnen durch 20 cm bewachsenen Oberboden erteilt.

#### **2.4.5 Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven**

Das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt hat keine Bedenken gegen die Planung. Es wurden von ihm jedoch sich aus der Baustellenverordnung ergebende Pflichten formuliert, um deren Aufnahme in den Planfeststellungsbeschluss vom GAA gebeten wurde. Dies ist in den Inhalts- und Nebenbestimmungen unter Nr.1.1.4.2 dieses Beschlusses erfolgt. Im Übrigen hat die Vorhabenträgerin zugesichert, die angesprochenen Sicherheits- und Gesundheitsaspekte, bei denen es sich in der Regel um gesetzliche Vorgaben handelt, unmittelbar vor und während der Baudurchführung einzuhalten.

#### **2.4.6 Nds. Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit**

Das Dezernat Binnenfischerei – Gewässerkundlicher Landesdienst – des Nds. Landesamtes für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit hat am 30.10.2012 eine Stellungnahme abgegeben. Es weist darauf hin, dass bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen der Fischfauna so

gering wie möglich zu halten und Schäden am Fischbestand zu vermeiden sind. Insbesondere ist sicherzustellen, dass keine Öle, Fette und sonstigen Stoffe in für Fische und aquatische Organismen schädlichen Mengen in das Gewässersystem gelangen. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Gegenäußerung zugesichert, dass im Rahmen der Ausschreibung der Baumaßnahme entsprechende Schutzmaßnahmen vorgesehen werden, die eine Verschmutzung der Gewässer verhindern.

Sollte im Rahmen des geplanten Vorhabens Verfüllungen oder Teilverfüllungen von Gewässern erforderlich werden, sind diese aus Gründen des Tierschutzes sukzessive durchzuführen, so dass die Fische möglichst nicht geschädigt werden. Vor Verfüllung von Gewässerabschnitten sollten Verbindungen zu nicht von der Maßnahme betroffenen Gewässeranschnitten hergestellt oder belassen werden, um ein Entweichen der Fische zu ermöglichen. Die Vorhabenträgerin hat hierzu erklärt, dass die Anregungen zum bauzeitlichen Schutz der Fischfauna bei Verfüllungen und Teilverfüllungen von Gewässern aufgegriffen werden und eine mögliche Verfüllung von Gräben sukzessiv erfolgen wird. Unter Ziff.1.1.5.22 dieses Beschlusses wurde eine entsprechende Zusage aufgenommen.

#### **2.4.7 Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung - Kampfmittelbeseitigungsdienst**

Vom Kampfmittelbeseitigungsdienst des LGLN wurde auf Anfrage kein konkreter Kampfmittelverdacht mitgeteilt. Es kann allerdings auch nicht unterstellt werden, dass keine Kampfmittelbelastung im Planungsbereich vorliegt.

#### **2.4.8 Landwirtschaftskammer Niedersachsen**

Grundsätzliche Bedenken gegen die Planung werden von der Landwirtschaftskammer nicht vorgetragen. Sie weist darauf hin, dass durch die Trasse im vorliegenden Bauabschnitt 2,33 ha landwirtschaftlich genutzte Fläche in Anspruch genommen werden und regt an, bei starker Betroffenheit von landwirtschaftlichen Betrieben mögliche Existenzgefährdungen durch Anfertigung von Gutachten zu ermitteln. Die Vorhabenträgerin hat bereits im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für den 3. Bauabschnitt der A 26 eine gutachterliche Stellungnahme über die Auswirkungen der Baumaßnahme im Raum Rübke / Rübker Bruch angefertigt, die auch den Bereich des Bauabschnitts 4a mit berücksichtigt, und darüber hinaus betroffene Betriebe bzgl. Existenzfähigkeit und Existenzgefährdung untersucht, die sich jedoch nicht ergeben haben.

Im Zuge des Planänderungsverfahrens wurde von der Landwirtschaftskammer darauf hingewiesen, dass es sinnvoll wäre, die Breite der Vorgewende vor Bauausführung mit den Eigentümern bzw. Bewirtschaftern abzustimmen. Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass sich durch die Neuordnung der Entwässerung keine Nachteile für die landwirtschaftliche Nutzung der zu entwässernden Flächen ergeben. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass diese Hinweise von ihr beachtet und berücksichtigt werden (Ziff. 1.1.5.3.2 dieses Beschlusses).

#### **2.4.9 Deutsche Telekom Technik GmbH**

Von der Telekom Technik GmbH wird darauf hingewiesen, dass sich bei Bau-km 26+249 eine oberirdische Linie befindet, die entlang der Straße „Neuenfelder Hinterdeich“ verläuft und dem geänderten Straßenverlauf angepasst werden muss. Die genannte Leitung befindet sich

allerdings bereits auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg und betrifft somit nicht dieses Planfeststellungsverfahren, sondern wird von dem von der Freien und Hansestadt Hamburg geführten Planfeststellungsverfahren (Bau der A 26 von der Landesgrenze Niedersachsen / Hamburg bis zur A 7) erfasst.

#### **2.4.10 50Hertz Transmission GmbH**

Der Leitungsträger weist darauf hin, dass seine 380-kV-Leitung Hamburg Süd – Dollern 981/982 im 3. Bauabschnitt der A 26 betroffen ist und eine Verlegung der Leitung in diesem Bereich sowie eine Demontage des zu ersetzenden Freileitungsabschnitts erforderlich wird. Dafür sind auch im Bereich des Bauabschnitts 4a Arbeiten durchzuführen. Ferner ist ein Freileitungsbereich von 50 m beidseitig der Trasse zu beachten, für den Bau-, Nutzungs- und Höhenbeschränkungen bestehen. Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der Ausschreibungsphase auf die Nutzungsbeschränkungen im Freileitungsbereich hinzuweisen. Im Falle einer geplanten Nutzung des Freileitungsbereiches, ist eine gesonderte Beantragung erforderlich.

Die Antragstellerin hat zugesagt, die vorstehend genannten Hinweise zu beachten. Im Übrigen wurde der Umbau der 380-kV-Leitung Hamburg Süd – Dollern bereits im Planfeststellungsverfahren für den 3. Bauabschnitt der A 26 abschließend behandelt. Die hierfür notwendigen Abstimmungen erfolgen zwischen der 50Hertz Transmission GmbH und der Vorhabenträgerin. Der Trassenbereich des Abschnittes 4a der A 26 ist aufgrund der vorhandenen Abstände zur Freileitung hiervon nicht mehr direkt betroffen.

#### **2.4.11 Wasser- und Bodenverband Moorburg**

Der WBV Moorburg wird durch seinen Vorstandsvorsteher vertreten und hat eine Stellungnahme abgegeben, die mit der unter Nr. 2.5.3 aufgeführten Formblatteinwendung privater Einwender identisch ist und maschinenschriftlich ergänzt wurde. Das Verbandsgebiet des WBV Moorburg liegt außerhalb des Planungsbereichs des Abschnitts 4a der A 26. Sein Vorbringen bezieht sich mit einer Ausnahme nur auf den 4. Abschnitt der A 26 auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg und das dort durchgeführte Planfeststellungsverfahren und ist damit nicht Gegenstand des Abschnitts 4a der A 26 in Niedersachsen.

Soweit die Trassenführung der A 26 grundsätzlich beanstandet und eine südlichere Trassenführung gefordert wird, ist auf Nr. 2.2.3.3 dieses Beschlusses zu verweisen. Dort wurde die Frage, ob die von der Vorhabenträgerin beantragte Vorzugsvariante von der Planfeststellungsbehörde zu beanstanden ist, ausführlich behandelt. Im Übrigen wird der WBV Moorburg auch von den Rechtsanwälten Günther vertreten, deren Einwendung unter Nr. 2.5.2.11 dieses Beschlusses behandelt wird.

#### **2.4.12 Amt für regionale Landesentwicklung**

Das Amt für regionale Landesentwicklung hat mitgeteilt, dass im verfahrensbegleitenden Flurbereinigungsverfahren Rübke im Herbst 2018 die vorläufige Besitzeinweisung stattfinden wird und ab diesem Zeitpunkt auf den neuen Flächen gewirtschaftet werden kann. Das ArL weist darauf hin, dass die Lage von neu anzulegenden Überfahrten wegen der neuen Flurstückzuschnitte im Vorfeld mit der Flurbereinigungsbehörde angestimmt werden sollte, was seitens der Vorhabenträgerin zugesagt wurde.

Die Ausgleichsmaßnahme E 10 wurde um das Flurstück 68/3 (Flur 7, Gem. Neu Wulmstorf) erweitert. Das ArL regt an, die westlich angrenzenden Flurstücke 141/68 und 153/68 ebenfalls in die Kompensationsmaßnahmen mit einzubeziehen. Dies muss nicht zwingend für die im Bauabschnitt 4a erforderliche Kompensation erfolgen, sondern kann auch für evtl. noch notwendige Änderungen in anderen Abschnitten vorgesehen werden. Seitens der Vorhabenträgerin wurde daher zugesichert, dass die genannten Flurstücke Bestandteil der Planunterlage werden, die sie in das Flurbereinigungsverfahren einbringt. Die übrigen Anmerkungen der ArL zu Kompensationsflächen betreffen nicht die jetzt festzustellenden Pläne des Bauabschnitts 4a und haben somit nur nachrichtlichen Charakter.

### **2.4.13 Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz**

Vom NLWKN wurde im ersten Anhörungsverfahren keine inhaltliche Stellungnahme abgegeben. Im Rahmen der Anhörung zur Änderungsplanung erfolgte am 20.06.2017 eine Äußerung, die zu dem neu in die Planunterlagen eingefügten Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie Stellung nimmt.

Das NLWKN stellt fest, dass der Fachbeitrag nachvollziehbar ist und dem in der EU-WRRRL verankerten Verbesserungsgebot und Verschlechterungsverbot für den Zustand von Gewässern gerecht wird. Bzgl. weiterer Ausführungen zum Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie wird auf Nr. 2.2.3.8 dieses Beschlusses verwiesen.

### **2.4.14 Sonstige**

Folgende Träger öffentlicher Belange wurden von der Planfeststellungsbehörde im Anhörungsverfahren beteiligt und haben mitgeteilt, dass sie keine Bedenken und Anregungen vorzubringen haben oder von der Maßnahme nicht betroffen sind: Gemeinde Drochtersen, Stadt Buxtehude, Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie, NLSStBV – regionaler Geschäftsbereich Lüneburg, Niedersächsische Landesforsten – Forstamt Harsefeld, E.ON Netz GmbH, EWE Netz GmbH, Exxon Mobil GmbH, TenneT TSO GmbH, Kabel Deutschland GmbH, Vattenfall Europe Netzservice GmbH, Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade, Wasserbeschaffungsverband Harburg, Unterhaltungsverband Altes Land.

## **2.5 Einwendungen**

Unter Ziff. 1.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses hat die Planfeststellungsbehörde die Einwendungen zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Planänderung, Inhalts- und Nebenbestimmungen oder Vorbehalte in diesem Beschluss bzw. durch Zusagen der Vorhabenträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

Soweit die in den privaten Einwendungen angesprochenen Punkte den Ausführungen zu den einzelnen in Ziff. 2.2 und 2.3 dieses Beschlusses behandelten Sachthemen zuzuordnen sind, werden diese zur Vermeidung von Wiederholungen dort behandelt und es wird insoweit auf den Allgemeinen Teil des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Werden in den Einwendungen darüber hinausgehend Inhalte vorgetragen, werden diese im Folgenden unter Angabe der jeweiligen Einwendungsnummer explizit behandelt.



Sofern sich Einwendungen durch Zusagen oder Nebenbestimmungen oder auf andere Art und Weise erledigt haben, werden sie nicht explizit aufgeführt.

Aus datenschutzrechtlichen Gründen unterbleibt eine namentliche Nennung der Einwender. Die Einwender werden im Text des Planfeststellungsbeschlusses jeweils mit einer Identifikationsnummer (Einwendernummer) anonymisiert. Die für die Auslegung zuständigen Gemeinden erhalten für die Dauer der Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses ein Verzeichnis der anonymisierten Einwender. Dieses ist nicht Bestandteil der Planunterlagen und wird nicht mitausgelegt. Auf Anfragen der betroffenen Einwender/Innen, kann die jeweilige Gemeinde jedoch Auskunft über die Identifikationsnummer geben.

## **2.5.1 Naturschutzvereinigungen**

Von den in Niedersachsen anerkannten Naturschutzvereinigungen wurden keine Einwendungen vorgetragen oder Stellungnahmen abgegeben.

## **2.5.2 Private Einwender**

### **2.5.2.1 Einwender Nr. 1**

Der Einwender ist Eigentümer eines landwirtschaftlichen Betriebes. Er wendet sich gegen die Inanspruchnahme von Teilflächen zweier hofnaher Flurstücke für die Autobahntrasse, die er als Weideland zur Rinderhaltung nutzt. Von dem 5.199 m<sup>2</sup> großen Flurstück entfallen 2.462 m<sup>2</sup> und von dem 7.605 m<sup>2</sup> großen Flurstück entfallen 3.099 m<sup>2</sup> für die Trasse, zusätzlich werden vom letztgenannten Flurstück noch 489 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen. Der Einwender macht geltend, dass er das Weideland für seine Rinderhaltung unbedingt benötigt.

Für den Betrieb wurde bereits im Jahr 2007 wurde von dem öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen Dr. Mährlein ein Gutachten zur möglichen Existenzgefährdung des Betriebes durch die Trassenvarianten N1, N2 und N3 der A 26 sowie durch die Kompensationsmaßnahme E 13 angefertigt. Nach Festlegung auf die Trassenvariante N2 erfolgte im Jahr 2009 eine ergänzende gutachterliche Stellungnahme zur möglichen Existenzgefährdung durch diese Trasse sowie die Kompensationsmaßnahmen E 13, E 19.1 und E 19.2. Das Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass der Betrieb aufgrund seiner geringen Flächenausstattung und des geringen Viehbestandes nicht als existenzfähig eingestuft werden kann. Für Kompensationsmaßnahmen werden (Betriebs-)Flächen des Einwenders nicht in Anspruch genommen. Da keine rechtlich anzuerkennende Existenzgrundlage vorhanden ist, musste das Gutachten zwangsläufig zu dem Ergebnis kommen, dass der Flächenverlust durch die A 26 nicht zu einer Gefährdung der betrieblichen Existenz führen kann. Die betroffenen Eigentums- und betrieblichen Belange des Einwenders werden unter Bezug auf die allgemeinen Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.10 und 2.2.3.12 dieses Beschlusses zurückgestellt und durch die überwiegenden Vorhabensinteressen überwunden. Hierbei geht die Planfeststellungsbehörde nach dem Stand der Unternehmensflurbereinigung Rübke davon aus, dass die durch die vorhabenbedingte Flächeninanspruchnahme eintretenden Folgen für den landwirtschaftlichen Betrieb des Einwenders durch die Flurneuordnung, in der eine Abfindung des Betriebes in Grünland aussteht, bewältigt werden können.

### **2.5.2.2 Einwender Nr. 2**

Die Einwenderin ist Eigentümerin und Bewohnerin eines Wohnhauses direkt an der L 235. Sie hält die Planung im Hinblick auf den dadurch auf der L 235 entstehenden Verkehr für die Anwohner nicht tragbar und fordert, eine weitere Anschlussstelle zwischen der AS Neu Wulmstorf und der Anbindung der A 26 an die A 7 vorzusehen. Sie weist auf den Lärmaktions-

plan der Gemeinde Neu Wulmstorf und auf Tempo 30 und ein Durchfahrtsverbot für Lkw hin. Zur Problemlösung wird eine schnelle Planung und Realisierung einer östlichen Ortsumgehung für Rübke gefordert. Ferner ein Planänderungs- bzw. Ergänzungsverfahren zur AS Neu Wulmstorf. Weiter weist sie auf die veränderte Hochwassergefahr im Falle einer Sturmflut für die Ortschaft Rübke hin.

Gegenwärtig gibt es keine Planungen für eine OU Rübke, so dass eine schnelle Realisierung eines solchen Vorhabens allein aus diesem Grund nicht möglich ist. Ferner wäre eine östliche Ortsumfahrung nur auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg realisierbar und liegt damit nicht in der Hand der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung. Sie kann auch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens für die A 26 sein. Die durch die Lage der Anschlussstelle Neu Wulmstorf bedingten Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz insbesondere für die Ortsdurchfahrt von Rübke auf der L 235 waren Gegenstand im Verfahren für den 3. Bauabschnitt und sind im Rahmen des Abwägungsprozesses des dort erlassenen Planfeststellungsbeschlusses vom 29.06.2012 berücksichtigt worden. Ergänzend wurden die verkehrlichen Auswirkungen der Anschlussstelle Neu Wulmstorf bei Realisierung des Gesamtvorhabens mit Anschluss an die A 7 hier auf Basis der für das Jahr 2030 fortgeschriebenen Verkehrsprognose betrachtet. Unzumutbare Verhältnisse für die Anwohner der OD von Rübke sind auf der L 235 und auf der K 19 danach – bei Gesamtrealisierung des Vorhabens einschließlich der AS Buxtehude – bedingt durch die Anschlussstelle Neu Wulmstorf auch auf Basis der fortgeschriebenen Verkehrsprognose 2030 weiterhin nicht zu erwarten. Auf die Ausführungen hierzu unter Nr. 2.2.3.6 wird ergänzend verwiesen.

Um eine spätere selbständige Planung einer Ortsumfahrung von Rübke nicht zu erschweren oder zu verhindern, wurde die Anschlussstelle Neu Wulmstorf zudem so konzipiert, dass ein Anschluss an eine spätere Ortsumfahrung Rübke ohne größere Umbaumaßnahmen möglich ist.

Bzgl. der übrigen von der Einwenderin angesprochenen Punkte wird auf Nr. 2.5.4.1 dieses Beschlusses verwiesen.

### **2.5.2.3 Einwender Nr. 4**

Der Einwender bewohnt als Eigentümer ein Wohnhaus an der L 235 in Rübke. Er bezweifelt die Verkehrsprognose, befürchtet mehr Lkw-Verkehr und dadurch Beschädigungen an den Häusern. Ferner fordert er die Umsetzung des Lärmaktionsplans der Gemeinde Neu Wulmstorf und ferner die Freigabe des 3. BA nicht vor Freigabe der Bauabschnitte 4 und 4a. Im Übrigen verweist er auf seine am 24.05.2009 und 20.07.2011 erhobenen Einwendungen zum 3. Bauabschnitt der A 26.

Die Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 2025 wurde in den geänderten Planunterlagen der 2. Auslegung im Jahr 2017 auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben. Hierzu hat sich der Einwender im Ergänzungsverfahren nicht nochmals geäußert. Zu den seitens des Einwenders in Anlehnung an die mit 25% tags und 45% nachts in Tabelle 3 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) zu Grunde gelegten Lkw-Anteile befürchteten erhöhten LKW-Bewegungen im Vergleich zu den Prognosezahlen weist der Vorhabenträger nachvollziehbar darauf hin, dass in der Verkehrsuntersuchung für die A 26 der Anteil des LKW-Verkehrs am Gesamtverkehr über Modellrechnungen ermittelt wurde. Diese unterscheiden die drei Verkehrssegmente: PKW, LKW bis 12 t zulässiges Gesamtgewicht und LKW über 12 t zulässiges Gesamtgewicht. Dabei wurde auch der allgemein steigende Anteil des Schwerverkehrs am Gesamtverkehr über die Modellannahmen berücksichtigt. Durch die Verkehrsuntersuchung liegen für die A26 und A7 somit geeignete projektbezogene Untersuchungsergebnisse vor, so dass in Übereinstimmung mit der RLS-90 (Punkt 4.4.1 RLS-90) diese auch abweichend von den Regelannahmen der Tabelle 3 zu Grunde zu legen sind. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind keine Lkw-Anteile vorgegeben.

Die Planfeststellungsbehörde hat keine Anhaltspunkte, die prognostizierten Verkehre für die Autobahnverbindung selbst, aber auch für die nachgeordneten Strecken, insbesondere die Ortsdurchfahrt von Rübke in Zweifel zu ziehen. Weitere Ausführungen hierzu sind in Nr. 2.2.3.6 dieses Beschlusses enthalten.

Erhebliche Erschütterungen, die zu Schäden an den Gebäuden führen könnten, sind mit Blick auf den Abstand der Wohnbebauung zur Autobahn weder in der Bauphase, noch im Betrieb der A 26 zu erwarten. Nur für den Fall des Hinzutretens schutzwürdiger Bebauung und Nutzungen in den Einwirkungsbereich der Bauarbeiten für die Einbringung von geotextilummantelten Sandsäulen am östlichen Bauende des hier planfestgestellten Abschnitts wurde eine Beweissicherungsanordnung aufgenommen (Ziff. 1.1.4.4.4b und 2.2.3.5.4 dieses Beschlusses). Erhebliche und für Gebäude schädliche Erschütterungs- und Schwingungseinwirkungen über den Boden, die durch LKW-Verkehre auf dem nachgeordneten Streckennetz, insbesondere auch auf der L 235 ausgelöst werden könnten, sind nicht zu erwarten.

Hinsichtlich der weiteren Punkte der Einwendung wird auf die Ausführungen in Nr. 2.5.4.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **2.5.2.4 Einwender Nr. 6**

Der Einwender ist Anlieger der L 235 in Rübke mit einem Wohnhaus und einem von ihm geführten Obstbaubetrieb. Ferner ist er als Eigentümer dreier weiterer Wohnhäuser in der Ortslage Rübke betroffen. In seinem Eigentum befindliche Flächen werden durch die Planung nicht in Anspruch genommen. Er beanstandet, dass der Prognosehorizont 2025 zu kurz und die schalltechnische Untersuchung und der landschaftspflegerische Begleitplan unzureichend seien. Ferner sei durch verkehrstechnische Maßnahmen sicherzustellen, dass der Lkw-Verkehr nach Fertigstellung der A 26 nicht über den Nincoper Deich verläuft, da dieser als Zubringer ungeeignet ist. Auch die sog. Flutfluchttrasse macht eine solche Maßnahme notwendig, da sie dieses Szenario (Lkw-Verkehr) erheblich verschärfen würde. Gefordert wird ferner, eine Beweissicherung der Lärmbelastung vor und nach Abschluss der Baumaßnahme.

Entgegen der Auffassung des Einwenders greifen die bei Einleitung des Verfahrens zu Grunde gelegte Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 2025 und die Verkehrsuntersuchung zur A 26 nicht zu kurz. Zutreffend weist der Vorhabenträger in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Verkehrsuntersuchung in der Analyse auf den Daten der bundesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ) aus dem Jahre 2010 und nicht auf Schätzungen basiert. Der Untersuchung zu Grunde gelegt ist dabei das Prognosejahr der bei Einleitung des Verfahrens aktuellen Bundesverkehrswegeplanung (BVWP). Dies ist nicht zu beanstanden. Eine laufende Anpassungspflicht der Verkehrsuntersuchung besteht für Planungsprozesse dieser Art nicht; für Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs kann der Prognosehorizont der VU vielmehr regelmäßig an dem zeitlichen Horizont des aktuellen Bundesverkehrswegeplanes orientiert werden<sup>111</sup>.

Mit dem auf das Jahr 2030 fortgeschriebenen Bundesverkehrswegeplan wurde die Verkehrsuntersuchung der A 26 im Rahmen der 2. Auslegung im Jahr 2017 ebenfalls auf den aktuellen Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben. Hierzu hat sich der Einwender im Ergänzungsverfahren nicht nochmals geäußert. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Anhaltspunkte, die prognostizierten Verkehre in Zweifel zu ziehen. Zur Lage der Anschlussstelle Neu Wulmstorf, die auch eine künftige Ortsumfahrung von Rübke nicht ausschließt, und die zu erwartende Verkehrsbelastung auf der L 235 und der Ortsdurchfahrt von Rübke wird auf die Ausführungen hierzu in Nr. 2.5.4.1 und 2.2.3.6 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Warum er die schalltechnische Untersuchung und den landschaftspflegerischen Begleitplan für unzureichend hält, hat der Einwender nicht näher erläutert. Es ist nicht ersichtlich, inwiefern der

111 BVerwG, Urt. v. 19.05.2010, 9 A 20.08, Rn.74

Einwender davon betroffen sein könnte. Eine Einwendung bedarf zwar keiner Begründung, wohl aber eines Minimums an inhaltlicher Substantiierung<sup>112</sup>. Die Ablehnung des Vorhabens ohne zusätzliche, individualisierende Erwägungen reicht nicht aus<sup>113</sup>. Insofern muss sich die Planfeststellungsbehörde darauf beschränken, auf Ausführungen an anderer Stelle im Planfeststellungsbeschluss hinzuweisen bzw. es mit einigen kurzen Ausführungen bewenden lassen. Zur schalltechnischen Untersuchung wird auf Nr. 2.2.3.5 und zum landschaftspflegerischen Begleitplan auf Nr. 2.2.3.7 dieses Beschlusses verwiesen.

Über die geforderten verkehrsbeschränkenden bzw. verkehrslenkenden Maßnahmen auf dem Nincoper Deich wäre ggf. von der zuständigen Verkehrsbehörde zu entscheiden. Sie liegen nicht im Ermessen der Planfeststellungsbehörde und können nicht im Beschluss entschieden werden. Eine Beweissicherung am Nincoper Deich wird nicht durchgeführt. Die schalltechnische Untersuchung ergibt keine Überschreitung der zulässigen Grenzwerte und es sind keine Anhaltspunkte vorhanden, dass diese Berechnungen fehlerhaft sind; sie werden vom Einwender im Übrigen nicht explizit angezweifelt. Zum Vorgehen bei einer möglicherweise fehlgeschlagenen Lärmprognose wird auf die Regelungen nach § 75 Abs. 2 VwVfG hingewiesen, wonach über mögliche zusätzliche Schutzvorkehrungen in einem gesonderten Verfahren zu entscheiden ist, wenn nach Unanfechtbarkeit dieses Beschlusses wegen steigender Verkehrszahlen über die hier zu Grunde gelegte Prognosebelastung hinaus nicht voraussehbare Lärmbelästigungen von dem zukünftigen Autobahnbetrieb ausgehen sollten.

#### **2.5.2.5 Einwender Nr. 9**

Die Einwenderin wendet sich gegen das Vorhaben und befürchtet insbesondere Schäden an Wohn- und Nebengebäuden infolge von Grundwasserspiegeländerungen, die durch die Aufschüttung des Vorbelastungsdammes eintreten würden. Eine Grundwasserabsenkung würde zum Trockenfallen der auf Pfählen gegründeten Häuser führen.

Hierzu ist unter Verweis auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.12, 2.2.3.8.2 und 2.2.2.2.4 sowie 2.2.2.2.1.3.4 darauf hinzuweisen, dass vorhabenbedingte Beeinträchtigungen der Grundwasserverhältnisse im Bereich der Trasse ausgeschlossen werden können. Richtig ist zwar, dass es während der Herstellungszeit des Vorbelastungsdammes und einige Zeit danach bis zum Abklingen der Setzungen zum Auspressen von Porenwasser kommt, das oberflächennah abgeführt wird. Eine Grundwasserabsenkung ist hiermit jedoch nicht verbunden. Der Vorhabenträger weist in diesem Zusammenhang zutreffend darauf hin, dass die Entwässerung der Randmulden des Vorbelastungsdammes deutlich weniger tief reicht als die Entwässerung der umliegenden landwirtschaftlichen Dränagen. Die dem Abschnitt 4a nächstgelegenen Wohnhäuser des Dorfes Rübke sind zudem etwa 250 m bis 350 m von der geplanten Autobahntrasse entfernt. Grundwasserabsenkungen im Zuge der Baumaßnahme A 26 sind auch nicht im Rahmen von Bauhilfsmaßnahmen geplant und durch die Aufschüttung des Autobahndammes nicht zu erwarten bzw. auszuschließen, so dass die Holzpfähle der Wohnhäuser, Ställe und baulichen Anlagen (z. B. Güllelager und Futtersilos) durch den Autobahnbau unberührt den natürlichen Grundwasserschwankungen unterliegen. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde hat die Baumaßnahme somit keine Auswirkung auf die umliegende Bebauung.

Unabhängig davon wurde auch für den Bauabschnitt 4a wie in den Bauabschnitten 2 und 3 ein umfassendes Konzept zur Grundwasserbeweissicherung erstellt, das hydraulische und hydrochemische Messungen umfasst. Schon im Vorwege wurden die Nullmessungen durchgeführt, wie im allgemeinen Teil unter Nr. 2.2.3.12 dieses Beschlusses bereits ausgeführt wurde. Hierauf wird Bezug genommen.

112 Bonk/Neumann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 7. Aufl. (2008), § 73 Rn. 82.

113 BVerwG, Urt. v. 17.07.1980 – 7 C 101.78 –, BVerwGE 60, 297 (300).

Soweit die Einwenderin auch eine mit dem Autobahndamm verbundene Barrierewirkung bei Hochwasser und damit eine Erhöhung der Gefahren bei Sturmfluten befürchtet sowie sich auch gegen Lärm-, Abgas- und sonstige Einwirkungen der Autobahn wendet und mit weiteren Einwendern eine zusätzliche Anschlussstelle zwischen Neu Wulmstorf und der A 7 für erforderlich hält, sowie die Freigabe des 3. BA nicht vor der Verkehrsfreigabe der Folgeabschnitte mit Anbindung an die A 7 fordert, wird auf die Ausführungen in Nr. 2.5.2.2 und 2.5.4.1 sowie 2.2.3.6 verwiesen.

#### **2.5.2.6 Einwender Nr. 10**

Die Einwenderin wohnt in der Ortschaft Rübke und führt dort einen Obstanbaubetrieb. Die in ihrem Eigentum befindlichen und von ihr gepachteten Flächen werden durch die Maßnahme nicht in Anspruch genommen. Sie beanstandet den hohen Flächenverbrauch, zudem sei der Moorgürtel zwischen Marsch und Geest für den Bau einer Autobahn nicht geeignet. Weiter bemängelt sie, dass zwischen der AS Neu Wulmstorf und der A 7 keine weitere Anschlussstelle geplant ist, was wegen des zu erwartenden deutlich zunehmenden Verkehrs auf dem Nincoper Deich zu erheblichen Betriebserschwernissen für sie führe. Ferner darf der 3. BA nicht vor Freigabe der Bauabschnitte 4 und 4a freigegeben werden. Schließlich wird durch den Bau des Autobahndamms die Hochwassergefahr im Falle einer Sturmflut deutlich erhöht, was die Einwenderin nicht ausreichend berücksichtigt sieht. Abschließend beanstandet sie ohne nähere Erläuterung die Beeinträchtigung der Wohnqualität und des Landschaftserlebnisses durch Verlärmung, Erschütterungen und Luftverschmutzungen, die weitere Zersiedelung der Landschaft, die Störung des Landschaftsbildes, des Wasserhaushalts und der Wegeverbindungen, den Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen sowie die Zunahme der Betriebserschwernisse.

Hinsichtlich des beanstandeten Flächenverbrauchs ist die Einwenderin nicht betroffen, da die von ihr gepachteten und in ihrem Eigentum befindlichen Flächen nicht tangiert sind. Eine Einwendungsbefugnis besteht gemäß § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG nur hinsichtlich eigener Belange. Es muss sich also um Betroffenheiten der Einwender selbst handeln. Auswirkungen des Vorhabens, die nur andere Personen betreffen oder gar keinen personalen Bezug haben, begründen keine Einwendungsbefugnis. Zum übrigen Vorbringen wird auf die Ausführungen in Nr. 2.5.2.2 und 2.5.4.1 sowie 2.2.3.6 dieses Beschlusses bzw. auf die Ausführungen zur fehlenden inhaltlichen Substantiierung von Einwendungen (Nr. 2.5.2.4) verwiesen. Dementsprechend wird hinsichtlich der von der Einwenderin pauschal beanstandeten Lage der Trasse innerhalb des Moorgürtels auf die Ausführungen zur Variantenprüfung (Nr. 2.2.3.3 und 2.2.3.7.3.2.2 dieses Beschlusses) Bezug genommen.

#### **2.5.2.7 Einwender Nr. 16**

Die vom Einwender erhobene und in Nr. 2.5.3 beschriebene Formblatteinwendung wird unter Nr. 2.5.3.1 behandelt. Ferner wendet er ein, dass die Häuser am „Hinterdeich“ zu 90% nicht gerammt sind bzw. nicht auf Pfählen stehen und durch den massiven Eingriff in die Bodenstruktur und den Wasserhaushalt bei den Häusern mit extremen Versackungen und Rissbildungen zu rechnen sei; dies sei einer Enteignung gleichzusetzen. Er fordert, den Istzustand vor Baubeginn von vereidigten Gutachtern protokollieren und per Bildmaterial festhalten zu lassen. Weiter wendet er sich gegen die Beeinträchtigungen, die durch die geplante Rampe im Bereich der Hausnummer 38 entstehe.

Der Einwender ist in der Ortschaft Neu Wulmstorf wohnhaft. Es ist nicht ersichtlich und wird von ihm auch nicht geltend gemacht, dass er durch Eigentum im Bereich „Hinterdeich“ betroffen sein könnte. Eine Einwendungsbefugnis besteht gemäß § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG nur hinsichtlich eigener Belange, wie unter Nr. 2.5.3.1 näher ausgeführt. Im Übrigen kann der Bauabschnitt 4a für den „Hinterdeich“ aufgrund der Entfernung keine Wirkung entfalten. Die Trassierung auf niedersächsischer Seite ist offenkundig auch nicht determinierend für die Feintrassierung auf Hamburger Seite im Bereich der durch den Einwender angesprochenen Häuser am „Hinter-

deich“ bei Francop. Auswirkungen können sich soweit nur durch den 4. Bauabschnitt auf Hamburger Gebiet ergeben, so dass die diesbezügliche Einwendung inhaltlich abschließend nur in dem dortigen Planfeststellungsverfahren behandelt werden kann.

#### **2.5.2.8 Einwender Nr. 18**

Die Einwender sind Eigentümer und Bewirtschafter eines landwirtschaftlichen Betriebs am Moorburger Elbdeich und werden rechtsanwältlich vertreten. Die Rechtsanwältin wendet sich dagegen, dass im Bauabschnitt 4a drei Flurstücke ihrer Mandanten für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen in Anspruch genommen werden sollen. Dabei handele es sich um von dem Betrieb bewirtschaftete Grünlandflächen. Bei Inanspruchnahme der Flächen wird eine Untersuchung gefordert, ob und inwieweit sich daraus eine zusätzliche Verschlechterung der existenzgefährdenden Auswirkungen ergibt, die Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens im 4. Bauabschnitt sind.

Aus den Planunterlagen ergibt sich, dass die genannten Flächen weder für Grunderwerb noch für vorübergehende Inanspruchnahme oder Bewirtschaftungsauflagen vorgesehen sind. Sie sind von dem hier in Rede stehenden Bauabschnitt 4a nicht betroffen. Betroffenheiten im 4. BA sind in dem hierfür laufenden Planfeststellungsverfahren zu behandeln, dass derzeit von der Freien und Hansestadt Hamburg betrieben wird.

#### **2.5.2.9 Einwender Nr. 30**

Der Einwender wendet sich insoweit gegen die Planung, als ein in seinem Eigentum befindliches Grundstück in der Gemarkung Neu Wulmstorf davon betroffen ist. Er moniert, dass zwischen seinem und dem Nachbargrundstück ein Graben verändert bzw. ausgebaut und ein Zaun errichtet werden solle, womit ein Flächenverlust verbunden sei. Weiter hinterfragt er die Unterhaltungslast für Graben und Zaun.

Die Vorhabenträgerin hat hierzu klargestellt, dass eine Veränderung des Grabens nur insoweit erfolgt, dass dieser aufgrund der Baumaßnahme nachprofilieren muss und die Aufstellung eines Zaunes nicht beabsichtigt ist. Für diese Maßnahme ist eine vorübergehende und zu entschädigende Flächeninanspruchnahme vorgesehen. Die Grenze der temporären Flächeninanspruchnahme ist in den Lageplänen als Eingriffsgrenze markiert. (Diese Darstellung wurde vermutlich als Zaun interpretiert.) Für die Unterhaltung des Grabens bleiben wie bisher die Anlieger zuständig, da es sich nur um die Nachprofilierung eines bestehenden Grabens handelt. Soweit die Einwendung mit dieser Klarstellung nicht als erledigt betrachtet werden können sollte, war sie zurück zu weisen.

#### **2.5.2.10 Einwender Nr. 43**

Im Eigentum der Einwenderin befindet sich ein Flurstück in der Gemarkung Neu Wulmstorf, das mit seiner gesamten Größe von 3.558 m<sup>2</sup> als Kompensationsfläche für eine Ausgleichsmaßnahme (LBP-Maßnahme E 10) in Anspruch genommen wird. Sie wendet sich grundsätzlich gegen eine Inanspruchnahme und fordert einen anderen Trassenverlauf.

Ob die von der Vorhabenträgerin beantragte Vorzugsvariante zu beanstanden ist, wurde unter Nr. 2.2.3.3 des Beschlusses ausführlich behandelt. Zur Frage der Trassenführung wird auf diese Ausführungen verwiesen. Eine nördliche Umfahrung des Ortsteiles Rübke wurde dabei als nicht zumutbare Alternative nachvollziehbar ausgeschlossen. Eine südlichere Variante würde einen tieferen Einschnitt in das Vogelschutzgebiet mit tendenziell höherem Kompensationsbedarf bedeuten. Dem folgend ist auch nicht ersichtlich, dass und wie eine Inanspruchnahme der Einwenderin mit einer anderen Trassierung vermieden werden könnte. Soweit die Einwenderin als technische Variante die Ausführung der Autobahn aufgeständert als Hochstraße durch das Vogelschutzgebiet fordert, erinnert der Vorhabenträger nachvollziehbar daran,

dass die gewählte Linie auch mit Blick auf die Höhenlage so optimiert wurde, dass sie den geringsten Eingriff darstellt.

Die innerhalb des Vogelschutzgebietes gelegenen Flächen der Maßnahme E 10 sind im Verbund mit den Maßnahmenflächen E 19, die der Kohärenzsicherung dienen, für die Verbesserung von Lebensraumfunktionen als Ausgleich für den Verlust von Biotopflächen mit hoher Lebensraumbedeutung besonders geeignet (vgl. hierzu unter Ziff. 2.2.3.7.3.2.3 und 2.2.3.10 und 2.2.3.12 dieses Beschlusses). Der Vorhabenträger weist in diesem Zusammenhang zutreffend darauf hin, dass andere private Flächen innerhalb des Gebietes durch die bestehenden Vorbelastungen (Lärmbelastung L 235 und B 3 neu) in ihrer fachlichen Eignung und ihrem Aufwertungspotenzial deutlich eingeschränkt sind. Dabei ist auch von Bedeutung, dass es sich bei der Fläche der Einwenderin um eine durchlaufende und nicht um eine Randfläche innerhalb der Maßnahmenfläche E 10 handelt, so dass eine Herausnahme dieser Fläche potentiell mit Störwirkungen für die benachbarten Maßnahmenflächen verbunden wäre. Die Fläche der Einwenderin stellt sich für die Maßnahme E 10, die im Verbund mit der Maßnahmenfläche E 19 nicht ohne weiteres anders abgerundet werden kann, damit als erforderlich und unverzichtbar dar.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde werden der Einwenderin durch die Inanspruchnahme auch keine schweren unzumutbaren Nachteile aufgebürdet. Im Zuge der parallel laufenden Unternehmensflurbereinigung Rübke wurde der Einwenderin für das in Rede stehende Flurstück 321/3 (Flur 12) westlich der L 235 ein Flurstück in der Flur 6 ebenfalls westlich und mit unmittelbarem Anschluss an die L 235 in einer Größe von 4.599 m<sup>2</sup> zum Tausch ohne Zuzahlung angeboten. Für eine verbleibende landwirtschaftliche Grünlandnutzung ist diese angebotene Tauschfläche nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde gleichwertig, als Kompensationsfläche wegen der Lage im unmittelbaren Einwirkungsbereich der L 235 aber ungeeignet. Auch wenn dieses Angebot seitens der Einwenderin in einem Gespräch mit der Flurbereinigungsbehörde zwar nicht akzeptiert wurde, erkennt die Planfeststellungsbehörde hierin eine mindestens wertgleiche und auch nach Lage der Tauschfläche im Vergleich zu der in Anspruch genommenen Fläche eine zumutbare Nachteilsausgleichsregelung. Mit dem in der Flurbereinigung vorliegenden zumutbaren Angebot einer Ersatzlandgestellung darf die Einwenderin, deren betriebliche Existenz weder gefährdet noch vernichtet wird, mithin auf das nachfolgende Verfahren verwiesen werden.

Soweit die Einwenderin im Übrigen insbesondere Ausführungen zu den mit dem Autobahnvorhaben verbundenen Eingriffen in die Moorlandschaft (siehe hierzu Ziff. 2.2.3.7), Auswirkungen auf die Grundwasserverhältnisse (hierzu Ziff. 2.2.3.8.1.2) und auch zur Vermehrung von Hochwassergefahren (vgl. hierzu unter Ziff. 2.2.3.8.3) macht, wird auf die diesbezüglichen Ausführungen des allgemeinen Teils dieses Beschlusses verwiesen.

### **2.5.2.11 Einwender Nr. 48**

Es handelt sich um eine rechtsanwaltliche Einwendung, mit der insgesamt 95 Einwender vertreten werden, von denen wiederum 23 auch selbst Einwendungen im Verfahren erhoben haben.

Die Einwendung vom 20.11.2012 richtet sich sowohl gegen den Abschnitt 4a (AS Neu Wulmstorf bis Landesgrenze Niedersachsen/Freie Hansestadt Hamburg) als auch gegen den Abschnitt 4 (Landesgrenze Nds./FHH bis Anschluss an die A 7), für den von der Freien und Hansestadt Hamburg derzeit ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird. Soweit sich die Einwendungen auf Punkte bezieht, die ausschließlich den 4. BA tangieren (z.B. Anbindung an die A 7, Höhenlage, Trassierung, landwirtschaftliche Wege sowie Bauverfahren und Grundstücksbetroffenheiten auf Hamburger Gebiet), sind diese im Planfeststellungsbeschluss der Freien und Hansestadt Hamburg zu behandeln.

Wegen des engen inhaltlichen Zusammenhangs wird in der Einwendung auch auf die am 26.05. und 25.09.2009 zum 3. Bauabschnitt erhobenen Einwendungen Bezug genommen. Zum Abschnitt 4a wird Folgendes vorgetragen:

- **Abschnittsbildung und Gesamtkonzept:**

Der Abschnitt 4a auf niedersächsischem Gebiet mit einer Länge von 750 m habe keine eigene Verkehrsbedeutung, sondern könne nur mit dem bis zur A 7 weiterführenden 4. Abschnitt Verkehrswirkung entfalten. Es wird gerügt, dass zwei Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Es fehle ferner ein schlüssiges Gesamtkonzept. Dieser Mangel komme darin zum Ausdruck, dass die AS Buxtehude in dem Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 14.11.2011, Az. 3318-31027/01 (A26-398) mit Funktionsvorbehalt hinsichtlich der Fortführung des Verkehrs über die Rübker Straße (K 40) stadteinwärts in Buxtehude versehen ist, aber davon auszugehen sei, dass der Ausbau der K 40 über ein separates Planfeststellungsverfahren beim LK Stade scheitere. Maßgeblich für die Verkehrsmengen auf der A 26 sei weiter die Frage, ob die A 26 über eine Elbquerung an den weiter geplanten Verlauf der A 20 nördlich und westlich um Hamburg angeschlossen werden kann; dieses sei jedoch wegen der völlig ungesicherten Finanzierung der Elbquerung nicht absehbar.

#### Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde

Hinsichtlich der Zulässigkeit der Abschnittsbildung für den hier planfestgestellten Streckenabschnitt mit Abschnittsende an der Landesgrenze wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.2 Bezug genommen.

Zur Kritik des im Übrigen im Erläuterungsbericht (Unterlage 1D) schlüssig dargelegten Gesamtverkehrskonzeptes der A 26 als Überregionalverbindung zur verbesserten Anbindung des Untereelberaumes an die Metropolregion Hamburg wird auf die Ausführungen in Nr. 2.2.3.1 verwiesen; Notwendigkeit und Bedarf der A 26 als Überregionalverbindung zwischen Stade und Hamburg hängen damit weder als Ganzes noch in einem seiner Abschnitte davon ab, ob die AS Buxtehude geöffnet werden kann, der Anschluss an die geplante Nord-West-Umfahrung gelingt oder die Hafenuferspange (Verbindung der A 7 zur A 1) als Verlängerung der A 26 realisiert werden kann, auch wenn diese jeweils als sinnvolle Bestandteile eines übergreifenden Gesamtverkehrskonzeptes gesehen werden können und zu sehen sind. Nach Einschätzung des Bedarfsplangesetzgebers stellt die A 26 als Überregionalverbindung in dem dargestellten Sinne zwischen Stade und dem Anschluss an die A 7 im Süden von Hamburg ein für sich betrachtet sinnvolles Verkehrsprojekt dar. Die Gesamtplanung der A 26 in den Abschnitten 1 bis 4 füllt diesen durch den Gesetzgeber verbindlich festgestellten Bedarf nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sinnvoll aus. Eine PWC-Anlage auf der Strecke zwischen Stade und dem Anschluss an die A 7 ist dabei nach Aussage des Vorhabenträgers Gegenstand einer separaten Planung im 2. Bauabschnitt.

- **Linienbestimmung:**

Soweit die Linienbestimmung beanstandet wird, verweist der Vorhabenträger zu Recht darauf, dass es sich bei dieser um eine vorbereitende Grundentscheidung mit verwaltungsinterner Bedeutung ohne unmittelbare Rechtswirkung gegenüber Dritten handelt und Abweichungen von der bestimmten Linie innerhalb weniger hundert Meter möglich sind. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.4 dieses Beschlusses Bezug genommen. Soweit in der Einwendung die Trassierung in dem Hamburger Streckenabschnitt beanstandet bzw. Varianten diskutiert werden, sind diese nach der einleitenden Anmerkung zu dieser Einwendung in dem betreffenden Planrechtsverfahren des Folgeabschnitts zu behandeln. Es ist nicht ersichtlich und nicht dargetan, dass die in dem Hamburger Streckenabschnitt zu behandelnde Variantendiskussion die Trassierung auf niedersächsischer Seite berühren könnte oder umgekehrt die hier planfestgestellte Trasse für die Trassierung und Variantendiskussion in dem Hamburger



Streckenabschnitt im Sinne eines Zwangspunktes über den nächsten Bereich hinaus wirksam werden könnte.

- Verkehrsuntersuchung:

Die anwaltlich erhobene Rüge, die Verkehrsuntersuchung für den Neubau der A 26 zwischen Stade und dem Anschluss an die A 7 bei Hamburg von 2012 hätte öffentlich ausgelegt werden müssen, wird zurück gewiesen. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts darf sich die öffentliche Auslegung auf diejenigen Planunterlagen beschränken, deren der Einzelne bedarf, um als Laie den Grad seiner Beeinträchtigung abschätzen und sich das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst machen zu können.<sup>114</sup> Hierzu gehört beispielsweise die lärmtechnische Untersuchung mit Einzelpunktbeurteilungen der maßgeblichen Immissionsorte, nicht aber die Verkehrsuntersuchung, deren Ergebnisse die Grundlagen für die lärmtechnischen Beurteilungen bilden.

Die inhaltliche Kritik, es hätten für die beiden Teilabschnitte 4a und 4 der A 26 nur zusammen eine einheitliche Prognose mit einheitlichen Verkehrszahlen zu Grunde gelegt werden dürfen, greift ebenfalls nicht durch. Richtig ist, dass im Rahmen der Planungen für die A 26 Niedersachsen durch SSP-Consult (2012) und Hamburg durch PTV (2012) jeweils Verkehrsuntersuchungen haben erstellen lassen, deren Strukturdaten- und Modellgrundlagen zwischen den Gutachtern abgestimmt wurden. Als Ergebnis des Abstimmungsprozesses besitzen die beiden Modelle im Untersuchungsbereich der A 26 eine sehr gute Übereinstimmung, wobei der Fokus des SSP-Modells auf niedersächsischem Gebiet liegt und sich das PTV-Modell verstärkt auf den Hamburger Raum konzentriert. Die Prognoseergebnisse beider Gutachter stimmen sehr gut überein. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde lässt das Vorliegen zweier sehr gut übereinstimmender Prognosen zweier qualifizierter Gutachter weder die eine noch die andere Prognose im Hinblick auf die modellbedingten Unterschiede als unschlüssig erscheinen. Vielmehr wird die Qualität der Prognosen modellabhängig wechselseitig bestätigt.

Zum anderen wurden die Verkehrsbelastungen für den Abschnitt zwischen der AS Neu Wulmstorf und der A 7 (4. Bauabschnitt) aus dem PTV-Modell übernommen, um z.B. in den Schalltechnischen Untersuchungen auch nur sehr geringfügig unterschiedliche Berechnungsgrundlagen (Verkehrszahlen) zu vermeiden, wie auch in der Verkehrsuntersuchung von SSP-Consult dargestellt ist.

Soweit die Zunahme der Lkw-Verkehre im Planfall 4 (Stand 2012) des PTV-Modells in der Einwendung angezweifelt wird, ist der Vorhabenträger dem mit Verweis auf die entsprechenden Ausführungen des Gutachters überzeugend entgegengetreten. Danach werden die Gründe für die Zunahme der Lkw-Verkehre im Planfall 4 in der Verkehrsuntersuchung (PTV, 2012), auf Seite 16, darin beschrieben, dass zum einen die überregionale Lkw-Beziehung zwischen dem Großraum Bremen und dem Raum Hamburg stark ausgeprägt ist und daher zahlreiche Fahrten von der A 1 auf die A 26 verlagert würden. Zum anderen seien auch noch großräumigere Routenverlagerungen aus dem westlichen Ruhrgebiet und den Niederlanden von der A 1 auf die Route A31-A20-A26 in den Hamburger Raum zu erwarten. Diese gutachtlich beschriebenen großräumigen Verkehrsverlagerungen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in dem benannten Planfall 4 nach dem Modell PTV, der die sog. Hafenquerspange bis zur A 1 und die Realisierung der Küstenautobahn mit umfasst, nachvollziehbar und plausibel.

Die Prognose der Verkehrsuntersuchung 2012 kann auch nicht erfolgreich im Vergleich zu der Prognose aus dem dritten Bauabschnitt als unschlüssig gerügt werden, da diese auf einer älteren Datengrundlage (u.a. der Straßenverkehrszählung 2005) basierte und zwischenzeitlich auf Basis neuerer Verkehrszahlen aktualisiert wurde. Zwischenzeitlich wurde die Verkehrsprognose ferner auf das Jahr 2030 fortgeschrieben, wobei für die lärmtechnischen Untersuchungen

114 z. B. BVerwG, Urt. v. 10.11.2016, 9 A 18.15, Rn. 20.

jeweils der Planfall mit dem höchsten Emissionspegel zu Grunde gelegt wurde. Dies ist der Planfall der durchgehenden Realisierung der A 26 mit Hafenuerspanne und der A 20 einschließlich Elbquerung (Planfall 4 der Verkehrsuntersuchung PTV und Planfall 3a der Verkehrsuntersuchung SSP Consult). Der Prognosehorizont der zu Grunde liegenden Verkehrsuntersuchungen entsprach und entspricht damit auch jeweils dem zeitlichen Horizont des jeweiligen Bundesverkehrswegeplans. Hinsichtlich der zu Grunde gelegten Schwerverkehrsanteile wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.5.2.3 dieses Beschlusses verwiesen.

- Schall / Lärm und sonstige Immissionen:

Es wird beanstandet, dass trotz des unmittelbaren Zusammenhangs für die Abschnitte 4a und 4 separate Unterlagen vorgelegt werden. Hierdurch entstünden unnötige Unklarheiten im Hinblick auf die Lärmprognose für gemeinsam relevante Immissionspunkte. Ferner wird darauf hingewiesen, dass sich durch den Wegfall der in der Linienbestimmung vorgesehenen zwei Anschlussstellen auf Hamburger Gebiet die Immissionsbelastung in Rübke deutlich erhöhe.

#### Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde

Die Aufstellung der Unterlagen musste aus Sicht der Planfeststellungsbehörde der zulässigen Abschnittsbildung (hierzu unter Nr. 2.2.3.2) folgend entsprechend abschnittsbezogen erfolgen. Unklarheiten, die insbesondere die Erhebung von Einwendungen erschwerten, sind hiermit nicht verbunden. Insbesondere wären Immissionspunkte, für die der durchgehende Betrieb auf der A 26 über die Landesgrenze hinweg maßgeblich wäre, wie sonst an den jeweiligen Abschnittsenden auch, mit dem entsprechend abschnittsübergreifenden Verkehr zu betrachten gewesen. Solche schutzwürdigen Immissionsorte, die durch den Verkehr beiderseits des Abschnittsendes an der Landesgrenze zur Freien und Hansestadt Hamburg maßgeblich belastet wären, sind im Abschnitt 4a aber nicht vorhanden und waren dementsprechend auch nicht zu betrachten.

Wegen der betrachteten Lärmauswirkungen im nachgeordneten Netz im Hinblick auf zusätzliche Anschlussstellen auf dem Hamburger Streckenabschnitt wird auf die Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde unter Nr. 2.5.4.1 verwiesen.

Soweit in der Einwendung auch die Transportwege für die erforderlichen Massen- bzw. Sandtransporte und die damit einhergehenden Emissionen angesprochen werden, wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.5.4 zu den baubedingten Immissionen sowie die Nebenbestimmung in Nr. 1.1.4.5.4 dieses Beschlusses verwiesen.

- Querschnittswahl und Flächeninanspruchnahme:

Soweit die Wahl des RQ 31 als zu Grunde zu legender Regelquerschnitt (Kronenbreite 31,0 m) für die A 26 in den Abschnitten 4a und 4 im Hinblick auf den Flächenverbrauch und die Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes beanstandet wird, während im Planungsabschnitt 3 noch ein 4-streifiger Straßenquerschnitt mit RQ 29,5 angewendet wurde, ist auf die Ausführungen in Nr. 2.2.3.10 dieses Beschlusses zu verweisen. Zur Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes ist auf die dies betreffenden Ausführungen in Nr. 2.2.3.7.3 Bezug zu nehmen. Einwendungsbezogen ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass der Beeinträchtigungsgrad des Vogelschutzgebietes weniger durch die Flächeninanspruchnahme als durch die Verkehrslärm bedingte Habitat Entwertung bestimmt wird. Die insgesamt durch das Vorhaben im Abschnitt 4a ausgelöste Beeinträchtigung beträgt 31 ha. Durch die Reduzierung des Querschnitts um 1,50 m ließe sich die Inanspruchnahme um 1.125 m<sup>2</sup> bzw. 0,36 % reduzieren. Diese mit dem RQ 31 einhergehende zusätzliche Flächeninanspruchnahme ist aufgrund ihrer Geringfügigkeit und ihrer trassenparallelen Lage für den Zustand der Populationen der als Erhaltungsziel relevanten Arten im Vogelschutzgebiet ohne Bedeutung. Der Gewinn einer derartigen Reduzierung für das Schutzgebietsnetz Natura 2000 ist mithin marginal. Demgegenüber verweist der Vorhabenträ-

ger zu Recht darauf, dass nach aktuellem technischem Regelwerk (RAA 2008<sup>115</sup>) der etwas breitere RQ 31, der ein höheres Sicherheitsniveau gewährleistet, anzuwenden ist. Durch einseitige Reduzierung des Banketts um 0,5 m wurde die Kronenbreite im Übrigen auf 30,5 m reduziert. Ein schmalerer Querschnitt schied danach als weitere zumutbare technische Vermeidungsmaßnahme aus bzw. kam nicht ernsthaft in Betracht, da einem nicht erkennbaren Gewinn für das Schutzgebietsnetz Natura 2000 Nachteile bei der Verkehrssicherheit entgegenstehen, welche neueren Erkenntnissen entsprechend in die aktuellen Regelwerke zur Querschnittsgestaltung eingeflossen sind.

- Wasser / Entwässerung / Hochwasserschutz:

Die vorgesehene getrennte entwässerungstechnische Lösung für das Niederschlagswasser, das auf den Fahrbahnen anfällt, und das übrige Oberflächenwasser wird grundsätzlich begrüßt. Moniert wird, dass die hier vorgesehenen seitlichen Mulden bzw. Gräben für die möglichen Niederschlagsereignisse viel zu gering bemessen seien. Im Falle eines Überlaufens würde dieses Wasser aufgrund der hohen Grundwasserstände in der Fläche wieder austreten. Weiter wird gerügt, dass keine spezielle Planunterlage zur Porenwasserproblematik vorliege. Die betroffenen Gewässer II. und III. Ordnung unterliegen den Zielen der EU-Wasserrahmenrichtlinie. Es hätte eine Prüfung im Hinblick auf die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen der §§ 6 ff. WHG erfolgen müssen. Im Hinblick auf die Erfahrungen aus dem 1. BA, insbesondere mit Vernässung der an die Trasse angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen und Austritt von Porenwasser wird ein fachlich angemessenes Beweissicherungsverfahren gefordert.

#### Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde

Zur Dimensionierung der Straßenentwässerung kann auf die Ausführungen in Nr. 2.2.3.8 verwiesen werden, wobei die Rückhaltevolumen und Drosselabflussspenden auf ein 30-jährliches Regenereignis dimensioniert wurden.

Die Behandlung des Porenwassers ist Gegenstand der Planunterlage 13.7, in deren Aufstellung die in den vorangegangenen Abschnitten der A 26 gesammelten Erfahrungen eingegangen sind. Zu dem auch für den Bauabschnitt 4a greifenden umfassenden Konzept zur Grundwasserbeweissicherung wird auf die Ausführungen in Ziff. 2.2.3.12 verwiesen; die allgemeinen Bewirtschaftungsziele sowie die Bewirtschaftungsziele für Oberflächenwasserkörper und Grundwasserkörper wurden in der Planung beachtet. Hierzu wurde mit der Unterlage 21 ein eigener Fachbeitrag aufgestellt und öffentlich ausgelegt. Auf die inhaltlichen Ausführungen unter Nr. 2.2.3.8.2 dieses Beschlusses wird soweit Bezug genommen. Hinsichtlich der Hochwasserschutzbelange wird auf die Ausführungen in Nr. 2.2.3.8.3 verwiesen.

- FFH-Gebietsschutz und Ausnahmeprüfung:

Es wird grundsätzlich gerügt, dass die Fachgutachten und Unterlagen zur Ausnahmeprüfung (Abweichungsprüfung) nicht für den gesamten Abschnitt 4a und 4 erstellt worden seien, obwohl diese untrennbar miteinander verbunden sind. Weiter wird gerügt, dass sich die Unterlage 1b im Abschnitt 4a für die Verkehrsbelastung auf einen „Planfall 3a/4“ bezieht, wobei ein solcher Planfall bei PTV 2012 nicht vorhanden und somit die Beurteilungsgrundlage unklar sei. Auch würde eine Überschneidung von Auswirkungen aus Abschnitt 4 und 4a nicht ausreichend wiedergegeben und der Abschnitt 4 nicht als kumulierendes Projekt genannt.

---

115 Eingeführt durch ARS 7/2009 (Allgemeines Rundschreiben) des BMVBS vom 23.06.2009. Für den 3. Bauabschnitt, für den die Planunterlagen mit Datum 25.02.2009 aufgestellt wurden, wurde bei einer prognostizierten Verkehrsbelastung von DTWw 2025 = 59.100 Kfz/24h (A 26 vollständig freigegeben) in Anlehnung an die RAS-Q 96, Bild 5, ein zweibahniger vierstreifiger Querschnitt (RQ 29,5) gewählt. Die RAS-Q Ausgabe 1996 – *Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte* wurde nach den wissenschaftlichen Erkenntnissen und Arbeitsergebnissen der [Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen](#) durch die RAA 2008 ersetzt und entsprechend für die Planung des Abschnitts 4a zu Grunde gelegt.

### Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde

Zutreffend weist der Vorhabenträger zur Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen der europäischen Vogelschutzgebiete „Moorgürtel“ auf Hamburger Gebiet und dem niedersächsischen Schutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ darauf hin, dass zwar zwei gemeldete FFH-Gebiete vorliegen, für die jeweils eigene FFH-Verträglichkeitsprüfung nach den Anforderungen des § 34 BNatSchG aufgestellt worden sind. Im Sinne einer summarischen Betrachtung der Beeinträchtigungen der jeweiligen Schutz- und Erhaltungsziele und des Gebietszusammenhangs wurden die Auswirkungen aus den unterschiedlichen Abschnitten auf die jeweiligen Gebiete in den Planunterlagen aber abschnittsübergreifend erfasst und dargestellt.

Dabei beziehen sich die jeweiligen FFH-Verträglichkeitsprüfungen, in denen abschnittsübergreifend alle Auswirkungen berücksichtigt werden, die für das jeweilige Schutzgebiet relevant sind, grundsätzlich auf das jeweilige Schutzgebiet. Insofern ist die geforderte Verknüpfung gegeben. Der Abschnitt 4 wird deshalb auch nicht als kumulierendes Projekt genannt, weil er Bestandteil der Projektdefinition ist (siehe Kapitel 2.1 Projekt im Sinne des Artikel 6 (3) der FFH-RL). Dementsprechend wurden die Auswirkungen der jeweils angrenzenden Abschnitte der A26 in den entsprechenden Antragsunterlagen dargestellt, in den Gesamtkontext gestellt und bewertet. Die für den Abschnitt 4a vorliegende Untersuchung der Gruppe Freiraumplanung (Planunterlage 1b D) stellt die Auswirkungen der A26 auf das Hamburger Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ nachrichtlich dar. Im Ergebnis wird abgeleitet, dass auch im weiteren Verlauf der A26 bis zum Anschluss an die A7 keine unüberwindlichen Hindernisse zu erwarten sind.

Zur Abweichungsentscheidung und Kohärenzsicherung bzgl. des niedersächsischen Streckenabschnittes wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.7.3 dieses Beschlusses Bezug genommen. Der Planfall 3a in Abschnitt 4a aus der Untersuchung von SSP-Consult entspricht dem Planfall 4 in Abschnitt 4 aus der Untersuchung von PTV. Insofern ist auch hier die Beurteilungsgrundlage eindeutig.

- Grundsetzungen und Erdbewegungen:

Für die vertretenen Einwender wird beantragt, die Trasse nicht im Überschüttverfahren zu bauen und das Verfahren der geotextilummantelten Sandsäulen anzuwenden. Einträge von Eisen in die Gewässer und die benachbarten Flächen würden dadurch minimiert und eine Vernässung der Flächen weitgehend ausgeschlossen. Sollte dies nicht erfolgen, werden eine Neuauslegung der Planunterlagen mit einem hydrogeologischen Gutachten sowie eine Beweissicherung gefordert.

### Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde

Die Vorzugsentscheidung des Vorhabenträgers für den Bau der A 26 im Überschüttverfahren, soweit dies das Bauverfahren in dem niedersächsischen Streckenabschnitt betrifft, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Für den nachfolgenden Streckenabschnitt bleibt dies der Entscheidung im dortigen Verfahren durch die zuständige Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

Beide Bauverfahren, sowohl die Errichtung eines Vorbelastungsdammes im Überschüttverfahren als auch der Einbau von geotextilummantelten Sandsäulen sind geeignet und technisch anerkannt, was auch der Vorhabenträger seiner Vorzugsentscheidung richtig zu Grunde legt. Wirtschaftliche und technische Gründe geben hier jedoch den Ausschlag zu Gunsten des Überschüttverfahrens. Entgegen den vielfach geäußerten Befürchtungen ist das Überschüttverfahren auch ohne Einfluss auf die Grundwasserfließverhältnisse. Hierzu weist der Vorhabenträger einwendungsbezogen nochmals darauf hin, dass durch die beim Überschüttverfahren aufbrachte Auflast (Vorbelastungsdamm) die vorhandene wasserführende Torfschicht zwar zusammengedrückt wird, wodurch auch die horizontale Durchlässigkeit des Torfes unter dem

Straßendamm vermindert wird. Dies hat nachvollziehbar jedoch nahezu keine Auswirkungen auf die hydraulische Gesamtsituation, da im Torf auch im vorhandenen Zustand (also ohne Auflast aus der A26) keine signifikante horizontale Strömung stattfindet. Die horizontale Grundwasserströmung verläuft vielmehr in der darunter liegenden Sandschicht (Hauptgrundwasserleiter) unterhalb der Torfschicht. Die Durchlässigkeit der Sandschicht bleibt auch nach der Belastung durch den Straßendamm unverändert; daher führen Vorbelastungsdamm und Straßendamm nachvollziehbar nicht zu Veränderungen der Grundwasserhydraulik im Hauptgrundwasserleiter.

Gleichwohl greift, worauf bereits wiederholt hingewiesen wurde, auch für den Abschnitt 4a das umfassend entwickelte Beweissicherungskonzept des Vorhabenträgers zur Entwicklung der Grundwasserstände.

- Luftschadstoffe:

Soweit die aus dem allgemeinen Erläuterungsbericht zum Hamburger Streckenabschnitt wieder gegebene pauschale Annahme gerügt wird, wonach die großräumige Schadstoffgrundbelastung durch Emissionsminderungsmaßnahmen sich voraussichtlich weiter reduzieren werde, kann diese Aussage, die mutmaßlich auch in dem dortigen Verfahren durch eine aktualisierte Luftschadstofftechnische Untersuchung überholt sein wird, in dem hiesigen Verfahren nicht behandelt werden. Für den Abschnitt 4a ist festzustellen, dass die Belange der Luftreinhaltung in der Planung beachtet wurden (siehe hierzu unter Nr. 2.2.3.5.3 dieses Beschlusses).

- Klimafolgen:

Soweit in der Einwendung ferner gerügt wird, die Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die Klimaziele seien nicht thematisiert und abgewogen worden, insbesondere die durch das Vorhaben induzierten Verkehre seien nicht berücksichtigt worden, ist zu entgegnen, dass die durch die A 26 induzierten Verkehre in der Verkehrsuntersuchung mit der Prognose für das Jahr 2030 berücksichtigt wurden und die Auswirkungen auf das Klima Gegenstand der Betrachtung in der Umweltverträglichkeitsprüfung des Verfahrens und mit den betrachteten Umweltbelangen auch Gegenstand der Abwägung waren. Unstrittig ist, dass durch das Vorhaben die Emissionen an Treibhausgasen geringfügig zunehmen werden. Auch ohne dies im Einzelnen zu berechnen, ist offensichtlich, dass der mit der A 26 verbundene Zuwachs an Treibhausgasemissionen im Vergleich zu den vom Gesamtverkehr in Niedersachsen verursachten Treibhausgasimmissionen in Höhe von 16,1 Mio. T. CO-Äquivalenten/Jahr äußerst gering ist. Der Verkehrssektor verursacht zudem lediglich 18 % der niedersächsischen Treibhausgasemissionen. Im Vergleich zu den geringfügigen Mehrimmissionen überwiegen die Vorteile der A 26 wie sie bspw. unter Nr. 2.2.3.7.3.2.1 dieses Beschlusses dargestellt sind, bei weitem. Die Umsetzung von Klimazielen kann nicht auf der Ebene von Einzelprojekten betrachtet werden, sondern erfordert grundsätzliche Rahmensetzung wie dies bspw. bei der Energiewende geschehen ist.

Hinsichtlich der befürchteten kleinklimatischen Auswirkungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen der Umweltverträglichkeitsprüfung insbesondere in Nr. 2.2.2.2.1.3.5 und die Abwägung der hieraus potentiell betroffenen Belange unter Nr. 2.2.3.12 dieses Beschlusses Bezug genommen. Eine Beweislastumkehr hält die Planfeststellungsbehörde in dieser Konstellation nicht für geboten. Ebenso werden bei vermehrten Spätfrostereignissen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde zusätzliche Stauräume für Beregnungswasser nicht benötigt, da die Anzahl der Spätfrostereignisse offenkundig ohne Einfluss auf die Menge des je Spätfrostereignis benötigten Beregnungswassers ist.

- Im Rahmen des am 09.05.2017 eingeleiteten Änderungsverfahrens wird mit Schreiben vom 26.06.2017 erklärt, dass die erhobenen Einwendungen aufrechterhalten werden. Weiter wird im Hinblick auf die neuen FFH-Verträglichkeitsprüfungen und Ausnahmeregelungen darauf

hingewiesen, dass es sich bei einigen der Maßnahmen um sog. „sowieso-Maßnahmen“ handeln dürfte, die aufgrund eines Pflege- und Entwicklungsplans für die Sicherung eines guten Erhaltungszustandes von FFH-Gebieten erforderlich sind und nicht gleichzeitig als Kohärenzmaßnahmen verwendet werden dürften.

Die Planfeststellungsbehörde teilt hierzu mit, dass die pauschale Einwendung soweit nicht so substantiiert erhoben wurde, dass hierauf zu bestimmten Maßnahmen eingegangen werden könnte. Zu den Kohärenzsicherungsmaßnahmen wird deshalb auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.7.3.2.3 Bezug genommen.

Soweit in der Einwendung zutreffend auf die Unanwendbarkeit von § 73 Abs. 4 S. 3 VwVfG im Hinblick auf mögliche Präklusionen hingewiesen wird und die öffentliche Bekanntmachung insoweit als rechtswidrig bezeichnet, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass in der ortsüblichen Bekanntmachung zur öffentlichen Auslegung der Planänderung zum einen ein Hinweis auf die Regelung nach § 73 Abs. 4 S. 3 VwVfG und die darin geregelte Präklusion unterblieben ist und zum anderen ausdrücklich und unter Hervorhebung darauf aufmerksam gemacht wurde, dass nach Ablauf der bekannt gemachten Einwendungsfrist eingehende Einwendungen als verspätet behandelt werden, ihre Berücksichtigung im nachfolgenden gerichtlichen Verfahren aber nicht ausgeschlossen ist; dies entsprach der Rechtslage in unmittelbarer Anwendung von Art. 11 RL 2011/92 EU vom 13.12.2011 und Art. 25 RL 2010/75/EU vom 24.11.2010.

### 2.5.3 Formblatteinwendungen

Die Einwender **Nr. 17, Nr. 20 bis 29, Nr. 31 bis 42 sowie Nr. 44 bis 47** haben vorformulierte, textlich identische Einwendungen schriftlich erhoben und diese zum Teil hand- oder maschinenschriftlich ergänzt. Inhaltlich identisch mit diesen ist auch die Einwendung **Nr. 19**. Im vorformulierten Teil der Einwendungen wird Folgendes vorgetragen:

- Die Trassenführung wird grundsätzlich beanstandet. Das Alte Land wird durch die Trassenwahl erheblich zerschnitten und bestehende Belastungen werden verschärft. Eine südlichere Trassenführung um das Umspannwerk ab der Straße „Hinterdeich“ wäre schonender für die Landwirtschaft und würde das Vogelschutzgebiet nicht in Anspruch nehmen. Zudem könnte die A 26 dann an die bestehende AS Moorburg angebunden werden. Das geplante spätere Autobahnkreuz mit der Hafenuerspange liege ohnehin sehr nah an der AS Moorburg. Die Südvariante wurde nicht ordnungsgemäß geprüft.
- Der Bau einer Autobahn in nur 100 m Entfernung von den Häusern an der Straße „Hinterdeich“ sei nicht hinnehmbar. Bewohner und Eigentümer müssten Nachteile und Wertminderungen ihrer Häuser entschädigungslos hinnehmen. Allein deshalb müsste die Trasse nach Süden verschoben werden; dann wäre der Wertverlust zumindest abgemildert. Die Lärmgrenzwertüberschreitungen im Bereich des Ausbaus der A 7 werden als inakzeptabel abgelehnt.
- Ebenfalls beanstandet werden die Beeinträchtigungen der Wohnqualität und des Landschaftserlebnisses durch Verlärmung, Erschütterungen, Luftverschmutzungen, Barrierewirkungen und visueller Störung des Landschaftsbildes. Der Wasserhaushalt werde erheblich beeinträchtigt und Wegeverbindungen würden zerschnitten, zusätzlicher Verkehr induziert statt vermieden. Ferner werden die Belastungen der Anwohner durch Abgas- und Staubentwicklung gerügt, die Bodenversiegelung und die Beeinträchtigung von forst- und kulturhistorisch bedeutsamen Flächen sowie der Vielfalt und Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und der vorhandenen Schutzgüter. Weiter werden die Unterbrechung von Sichtbeziehungen, Wertverlust von Grundstücken und Immobilien, Betriebserschwernisse und mittelbare Folgen der Autobahn durch nachfolgende Planungen mit weiterer Zersiedelung der Landschaft beanstandet.

- Es wird gerügt, dass die Verkehrsuntersuchung nicht mit ausgelegt worden sei. Der Prognosezeitraum sei mit 2025 deutlich zu kurz, da damit der Verkehr nur für ca. 7 Jahre nach Inbetriebnahme der Autobahn erfasst werde. Zudem seien die Lkw-Anteile am Gesamtverkehr zu niedrig angesetzt. Die Verkehrslärmschutzverordnung rechnet bei Autobahnen mit einem Lkw-Anteil von 25% am Tag und 45% in der Nacht. Das hier geplante Autobahnteilstück soll nur mit 11,8% (Planfall 1) bzw. 16,6% (Planfall 4) Schwerlastverkehr belastet sein. Angesichts der allgemein steigenden Anteile des Schwerverkehrs am Gesamtverkehr sei das nicht nachvollziehbar. Die Prognose sei aber entscheidend für die Lärmberechnung.
- Weiter wird der hohe Flächenverbrauch beanstandet. Die Trassenführung gefährde Betriebe in ihrer Existenz, ohne dass erkennbar Ersatzflächen zur Verfügung gestellt würden. Eine strukturelle Untersuchung zu den Auswirkungen auf die Landwirtschaft im Hinblick auf die Variante Süd im östlichen Bereich der Trasse bis zur A 7 fehle.
- Alle Einwender beziehen sich im Übrigen in vollem Umfang auf die Einwendung der Rechtsanwältin Günther (vgl. Nr. 2.5.2.11).

### 2.5.3.1 Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde nimmt zu diesem Vorbringen wie folgt Stellung:

- Alle Einwender wohnen in den Straßen Moorburger Elbdeich, Moorburger Alter Deich, Nincoper Straße, Nincoper Deich, Marschkammer Deich, Hohenwischer Straße, Neuenfelder Fährdeich und Vierzigstücken auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg. In ihrem Eigentum befindliche Grundstücksflächen werden durch Vorhaben im Bauabschnitt 4a nicht in Anspruch genommen.
- Eine Einwendungsbefugnis besteht gemäß § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG nur hinsichtlich eigener Belange. Es muss sich also um Betroffenheiten der Einwender selbst handeln. Auswirkungen des Vorhabens, die nur andere Personen betreffen oder gar keinen personalen Bezug haben (z.B. Bodenversiegelung, Beeinträchtigung des Wasser- oder Naturhaushalts), begründen keine Einwendungsbefugnis. Sie sind deshalb im Wesentlichen darauf beschränkt, Belange geltend zu machen, die sie selbst in ihrem Lebensumfeld betreffen. Das sind in erster Linie Immissionsbelastungen, die sich durch das Vorhaben auf den Wohngrundstücken der Einwohner ergeben oder unter bestimmten Voraussetzungen auch Immissionen, welche durch vorhabenbedingte Verkehrsmehrungen im nachgeordneten Straßennetz entstehen. Soweit die Einwendungen derlei Belange zum Gegenstand haben, sind sie zulässig. Soweit sie zulässig sind, werden alle Formblatteinwendungen in der Sache zurückgewiesen. Zu den einzelnen Punkten der Formblatteinwendungen sind im Einzelnen die nachfolgenden Anmerkungen zu machen.
- Bei der Wahl der Trasse sind von der Vorhabenträgerin alle ernsthaft in Betracht kommenden Varianten zu prüfen. Die Frage, ob die von der Vorhabenträgerin beantragte Vorzugsvariante von der Planfeststellungsbehörde zu beanstanden ist, wurde unter Nr. 2.2.3.3 des Beschlusses ausführlich behandelt. Zur beanstandeten Trassenführung wird auf diese Ausführungen verwiesen. Wie a.a.O. ausgeführt kann die Vorzugsvariante des Folgeabschnitts auch aus der Perspektive des hier planfestgestellten Streckenabschnitts zwar nachvollzogen werden, muss mit den dies betreffenden Einwendungen aber in dem Verfahren des Folgeabschnitts entschieden werden. Wie ferner bereits zu Einwender 16 oben ausgeführt wurde, determiniert die Trassierung auf niedersächsischer Seite offenkundig auch nicht die Feintrassierung auf Hamburger Seite ab „Hinterdeich“ bei Francop, wo eine deutlich südlichere Trassierung gefordert wird. Eine solche wird durch den hier planfestgestellten Abschnitt 4a der A 26 weder erschwert, noch unmöglich gemacht. Sie hätte offenkundig auch keine Rückwirkungen auf die hier für den Abschnitt 4a festgestellte Trasse der A 26.

- Die Straße „Hinterdeich“ auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg liegt ausschließlich im Bereich des 4. BA der A 26 und wird nicht von hier im Bauabschnitt 4a zu behandelnden eigenen Belangen der Einwender berührt.
- Die bereits oben (Kap. 2.5.2.11) behandelte Rüge, die Verkehrsuntersuchung für den Neubau der A 26 zwischen Stade und dem Anschluss an die A 7 bei Hamburg von 2012 hätte öffentlich ausgelegt werden müssen, wird zurück gewiesen. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen. Bei der Auslegung der geänderten Planunterlagen im Jahr 2017 wurde die Verkehrsprognose auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben. Hierzu haben sich die Einwender im Ergänzungsverfahren nicht nochmals geäußert. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Anhaltspunkte den prognostizierten Verkehr in Zweifel zu ziehen. Weitere Ausführungen hierzu sind in Nr. 2.5.2.3, 2.5.2.4 und 2.2.3.6 dieses Beschlusses enthalten.
- Soweit sich die Einwendungen gegen den Flächenverbrauch richten, sind die Einwender nicht betroffen, da in ihrem Eigentum befindliche Grundstücksflächen durch das Vorhaben im Bauabschnitt 4a nicht in Anspruch genommen werden. Im Übrigen wird auf die allgemeinen Ausführungen dieses Beschlusses insbesondere unter Ziff. 2.2.3.10 und Ziff. 2.2.3.12 zur Beschränkung der Inanspruchnahme auf das unvermeidlich notwendige Maß Bezug genommen.

#### **2.5.4 Einwender Nr. 3, 5, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15, 49 und 50**

Inhaltlich übereinstimmend tragen diese Einwender, die alle in der Ortschaft Rübke wohnhaft sind, in ihrer Einwendung Folgendes vor:

- Es darf keine Verkehrsfreigabe für den 3. Bauabschnitt der A 26 geben, bevor die Abschnitte 4a und 4 nicht fertiggestellt sind. Andernfalls würde der größte Teil des Zubringerverkehrs am Beginn bzw. Ende des 3. Bauabschnitts durch die Ortschaft Rübke verlaufen. Das daraus resultierende höhere Verkehrsaufkommen stellt in jeder Hinsicht (Schadstoffe, Lärm, Schäden an Gebäuden, Gefährdung von Schulkindern) eine unzumutbare Belastung für die Anwohner dar.
- Zwischen der AS Neu Wulmstorf und der Anbindung der A 26 an die A 7 muss eine weitere Anschlussstelle geschaffen werden, um die L 235 insbesondere im Hinblick auf den Werksverkehr zum Airbus-Gelände zu entlasten.
- Vor Freigabe der AS Neu Wulmstorf muss der Lärmaktionsplan der Gemeinde Neu Wulmstorf vollständig umgesetzt werden. Gefordert wird auch ein Nachtfahrverbot für Lkw und ein generelles Tempo 30 in der Ortschaft Rübke.
- Rübke liegt unterhalb des Meeresspiegels und ist hochwassergefährdet. Durch den Autobahnbau werden potenzielle Überflutungsflächen wegfallen, das Wasser wird sich nördlich des Autobahndamms aufstauen und größere Schäden z. B. in der Ortschaft Rübke verursachen.

##### **2.5.4.1 Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde**

Die Planfeststellungsbehörde nimmt zu diesem Vorbringen wie folgt Stellung:

- In diesem Beschluss ist in Nr. 1.1.4.3 festgelegt, dass die Verkehrsfreigabe des Bauabschnitts 4a nur zusammen mit der Verkehrsfreigabe des Folgeabschnitts 4 auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg mit Anschluss an die A 7 erfolgen darf. Eine Freigabe des 3. Bauabschnitts und damit der in diesem Abschnitt gelegenen AS Neu Wulmstorf nicht vor Freigabe der Abschnitte 4 und 4a kann nicht in diesem Beschluss angeordnet werden. Hierzu ist bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 29.06.2012 für den 3. Bauabschnitt der A 26 eine Regelung ergangen, wonach die Verkehrsfreigabe der Anschlussstelle Neu Wulmstorf in



nördlicher Richtung erst mit der Verkehrsfreigabe des 4. Bauabschnitts der A 26 erfolgen darf. Die Planfeststellungsbehörde hat sich ferner eine frühere Verkehrsfreigabe für den Fall vorbehalten, dass durch bautechnische Maßnahmen der jeweils zuständigen Straßenbaulastträger und/oder verkehrlenkende Maßnahmen der zuständigen Straßenverkehrsbehörden gesichert ist, dass auch unter Berücksichtigung der von der Autobahn in das nachgeordneten Straßennetz fließenden Verkehre dort keine die Gesundheit gefährdenden Zustände bewirkt werden. Die durch das Vorhaben bedingten lärm- und luftschadstofftechnischen Auswirkungen sind in einer schalltechnischen bzw. luftschadstofftechnischen Untersuchung berechnet worden. Aufgrund der vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen werden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte an allen Gebäuden unterschritten. Ebenso werden die maßgebenden Grenzwerte für die Luftqualität eingehalten.

Ferner wurden die verkehrlichen Wirkungen für das nachgeordnete Netz bei Realisierung des Gesamtvorhabens mit Anschluss an die A 7 insbesondere auf der L 235 und der OD von Rübke auf Basis der Verkehrsprognose 2030 betrachtet. Siehe hierzu unter Nr. 2.2.3.6 dieses Beschlusses.

- Die Forderung nach einer zusätzlichen Anschlussstelle im Bereich des 4. Bauabschnitts der A 26 auf Hamburger Gebiet kann nicht in diesem Verfahren für den Bauabschnitt 4a behandelt werden. Die Festlegung der Anschlussstellen erfolgt im Übrigen nicht für jeden Bauabschnitt einzeln. Vielmehr ist zur Frage der Anzahl und der Lage der Anschlussstellen ein Anschlussstellenkonzept im Rahmen der Gesamtplanung der A 26 erstellt worden.

Hierzu weist der Vorhabenträger auf das Ergebnis der entsprechenden Prüfung des soweit zuständigen Planungsträgers der Auftragsverwaltung Hamburg hin, das nach Überzeugung der niedersächsischen Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf die zu erwartenden Auswirkungen einer solchen zusätzlichen Anschlussstelle für das nachgeordnete Straßennetz in Niedersachsen, insbesondere die Ortsdurchfahrt von Rübke gut nachvollzogen werden kann. Danach haben die Verkehrsuntersuchungen ergeben, dass eine zusätzliche Anschlussstelle in Hamburg-Francop (Anschluss an die Francoper Straße) mit einer Verkehrsstärke von ca. 10.000 Kfz/Tag vergleichsweise gering belastet wäre. Die verkehrliche Wirkung würde sich im Wesentlichen auf die Stadtteile Neuenfelde (Ost), Francop, Neugraben-Fischbek und Neuwiedenthal und damit auf das lokale Umfeld in Hamburg beschränken. Die Verkehrsströme einer Anschlussstelle bei Francop wären zum weit überwiegenden Teil in Richtung Osten zur A7 hin orientiert; nur ein deutlich kleinerer Teil würde in Richtung Westen (Stade) laufen. Dem folgend beeinflusst der Verzicht auf die Anschlussstelle in Hamburg-Francop das Verkehrsgeschehen an der AS Neu Wulmstorf / Rübke nur gering; die Anzahl der täglichen Nutzer ist fast unverändert, so dass eine maßgebliche Entlastung durch eine solche Anschlussstelle bei Francop für Rübke nicht zu erwarten ist.

Neben den verkehrlichen Wirkungen sind allerdings auch weitere Aspekte wie die deutlich erhöhte Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes und die Belastung der Dorfkerne von Neugraben und Francop durch eine Anschlussstelle auf Hamburger Gebiet zu beachten.

Im Hinblick auf den geringen verkehrlichen Nutzen und die erheblichen Auswirkungen im Vogelschutzgebiet stellt sich der Verzicht auf eine Anschlussstelle bei Francop auch aus Sicht der niedersächsischen Planfeststellungsbehörde als nachvollziehbar dar.

- Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Neu Wulmstorf beinhaltet verkehrsregelnde und verkehrlenkende Maßnahmen für das nachgeordnete Straßennetz, die nicht Gegenstand der Planfeststellung sind, sondern von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde anzuordnen wären. Aus dem Lärmaktionsplan der Gemeinde wurde für die OD Rübke, L 235 (Nincoper Deich), im Übrigen bereits die zulässige Höchstgeschwindigkeit für PKW und LKW, wie von den Einwendern gefordert wird, durch verkehrsbehördliche Anordnung des Landkreises Harburg im

Einvernehmen mit dem Straßenbaulastträger für die Landesstraße bereits auf 30 km/h beschränkt.

Die durch das Bauvorhaben ausgelösten Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich aus der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV). Die Auswirkungen der Verkehrsfreigabe der AS Neu Wulmstorf für die Ortsdurchfahrt Rübke (L 235) sind, wie unter Nr. 2.2.3.6 dieses Beschlusses dargestellt, bereits zum ganz überwiegenden Teil im Planfeststellungsverfahren und dem Beschluss für den 3. BA behandelt worden. Über die dort ermittelten Prognosebelastungen hinaus ergeben sich bei Gesamtrealisierung der A 26 einschließlich der AS Buxtehude entlang der Ortsdurchfahrten von Rübke (L 235 und K 19) auch auf Basis der inzwischen für das Jahr 2030 fortgeschriebenen Prognose keine zusätzlich zu betrachtenden Belastungen. Für den Fall, dass bei nicht zeitgerechter Verkehrsfreigabe der AS Buxtehude und damit planwidrig die prognostizierten Verkehrsentlastungen entlang der K 19 nicht, aber zusätzliche Verkehrslärmbelastigungen oberhalb der für Dorf- und Mischgebiete geltenden Immissionsgrenzwerte eintreten sollten, erkennt dieser Planfeststellungsbeschluss den so Betroffenen dem Grunde nach Anspruch auf passive Lärmschutzvorkehrungen zu (Ziff. 1.1.4.4.2).

- Ein von den Einwendern befürchtetes höheres Hochwasserrisiko im Fall einer Sturmflut wurde auch beim Erörterungstermin am 19.05.2015 thematisiert. Diese Besorgnis konnte auch durch die Erläuterungen im Termin bei den Einwendern nicht ausgeräumt werden. Auch aus den Erkenntnissen des Erörterungstermins hat die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin veranlasst, die Hochwassersituation noch einmal transparenter darzustellen, was mit der neu eingefügten Planunterlage 13.8 erfolgt ist.

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass die Befürchtungen eines höheren Hochwasserrisikos durch den Damm der A 26 unbegründet sind. Auf die entsprechenden Ausführungen unter Nr. 2.2.3.8.3 dieses Beschlusses hierzu wird verwiesen. Seit der Sturmflut im Jahr 1962 sind, wie dort bereits ausgeführt wurde, die Deiche an der Unterelbe und der Este deutlich erhöht worden. Auch bei der Sturmflut im Jahr 1976, die in Hamburg einen Meter höher auflief als 1962, kam es in Hamburg und Niedersachsen zu keinen Deichbrüchen. Es trifft zu, dass im Falle eines sehr unwahrscheinlichen Hochwasserereignisses mit Deichbrüchen eine Barrierewirkung der A 26 eintritt. Diese hat allerdings nach der Einschätzung des NLWKN im Überflutungsgebiet eine Erhöhung des Wasserstandes von wenigen Dezimetern zur Folge.

## 3 Rechtsbehelfsbelehrung

### 3.1 Klage

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig erhoben werden. Gemäß § 74 Abs. 4 Satz 3 VwVfG gilt der Planfeststellungsbeschluss den Betroffenen gegenüber, denen er nicht gesondert zugestellt wurde, mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt. Die Klageerhebung muss schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach – Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung der Bundesregierung vom 24.11.2017 (BGBl I 2017, 3803), geändert durch Art. 1 Verordnung vom 09.02.2018 (BGBl I 2018, 200), erfolgen. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind gemäß § 6 UmwRG<sup>116</sup> innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben (Klagbegründungsfrist). Verspätetes Vorbringen wird nur bei genügender Entschuldigung zugelassen. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen.

Die Klagbegründungsfrist kann durch das Gericht auf Antrag verlängert werden, wenn in dem diesem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde liegenden Planfeststellungsverfahren keine Möglichkeit der Beteiligung bestand.

### **3.2 Sofortige Vollziehbarkeit**

Gemäß § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG hat eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss über eine Maßnahme des vordringlichen Bedarfs nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (§ 1 und Anlage zum FStrAbG) keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig gestellt und begründet werden. Er ist schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach - Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung der Bundesregierung vom 24.11.2017 (BGBl I 2017, 3803), geändert durch Art. 1 Verordnung vom 9.2.2018 (BGBl I 2018, 200), zu stellen. Er muss den Antragsteller, den Antragsgegner und den Gegenstand des Antragsbegehrens bezeichnen. Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Klage und Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO sind gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76A, 30453 Hannover zu richten.

Dabei ist zu beachten, dass sich vor dem Bundesverwaltungsgericht jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, vertreten lassen muss. Ausnahmen gelten unter anderem für juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden gem. § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO sowie für die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO genannten Personen und Organisationen.

## **4 Hinweise**

### **4.1 Hinweis zur Auslegung**

Dieser Planfeststellungsbeschluss sowie die unter Ziffer 1.1.2 dieses Beschlusses aufgeführten Planunterlagen werden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung für zwei Wochen zur Einsichtnahme ausgelegt.

---

<sup>116</sup> Neugefasst durch Bekanntmachung vom 23.08.2017, BGBl I S. 3290

## 4.2 Außerkrafttreten

Dieser Planfeststellungsbeschluss tritt gemäß § 17c Nr. 1 FStrG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von 10 Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist.

## 4.3 Berichtigungen

Offensichtliche Unrichtigkeiten dieses Beschlusses (z. B. Schreibfehler) können durch die Planfeststellungsbehörde jederzeit berichtigt werden.

## 4.4 Sonstige Hinweise

### 4.4.1 Bodenfunde

Sollten bei den Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen und Steinkonzentrationen sowie auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese nach § 14 Abs. 1 NDSchG unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde zu melden.

### 4.4.2 Baumaschinen und Baulärm

Die in der Bauausführung verwendeten Baumaschinen müssen dem Stand der Technik entsprechen und die Einhaltung der relevanten Vorschriften zum Baulärm (32. BImSchV) gewährleisten.

### 4.4.3 Arbeits- und Gesundheitsschutz

Für die Ausführung des Bauvorhabens ist die Baustellenverordnung – BaustellV – vom 16.06.1998 (BGBl. I 1283) in der jeweils aktuellen Fassung zu beachten.

### 4.4.4 Gesetzliche wasserrechtliche Regelungen

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des NWG und des WHG mit den dazu ergangenen Rechtsverordnungen maßgebend, soweit in den o.g. Erlaubnisbedingungen und –auflagen dieses Beschlusses keine abweichenden Regelungen getroffen werden.

## 4.5 Fundstellennachweis mit Abkürzungsverzeichnis

Die Bedeutungen und die Fundstellen der im Planfeststellungsbeschluss verwendeten Abkürzungen ergeben sich aus dem anliegenden Abkürzungsverzeichnis.

Im Auftrage



Broocks

**Abkürzungsverzeichnis zum Planfeststellungsbeschluss vom 08.08.2018**
**für den Neubau der A 26, Bauabschnitt 4a**

<b>Abkürzung</b>	<b>Bedeutung und Fundstelle</b>
+	plus
>/<	größer als / kleiner als
§	Paragraph
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
39. BImSchV	39. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes, Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstwerte
A	Autobahn
a. a. O.	am angegebenen Ort
a. F.	alte Fassung
Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
AD	Autobahndreieck
Art.	Artikel
AS	Anschlussstelle
Az.	Aktenzeichen
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BArtSchV	Bundesartenschutzverordnung
BGBI. I	Bundesgesetzblatt Teil I
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
BJagdG	Bundesjagdgesetz
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege – Bundesnaturschutzgesetz –
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Bundesverwaltungsgerichtsentscheidung
BW	Bauwerk
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
cm	Zentimeter
dB(A)	Dezibel (A)
d. h.	das heißt
DIN 18920	Schutz von Bäumen und Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen
e. V.	eingetragener Verein
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
evtl.	eventuell
ff.	fortfolgende
FFH	Flora-Fauna-Habitat
FFH-RL	Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
ggf.	gegebenenfalls

GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GmbH & Co. KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung und Kommanditgesellschaft
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt
h	Stunde
ha	Hektar
IGW	Immissionsgrenzwert
incl.	inklusive
IO	Immissionsort
i. S.	im Sinne
i. V. m.	in Verbindung mit
K	Kreisstraße
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
L	Landesstraße
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
lfd. / Nr.	laufende / Nummer
Lkw	Lastkraftwagen
l/s	Liter pro Sekunde
m / m <sup>2</sup> / m <sup>3</sup>	Meter / Quadratmeter / Kubikmeter
mm	Millimeter
m/sec.	Meter pro Sekunde
max.	maximal
MBI.	Ministerialblatt
MLuS	Merkblatt über die Luftverunreinigung an Straßen
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
NAGBNatSchG	Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz
NDSchG	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz
Nds. GVBl.	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
NEG	Niedersächsisches Enteignungsgesetz
NLSStBV	Niedersächsisches Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
NLWKN	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- u. Naturschutz
NNatG	Niedersächsisches Naturschutzgesetz
Nr.	Nummer
NSG	Naturschutzgebiet
NUVPG	Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht (Zeitschrift)
NuR	Natur und Recht (Zeitschrift)
NWaldLG	Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung
NWG	Niedersächsisches Wassergesetz
OPA	Offenporiger Asphalt
OVG	Oberverwaltungsgericht
Pkw	Personenkraftwagen
RAS-EW	Richtlinie für Anlage von Straßen (RAS) Teil: Entwässerung
RAS LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS) Teil: Landschaftspflege (RAS-LP), Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
RdErl.	Runderlass
RdNr.	Randnummer
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten
RL	Richtlinie
RLS	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RW-Kanal	Regenwasser-Kanal
RW-Sammler	Regenwasser-Sammler

S.	Seite
sec.	Sekunde
StVO	Straßenverkehrsordnung
u. a.	unter anderem
UNB	Untere Naturschutzbehörde
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
UWB	Untere Wasserbehörde
VG	Verwaltungsgericht
vgl.	vergleiche
VSG	Vogelschutzgebiet
VS-RL	EG-Richtlinie über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten 79/409 EWG (Abl. EG Nr. L 103/1)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WBV	Wasser- und Bodenverband
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
WSG	Wasserschutzgebiet
z. B.	zum Beispiel
z. T.	zum Teil
Ziff.	Ziffer

**Herausgeber:**  
Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr

Göttinger Chaussee 76A  
30453 Hannover

Telefon (0 41 31) 15-1150  
Telefax (0 41 31) 15-1157

Email: [Poststelle@nlstbv.niedersachsen.de](mailto:Poststelle@nlstbv.niedersachsen.de)  
Internet: <http://www.strassenbau.niedersachsen.de>  
August 2018