

Einwendernummer	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung
	1. Verfahrensrecht	
	Veränderungssperre	
166	Für die von der Veränderungssperre betroffenen Obstanbauflächen, z.B. nach Lageplan 17 des Obstanbaubetriebs Melau 36 werden erhebliche Beeinträchtigungen geltend gemacht, da die Erneuerung abgängiger Obstplantagen als gesperrt betrachtet werde.	Die Erneuerung vorhandener Obstbauflächen fällt nicht unter die Veränderungssperre, da es sich hierbei um die Fortführung einer zulässiger Weise aufgenommen bzw. vorhandenen Nutzung handelt.
340	Es liege eine durch die Stadt Stade genehmigte Bauvoranfrage für ein Baugrundstück 50 m entfernt zur Trasse vor.	Die genaue Lage dieses „in Planung befindlichen Einfamilienhauses“ lässt sich aus der Einwendung nicht entnehmen. Falls es sich dabei um das Grundstück in der Götzdorfer Str. 62 handelt, ist dieses von der Vorhabenträgerin bereits angekauft.
360	Es wird um Bestätigung nachgesucht, dass das neu gebildete Flurstück 1, Flur 58, Gemarkung Stade, zur Größe von 1,264 ha nicht von der Veränderungssperre der Planauslegung erfasst werde.	Es liegt keine Betroffenheit vor, sofern das neu gebildete Flurstück nördlich der BAB gemeint ist, welches aus dem Flurstückes 81/4, Flur 33, Gemarkung Stade resultiert (A 26, 1. BA).
	Vollständigkeit / Aktualität der Planunterlagen	
ML RA Günther	Das Fehlen folgender Unterlagen in der Planauslegung wird beanstandet. Soweit Unterlagen vorliegen, wird Akteneinsicht beantragt. <ul style="list-style-type: none"> - Agrarstrukturelle Analyse - Verkehrsgutachten/Verkehrsuntersuchung - Summarische Betrachtung der Lärmwirkungen des Vorhabens (im nachgeordneten Netz) - Gutachten zur Bewältigung der Bewässerungsproblematik - Hydrogeologisches Gutachten vom 15.09.2006 - Ausführungen zur beabsichtigten Beweissicherung an Gebäuden und Entwässerungsanlagen - Fachbeitrag WRRL - Beurteilung zur Eignung eines Unternehmensflurbereinigungsverfahrens 	<p>Im Rahmen des Deckblattverfahrens für den Planungsabschnitt 5a wird es zu einer Neuauslegung der Unterlagen kommen, welche dann auch die folgenden Fachbeiträge enthält:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsgutachten/Verkehrsuntersuchung (Prognosehorizont 2030) - Untersuchung von Lärmauswirkungen im nachgeordneten Straßennetz - Hydrogeologische Gutachten - Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie - Überarbeiteter Wassertechnischer Fachbeitrag. <p>Das Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade wurde hergestellt. Zudem wird derzeit im Auftrag des Unterhaltungsverbandes Kehdingen und unter Mitwirkung der Vorhabenträgerin eine Machbarkeitsstudie erarbeitet, welche sich mit der Neuordnung des Gebietsentwässerungssystems in Südkehdingen unter Berücksichtigung des geplanten Autobahnbaus befasst.</p> <p>Grundsätzlich werden die Baumaßnahmen entsprechend dem aktuellen Stand der Technik unter der Maßgabe durchgeführt, Schäden an Straßen, Wegen und Gebäuden zu vermeiden. In Bereichen, wo durch den Bau bzw. durch Bauverfahren Schäden entstehen könnten, werden vor Beginn und nach Beendigung der Baumaßnahme Zustandserfassungen (Beweissicherung) auf Kosten des Vorhabenträgers durchgeführt. Ggf. wird damit auch ein öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger beauftragt. Schäden, die nachweislich durch die Baumaßnahme verursacht wurden, werden auf Kosten des Vorhabenträgers beseitigt. Die Beweissicherung erfolgt im Regenfall für den Nahbereich mit einem Abstand von rd. 100 m beidseitig der Trasse und wird in Abstimmung mit der Örtlichkeit im Zuge der Ausführungsplanung festgelegt.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem geplanten Bau der A 26 zwischen Drochtersen und Stade wurde mit Beschluss vom 14.12.2010 das Unternehmensflur-bereinigungsverfahren Assel-Bützfleth angeordnet. Das Verfahrensgebiet umfasst rd. 1.800 ha und erstreckt sich parallel zur geplanten Trasse der A 26 von der K 28 nahe Drochtersen bis zur Freiburger Straße in Stade. Über die Abgrenzung des Verfahrensgebietes besteht Einvernehmen mit der landwirtschaftlichen Berufsvertretung.</p>
ML D RA Günther	Es wird eine Neuauslegung unter Beifügung der hydrogeologischen Gutachten der IGB vom 03.12.2008 und vom 15.09.2006 beantragt. Es wird beanstandet, dass alle Mess- und Beprobungspunkte mit Ausnahme des Punktes T9 im Nahbereich der Autobahn und nicht in Siedlungsnähe gewählt wurden. Da Hauptzweck der Beprobung der Oberflächenwasser die Bewältigung der Ausockerungsproblematik und nicht die Beweissicherung im Hinblick auf die Oberflächenentwässerung sei, bieten die vorliegenden Gutachten auch keine ausreichende Grundlage für entsprechende Beweissicherungen.	Das durch das Überschüttverfahren ausgepresste Porenwasser wird seitlich des Vorbelastungsdamms in Randgräben aufgefangen und zu s.g. Behandlungsanlagen geleitet. In diesen Absetzbecken erfolgt die Sedimentation des gefällten Eisens. Das geklärte Wasser kann danach der Vorflut zugeleitet werden und steht dann prinzipiell auch zu Beregnung zur Verfügung. Die Einhaltung des durch den Landkreis Stade vorgegebenen Einleitgrenzwertes für den Eisengehalt von 2 mg / l wird bauseitig überwacht und sichergestellt. Das Verfahren hat sich u.a. beim Bau der A 26 bewährt.
	Akteneinsicht	
ML RA Günther	Es wird Akteneinsicht in die nicht anonymisierten Grunderwerbspläne und Verzeichnisse beantragt.	Akteneinsicht in die nicht anonymisierten Grunderwerbspläne und -verzeichnisse kann aus Datenschutzgründen nicht gewährt werden. Allerdings ist es möglich, die jeweiligen Eigentümerschlüsselnummern mitzuteilen. Anhand dieser kann seitens des Einwenders / der Einwenderin das Grunderwerbsverzeichnis schneller auf eine eigene Inanspruchnahme durchsucht werden.
ML A RA Günther	Es wird beantragt, die für die Trassenverschiebung in dem Bereich Hasenwinkel/Götzdorf bis Schölisch in Bezug genommene landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse zur Einsicht zu überlassen.	Im Juni 2003 wurde von der Landwirtschaftskammer Hannover, Bezirksstelle Bremervörde, eine landwirtschaftliche Studie zur Trassenfindung für die A 20 erarbeitet. Diese ist als ein Bestandteil in die ergänzende Untersuchung von Trassenvarianten nördlich Stade eingegangen. In dieser gesamtplanerischen Abwägung wurden neben der Landwirtschaft die weiteren Belange Verkehr, Raumstruktur, Umwelt, Städtebau, Baukosten und Schwingequerung betrachtet. Die gesamtplanerische Abwägung unter Berücksichtigung der zuvor aufgezählten Belange hat ergeben, dass eine Verschiebung der Trasse nach Südwesten zu bevorzugen ist, auch wenn dies aus Sicht der Landwirtschaft nicht die Vorzugsvariante darstellt.

		Die landwirtschaftliche Analyse kann zur Einsicht überlassen werden.
	Bezugnahmen auf Vorbringen im PFV zur Elbquerung Nds/SH	
ML RA Günther	Da einige der nach Mandantenliste A vertretenen Landwirte auch durch die Abschnitte der A20 zur Elbquerung betroffen sind, wird vollumfänglich Bezug genommen auf die dort erhobenen Einwendungen mit Schreiben vom 22.06.2009 (Nds) und Schreiben vom 24.06.2009 und 23.07.2009 (SH).	Die Erwiderungen können sich nur auf Aspekte beziehen, die den gegenständlichen Abschnitt 5a der A 26 betreffen. Die Rechtsfigur der Abschnittsbildung stellt eine rechtlich anerkannte Ausprägung des fachplanerischen Abwägungsgebotes dar. Ihr liegt die Erwägung zugrunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Trassenplanung verbunden sind, die Planungsträger ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklichen können (vgl. BVerwG. Ur. v. 19.05.1998, 4 A9.97). Die Erwiderungen in den genannten Verfahren liegen mittlerweile vor bzw. wurden im Planfeststellungsbeschluss für das nds. Verfahren verarbeitet.
	Vorgängige Planungsstufen	
	Raumordnung	
ML RA Günther	Auf die Stellungnahmen im ROV, insbesondere mit Schriftsätzen vom 28.02. und 14.03.2003 wird Bezug genommen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
	Linienbestimmung	
ML RA Günther	Die linienbestimmte Trasse (Erlass BMVBW vom 28.07.2005) sei abwägungsfehlerhaft. Die Wahl einer alternativen Trasse (auf der Wasserscheide) deutlich südlich der gewählten Linie unter Ausparung des Asseler und Bützflether Moores sei möglich und sinnvoll (vorzugswürdig ?) gewesen. Die Trasse verlief gradliniger weitgehend durch unbesiedeltes Gebiet und wäre also kürzer und weniger kostenintensiv; landwirtschaftliche Flächen würden geschont werden mit der Folge, dass auch existenzgefährdende Eingriffe in landwirtschaftliche Betriebe vermieden würden.	Im Raumordnungsverfahren zur Nord-West-Umfahrung Hamburg, welches zu Beginn der 2000er Jahre stattfand, wurde der Raum zwischen Stade und der geplanten Elbquerung bei Drochtersen u.a. unter dem Aspekt betrachtet, die Elbe zu queren und zügig an das vorhandene Autobahnnetz, hier die A 26 Richtung Hamburg, anzuschließen. Neben der hier verfahrensgegenständlichen Linienführung wurde dabei auch eine Linienführung westlich der Rotschlammdeponie betrachtet. Im Hinblick auf den seinerzeit noch nicht feststehenden Verlauf der A 22 (jetzt A 20) sowie vorhandener Raumwiderstände wurde diese Linie jedoch frühzeitig aus dem Spektrum möglicher Varianten ausgeschieden. Die Landesplanerische Feststellung vom 09.02.2004 vermerkt hierzu: „Varianten, die eine Führung der Trasse westlich der Rotschlammdeponie vorschlugen, wurden nach überschlägiger Prüfung nicht näher untersucht. Sie scheiden wegen zu starker Beeinträchtigung der in diesem Gebiet liegenden Erholungsgebiete, Vorrang- und Versorgungsgebiete für Natur und Landschaft sowie eines großflächigen Vorranggebietes für die Rohstoffgewinnung (Torf) für eine sinnvolle Trassenführung aus.“ In der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung 2010 ist die Frage nach einem möglichen, alternativen Verlauf der A 26 westlich bzw. südlich der Rotschlammdeponie wieder aufgekommen. Im Rahmen der Erarbeitung der Deckblattunterlage zum Abschnitt 5a wurde daher die Möglichkeit einer solchen Variante vor dem Hintergrund der heutigen, u.U. veränderten Randbedingungen, wie z.B. eine verfestigte A 20-Planung, durch die NLSStBV erneut untersucht. Dabei wurde eine sowohl aus technischer als auch aus umweltfachlicher Sicht realisierbare Variante erarbeitet (siehe Abbildung). Aus der Abbildung wird erkennbar, dass sich im Untersuchungsraum das europäisch geschützte Natura-2000-Gebiet „Wasserkruger Moor und Willes Heide“ (kurz „FFH-Gebiet“) befindet. Auf nationaler Ebene ist das Gebiet mit Verordnung des Landkreises Stade vom 06.02.2017 als Naturschutzgebiet „Kehdinger Moore“ gesichert worden. In dem Standarddatenbogen für das FFH-Gebiet und in der Naturschutzgebietsverordnung sind der Schutzzweck und die Erhaltungsziele für die zu schützenden Lebensraumtypen und die charakteristischen Arten aufgeführt. Bei den prioritären Lebensraumtypen handelt es sich unter anderem um Moorwälder, Hochmoorbereiche und nährstoffarme Seen und Teiche. Entsprechend den rechtlichen Anforderungen des § 34 Bundesnaturschutzgesetzes sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten bzw. deren Schutz- und Erhaltungszielen zu vermeiden. Da durch den Straßenverkehr nährstoffanreichernde Schadstoffbelastungen entstehen können (besonders Stickstoffoxide, kurz NO _x) muss zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen ein prognostizierter Abstand zwischen Straße und Naturschutzgebiet eingehalten werden (siehe FFH-Verträglichkeitsprüfung A 20 Abschnitt 7 „Wasserkruger Moor, Willes Heide“). Im Bauabschnitt 7 der Küstenautobahn wurde ein solcher Mindestabstand bereits errechnet und auf mögliche alternative Varianten übertragen (vgl. die grün-gelblich dargestellter NO _x -Puffer in der Abbildung).

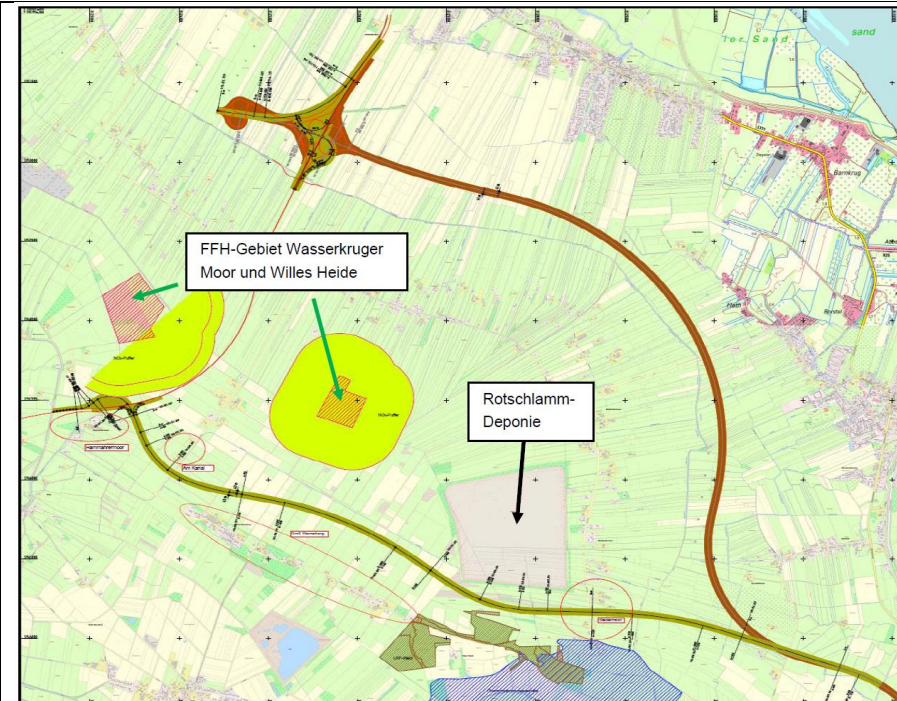


Abbildung: A 26, Abschnitt 5a: Derzeitige Vorzugsvariante (Variante Nord) und Alternativtrasse (Variante Süd), NLStBV 2018

Zum Schutz und zur Aufrechterhaltung der funktionalen Verbindung der beiden Teilflächen des Schutzgebietes ist für die zu schützenden Arten (hier v.a. Kreuzotter) eine Verbindung über die Autobahn hinweg zu gewährleisten. Im Abschnitt 7 der A 20 kann der Konflikt durch ein 30 m breites Vernetzungsbauwerk zwischen den beiden Teilgebieten gelöst werden. Für eine Anbindung der A 26 an die A 20 durch ein neues Autobahndreieck, gelegen zwischen den beiden Teilflächen des Schutzgebietes, wären solche Tierquerungshilfen theoretisch herstellbar, werden aber aus umweltfachlicher Sicht ihre Funktionsfähigkeit für die Zielart „Kreuzotter“ nicht erfüllen können (Auffinden und Annahme der Bauwerke). Auch aus wirtschaftlichen Gründen wären mehrere Querungsbauwerke nicht vertretbar.

Eine realisierbare Trasse kann somit nicht auf der von einigen Einwendern vorgeschlagenen Linie entlang der Gemarkungsgrenze und Wasserscheide zwischen UHV Kehdingen und UHV Untere Oste verlaufen, sondern rückt näher an die Ortslage Groß-Sterneberg heran. Ein Anschluss an die A 20 ist dabei nur im Bereich Engelschoff / Hammahermoor möglich.

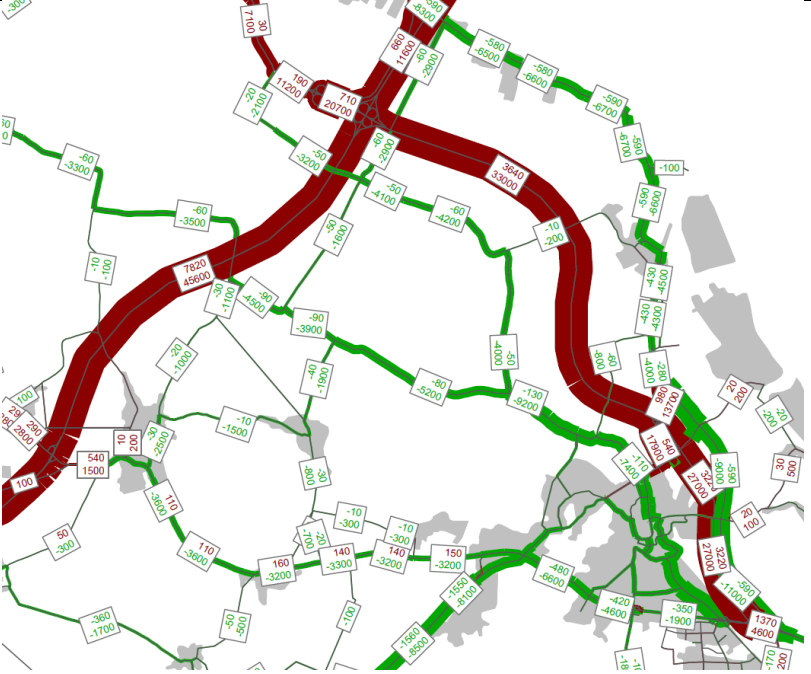
Auf dem Niveau der verfügbaren Datenlage (für den Bereich westlich der Rotschlammdeponie liegen bspw. keine Kartierergebnisse vor) erfolgte daraufhin ein Variantenvergleich zwischen dieser „Südvariante“ und der seit 2010 im Verfahren befindlichen „Nordvariante“.

Hinsichtlich der Kriterien *Zerschneidung der landwirtschaftlichen Flächen* und *Entwässerung* weist die Südvariante Vorteile gegenüber der Nordvariante auf. Daneben sprechen jedoch eine Reihe anderer Kriterien gegen eine südliche Lage der A 26. Dazu zählt sowohl die Tatsache, dass der Raum Stadermoor durch eine südliche Trasse zerschnitten und verlärmert würde, als auch, dass die Orte Groß-Sterneberg und Hammahermoor durch die Nähe zur Autobahn deutlich stärkerem Lärm ausgesetzt wären. Auch die erkennbar höhere umweltfachliche Bewertung des Raumes um Groß-Sterneberg spricht gegen diese Variante. Mittelbar beeinflusst diese auch die landwirtschaftliche Bewertung, da mit einem höheren Umfang an Ausgleichsflächen zu rechnen ist. Auf Grundlage der bekannt schlechten Baugrundverhältnisse im Abschnitt 7 der A 20 sowie den gesichteten Bodenkarten ist auch eine bautechnische Vorteilhaftigkeit der Südvariante (Hochmoortorf!) nicht erkennbar.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass eine Führung der A 26 westlich bzw. südlich der Rotschlammdeponie grundsätzlich möglich wäre. Jedoch ist in der Zusammenschau der Argumente keine sich aufdrängende Vorteilhaftigkeit der Süd-Variante erkennbar. Insbesondere die entstehenden Beeinträchtigungen in den Siedlungen Stadermoor, Groß-Sterneberg, Hammahermoor und Engelschoff führen zu Nachteilen hinsichtlich der untersuchten Alternativtrasse. Aus den dargelegten Gründen wird im weiteren Planungsverfahren die derzeitige Vorzugsvariante weiterverfolgt. Eine Ausführliche Darlegung der Variantenuntersuchung erfolgt in der neuen Deckblattunterlage.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

3. Planrechtfertigung		
Kosten-Nutzen-Verhältnis		
165	Der angegebene Faktor von 1,85 für das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Autobahn A26 Küstenautobahn von Drochtersen Richtung Weser mit Weiterführung bis zur A 28 in Westerstede wird als nicht ausreichend beurteilt, um einen überwiegenden gesamtwirtschaftlichen Nutzen im Verhältnis zu den mit dem Gesamtprojekt verbundenen Eingriffen, Verlusten und gesamtwirtschaftlichen Kosten zu rechtfertigen. Das zu fordernde günstige Kosten-Nutzen-Verhältnis von 3 wird nicht erreicht. Pro km Autobahn würden ca. 3 ha Land verbraucht.	Die gesamte A 20 sowie die A 26 sind im Bundesverkehrswegeplan 2030 im vordringlichen Bedarf eingestellt. Es besteht somit ein Planungsrecht sowie eine Planungspflicht. Der Bedarfsplan des Bundes legt gesetzlich den verkehrlichen Bedarf für ein bestimmtes Fernstraßenprojekt fest. Die in den Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben entsprechen der fachplanerischen Zielsetzung des § 1 Abs. 1 FStrG und sind erforderlich (vgl. § 1 Abs. 2 FStrAbG). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund umfangreicher Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Die Aufnahme von Maßnahmen in den Bundesverkehrswegeplan erfolgt nach einem vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) entwickelten und nachvollziehbaren Verfahren, das mehrere Kriterien berücksichtigt. Hierzu zählen unter anderen die Verkehrswirksamkeit und die raumstrukturelle Wirksamkeit der Maßnahme sowie das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV). Der Bedarfsplan wird zudem in regelmäßigen Abständen durch das BMVI überprüft und gegebenenfalls durch Gesetz angepasst (vgl. § 4 Satz 2 FStrAbG). Eine weitergehende eigenständige Prüfung der Planrechtfertigung bedarf es daher von Rechts wegen nicht.
Finanzierungsvorbehalt		
2, 40, 195, 266/267, 292a, 296/297, 341,	Die (weitere) Planung der A 26 im fünften Bauabschnitt mit Netzverknüpfung zur A 20 sei ohne gesicherte Finanzierung der festen Elbquerung bei Drochtersen unwirtschaftlich, so dass der Planungsauftrag für den Bauabschnitt unter einen entsprechenden Finanzierungsvorbehalt gestellt und die weitere Planung eingestellt werden müsse.	Die gesamte A 20 sowie die A 26 sind im Bundesverkehrswegeplan 2030 im vordringlichen Bedarf eingestellt. Es besteht somit ein Planungsrecht sowie eine Planungspflicht. Der Bedarfsplan des Bundes legt gesetzlich den verkehrlichen Bedarf für ein bestimmtes Fernstraßenprojekt fest. Nach Aussage des Bundes ist der Bedarfsplan voll ausfinanziert.
ML RA Günther, 161, 296/297,	Ein objektiver Bedarf für den 5. BA könne erst mit der Fertigstellung der Elbquerung bestehen. Der Baubeginn des Abschnittes müsse mit dem gesicherten Bau der festen Elbquerung bei Drochtersen und der A 20 [bis Bremervörde oder bis zur A 27] verknüpft werden.	Für die Erteilung des Baurechts (Planfeststellungsbeschluss) besteht eine voraussichtliche Abhängigkeit hinsichtlich der A 26 im Planungsabschnitt „A 20 Kreuz Kehdingen“, welcher die an der A 26 geplante Anschlussstelle Drochtersen beinhaltet (Bildung verkehrswirksamer Abschnitte). Dies wird im Bedarfsfall durch die Planfeststellungsbehörde zu berücksichtigen sein.
134,135	Die vorliegende Autobahnplanung mit Netzverknüpfung der A20/A26 sei verkehrspolitisch überholt und konterkariere die Bemühungen, Güterverkehre (außerhalb des regionalen Verteilnetzes) auf die Schiene zu verlagern. Der 5. Planabschnitt der A 26, der die A 26 mit der A 20 verknüpft, sei deshalb nicht gerechtfertigt.	Die Bundesverkehrswegeplanung berücksichtigt in gleichem Maße die Belange der Bundesfernstraßen, der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes sowie der Bundeswasserstraßen. Die Güterverkehre auf der Straße, der Schiene sowie der Schiffstransport sind in diesem Zusammenhang sich ergänzende Teilsysteme einer großen Gesamtbetrachtung. Im Ergebnis wurde die gesamte A 20 sowie die A 26 im Bundesverkehrswegeplan 2030 in den vordringlichen Bedarf eingestellt. Es besteht somit ein Planungsrecht sowie eine Planungspflicht.
Nullvariante		
ML RA Günther	Die Belastungen auf den in Bezug genommenen Landes- und Kreisstraßen sind im Prognosenullfall sämtlich unproblematisch und ggfls. mit leichten Knotenpunkterweiterungen lösbar, so dass der 5. Bauabschnitt komplett entfallen könnte.	Gemäß der neu vorliegenden Verkehrsprognose 2030 ist die geplante A 26 zwischen Stade und Drochtersen in der Lage, das parallel verlaufende nachgeordnete Straßennetz um rd. 18.000 Kfz/24h zu entlasten. Insbesondere die Ortsdurchfahrten an L 111, K 27 und K 80 erfahren einen sehr deutlichen Rückgang des Verkehrs, dies wohlgernekt ohne Berücksichtigung jeglicher Fernverkehre aus Elbtunnel, A 20 etc. Vor dem Hintergrund der Realisierung von A 20 und fester Elbquerung stellt ein hypothetischer Verzicht auf den 5. Abschnitt der A 26 keine sinnvolle Lösung dar. Zum einen könnten die zu erwartenden Mehrverkehre im vorhandenen Netz aus Landes- und Kreisstraßen nicht verträglich abgewickelt werden, zum anderen würden die A 20 und A 26 ohne „Lückenschluss“ zwischen Stade und Drochtersen nicht ihre volle Verkehrswirkung entfalten.
ML RA Günther	Eine Entlastungswirkung für die B 73 könne nicht nachvollzogen werden und werde in Zweifel gezogen.	Gemäß der vorliegenden Verkehrsprognose 2030 ist die geplante A 26 zwischen Stade und Drochtersen in der Lage, das parallel verlaufende nachgeordnete Straßennetz um rd. 18.000 Kfz/24h zu entlasten. Insbesondere die Ortsdurchfahrten an L 111, K 27 und K 80 erfahren einen sehr deutlichen Rückgang des Verkehrs. Aber auch die B 73 zwischen Stade und der A 20-Anschlussstelle Burweg/Himmelpforten weist laut der Prognose eine Verkehrsabnahme von mehr als 3.000 Kfz/24h auf, da mit A 20 und A 26 eine alternative Route zur Verfügung steht, welche höhere Reisegeschwindigkeiten ermöglicht, als die B 73 mit ihren vorhandenen Ortsdurchfahrten (vgl. Abbildung).

		 <p>Abbildung: Ausschnitt Verkehrsprognose 2030, Belastungsdifferenzen Planfall – Bezugsfall (Planfall = Planfall E3, entsprechend Vollausbau A 20 und A 26) (SSP, 2016)</p>
	<p>4. Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung</p>	
<p>ML RA Günther</p>	<p>Es sei dem Erläuterungsbericht nicht zu entnehmen, ob die Verkehrsuntersuchung die Fertigstellung der A 20 auf voller Länge oder nur die Elbquerung einbeziehe (EB S.9). Eine solche weitgehende Prognose sei wegen der wenig fortgeschrittenen Planung und ungesicherten Finanzierung der A 20 nicht zulässig bzw. nur dann zulässig, wenn der beantragte 5. BA und der Bau der Elbquerung rechtlich miteinander verknüpft würden oder schon der Antrag auf eine solche Verknüpfung gerichtet wäre.</p>	<p>Die gesamte A 20 sowie die A 26 sind im Bundesverkehrswegeplan 2030 im vordringlichen Bedarf eingestellt. Es besteht somit eine hinreichende Realisierungschance.</p> <p>Die Verkehrsuntersuchung ist zwischenzeitlich auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben worden (SSP, 02/2016 bzw. 10/2017).</p> <p>Grundlage der fortgeschriebenen Verkehrsuntersuchung ist die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI.</p> <p>Die Verkehrsuntersuchung, Prognose 2030, ist die Grundlage des derzeit in der Aufstellung befindlichen Deckblatts zum Planungsabschnitt 5a der A 26 und wird zusammen mit diesem öffentlich ausgelegt werden.</p>
<p>ML RA Günther</p>	<p>Mangels Vorlage des Verkehrsgutachtens könne zu der Verkehrsprognose des Planfalles 3a (Gesamtvorhabenrealisierung) nicht substantiiert Stellung genommen werden.</p>	<p>Die Verkehrsuntersuchung ist zwischenzeitlich auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben worden (SSP, 02/2016 bzw. 10/2017).</p> <p>Die Verkehrsuntersuchung, Prognose 2030, ist die Grundlage des derzeit in der Aufstellung befindlichen Deckblatts zum Planungsabschnitt 5a der A 26 und wird zusammen mit diesem öffentlich ausgelegt werden.</p>
<p>ML RA Günther</p>	<p>Die Prognose berücksichtige offensichtlich nicht die rückläufige demographische Entwicklung, die künftigen Treibstoffpreise und die durch den weiteren Klimawandel notwendigen Restriktionen.</p>	<p>Grundlage der fortgeschriebenen Verkehrsuntersuchung ist die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI.</p> <p>In der Verflechtungsprognose sind die bundeseinheitlichen Strukturdaten wie Demographie und wirtschaftliche Entwicklung hinterlegt.</p>
<p>ML RA Günther</p>	<p>Es wird gerügt, dass der Verkehrsprognose nicht zu entnehmen sei, ob der Anteil der Verkehre von 2,8 bis 3,5 t als LKW oder als PKW für die Prognosebelastung in der schalltechnischen Untersuchung gewertet wurde. Nach Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV sind Verkehre ab 2,8 t als LKW zu bewerten.</p>	<p>Die Verkehrsuntersuchung ist zwischenzeitlich durch die Vorhabenträgerin auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben worden (SSP, 02/2016 bzw. 10/2017).</p> <p>Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung erfolgt eine Unterscheidung der Verkehrssegmente</p> <ul style="list-style-type: none"> - Leichtverkehr LV (bis 3,5 t zGG (zulässiges Gesamtgewicht)) - Schwerverkehr SV1 (zwischen 3,5 t zGG und 12 t zGG) - Schwerverkehr SV2 (ab 12 t zGG, mautrelevant) <p>Die Darstellung der Verkehrsbelastungen erfolgt in Kfz/24h und SV/24h (SV1+SV2). Berechnet wird zunächst der DTVw (werktags Mo – Sa außerhalb der Ferienzeiten). Auf dieser Grundlage erfolgt die Umrechnung in den allgemeinen DTV sowie die Ableitung der schalltechnischen Parameter.</p> <p>Im Gegensatz zu der Verkehrsuntersuchung wird in der schalltechnischen Untersuchung der Schwerverkehr bereits ab einem Gesamtgewicht von 2,8 t entsprechend der Vorgaben der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV angenommen. Dies stellt jedoch keinen Widerspruch dar, da beide Gutachten nach den jeweils gültigen</p>

		Regelungen erstellt wurden. Das Verkehrsmodell bildet den Schwerverkehr ab 3,5 t zGG ab, da es bei einer Verkehrserhebung heutzutage (im Gegensatz zu früher, z.B. anhand vorhandener Zwillingsbereifung) nicht mehr möglich ist, zwischen Lkw kleiner und größer 2,8 t zGG zu unterscheiden. Die 2,8 t-Grenze ist der RLS 90 geschuldet, deren Aktualisierung und Anpassung an die heutigen Gegebenheiten noch nicht abgeschlossen ist. Deshalb wird der SV ab 3,5 t modellmäßig ermittelt und anhand der Ergebnisse der Straßenverkehrszählung auf 2,8 t heruntergerechnet. Nach der Anlage 1 zur 16. BImSchV sind die LKW-Anteile ab einem Gesamtgewicht von 2,8 t zu berechnen. Nach den für die Verkehrsuntersuchung maßgeblichen Regelungen wie der StVO und der StVZO erfolgt eine Differenzierung zwischen PKW und LKW bei einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t. Insoweit resultieren die unterschiedlichen Werte aus der Anwendung der jeweils einschlägigen Normen.
201, 205	Das größte Verkehrsaufkommen auf der A 26 von und nach Stade-Hamburg wird aus dem Westen (Tiefseewasserhafen Wilhelmshaven, Transitverkehre aus den Benelux-Staaten) zu erwarten sein.	Die Verkehrsuntersuchung ist zwischenzeitlich auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben worden (SSP, 02/2016 bzw. 10/2017). Grundlage der fortgeschriebenen Verkehrsuntersuchung ist die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI. Der Hinweis auf Transit- und Hafenhinterlandverkehre ist zutreffend. Neben dem internationalen Fernverkehr führt der Bau von A 20 und A 26 aber auch zur Bündelung des überregionalen und regionalen Schwerlastverkehrs auf einer dafür geeigneten Straße, wodurch eine Entlastung der Ortsdurchfahrten und des nachgeordneten Straßennetzes eintritt.
252/280	Die Verkehrszahlen werden als zu gering eingeschätzt angezweifelt.	Die Verkehrsuntersuchung ist zwischenzeitlich auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben worden (SSP, 02/2016 bzw. 10/2017). Grundlage der fortgeschriebenen Verkehrsuntersuchung ist die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI. Maßgeblicher Planfall ist dabei eine durchgehende A 20 sowie die A 26 von Drochtersen einschließlich Hafenquerspange bis zur A 1 in Hamburg, um das höchstmögliche Verkehrsaufkommen abzubilden. Auch ist für die feste Elbquerung (Tunnel) zwischen Drochtersen und Glückstadt keine Bemaßung im Modell berücksichtigt, wodurch ebenfalls dessen maximale Wirkung abgebildet wird. Ebenfalls berücksichtigt ist durch die Anwendung der Verflechtungsmatrix 2030 des BMVI der Effekt, dass mit der Fertigstellung der festen Elbquerung zwischen Drochtersen und Glückstadt im elbnahen Bereich eine Neuorientierung des Verkehrs stattfinden wird. Dabei werden über die Landesgrenze hinweg Verkehrsbeziehungen entwickelt bzw. gestärkt, die heute noch nicht oder kaum vorhanden sind (z.B. Stade – Elmshorn). Die Verkehrszahlen werden entsprechend nicht als zu gering eingeschätzt.
	5. Abschnittsbildung und Folgemaßnahmen	
320	Die Verlegung der Freiburger Straße erfolge auf Wunsch der Stadt Stade zur Erschließung eines Gewerbegebietes im Dreieck zwischen der L 111 und der alten Freiburger Straße.	Es ist zutreffend, dass die ursprüngliche Idee einer neuen Hauptverkehrsstraße zwischen dem Stadtgebiet von Stade und dem Industriegebiet Bützfleth an der Elbe im Bereich des bestehenden Schneewegs auf das Verkehrsentwicklungskonzept der Hansestadt Stade zurückgeht (siehe Abbildung Flächennutzungsplan der Hansestadt Stade). Jedoch zeigte sich im Rahmen der Planungen für die Anschlussstelle der A 26 an der Freiburger Straße, dass eine solche neue Straße als Autobahnzubringer in mehrfacher Hinsicht Vorteile gegenüber einer Anschlussstelle unmittelbar an der bestehenden Freiburger Straße bietet. Für die Verlegung der Freiburger Straße sprechen u.a. Gründe der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs (z.B. Abstand der Anschlussstelle zur Trogstrecke der Schwingeüberführung). Weitere Gründe sind der Schutz der Anlieger an der vorhandenen Freiburger Straße, die im Falle eines direkten Anschlusses - aufgrund der prognostizierten Verkehrsstärken - vierstreifig ausgebaut und mit mehreren Lichtsignalanlagen ausgestattet werden müsste, sowie die Möglichkeit einer zusätzlichen Zufahrt zum Industriegebiet Bützflether Sand.

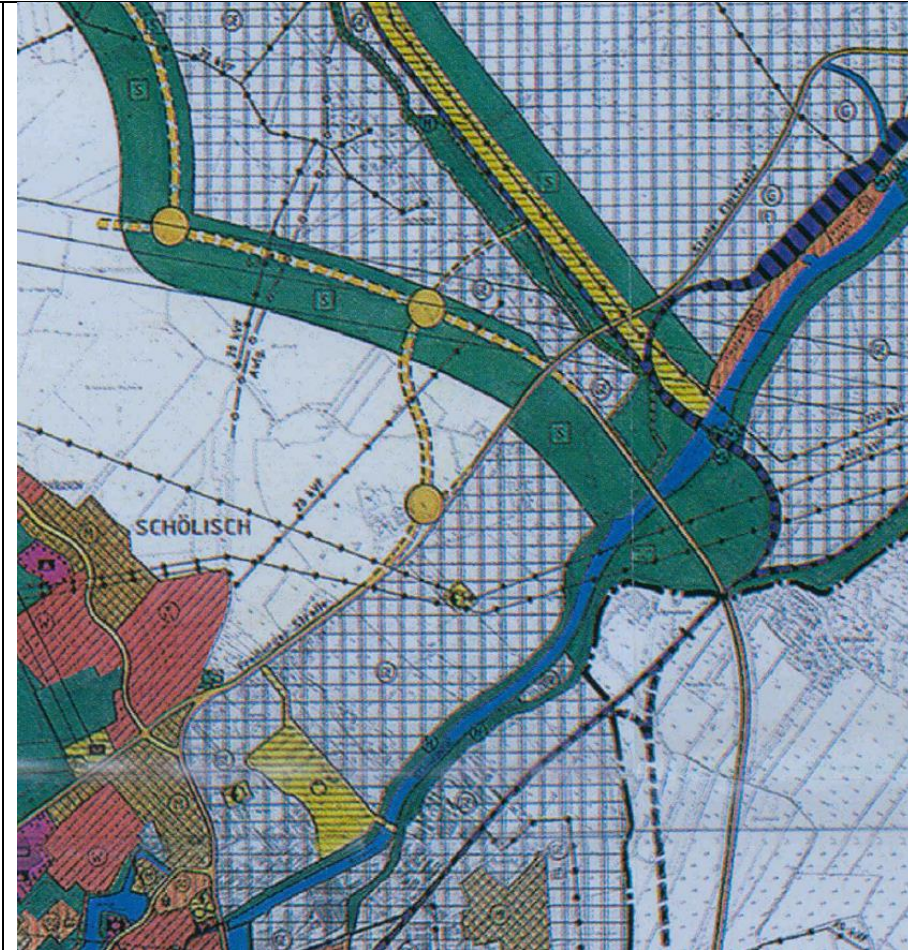


Abbildung: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan (Hansestadt Stade, 2000), A 26-Planung noch nicht enthalten

Im Zuge der Erarbeitung der derzeit in Aufstellung befindlichen Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a der A 26 wurden die Aspekte Verkehrssicherheit, Verkehrsablauf, Immissionsschutz, aber auch Flächeninanspruchnahme und städtebauliche Aspekte erneut diskutiert. Auch die Ergebnisse der zwischenzeitlich erfolgten Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 wurden in der Deckblattunterlage berücksichtigt. Im Ergebnis zeigt sich eine Anpassung der Planung der verlegten Freiburger Straße sowie der Anschlussstelle insgesamt (siehe nachfolgende Abbildung).

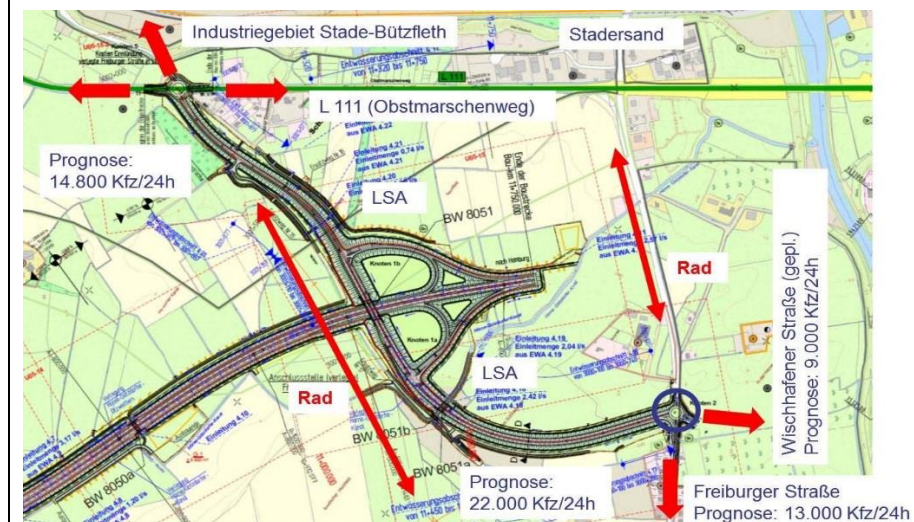


Abbildung: geplante Anschlussstelle an der Freiburger Straße (Vorabzug Deckblatt A 26, Abschnitt 5a, NLStBV 2018)

Die noch bei der 1. Auslegung 2010 an der Anschlussstelle vorgesehene Anbindung eines von der Stadt Stade

		<p>geplanten Gewerbegebietes zwischen A 26 und L 111 entfällt, so dass auch der nördliche Knotenpunkt der Anschlussstelle als Einmündung ausgebildet werden kann. Die verlegte Freiburger Straße erhält aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung von rund 22.000 Kfz/24h sowie Gründen der Verkehrssicherheit zwischen Anschlussstelle und geplantem Knotenpunkt Freiburger Straße / Wischhafener Straße einen zweibahnig, vierstreifigen Querschnitt mit 21 m Kronenbreite.</p> <p>Als weitere maßgebliche Änderung im Bereich der Anschlussstelle ist die Aufnahme der Radwegeverbindung zwischen Stade und Bützfleth entlang des Schneeweges zu nennen. Der Radweg wird nun gemeinsam mit der verlegten Freiburger Straße über die A 26 überführt. Um den Radverkehr nicht über die Einmündungen der Rampen führen zu müssen, wurden die Rampen in die östlichen Quadranten der Anschlussstelle verlegt. Die Linienführung der verlegten Freiburger Straße wurde gegenüber der Antragsunterlage 2010 angepasst.</p> <p>Das Verkehrskonzept im Umfeld der Anschlussstelle wurde gegenüber der Antragsunterlage 2010 grundlegend überarbeitet. Die Verteilung des Verkehrs in Richtung Innenstadt erfolgt nun nicht mehr allein über die bestehende Freiburger Straße. Stattdessen wird eine zweite, durch die Hansestadt Stade neu geplante Straße (Wischhafener Straße), einen Teil des Verkehrs aufnehmen und so für eine verträgliche Verteilung der Verkehrsströme im städtischen Straßennetz sorgen. Auf der anderen Seite erhält auch der im Bereich Schnee geplante Knotenpunkt an der L 111 eine vierte Zufahrt, um dort eine durch die Stadt Stade geplante zusätzliche Zufahrt zum Industriegebiet Bützfleth zu realisieren. Anstelle einer signalisierten Einmündung (2010) soll dort nun ein vierarmiger Kreisverkehrsplatz entstehen. Auch der Knoten Freiburger Straße / verlegte Freiburger Straße / Wischhafener Straße soll als vierarmiger Kreisverkehrsplatz ausgebildet werden. Die Einmündungen von den Rampen der Anschlussstelle werden dagegen aus Gründen der verkehrlichen Leistungsfähigkeit nicht als Kreisverkehre ausgebildet, sondern als lichtsignalgesteuerte Knotenpunkte.</p>
	6. Hindernisse in Folgeabschnitten	
	7. Konkurrierende Planungen	
	Verlegung des Industriegleises Stade – Bützfleth	
1, ML RA Günther, 9,11,15,17,19,25,30,31,32,33,34,35,39,40,45-47,49,50,54, 55, 56, 60, 61,70,76, 77, 78, 79,85,86,89,90,91,93,94,95,100,111, 123,127,131,134,135,138, 147, 148, 150, 151, 152, 153, 158, 164, 167, 168, 170, 175, 182, 183, 184, 185, 187, 188, 189-193, 196, 199, 200, 212, 213, 216, 217, 218, 225, 232, 239-243, 249, 262, 270, 275, 276/277, 281, 282/283, 285, 289, 290, 291, 293, 296/297, 299, 301, 302, 303, 307, 308, 309, 311, 312, 313, 317, 319, 325, 326, 339, 346, 347, 348/349, 364, 375, 377/378, 391, 393/394	Es wird gefordert, eine Verlegung des Industriegleises Stade – Bützfleth parallel zur Autobahn mit dem Ziel Bahngüterverkehre aus dem Stadtgebiet von Stade zu nehmen, zu berücksichtigen. Beide Vorhaben könnten nur in einem gemeinsamen Verfahren bewältigt werden. Die verlegte Gleisstrecke soll dabei stadtfremd parallel zur Autobahn geführt werden.	Der Hinweis wird in den Planungen des Abschnitt 5b mittlerweile berücksichtigt.
248, 327/328, 341, 399/400	Es wird die Frage nach dem zukünftigen Verlauf der Industriebahn parallel zur A 26 mit Kreuzung der Altländer Straße aufgeworfen. Eine mögliche Industriebahnverlegung sollte nicht verbaut werden.	Der aktuelle Stand der Planungen im Abschnitt 5b kann dem Internetauftritt www.kuestenautobahn.niedersachsen.de entnommen werden.
	Kommunalhoheitliche Belange	
134,135	Im F-Plan der Stadt Stade sei die Autobahntrasse, die nahe an den Siedlungsgebieten des Altländer Viertels und Campe vorbeiführe und die Wohnqualität dieser Gebiete berühre, nicht vorgesehen.	Der Abschnitt 5b wird mittlerweile im F-Plan der Stadt Stade dargestellt.
	8. Varianten (Trassierung)	
	Trassenverschiebung Götzdorf-Schölisch	
ML A RA Günther, 340	Die Trassenverschiebung in dem Bereich Hasenwinkel/Götzdorf bis Schölisch führe für mehrere Betriebe infolge Flächenverlust und Zerschneidung zu einer Existenzgefährdung. Die linienbestimmte Trasse würde dagegen zwei wirtschaftende Betriebe und eine Hofstelle, die durch die gewählte Trasse existenzbedrohend durchschnitten bzw. aufgelöst werden, schonen und nur einen dieser Betriebe im Norden randlich betreffen. Die Höfe Döse Hof und Driftblock, die durch die linienbestimmte Trasse durchschnitten werden, würden nicht mehr betrieben; die daran anhängenden Eigentumsflächen seien an viele Pächter verpachtet, so dass eine zusammenhängende Betriebsfläche nicht mehr gegeben sei.	In Ergänzung der Untersuchungskorridore aus dem Raumordnungsverfahren zur A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg wurde 2003 ein kleinräumiger Variantenvergleich von Trassenvarianten im Bereich nördlich von Stade durchgeführt. Die ursprünglichen Linien 8.1 und 8.2 wurden dabei um die Teil-Varianten r-3a, r-3b, r-3c sowie r-3d ergänzt, wobei sich die Teilvarianten über einen nördlich von Schölisch gelegenen Gelenkpunkt z.T. untereinander kombinieren lassen (siehe Abbildung).

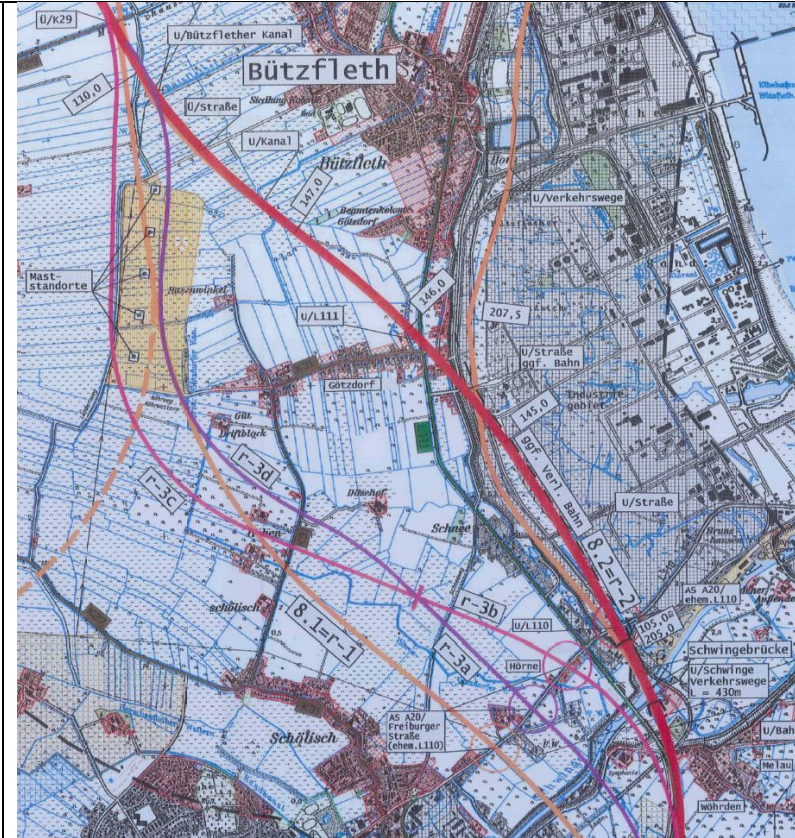
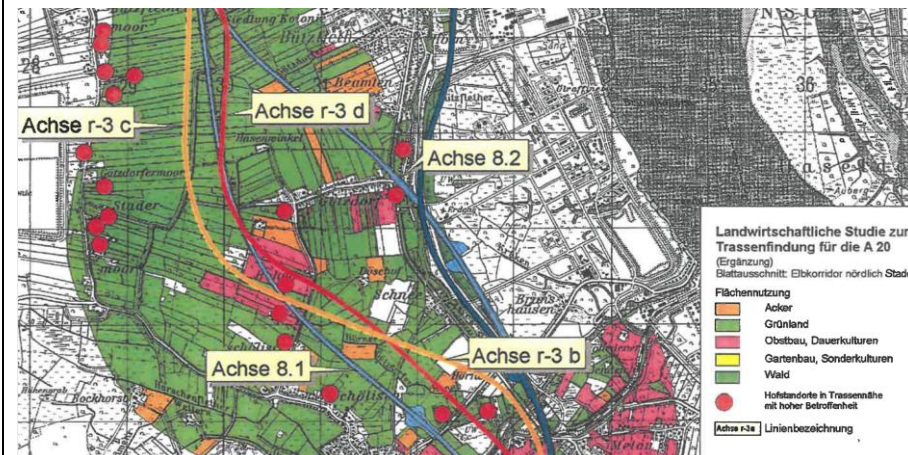



Abbildung: Ergänzende Untersuchung von Trassenvarianten nördlich von Stade (2003)

Hinsichtlich der agrarstrukturellen Betroffenheiten ist 8.2 die Vorzugsvariante, da diese nicht über landwirtschaftliche Nutzflächen, sondern durch das Industriegebiet auf Bützflethersand verlaufen wäre. Gegenüber der Achse 8.1 weisen die neu aufgenommenen Varianten zwar einen geringeren landwirtschaftlichen Flächenverbrauch sowie geringere volkswirtschaftliche Ertragseinbußen auf. Untereinander ist jedoch kein signifikanter Unterschied festzustellen.

Auch hinsichtlich der Umweltauswirkungen schneidet die Achse 8.2 am besten ab, an Nr. 2 die Kombination r-3a/d, dicht gefolgt von r-3a/c. Unter den städtebaulichen Kriterien ist die Achse 8.2 dagegen mit Abstand als die Ungünstigste zu bewerten. Hier lagen die Varianten r-3a/c gefolgt von r-3a/d vorn, da diese die geringsten Immissionsbelastungen aufweisen (Schutzgut Mensch). Auch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit (Baukosten) erwiesen sich die Varianten r-3a/d bzw. r-3a/c als günstigsten, so dass in der Gesamtabwägung eine Empfehlung für die Kombination der Varianten r-3a mit r-3d, ggf. auch r3c, gegeben wurde. Die durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen am 28. Juli 2005 linienbestimmte Trasse ist die Variante r-3a/d.

Zum Zeitpunkt der o.a. Variantenuntersuchung gab es im Bereich Hohenschölisch zwei Landwirtschaftliche Betriebe (Obstbau) in unmittelbarer Trassennähe und daraus folgend mit hoher Betroffenheit (vgl. nachfolgende Abbildung).



		<p><i>Abbildung: Landwirtschaftliche Betroffenheiten, Ergänzende Untersuchung von Trassenvarianten nördlich von Stade (2003)</i></p> <p>Im Rahmen tiefergehender agrarstruktureller Analysen und Gutachten erwies es sich, dass einer dieser Betriebe sich als wirtschaftlich gesundes Unternehmen darstellte. Eben dieser wäre jedoch durch die vom Einwender angeführte linienbestimmte Trasse mittig überplant worden, während der andere, als nicht nachhaltig existenz- und entwicklungsfähig eingestuft und ohne Hofnachfolger, mittelfristig vor der Betriebsaufgabe stand. Hieraus ergab sich für die Möglichkeit, durch geringfügige Verschiebung der Straßenachse (vgl. nachfolgende Abbildung) und Gesamt-Ankauf des letztgenannten Betriebes eine Entlastung der verbleibenden landwirtschaftlichen Betriebe im Planungsraum (gleich ob Eigentums- oder Pachtflächen) herbeizuführen.</p> <p>Zwar ist der betrachtete Untersuchungsraum Teil des Unternehmensflurbereinigungsverfahrens Assel-Bützfleth. Jedoch besitzen für den Obstbau genutzte Flächen aus agrarstruktureller Sicht eine besonders hohe Wertigkeit und sind im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens nicht beliebig austauschbar. Insofern stellt die seit 2010 im Planfeststellungsverfahren befindliche Vorzugstrasse zwar eine – sich im Rahmen des Zulässigen bewegende – Abweichung von der Linienbestimmten Trasse dar, als Kombination der o.a. Vorzugsvarianten r-3a/c und r-3a/d ist sie aber sowohl hinsichtlich der Belange Umwelt- und Immissionsschutz als auch der Landwirtschaft als vorzugswürdig zu betrachten.</p>  <p>Abbildung: Ausschnitt Übersichtslageplan (NLStBV, 2006); Schwarz: Achse A 26 aus Linienbestimmung / Landesplanerischer Feststellung; Rot: Vorzugsvariante</p> <p>Im Rahmen der in Aufstellung befindlichen Deckblattunterlage zum Teilabschnitt 5a der A 26 wurden sowohl die Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben als auch die schalltechnische Untersuchung aktualisiert. Die Vorzugswürdigkeit der im Verfahren befindlichen Trasse lässt sich insbesondere beim Kriterium des Immissionsschutzes daran ablesen, dass es in den eigentlichen Ortslagen Götzdorf und Schöllisch zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) kommt. Lediglich vier Gebäude der an der K 31 vorhandenen Streubebauung weisen Grenzwertüberschreitungen bei den Nachtgrenzwerten auf.</p>
<p>1, 2, 5/355, 11, 15, 17, 19, 21, 25, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 39, 40, 41,45-47, 49, 50, 54-56, 60, 61, 67-68, 70, 72-73, 76-79, 84, 85, 86, 89, 90, 91, 93, 94, 95, 97-98, 100, 111, 114, 123, 131, 138, 147, 148, 150, 151, 152, 153, 158, 164, 170, 175, 177, 178, 182, 183, 184, 185, 187, 188, 189-193, 195, 196, 199, 200, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 222, 226, 225, 239-243, 244, 245, 249/335, 262, 263, 264, 270, 275, 276, 277, 281, 289, 290, 291, 293,</p>	<p>Der Trassenverlauf zwischen der Bundesstraße 73 und der Ortschaft Drochtersen-Ritsch wird beanstandet. Die Trasse sei im ROV von etwa der Mitte zwischen Schöllisch und Götzdorf bis auf etwa 600 m an Schöllisch herangeführt worden.</p> <p>Die Veränderung der Trassenführung sei mit einer Mehrlänge von 700 m und entsprechenden Mehrkosten von geschätzt 8-10 Mio € verbunden sowie mit erheblichen Lärmbelastungen des Wohngebietes Schöllisch bei 30.000 Fahrzeugen tgl. und einem LKW-Anteil von 11,5%. Es wird die (Rück-)-Verschiebung der Trasse parallel in Richtung Elbe zur Entlastung des Wohngebietes Schöllisch gefordert.</p>	<p>In Ergänzung der Untersuchungskorridore aus dem Raumordnungsverfahren zur A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg wurde 2003 ein kleinräumiger Variantenvergleich von Trassenvarianten im Bereich nördlich von Stade durchgeführt. Die ursprünglichen Linien 8.1 und 8.2 wurden dabei um die Teil-Varianten r-3a, r-3b, r-3c sowie r-3d ergänzt, wobei sich die Teilvarianten über einen nördlich von Schöllisch gelegenen Gelenkpunkt z.T. untereinander kombinieren lassen (siehe Abbildung).</p>

299, 301, 302, 303, 304, 305, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 315/316, 317, 319, 320, 325, 326, 339, 340, 342/344, 347, 348/349, 354/357, 356/358, 361, 362/363, 364, 370/371, 375, 377/378, 379, 382, 391, 393/394, 399/400

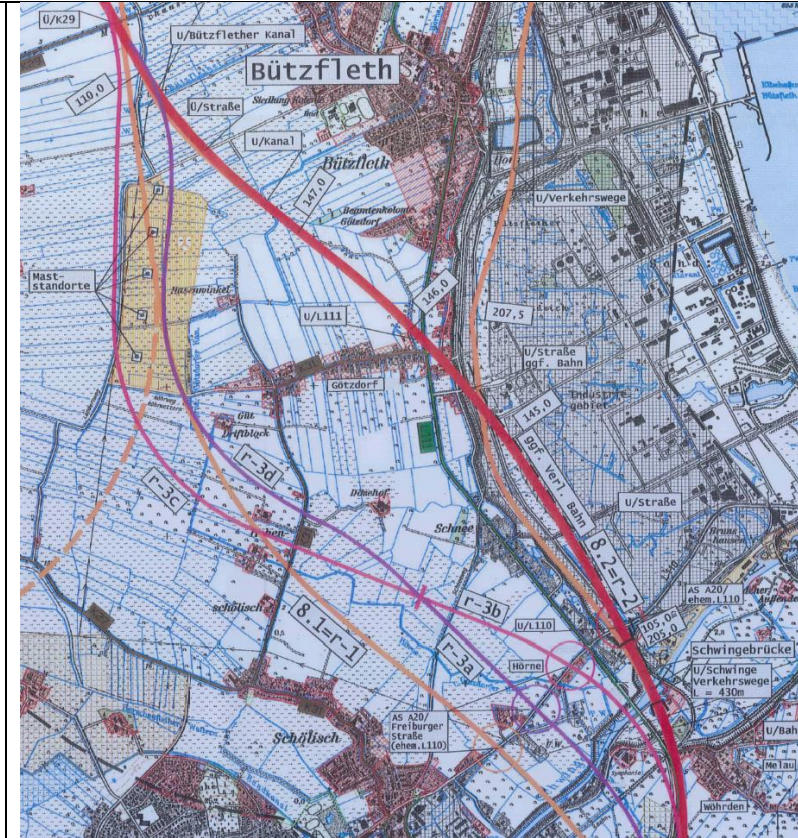
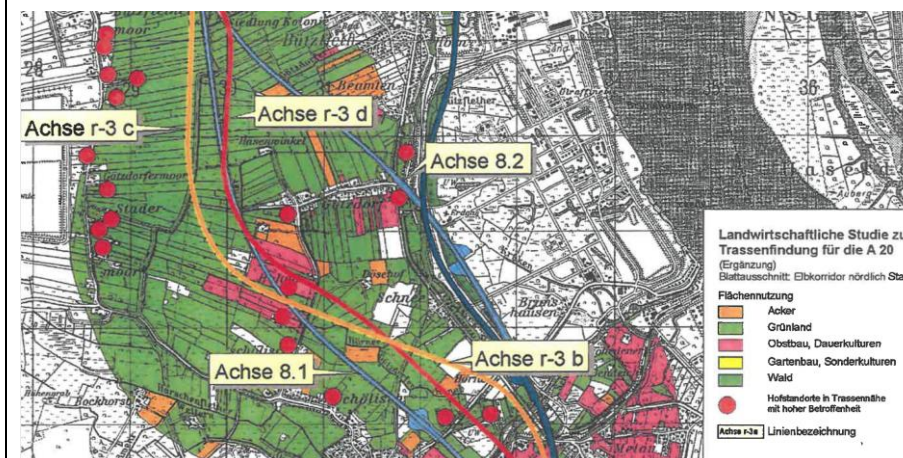



Abbildung: Ergänzende Untersuchung von Trassenvarianten nördlich von Stade (2003)

Hinsichtlich der agrarstrukturellen Betroffenheiten ist 8.2 die Vorzugsvariante, da diese nicht über landwirtschaftliche Nutzflächen, sondern durch das Industriegebiet auf Bützflethersand verlaufen wäre. Gegenüber der Achse 8.1 weisen die neu aufgenommenen Varianten zwar einen geringeren landwirtschaftlichen Flächenverbrauch sowie geringere volkswirtschaftliche Ertragseinbußen auf. Untereinander ist jedoch kein signifikanter Unterschied festzustellen.

Auch hinsichtlich der Umweltauswirkungen schneidet die Achse 8.2 am besten ab, an Nr. 2 die Kombination r-3a/d, dicht gefolgt von r-3a/c. Unter den städtebaulichen Kriterien ist die Achse 8.2 dagegen mit Abstand als die Ungünstigste zu bewerten. Hier lagen die Varianten r-3a/c gefolgt von r-3a/d vorn, da diese die geringsten Immissionsbelastungen aufweisen (Schutzgut Mensch). Auch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit (Baukosten) erwiesen sich die Varianten r-3a/d bzw. r-3a/c als günstigsten, so dass in der Gesamtabwägung eine Empfehlung für die Kombination der Varianten r-3a mit r-3d, ggf. auch r3c, gegeben wurde. Die durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen am 28. Juli 2005 linienbestimmte Trasse ist die Variante r-3a/d.

Zum Zeitpunkt der o.a. Variantenuntersuchung gab es im Bereich Hohenschölisch zwei Landwirtschaftliche Betriebe (Obstbau) in unmittelbarer Trassennähe und daraus folgend mit hoher Betroffenheit (vgl. nachfolgende Abbildung).



		<p><i>Abbildung: Landwirtschaftliche Betroffenheiten, Ergänzende Untersuchung von Trassenvarianten nördlich von Stade (2003)</i></p> <p>Im Rahmen tiefergehender agrarstruktureller Analysen und Gutachten erwies es sich, dass einer dieser Betriebe sich als wirtschaftlich gesundes Unternehmen darstellte. Eben dieser wäre jedoch durch die vom Einwender angeführte linienbestimmte Trasse mittig überplant worden, während der andere, als nicht nachhaltig existenz- und entwicklungsfähig eingestuft und ohne Hofnachfolger, mittelfristig vor der Betriebsaufgabe stand. Hieraus ergab sich für die Möglichkeit, durch geringfügige Verschiebung der Straßenachse (vgl. nachfolgende Abbildung) und Gesamt-Ankauf des letztgenannten Betriebes eine Entlastung der verbleibenden landwirtschaftlichen Betriebe im Planungsraum (gleich ob Eigentums- oder Pachtflächen) herbeizuführen.</p> <p>Zwar ist der betrachtete Untersuchungsraum Teil des Unternehmensflurbereinigerungsverfahrens Assel-Bützfleth. Jedoch besitzen für den Obstbau genutzte Flächen aus agrarstruktureller Sicht eine besonders hohe Wertigkeit und sind im Rahmen des Flurbereinigerungsverfahrens nicht beliebig austauschbar. Insofern stellt die seit 2010 im Planfeststellungsverfahren befindliche Vorzugstrasse zwar eine – sich im Rahmen des Zulässigen bewegende – Abweichung von der Linienbestimmten Trasse dar, als Kombination der o.a. Vorzugsvarianten r-3a/c und r-3a/d ist sie aber sowohl hinsichtlich der Belange Umwelt- und Immissionsschutz als auch der Landwirtschaft als vorzugswürdig zu betrachten.</p>  <p>Abbildung: Ausschnitt Übersichtslageplan (NLStBV, 2006); Schwarz: Achse A 26 aus Linienbestimmung / Landesplanerischer Feststellung; Rot: Vorzugsvariante</p> <p>Im Rahmen der in Aufstellung befindlichen Deckblattunterlage zum Teilabschnitt 5a der A 26 wurden sowohl die Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben als auch die schalltechnische Untersuchung aktualisiert. Die Vorzugswürdigkeit der im Verfahren befindlichen Trasse lässt sich insbesondere beim Kriterium des Immissionsschutzes daran ablesen, dass es in den eigentlichen Ortslagen Götzdorf und Schöllisch zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) kommt. Lediglich vier Gebäude der an der K 31 vorhandenen Streubebauung weisen Grenzwertüberschreitungen bei den Nachtgrenzwerten auf.</p>
<p>340</p>	<p>Die von der Bürgergemeinschaft Schöllischer Interessen geforderte Verlegung der Trasse um etwa 50 m nördlich der Raumordnungs- und linienbestimmten Trasse zwischen Götzdorf und Schöllisch ist agrarstrukturell (zur Schonung der hochwertigen Obstanbauflächen von Hohenschöllisch) vorzugswürdig; für betroffene Wohnbereiche ist aktiver Schallschutz vorzusehen. Der Hörne-Götzdorfer-Kanal wird nicht gefährdet.</p>	<p>Im Rahmen der in Aufstellung befindlichen Deckblattunterlage zum Teilabschnitt 5a der A 26 wurde sowohl die Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben als auch die schalltechnische Untersuchung aktualisiert.</p> <p>Zwar würde die von der Bürgergemeinschaft Schöllischer Interessen geforderte Lage der Achse rund 50 m nördlich der linienbestimmten Trasse u.U. dazu führen, dass hochwertige Obstanbauflächen im Bereich Hohenschöllisch weitgehend verschont würden. In der Gesamtschau aller zu bewertenden Entwurfskriterien stellt jedoch nach wie vor die im Verfahren befindliche Trasse die Vorzugsvariante dar.</p> <p>Dies lässt sich insbesondere beim Kriterium des Immissionsschutzes daran ablesen, dass es in den eigentlichen Ortslagen von Götzdorf und Schöllisch zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) kommt. Lediglich vier Gebäude der an der K 31 vorhandenen Streubebauung weisen Grenzwertüberschreitungen bei den</p>

		<p>Nachtgrenzwerten auf.</p> <p>Hinzuzufügen ist, dass ein aktiver Schallschutz im besten Fall lediglich die Grenzwerte gemäß 16. BImSchV erfüllt. In die Abwägung fließt u. a. auch eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ein. Im Ergebnis wird abgewogen, inwiefern aktiver oder passiver Lärmschutz zum Zuge kommt und in welcher Form der Vollschutz erreicht wird (keine Überschreitungen). Mit einem aktiven Lärmschutz wird es also nicht leiser. Es werden lediglich die Grenzwerte eingehalten. Ohne Grenzwertüberschreitungen, wie es hier im Bereich Schölisch und Götzdorf der Fall ist, sind die Anwohner rechnerisch besser geschützt, als wenn eine Schutzmaßnahme notwendig wird.</p>
16,18, 253, 383/389	<p>Die Trasse sei im Laufe der Vorplanung auf Höhe der Depenbecker Straße auf etwa 400 m an den Ortsteil Bützfleth herangeführt worden. Im Hinblick auf die zu erwartenden erheblichen Lärmbelastungen wird eine Trassenoptimierung verlangt. Zudem werde die tief liegende Ortslage zwischen dem Außendeich der Elbe und dem Autobahndamm eingekesselt, was eine erhebliche Gefährdungssituation für Hochwassergefahrenlagen, z.B. bei Sturmfluten für den Ortsteil schaffe. Die Trassierung verschärfe die besondere Hochwassergefährdungssituation.</p>	<p>Es ist zutreffend, dass die linienbestimmte Trasse etwa 100 bis 150 m näher am Landernweg lag, als die jetzt im Verfahren befindliche Vorzugslinie. Es verhält sich jedoch so, dass die Linienbestimmte Trasse keineswegs zu 100 % mit der endgültigen Planungsachse übereinstimmen muss. Vielmehr bewegt sich die Planungsachse in einem Korridor rechts und links der vorbestimmten Linie, so dass aufgrund von technischen Erfordernissen, bspw. der für die Straßenentwässerung im Dachprofil erforderlichen Lageplanradien oder den Entwicklungslängen für die Überführungen der kreuzenden Straßen- und Wege, von der vorbestimmten Linie zum Zweck der Trassenoptimierung abgewichen werden kann. Nichtsdestotrotz stellt die vorliegende Trasse gerade aus Immissionsschutzfachlicher Sicht ein Optimum dar. So wurde im Rahmen der in Aufstellung befindlichen Deckblattunterlage zum Teilabschnitt 5a der A 26 sowohl die Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben als auch die schalltechnische Untersuchung aktualisiert. Im Ergebnis zeigt sich, dass es in den angrenzenden Ortslagen zwischen der K 28 bei Ritsch und der Freiburger Straße in Stade zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) kommt. Lediglich vier Gebäude der an der K 31 (Götzdorfer Straße) vorhandenen Streubebauung weisen Grenzwertüberschreitungen bei den Nachtgrenzwerten auf.</p> <p>Es ist zutreffend, dass der Ortsteil Bützfleth im Falle einer Naturkatastrophe, wie beispielsweise einem Hochwasser, sich in einer Art Kessellage befindet. Naturkatastrophen sind allerdings keine Planfälle, die in den Bemessungen berücksichtigt werden können. Gleichwohl werden vom Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) solche Szenarien berücksichtigt und Handlungsschemata erarbeitet.</p> <p>Nach Auskunft des NLWKN ist ein Deichbruch und damit eine Hochwassergefahr im Untersuchungsraum äußerst unwahrscheinlich. Tatsächlich hat es seit 1976 an der Unterelbe in Niedersachsen keine Deichbrüche mehr gegeben.</p> <p>Auch eine Veränderung des Hochwasserrisikos insgesamt ist durch den Bau des 5. Bauabschnitts der A 26 nicht zu befürchten. In die vorhandenen Gewässer II. Ordnung wird, abgesehen von den Unterführungen mit an den Bestand angepassten Gewässerquerschnitten zuzüglich seitlicher Bermen, nicht eingegriffen. Die Querschnitte sowohl der Überführungsbauwerke als auch der vorgeschalteten Gräben sind jeweils so konzipiert, dass sie auch bei starken Niederschlägen eine hinreichende Wasserableitung gewährleisten.</p>
ML RA Günther, 13,14	<p>Die Trasse durchschneide wertvolles Ackerland, hochwertige Grünlandflächen und arrondierte Flächen, obwohl geringer wertige Böden südlich zur Verfügung stünden (§ 15 III 1 BNatSchG). Eine kleinräumige Trassenverschiebung (Optimierung) in südlicher Richtung könnte die Zerschneidungswirkung für die Bewirtschaftungseinheit der Flurstücke 88/3, das durchschnitten wird, und 88/2, Flur 5, Gemarkung Schölisch, minimieren.</p>	<p>Die Trasse wurde im Planungsverfahren hinsichtlich Ihrer Lage optimiert, wobei sich die Lage der Vorzugstrasse aus einer Gesamtabwägung aller Schutzgüter ergibt. Unter diesen Schutzgütern wurden auch die Belange der Landwirtschaft berücksichtigt und abgewogen. Dabei geht es jedoch i.d.R. um die Minimierung agrarstrukturellen Auswirkungen insgesamt, weniger um den Zuschnitt eines einzelnen Flurstücks.</p> <p>Im angesprochenen Bereich der Flur 5, Gemarkung Bützfleth verhindert konkret der nord-westlich anschließende Windpark, aufgrund der Kurvenlage der Autobahn, eine weitere kleinräumige Trassenverschiebung nach Süden.</p> <p>Gleichzeitig ist es bei den großzügigen Grundrissparametern, die eine Autobahn erfordert, nicht möglich, kleinräumige Änderungen vorzunehmen, ohne, dass diese Auswirkungen auf mehreren Kilometern Länge hätten, wodurch neue Betroffenheiten ausgelöst würden.</p> <p>Das angeführte Flurstück 88/3 wird im Übrigen gar nicht, das Flurstück 88/2 zu rund zwei Dritteln durch den Bau der Autobahn in Anspruch genommen, wobei 88/3 und der Rest von 88/2 nach wie vor eine zusammenhängende Nutzungseinheit bilden.</p> <p>Es sei darauf hingewiesen, dass aufgrund des maßnahmenbegleitenden Unternehmensflur-bereinigerungsverfahrens Assel-Bützfleth von einer zumindest teilweisen Neuordnung der vom Autobahnbau betroffener Eigentumsflächen auszugehen ist.</p>
ML RA Günther	<p>Agrarstrukturelle Belange seien in die Trassenwahl nicht oder nicht ihrem objektivem Gewicht entsprechend eingestellt worden.</p>	<p>Die Trasse wurde im Planungsverfahren hinsichtlich Ihrer Lage optimiert, wobei sich die Lage der Vorzugstrasse aus einer Gesamtabwägung aller Schutzgüter ergibt. Unter diesen Schutzgütern wurden auch die Belange der Landwirtschaft berücksichtigt und abgewogen.</p>
340	<p>Es wird gefordert, die Trasse außerhalb der wertvollen Obstanbauflächen von Hohenschölisch zu verlegen.</p>	<p>Die Lage der Vorzugstrasse ergibt sich aus einer Gesamtabwägung aller Schutzgüter. Gleichzeitig ist es bei den großzügigen Grundrissparametern, die eine Autobahn erfordert, nicht möglich, kleinräumige Änderungen vorzunehmen, ohne, dass diese Auswirkungen auf mehreren Kilometern Länge</p>

		hätten, wodurch neue Betroffenheiten ausgelöst würden.
ML RA Günther, 340	Die Trassenführung zwischen Götzdorf und Schölisch führe dazu, dass beide Ortschaften im gleichen Maße verlärmten, ohne dass aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind. Bei einer Heranführung der Trasse an eine der beiden Ortschaften, wie durch die linienbestimmte Trasse etwa auf 300 bis 450 m an Götzdorf wäre der Ort durch aktiven Lärmschutz zu schützen, während der andere Ortsteil erheblich geringer betroffen wäre.	Die Lage der Vorzugstrasse ergibt sich aus einer Gesamtabwägung aller Schutzgüter. Gleichzeitig ist es bei den großzügigen Grundrissparametern, die eine Autobahn erfordert, nicht möglich, kleinräumige Änderungen vorzunehmen, ohne, dass diese Auswirkungen auf mehreren Kilometern Länge hätten, wodurch neue Betroffenheiten ausgelöst würden. Im Rahmen der in Aufstellung befindlichen Deckblattunterlage zum Teilabschnitt 5a der A 26 wurde sowohl die Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben als auch die schalltechnische Untersuchung aktualisiert. Die vorliegende Trasse stellt aus Immissionsschutzfachlicher Sicht und damit auch aus wirtschaftlicher Sicht ein Optimum dar. In den eigentlichen Ortslagen von Götzdorf und Schölisch treten keine Grenzwertüberschreitungen nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) auf. Lediglich vier Gebäude der an der K 31 vorhandenen Streubebauung weisen Grenzwertüberschreitungen bei den Nachtgrenzwerten auf. Hinzuzufügen ist, dass ein aktiver Schallschutz im besten Fall lediglich die Grenzwerte gemäß 16. BImSchV erfüllt. In die Abwägung fließt u. a. auch eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ein. Im Ergebnis wird abgewogen, inwiefern aktiver oder passiver Lärmschutz zum Zuge kommt und in welcher Form der Vollschutz erreicht wird (keine Überschreitungen). Mit einem aktiven Lärmschutz wird es also nicht leiser. Es werden lediglich die Grenzwerte eingehalten. Ohne Grenzwertüberschreitungen, wie es hier im Bereich Schölisch und Götzdorf der Fall ist, sind die Anwohner rechnerisch besser geschützt, als wenn eine Schutzmaßnahme notwendig wird.
	Parallellage zur L 111	
20, 40, 210, 232, 235, 292a, 296/297, 327/328, 341,	Die Trassenführung parallel zur L 111 (Buxtehuder Straße) bei Querung der Altländerstraße verlaufe nur in einem Abstand von 80 m zur reinen Wohnbebauung im Bereich der Liegnitzer Straße. Um den Gebietscharakter des WR-Gebietes zu erhalten oder zu schonen, wird die Verlegung der Trasse auf die L 111 angeregt. Im Bereich der Liegnitzer Straße (beispielhaft Haus Nr. 31) entstehen durch Annäherung der Autobahntrasse an die dortige Wohnbebauung von unter 100 m Lärmbelastungen, die auch mit einer 5 m hohen Lärmschutzwand keine ausreichende Lärminderung für die Schlafräume im OG bewirken. Es wird gefordert, Schallschutzansprüche bei auf Kipp geöffneten Fenster zu ermitteln. Es wird eingewandt, dass sich Lärmeinwirkungen noch potenzierten, wenn die Industriebahn hier auf einer Dammlage mit der Autobahn verlegt würde. Es wird deshalb gefordert, die Autobahn in östlicher Richtung mit größerem Abstand zu der Wohnbebauung auf die L 111 zu verlegen. In diesem Zusammenhang wird auch gefordert, Autobahn und Industriegleis auf der dem Wohngebiet abgewandten Seite der L 111 zu führen.	Die Abwägung wird in den Antragsunterlagen zu Abschnitt 5b dargelegt und ist nicht mehr Bestandteil dieses Verfahrens.
282/283, 285	Es wird angeregt, die zukünftige Verkehrsbedeutung der L 111 zwischen der AS Stade (Ost) und der L 110 [gemeint ist die Freiburger Straße, früher Landes-, jetzt Gemeindestraße] zu überprüfen. Ggf. könne der Abschnitt der Landesstraße entfallen und zurück gebaut werden.	Die Abwägung wird in den Antragsunterlagen zu Abschnitt 5b dargelegt und ist nicht mehr Bestandteil dieses Verfahrens.
	Knotenpunkt Drochtersen	
201, 205, 223,	Das größte Verkehrsaufkommen auf der A 26 von und nach Stade-Hamburg wird aus dem Westen (Tiefseewasserhafen Wilhelmshaven, Transitverkehre aus den Benelux-Staaten) zu erwarten sein. Der Autobahnknotenpunkt bei Drochtersen sei für dieses Hauptstrombündel mit der Folge falsch gewählt, dass sich erhebliche und unerwünschte Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Netz über die B 73 [und B 74] Richtung Stade ergeben werden. Eine alternative Trassierung und Verknüpfung mit der A 20 bei Himmelpforten über Hammah - Groß Sterneberg – Stadermoor- Stade Hörne – würde das Hauptstrombündel West-Ost besser aufnehmen können und sei auch unter Umweltgesichtspunkten vorzugswürdig.	Gemäß der nun vorliegenden Verkehrsprognose 2030 ist die geplante A 26 zwischen Stade und Drochtersen in der Lage, das parallel verlaufende nachgeordnete Straßennetz um rd. 18.000 Kfz/24h zu entlasten. Insbesondere die Ortsdurchfahrten an L 111, K 27 und K 80 erfahren einen sehr deutlichen Rückgang des Verkehrs. Aber auch die B 73 zwischen Stade und der A 20-Anschlussstelle Burweg/Himmelpforten weist laut der Prognose eine Verkehrsabnahme von mehr als 3.000 Kfz/24h auf. Die B 74 wird sogar um mehr als 8.000 Kfz/24h entlastet, da mit A 20 und A 26 alternative Routen zur Verfügung stehen, die höhere Reisegeschwindigkeiten gestatten, als das vorhandene Straßennetz mit seinen zahlreichen Ortsdurchfahrten (vgl. Abbildung).

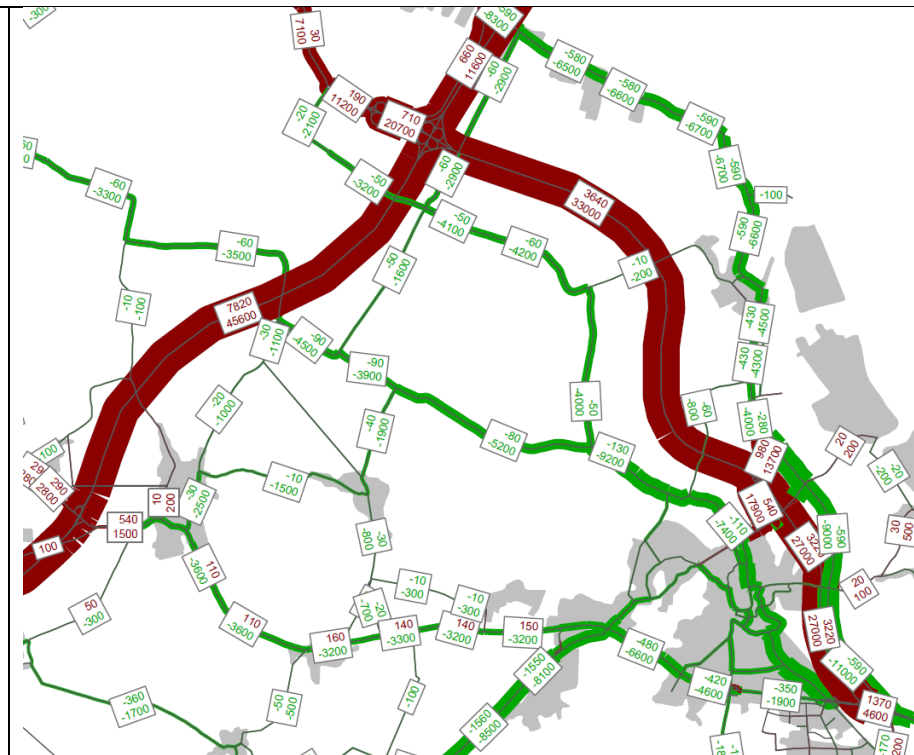


Abbildung: Ausschnitt Verkehrsprognose 2030, Belastungsdifferenzen Planfall – Bezugsfall (Planfall = Planfall E3, entsprechend Vollausbau A 20 und A 26) (SSP, 2016)

Im Raumordnungsverfahren zur Nord-West-Umfahrung Hamburg, welches zu Beginn der 2000er Jahre stattfand, wurde der Raum zwischen Stade und der geplanten Elbquerung bei Drochtersen u.a. unter dem Aspekt betrachtet, die Elbe zu queren und zügig an das vorhandene Autobahnnetz, hier die A 26 Richtung Hamburg, anzuschließen. Neben der hier verfahrensgegenständlichen Linienführung wurde dabei auch eine Linienführung westlich der Rotschlammdeponie betrachtet. Im Hinblick auf den seinerzeit noch nicht feststehenden Verlauf der A 22 (jetzt A 20) sowie vorhandene Raumwiderstände wurde diese Linie jedoch frühzeitig aus dem Spektrum möglicher Varianten ausgeschieden. Die Landesplanerische Feststellung vom 09.02.2004 vermerkt hierzu: „Varianten, die eine Führung der Trasse westlich der Rotschlammdeponie vorschlagen, wurden nach überschlägiger Prüfung nicht näher untersucht. Sie scheiden wegen zu starker Beeinträchtigung der in diesem Gebiet liegenden Erholungsgebiete, Vorrang- und Versorgungsgebiete für Natur und Landschaft sowie eines großflächigen Vorranggebietes für die Rohstoffgewinnung (Torf) für eine sinnvolle Trassenführung aus.“

In der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung 2010 ist die Frage nach einem möglichen, alternativen Verlauf der A 26 westlich bzw. südlich der Rotschlammdeponie wieder aufgekommen. Im Rahmen der Erarbeitung der Deckblattunterlage zum Abschnitt 5a wurde daher die Möglichkeit einer solchen Variante vor dem Hintergrund der heutigen, u.U. veränderten Randbedingungen, wie z.B. eine verfestigte A 20-Planung, durch die NLStBV erneut untersucht. Dabei wurde eine sowohl aus technischer als auch aus umweltfachlicher Sicht realisierbare Variante erarbeitet (siehe Abbildung).

Aus der Abbildung wird erkennbar, dass sich im Untersuchungsraum das europäisch geschützte Natura-2000-Gebiet „Wasserkruher Moor und Willes Heide“ (kurz „FFH-Gebiet“) befindet. Auf nationaler Ebene ist das Gebiet mit Verordnung des Landkreises Stade vom 06.02.2017 als Naturschutzgebiet „Kehdinger Moore“ gesichert worden.

In dem Standarddatenbogen für das FFH-Gebiet und in der Naturschutzgebietsverordnung sind der Schutzzweck und die Erhaltungsziele für die zu schützenden Lebensraumtypen und die charakteristischen Arten aufgeführt. Bei den prioritären Lebensraumtypen handelt es sich unter anderem um Moorwälder, Hochmoorbereiche und nährstoffarme Seen und Teiche. Entsprechend den rechtlichen Anforderungen des § 34 Bundesnaturschutzgesetzes sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten bzw. deren Schutz- und Erhaltungszielen zu vermeiden. Da durch den Straßenverkehr nährstoffreichernde Schadstoffbelastungen entstehen können (besonders Stickstoffoxide, kurz NO_x) muss zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen ein prognostizierter Abstand zwischen Straße und Naturschutzgebiet eingehalten werden (siehe FFH-Verträglichkeitsprüfung A 20 Abschnitt 7 „Wasserkruher Moor, Willes Heide“). Im Bauabschnitt 7 der Küstenautobahn wurde ein solcher Mindestabstand bereits errechnet und auf mögliche alternative Varianten übertragen (vgl. die grün-gelblich dargestellter NO_x-Puffer in der Abbildung).

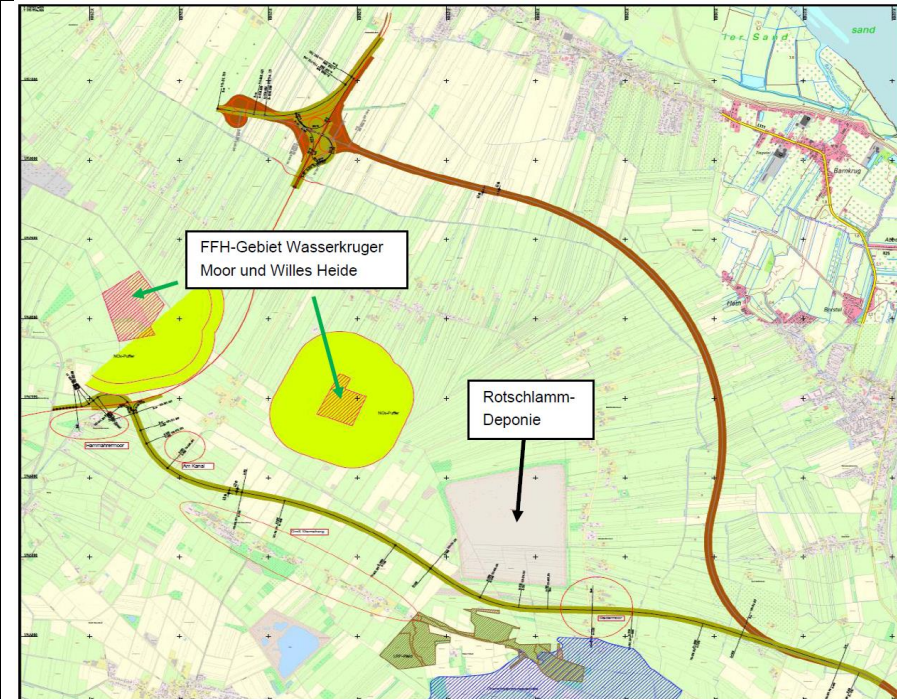


Abbildung: A 26, Abschnitt 5a: Derzeitige Vorzugsvariante (Variante Nord) und Alternativtrasse (Variante Süd), NLStBV 2018

Zum Schutz und zur Aufrechterhaltung der funktionalen Verbindung der beiden Teilflächen des Schutzgebietes ist für die zu schützenden Arten (hier v.a. Kreuzotter) eine Verbindung über die Autobahn hinweg zu gewährleisten. Im Abschnitt 7 der A 20 kann der Konflikt durch ein 30 m breites Vernetzungsbauwerk zwischen den beiden Teilgebieten gelöst werden. Für eine Anbindung der A 26 an die A 20 durch ein neues Autobahndreieck, gelegen zwischen den beiden Teilflächen des Schutzgebietes, wären solche Tierquerungshilfen theoretisch herstellbar, werden aber aus umweltfachlicher Sicht ihre Funktionsfähigkeit für die Zielart „Kreuzotter“ nicht erfüllen können (Auffinden und Annahme der Bauwerke). Auch aus wirtschaftlichen Gründen wären mehrere Querungsbauwerke nicht vertretbar.

Eine realisierbare Trasse kann somit nicht auf der von einigen Einwendern vorgeschlagenen Linie entlang der Gemarkungsgrenze und Wasserscheide zwischen UHV Kehdingen und UHV Untere Oste verlaufen, sondern rückt näher an die Ortslage Groß-Sterneberg heran. Ein Anschluss an die A 20 ist dabei nur im Bereich Engelschoff / Hammahermoor möglich.

Auf dem Niveau der verfügbaren Datenlage (für den Bereich westlich der Rotschlammdeponie liegen bspw. keine Kartierergebnisse vor) erfolgte daraufhin ein Variantenvergleich zwischen dieser „Südvariante“ und der seit 2010 im Verfahren befindlichen „Nordvariante“.

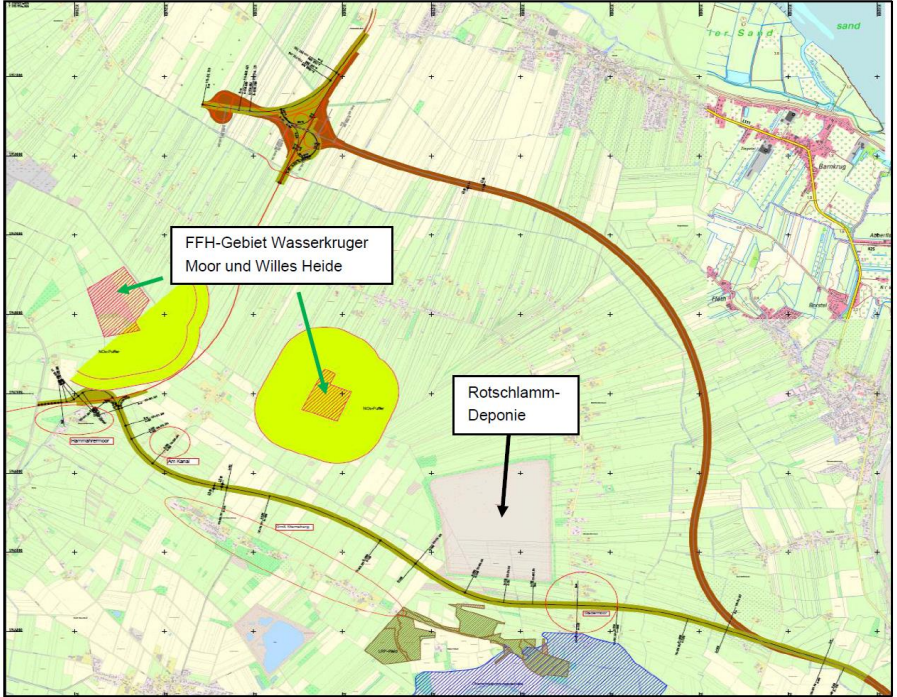
Hinsichtlich der Kriterien *Zerschneidung der landwirtschaftlichen Flächen* und *Entwässerung* weist die Südvariante Vorteile gegenüber der Nordvariante auf. Daneben sprechen jedoch eine Reihe anderer Kriterien gegen eine südliche Lage der A 26. Dazu zählt sowohl die Tatsache, dass der Raum Stadermoor durch eine südliche Trasse zerschnitten und verlärmert würde, als auch, dass die Orte Groß-Sterneberg und Hammahermoor durch die Nähe zur Autobahn deutlich stärkerem Lärm ausgesetzt wären. Auch die erkennbar höhere umweltfachliche Bewertung des Raumes um Groß-Sterneberg spricht gegen diese Variante. Mittelbar beeinflusst diese auch die landwirtschaftliche Bewertung, da mit einem höheren Umfang an Ausgleichsflächen zu rechnen ist. Auf Grundlage der bekannt schlechten Baugrundverhältnisse im Abschnitt 7 der A 20 sowie den gesichteten Bodenkarten ist auch eine bautechnische Vorteilhaftigkeit der Südvariante (Hochmoortorf!) nicht erkennbar.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass eine Führung der A 26 westlich bzw. südlich der Rotschlammdeponie grundsätzlich möglich wäre. Jedoch ist in der Zusammenschau der Argumente keine sich aufdrängende Vorteilhaftigkeit der Süd-Variante erkennbar. Insbesondere die entstehenden Beeinträchtigungen in den Siedlungen Stadermoor, Groß-Sterneberg, Hammahermoor und Engelschoff führen zu Nachteilen hinsichtlich der untersuchten Alternativtrasse. Aus den dargelegten Gründen wird im weiteren Planungsverfahren die derzeitige Vorzugsvariante weiterverfolgt. Eine Ausführliche Darlegung der Variantenuntersuchung erfolgt mit der in Aufstellung befindlichen Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a.

237

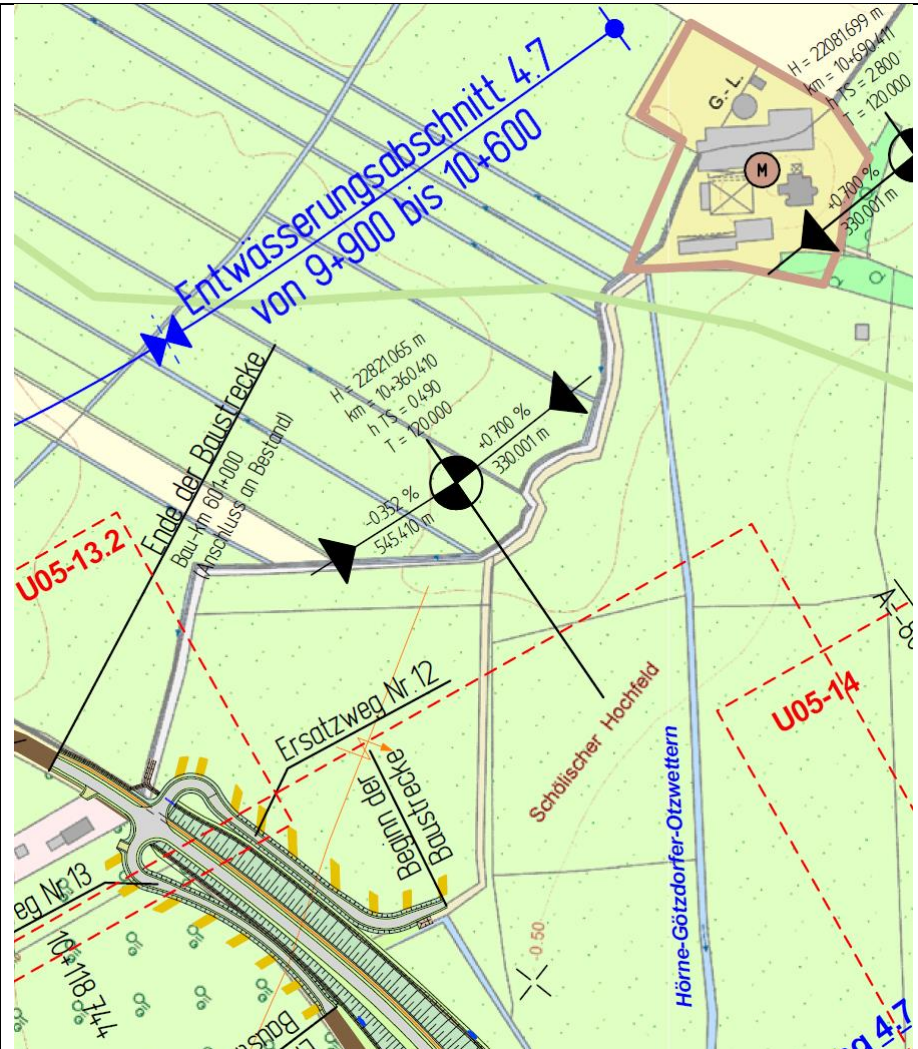
Die Trassierung berücksichtigt nicht hinreichend den Trennungsgrundsatz nach § 50 BImSchG

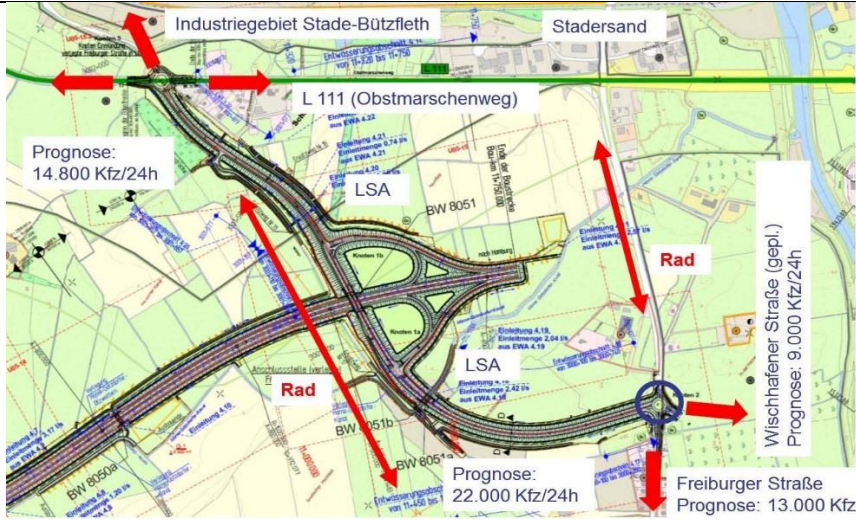
Der Trennungsgrundsatz nach § 50 BImSchG wird dem Grunde nach beachtet. Die Berücksichtigung und Bewältigung der Auswirkungen, welche die Bedarfsplanmaßnahme A 26 mit sich bringt, erfolgt auf Grundlage

		<p>der gesetzlichen Vorgaben und Regelwerke. Eine Abwägung aller relevanten Belange bildet die Voraussetzung für die Erteilung des Baurechts durch die Genehmigungsbehörde.</p>
<p>253</p>	<p>Die Zerschneidung des Stader und Bützflether Moores sei mit einer gestreckten Führung westlich von Bützflethermoor entlang Klein Villah und Groß Sterneberg mit Anschluss an die A20 bei Ritschermoer vermeidbar.</p>	<p>Im Raumordnungsverfahren zur Nord-West-Umfahrung Hamburg, welches zu Beginn der 2000er Jahre stattfand, wurde der Raum zwischen Stade und der geplanten Elbquerung bei Drochtersen u.a. unter dem Aspekt betrachtet, die Elbe zu queren und zügig an das vorhandene Autobahnnetz, hier die A 26 Richtung Hamburg, anzuschließen. Neben der hier verfahrensgegenständlichen Linienführung wurde dabei auch eine Linienführung westlich der Rotschlammdeponie betrachtet. Im Hinblick auf den seinerzeit noch nicht feststehenden Verlauf der A 22 (jetzt A 20) sowie vorhandene Raumwiderstände wurde diese Linie jedoch frühzeitig aus dem Spektrum möglicher Varianten ausgeschieden. Die Landesplanerische Feststellung vom 09.02.2004 vermerkt hierzu: „Varianten, die eine Führung der Trasse westlich der Rotschlammdeponie vorschlagen, wurden nach überschlägiger Prüfung nicht näher untersucht. Sie scheiden wegen zu starker Beeinträchtigung der in diesem Gebiet liegenden Erholungsgebiete, Vorrang- und Versorgungsgebiete für Natur und Landschaft sowie eines großflächigen Vorranggebietes für die Rohstoffgewinnung (Torf) für eine sinnvolle Trassenführung aus.“</p> <p>In der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung 2010 ist die Frage nach einem möglichen, alternativen Verlauf der A 26 westlich bzw. südlich der Rotschlammdeponie wieder aufgekommen. Im Rahmen der Erarbeitung der Deckblattunterlage zum Abschnitt 5a wurde daher die Möglichkeit einer solchen Variante vor dem Hintergrund der heutigen, u.U. veränderten Randbedingungen, wie z.B. eine verfestigte A 20-Planung, durch die NLStBV erneut untersucht. Dabei wurde eine sowohl aus technischer als auch aus umweltfachlicher Sicht realisierbare Variante erarbeitet (siehe Abbildung).</p> <p>Aus der Abbildung wird erkennbar, dass sich im Untersuchungsraum das europäisch geschützte Natura-2000-Gebiet „Wasserkruger Moor und Willes Heide“ (kurz „FFH-Gebiet“) befindet. Auf nationaler Ebene ist das Gebiet mit Verordnung des Landkreises Stade vom 06.02.2017 als Naturschutzgebiet „Kehdinger Moore“ gesichert worden.</p> <p>In dem Standarddatenbogen für das FFH-Gebiet und in der Naturschutzgebietsverordnung sind der Schutzzweck und die Erhaltungsziele für die zu schützenden Lebensraumtypen und die charakteristischen Arten aufgeführt. Bei den prioritären Lebensraumtypen handelt es sich unter anderem um Moorwälder, Hochmoorbereiche und nährstoffarme Seen und Teiche. Entsprechend den rechtlichen Anforderungen des § 34 Bundesnaturschutzgesetzes sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten bzw. deren Schutz- und Erhaltungszielen zu vermeiden. Da durch den Straßenverkehr nährstoffanreichernde Schadstoffbelastungen entstehen können (besonders Stickstoffoxide, kurz NO_x) muss zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen ein prognostizierter Abstand zwischen Straße und Naturschutzgebiet eingehalten werden (siehe FFH-Verträglichkeitsprüfung A 20 Abschnitt 7 „Wasserkruger Moor, Willes Heide“). Im Bauabschnitt 7 der Küstenautobahn wurde ein solcher Mindestabstand bereits errechnet und auf mögliche alternative Varianten übertragen (vgl. die grün-gelblich dargestellter NO_x-Puffer in der Abbildung).</p>  <p>Abbildung: A 26, Abschnitt 5a: Derzeitige Vorzugsvariante (Variante Nord) und Alternativtrasse (Variante Süd),</p>

		<p>NLStBV 2018</p> <p>Zum Schutz und zur Aufrechterhaltung der funktionalen Verbindung der beiden Teilflächen des Schutzgebietes ist für die zu schützenden Arten (hier v.a. Kreuzotter) eine Verbindung über die Autobahn hinweg zu gewährleisten. Im Abschnitt 7 der A 20 kann der Konflikt durch ein 30 m breites Vernetzungsbauwerk zwischen den beiden Teilgebieten gelöst werden. Für eine Anbindung der A 26 an die A 20 durch ein neues Autobahndreieck, gelegen zwischen den beiden Teilflächen des Schutzgebiets, wären solche Tierquerungshilfen theoretisch herstellbar, werden aber aus umweltfachlicher Sicht ihre Funktionsfähigkeit für die Zielart „Kreuzotter“ nicht erfüllen können (Auffinden und Annahme der Bauwerke). Auch aus wirtschaftlichen Gründen wären mehrere Querungsbauwerke nicht vertretbar.</p> <p>Eine realisierbare Trasse kann somit nicht auf der von einigen Einwendern vorgeschlagenen Linie entlang der Gemarkungsgrenze und Wasserscheide zwischen UHV Kehdingen und UHV Untere Oste verlaufen, sondern rückt näher an die Ortslage Groß-Sterneberg heran. Ein Anschluss an die A 20 ist dabei nur im Bereich Engelschoff / Hammahermoor möglich.</p> <p>Auf dem Niveau der verfügbaren Datenlage (für den Bereich westlich der Rotschlammdeponie liegen bspw. keine Kartierergebnisse vor) erfolgte daraufhin ein Variantenvergleich zwischen dieser „Südvariante“ und der seit 2010 im Verfahren befindlichen „Nordvariante“.</p> <p>Hinsichtlich der Kriterien <i>Zerschneidung der landwirtschaftlichen Flächen und Entwässerung</i> weist die Südvariante Vorteile gegenüber der Nordvariante auf. Daneben sprechen jedoch eine Reihe anderer Kriterien gegen eine südliche Lage der A 26. Dazu zählt sowohl die Tatsache, dass der Raum Stadermoor durch eine südliche Trasse zerschnitten und verlärmert würde, als auch, dass die Orte Groß-Sterneberg und Hammahermoor durch die Nähe zur Autobahn deutlich stärkerem Lärm ausgesetzt wären. Auch die erkennbar höhere umweltfachliche Bewertung des Raumes um Groß-Sterneberg spricht gegen diese Variante. Mittelbar beeinflusst diese auch die landwirtschaftliche Bewertung, da mit einem höheren Umfang an Ausgleichsflächen zu rechnen ist. Auf Grundlage der bekannt schlechten Baugrundverhältnisse im Abschnitt 7 der A 20 sowie den gesichteten Bodenkarten ist auch eine bautechnische Vorteilhaftigkeit der Südvariante (Hochmoortorf!) nicht erkennbar.</p> <p>Zusammenfassend ist festzuhalten, dass eine Führung der A 26 westlich bzw. südlich der Rotschlammdeponie grundsätzlich möglich wäre. Jedoch ist in der Zusammenschau der Argumente keine sich aufdrängende Vorteilhaftigkeit der Süd-Variante erkennbar. Insbesondere die entstehenden Beeinträchtigungen in den Siedlungen Stadermoor, Groß-Sterneberg, Hammahermoor und Engelschoff führen zu Nachteilen hinsichtlich der untersuchten Alternativtrasse. Aus den dargelegten Gründen wird im weiteren Planungsverfahren die derzeitige Vorzugsvariante weiterverfolgt. Eine Ausführliche Darlegung der Variantenuntersuchung erfolgt mit der in Aufstellung befindlichen Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a.</p>
282/283, 285,	Es wird eine Begradigung der Trasse zwischen Schwinge und Götzdorfer Straße angeregt.	Die Lage der Vorzugstrasse ergibt sich aus einer Gesamtabwägung aller Schutzgüter. Gleichzeitig ist es bei den großzügigen Grundrissparametern, die eine Autobahn erfordert, nicht möglich, kleinräumige Änderungen vorzunehmen, ohne, dass diese Auswirkungen auf mehreren Kilometern Länge hätten, wodurch neue Betroffenheiten ausgelöst würden.
	9. Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten)	
	Autobahn- und Rohrdurchlässe	
ML B RA Günther	Die für die offenen Gewässer zweiter Ordnung vorgesehenen Durchlässe berücksichtigen nicht die für das umliegende Gelände weiter zu erwartenden natürlichen Setzungsprozesse; diese sollten für die Durchlässe vorweggenommen werden, wozu ein Ausbau auf Draintiefe sinnvoll wäre.	Die Brückenbauwerke der Autobahn über den Gewässern zweiter bzw. dritter Ordnung werden ohne eine befestigte Gewässersohle ausgeführt. Dadurch bleiben zukünftige Anpassungen im Gewässersystem, die im Zusammenhang mit der fortlaufenden Geländeabsenkung stehen, ohne weiteres möglich. Entsprechend tief geführte Wiederlager bzw. Flügelwände werden in Absprache mit den zuständigen Wasser- und Bodenverbänden der Ausführungsplanung zugrunde gelegt.
ML B RA Günther	Das Durchlassbauwerk Nr.8519 für die Wöhrdener Wettern ist zwar als solches ausreichend bemessen; auf Grund der geringen lichten Höhe werde jedoch die Unterhaltung erschwert.	Die Frage wird in den Antragsunterlagen zu Abschnitt 5b beantwortet und ist nicht mehr Bestandteil dieses Verfahrens.
22,26	Der Sand Damm des Röhrweges zur Querung der Autobahn liege zu dicht an der Wettern und beeinträchtige den Wasserdurchlass.	Der Abstand des Überführungsdammes für den Röhrweg von der Röhrwettern ist unter erdstatischen Gesichtspunkten ausreichend groß gewählt. Im Bereich der Autobahnquerung wird die Röhrwettern kleinräumig verlegt und ohne Einengung des hydraulischen Profils unter der A 26 unterführt.
ML B RA Günther	Die im Bereich der Altländer Straße vorgesehenen Durchlässe DN 1000 seien für die Bewässerung zu klein bemessen.	Die Frage wird in den Antragsunterlagen zu Abschnitt 5b beantwortet und ist nicht mehr Bestandteil dieses Verfahrens.
	Querschnitt	
ML RA Günther	Die prognostizierte Verkehrsbelastung erlaube es nach der RAA 2008 anstelle des gewählten RQ 28 den geringeren RQ 25 zu wählen.	Autobahnen sind Hochleistungsstraßen. Sie werden ausschließlich als Straßen für den schnellen Kfz-Verkehr betrieben und sollen ihre Verkehrsaufgabe mit hoher Verkehrssicherheit und hoher Qualität des Verkehrsablaufs erfüllen. Unter Wahrung des dafür erforderlichen Entwurfsstandards sollen sie dennoch das Umfeld schonen und Ressourcen so gering wie möglich in Anspruch nehmen. Sie sollen möglichst kostengünstig herzustellen, zu erhalten und zu betreiben sein.

		<p>Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen RAA, Ausgabe 2008, korrigierte Fassung 2014, kann die A 26 im 5. Bauabschnitt der Kategorie AS II (Überregional-Autobahn) zugeordnet werden. Daraus ergibt sich eine zugeordnete Entwurfsklasse EKA 1 B.</p> <p>Straßenkategorie und Entwurfsklasse legen die Merkmale sowie Grenz- und Richtwerte für die Entwurfs- und Betriebselemente fest. Dadurch ergeben sich für Autobahnen und autobahnähnliche Straßen unterschiedliche Streckencharakteristiken. Von der Entwurfsklasse unmittelbar bestimmt werden Regelquerschnitte, Grenz- und Richtwerte der Entwurfsselemente, Grundformen und Abstände der Knotenpunkte sowie ggf. die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit.</p> <p>Ein wesentliches Betriebsmerkmal einer Autobahn ist die mögliche/erforderliche Art der Verkehrsführung in Baustellen. In der Regel sehen die RAA hierbei die so genannte 4+0-Verkehrsführung vor. Das bedeutet, dass die einzelnen Richtungsfahrbahnen so breit sein müssen, dass im Fall von Bauarbeiten an einer Richtungsfahrbahn, die andere Richtungsfahrbahn je zwei Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung als Baustellenverkehrsführung aufnehmen kann. Der kleinste Autobahn-Regelquerschnitt, der diese Anforderungen erfüllt, ist gemäß den RAA der RQ 31, d.h. ein Regelquerschnitt mit 31 m Kronenbreite und einer befestigten Breite von 12 m je Richtungsfahrbahn. Sofern eine 4+0 Verkehrsführung als nicht zwingend erforderlich angesehen wird und die Verkehrsstärken es zulassen, kann jedoch in der EKA 1 B ausnahmsweise auch der schmalere RQ 28 zur Anwendung kommen. Ein solcher Fall liegt im 5. BA der A 26 vor.</p> <p>Der vorgetragene Regelquerschnitt RQ 25 ist für Fern- und Überregional-Autobahnen nicht geeignet. Gemäß den RAA bleibt er innerstädtischen Straßen der EKA 3 mit begrenzter Flächenverfügbarkeit vorbehalten, so genannte „Stadtautobahnen“ mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit kleiner oder gleich 100 km/h.</p>
	Brückenbauwerk 8520 / Unterführung Altländer Straße	
362/363	Das Brückenbauwerk 8520 zur Unterführung der Altländer Straße beeinträchtigt die Wohnbebauung im Altländerviertel und sei unverhältnismäßig teuer	Die Fragestellung wird in den Antragsunterlagen zu Abschnitt 5b beantwortet und ist nicht mehr Bestandteil dieses Verfahrens.
6	Das Brückenbauwerk 8520 zur Unterführung der Altländer Straße lasse mit der vorgesehenen lichten Höhe von 4,70 die erforderlichen Transporte mit Übermaßen für Leitwerkhöhen bis zu 10,50 m vom Airbus Werk in Stade zum Airbus-Endmontagewerk in Hamburg-Finkenwerder über die Altländer Straße, die L 140/ K34 nicht zu. Eine Alternativroute über die L 111/ K30 steht ebenfalls wegen eines Brückenbauwerks und Konflikten zu Stromleitungen nicht zur Verfügung. Bei Verwirklichung des Brückenbauwerks ist der Werksstandort gefährdet.	Die Fragestellung wird in den Antragsunterlagen zu Abschnitt 5b beantwortet und ist nicht mehr Bestandteil dieses Verfahrens.
9, 235, 362/363	Der Damm für das Brückenbauwerk der seitens der Hansestadt Stade geforderten Überführung der Altländer Straße über die Autobahn beeinträchtigt die Wohnsituation für die ersten Grundstücke der Altländer Straße (Nr. 78 und 80) erheblich. Es wird deshalb gefordert, die Autobahntrasse auf die L 111 und die L 111 auf den parallel laufenden Wirtschaftsweg zu verlegen, um die Überführung der Altländerstraße nach außer Orts zu verlagern und den Abstand der Autobahn, derzeit unter 100 m, zur Wohnbebauung des Altländer Viertels zu vergrößern.	Die Fragestellung wird in den Antragsunterlagen zu Abschnitt 5b beantwortet und ist nicht mehr Bestandteil dieses Verfahrens.
	Brückenbauwerk zur Überführung der K 31 (Götzdorfer Straße)	
236	Die im Plan infolge der Überführung der K 31 vorgesehene Anpassung des Weges zum Dösehof (Götzdorfer Straße 77), der eine Anrampung auf 25 m Länge erfahren soll, wird auf den entstehenden Höhenunterschied von 2 m wegen der damit einhergehenden zu hohen Steigung als nicht verkehrsgerecht beanstandet.	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.</p> <p>In der Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a wird von der Überführung der K 31 der Ersatzweg Nr.12 als Anschluss für den Dösehof verkehrsgerecht hergestellt. Die Ersatzweglänge beträgt ca. 150 m. Der Anschluss erfolgt auf dem vorhandenen Geländeneiveau (vgl. Lageplanausschnitt).</p>

		 <p>Abbildung: Ausschnitt aus dem Übersichtslageplan, Unterlage 3, Blatt 3 (Vorabzug Deckblatt A 26, Abschnitt 5a, NLStBV 2018)</p>
<p>ML B RA Günther</p>	<p>Die Planunterlagen enthielten keine Angaben zur Dimensionierung des Durchlassbauwerks 8520 (Rückführung der Wöhrdener Wetten).</p>	<p>Die Fragestellung wird in den Antragsunterlagen zu Abschnitt 5b beantwortet und ist nicht mehr Bestandteil dieses Verfahrens.</p>
<p>ML RA Günther</p>	<p>Anschlussstelle / Verlegung der Freiburger Straße Die Verlegung der Freiburger Straße führt für mehrere Landwirte zu erheblichen Umwegen; dies wurde in der Variantenplanung nicht berücksichtigt.</p>	<p>Ursprünglich auf ein Verkehrsentwicklungskonzept der Hansestadt Stade zurückgehend, zeigte sich im Rahmen der Planungen für die Anschlussstelle der A 26 an der Freiburger Straße, dass eine neue Straße (verlegte Freiburger Straße) als Autobahnzubringer in mehrfacher Hinsicht Vorteile gegenüber einer Anschlussstelle unmittelbar an der bestehenden Freiburger Straße bietet. Für die Verlegung der Freiburger Straße sprechen u.a. Gründe der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs (z.B. Abstand der Anschlussstelle zur Trogstrecke der Schwingeüberführung), aber auch der Schutz der Anlieger an der vorhandenen Freiburger Straße, die im Falle eines direkten Anschlusses aufgrund der prognostizierten Verkehrsstärken vierstreifig ausgebaut und mit mehreren Lichtsignalanlagen ausgestattet werden müsste.</p> <p>Grundsätzlich wurde, neben anderen Aspekten und Schutzgütern, auch die agrarstrukturelle Betroffenheit untersucht und in der Variantenplanung berücksichtigt. Schwerer jedoch als die Umwege einzelner Bewirtschafter wiegt in der Gesamtabwägung die Inanspruchnahme der vorhandenen Wohnbebauung entlang der Freiburger Straße.</p> <p>Im Zuge der Erarbeitung der derzeit in Aufstellung befindlichen Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a der A 26 wurden die Aspekte Verkehrssicherheit, Verkehrsablauf, Immissionschutz, aber auch Flächeninanspruchnahme und städtebauliche Aspekte durch die Vorhabenträgerin erneut diskutiert. Auch die Ergebnisse der zwischenzeitlich erfolgten Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 wurden in der Deckblattunterlage berücksichtigt. Im Ergebnis zeigt sich eine Anpassung der Planung der verlegten Freiburger Straße sowie der Anschlussstelle insgesamt (siehe nachfolgende Abbildung).</p>

		 <p>Abbildung: geplante Anschlussstelle an der Freiburger Straße (Vorabzug Deckblatt A 26, Abschnitt 5a, NLStBV 2018)</p> <p>Entschädigungsansprüche (Durchschneidungs-, Anschneidungsschäden, Umwege, etc.) sowie Übernahmeansprüche bezüglich unrentabler Restflächen werden im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach festgestellt. Die konkrete Höhe des Schadensausgleichs wird in einem nachgeordneten Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.</p> <p>Es sei darauf hingewiesen, dass aufgrund des maßnahmenbegleitenden Unternehmensflurbereinigungsverfahrens Assel-Bützleth von einer zumindest teilweisen Neuordnung der vom Autobahnbau betroffener Eigentumsflächen nördlich der Freiburger Straße auszugehen ist.</p>
	<p>PWC-Anlage</p>	
<p>ML RA Günther, 22,82,132,133, 207, 238, 359,</p>	<p>Die Notwendigkeit der Flächeninanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen für die PWC-Anlage wird gerügt. Der Standort in Nähe des Depenbecker Deiches sei aus landwirtschaftlicher Sicht inmitten von Futternutzungsflächen auch mit Blick auf das erhöhte Infektionsrisiko mit Erregern (MKS, BHV1 und BVD) ausgehend von Tiertransportfahrzeugen ungünstig und deshalb abzulehnen.</p>	<p>Im Hinblick auf das „Deckblattverfahren“ im Planungsabschnitt 5a ist die PWC-Anlage nicht mehr Gegenstand der vorliegenden Planung. Sie wird stattdessen Gegenstand eines eigenständigen Genehmigungsverfahrens sein.</p>
<p>ML RA Günther</p>	<p>Ein Anschluss der Anlage an die Schmutzwasserbeseitigungsanlage von Bützleth sei offen bzw. ungeklärt.</p>	<p>Im Hinblick auf das „Deckblattverfahren“ im Planungsabschnitt 5a ist die PWC-Anlage nicht mehr Gegenstand der vorliegenden Planung. Sie wird stattdessen Gegenstand eines eigenständigen Genehmigungsverfahrens sein.</p>
<p>247, 252/280</p>	<p>Um unzulässige Autobahnabfahrten zu unterbinden, auch um kriminellen Handlungen vorzubeugen, dürfe die PWC-Anlage keine rückwärtige Erschließung erhalten.</p>	<p>Im Hinblick auf das „Deckblattverfahren“ im Planungsabschnitt 5a ist die PWC-Anlage nicht mehr Gegenstand der vorliegenden Planung. Sie wird stattdessen Gegenstand eines eigenständigen Genehmigungsverfahrens sein.</p>
<p>252/280, 259, 380</p>	<p>Die Lage der PWC-Anlage in unmittelbarer Nachbarschaft zu Wohnbebauung wird beanstandet. Die Lärmwirkungen der PWC-Anlagen wurden nicht ausreichend berücksichtigt. Es wird die Berücksichtigung eines Lärmschutzniveaus von 40 dB(A) und LSM gefordert.</p>	<p>Im Hinblick auf das „Deckblattverfahren“ im Planungsabschnitt 5a ist die PWC-Anlage nicht mehr Gegenstand der vorliegenden Planung. Sie wird stattdessen Gegenstand eines eigenständigen Genehmigungsverfahrens sein.</p>
<p>384/387</p>	<p>Die PWC Anlage berühre eine Vielzahl seltener Vogelarten, Pflanzen und Amphibien in einem sensiblen Kerngebiet (Depenbeck).</p>	<p>Im Hinblick auf das „Deckblattverfahren“ im Planungsabschnitt 5a ist die PWC-Anlage nicht mehr Gegenstand der vorliegenden Planung. Sie wird stattdessen Gegenstand eines eigenständigen Genehmigungsverfahrens sein.</p>
	<p>Nachfolgende Verkehrsregelungen</p>	
<p>144/288</p>	<p>Für die Ritschermoorstraße werden Verkehrsregelungen, die Signalisierung der Einmündung Ritscherweg sowie ein Fußgängerüberweg zur Johann- Grodman- Straße (Schulweg) gefordert.</p>	<p>Die Kreisstraße 28 (Ritschermoorstraße) kreuzt die A 26 bei Bau-km 1+325, liegt also außerhalb des hier in Rede stehenden 5. Bauabschnitts der A26, welcher bei Bau-km 1+700 beginnt, im Planungsabschnitt A 20 kreuz Kehdingen.</p> <p>Da die geplante Anschlussstelle „Drochtersen“ im Planungsabschnitt A 20 kreuz Kehdingen nicht mehr, wie ursprünglich geplant, an der K 28 vorgesehen ist, sondern nördlich der A 20 im Bereich Gauensiek/Aschhorn, ist mit einer Verkehrszunahme auf der K 28 nicht zu rechnen. Im Gegenteil sagt die Verkehrsuntersuchung für den Prognosehorizont 2030 nach Fertigstellung der BAB sogar eine Abnahme des Verkehrs auf der K 28 voraus.</p>
	<p>Brückenbauwerk Wirtschaftsweg Wegefährels</p>	
<p>206</p>	<p>Es wird gefordert, das Brückenbauwerk Wegefährels von der Ostseite auf die Nordwestseite des Wegefährels zu verlegen, um hochwertige Obstbauflächen zu schonen.</p>	<p>Der Einwender stellt zutreffend fest, dass durch eine Lage der Überführung des Wegefährels nördlich des bestehenden Wirtschaftsweges die auf der Südseite vorhandenen Obstanbauflächen weitgehend verschont werden würden.</p>

		<p>Jedoch ergibt sich die Lage der Vorzugstrasse, hier des Wirtschaftsweges Wegefährels, aus einer Gesamtabwägung aller Schutzgüter und Entwurfsanforderungen. Dabei werden auch die Belange der Landwirtschaft berücksichtigt und abgewogen. Zu den Belangen der Landwirtschaft zählt auch der Erhalt des vorhandenen Polder-Systems zur Gebietsentwässerung, weshalb die auf der Nordseite parallel zum Wegefährels verlaufende Sammelleitung, Durchmesser DN = 350 mm, nicht überbaut werden kann.</p> <p>Auch den Anforderungen, welche sich aus dem Bauverfahren der A 26 (Überschüttverfahren zur Setzungsvorwegnahme) ergeben, gilt es Rechnung zu tragen. So ist in der Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5aim Bereich des Wegefährels westlich der Autobahn eine Anlage zur Behandlung des ausgepressten, eisenhaltigen Porenwassers vorgesehen.</p> <p>Entschädigungsansprüche (Durchschneidungs-, Anschneidungsschäden, Umwege, etc.) sowie Übernahmeansprüche bezüglich unrentabler Restflächen werden im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach festgestellt. Die konkrete Höhe des Schadensausgleichs wird in einem nachgeordneten Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.</p> <p>Es sei darauf hingewiesen, dass aufgrund des maßnahmenbegleitenden Unternehmensflurbereinigungsverfahrens Assel-Bützfleth von einer zumindest teilweisen Neuordnung der vom Autobahnbau betroffener Eigentumsflächen auszugehen ist.</p>
208	Es wird eingewendet, der für den Wegefährels vorgesehene Tunnel (Durchlass) liege unter der Wassergrenze; es wird deshalb gefordert, den Weg mit einem Brückenbauwerk über die Autobahn zu überführen.	Der Wirtschaftsweg Wegefährels erhält ein Überführungsbauwerk über die A 26.
	Trogbaulage Schwinge Querung	
278/279	Aus Lärmschutzgründen wird eine verlängerte Trog Lage zur Querung der Freiburger Straße als Alternative zu deren Verlegung angeregt.	Die Fragestellung wird in den Antragsunterlagen zu Abschnitt 5b beantwortet und ist nicht mehr Bestandteil dieses Verfahrens.
282/283	Es wird zu prüfen angeregt, den Schwinge Trog zu verbreitern, um Rad-, Feld- und Fußweg aufzunehmen.	Die Fragestellung wird in den Antragsunterlagen zu Abschnitt 5b beantwortet und ist nicht mehr Bestandteil dieses Verfahrens.
374	Der Gewerbepark Am Schwingedeich 111 wird durch das geplante Trogbauwerk durch direkte Flächeninanspruchnahme (Unterlage 14.1 Blatt 17) beeinträchtigt und in seiner Entwicklungsfähigkeit eingeschränkt, da durch die Planung zusätzlich eine Wegeverbindung zum Außendeich und ein dort belegenes Grundstück (Anwesen „Symphonie“), das zur Erweiterung der Gewerbeansiedlung vorgehalten wird, abgeschnitten werde. Es wird angeregt, die Schwinge Querung nördlich zu verschieben oder zu verlängern, die Deichführung mit der Straße Am Außendeich zu erhalten bzw. anders eine Wegeverbindung zum Außendeich zu erhalten.	Die Fragestellung wird in den Antragsunterlagen zu Abschnitt 5b beantwortet und ist nicht mehr Bestandteil dieses Verfahrens.
	11. Natur und Landschaft	
ML RA Günther	Die Umweltbestandsdaten werden als veraltet beanstandet.	Die als Planungsgrundlage dienenden Erfassungen der Tier- und Pflanzenwelt sind aus fachlichen und verfahrensrechtlichen Gründen in regelmäßigen Abständen aktualisiert worden. Neben den grundlegenden Erfassungen aus 2005 und 2006 ist in den Jahren 2010 und 2011 eine Aktualisierung erfolgt. Die ergänzend auszulegenden Planunterlagen weisen eine Kartierung aus den Jahren 2016/2017 auf.
237, 252	Durch Lärm- und Erschütterungseinwirkungen von der Autobahn würden Wiesenvogelarten und wassergebundene Arten sowie Amphibien sowohl in der Bauphase als auch im Betrieb verdrängt. Aus Habitat Schutzgründen wird deshalb aktiver Schallschutz gefordert.	Die bau- und betriebsbedingten Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt sind in dem landschaftspflegerischen Begleitplan umfassend dargestellt. Neben der Überbauung durch die Autobahn wirkt vor allem auch der Straßenlärm auf die wertgebenden Vogelarten im Planungsraum. Die Auswirkungen werden anhand von Lärm- und Abstandswerten ermittelt und beschrieben. Entsprechend der naturschutzrechtlichen Anforderungen wird für die betroffenen Arten, vorhandene Lebensräume aufgewertet oder neue Lebensräume hergerichtet. Aus wirtschaftlichen Erwägungen ist es nicht zumutbar die Autobahn auf der gesamten Länge mit aktivem Lärmschutz auszustatten, um die Lärmwirkungen auf die Vogelwelt zu minimieren. Auch erzeugen horizontale Elemente wie Wände auch ein Meidungsverhalten bei den meisten Wiesenvogelarten.
	Ausgleichskonzept Asseler Sand	
ML A RA Günther	Die weitere Aufwertbarkeit der Maßnahmenfläche E 22 im Asseler Sand, die bereits jetzt innerhalb des NSG und des FFH-Gebietes Unterelbe liege, wird in Frage gestellt.	Die Feststellung, dass die Kompensationsmaßnahme im „Asseler Sand“ innerhalb der europäischen Schutzgebietskulisse und innerhalb des NSG „Asseler Sand“ liegt ist zutreffend. Dies führt aber nicht dazu, dass eine Aufwertbarkeit im Sinne der Kompensationsverpflichtungen nicht erreicht werden kann. Neben den Maßnahmen, die der staatliche Naturschutz für den Erhalt der Gebiete erbringen muss, macht sich der Vorhabenträger weitere, zusätzlich lebensraumverbessernde Maßnahmen zu Eigen. Neben der grundlegenden landwirtschaftlichen Grünlandextensivierung, auch auf bisher nicht als Grünland genutzter Flächen, sind dies vor allem standortverbessernde Maßnahmen (Wasserstandanhebung) sowie die Anlage zusätzlicher Biotopstrukturen (Grabenabflachungen und -aufweitung, Saum- und Röhrichtstrukturen). Flankierende Maßnahmen zur Beruhigung und Reduzierung von Störwirkungen (Wegekonzept, jagdliche Regelungen...) sorgen dann für die Einlösung der Kompensationsverpflichtung. Zur Sicherstellung der Zielerreichung wird die Maßnahme im Rahmen einer Funktionskontrolle begleitet.

ML A RA Günther	Die Nutzungsaufgabe, wonach die Flächen als Extensiv Weide oder als Mäh Wiese zu unterhalten ist, kann wirksam nicht Dritten aufgelastet werden.	Die Maßnahmenflächen im „Asseler Sand“ werden in das Eigentum des Vorhabenträgers überführt. Für die Nutzung, Unterhaltung und Pflege der Flächen werden entsprechende Pachtverträge, möglichst mit ortsnah tätigen Landwirten geschlossen, die entsprechende Bewirtschaftungsaufgaben enthalten. Die „Kontrolle“ der Auflageneinhaltung erfolgt über die Funktionskontrolle.
ML A RA Günther	Der Monitoring Zeitraum von 10 Jahren wird als zu gering bemessen kritisiert.	Eine zehnjährige intensive Funktionskontrolle zur Sicherstellung und Begleitung der Umsetzung der Maßnahme im Sinne der Zielerreichung, wird vom Vorhabenträger als ausreichend erachtet und entspricht den Festlegungen bei vergleichbaren Maßnahmentypen. Nach der zehnjährigen Funktionskontrolle ist davon auszugehen, dass die Maßnahme ihre Funktion erfüllt und einer nicht mehr ganz so intensiven fachlichen Begleitung bedarf. Die Verpflichtung zur Aufrechterhaltung der dauerhaften Funktionsfähigkeit der Maßnahme verbleibt weiterhin beim Vorhabenträger. In welcher Art und Weise diese Verpflichtung dann erfüllt wird, ist gegenwärtig noch nicht zu konkretisieren (ggf. Abgabe an fachkundige Dritte wie die Bundesimmobilienanstalt).
	Landschaftsbild	
13, 201, 205, 253, 384/387, 388,	Das Landschaftsbild und die Landschaftseinheit Kehdinger Moor als Grünlandkomplex und (ehemals) größtes zusammenhängendes Hochmoorgebiet Norddeutschlands werde zerschnitten und erheblich beeinträchtigt. Die Zerschneidung des Stader und Bützflether Moores sei vermeidbar.	Die A 26 im Abschnitt 5a verläuft in der Elbmarsch „relativ“ nahe der Elbe und umgeht so die ursprünglichen Hoch- und Niedermoorgebiete des Kehdinger Moores, die sich v.a. im Übergangsbereich zur Geest befinden.
	Vernetzung	
13, 384/387, 388,	Es würden Wanderwege der unterschiedlichsten Tierarten in den ehemaligen Auenbereichen mit den großflächigen Grünlandarealen der Kehdinger Marsch durchschnitten werden.	Die Feststellung, dass die Autobahn zu einer Durchschneidung der Landschaft führt ist zutreffend. Vor allem durch die Dimensionierung und Gestaltung von Gewässerunterführungen wird versucht wandernden Tierarten eine Querung zu ermöglichen. Die Gewässer werden in ihrer vorhandenen Breite unterführt, wobei seitliche Bermen vorgesehen werden. In Verbindung mit der gestaltenden Bepflanzung und zuführenden Schutzzäunen werden zum einen Tierunfälle vermieden, aber auch zu den Querungsmöglichkeiten hingeführt.
253, 272/273,	Die Zerschneidung des Stader und Bützflether Moores als wertvolles Brut- und Rastvogelgebiet (z.B. für Brandgänse) sei mit einer gestreckten westlichen Führung vermeidbar.	Die Betroffenheit der Brut- und Rastvögel durch das Vorhaben ist in den Planunterlagen beschrieben und die Auswirkungen ermittelt. Das eine andere Trassenführung die Beeinträchtigung dann an der Stelle vermeidet ist nachvollziehbar, heißt aber nicht dass an einer anderen Stelle keine Beeinträchtigungen entstehen. Insgesamt ist der ganze Raum als ein wertvolles Brut- und Rastvogelgebiet einzustufen.
	12. Artenschutz	
384/387	Die PWC Anlage berühre eine Vielzahl seltener Vogelarten, Pflanzen und Amphibien in einem sensiblen Kerngebiet (Deppenbeck).	Im Hinblick auf das „Deckblattverfahren“ im Planungsabschnitt 5a ist die PWC-Anlage nicht mehr Gegenstand der vorliegenden Planung. Sie wird stattdessen Gegenstand eines eigenständigen Genehmigungsverfahrens sein.
ML RA Günther, 13, 388	Insgesamt finde ein Flächenverlust von Lebensräumen in Höhe von 131.99 ha (AVZ, S.39) statt. Die Aussage, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände im Hinblick auf vorhandene Ausweich-Lebensräume nicht eintreten würden, sei vor diesem Hintergrund nicht nachvollziehbar und fachlich nicht vertretbar. Betroffen seien Brut-, Nahrungs- und Rastgebiete zahlreicher seltener und gefährdeter Vogelarten sowie auch Amphibienlebensräume.	Im Zuge der ergänzenden Auslegung der Planunterlagen sind die Umweltauswirkungen auf Grundlage neuerer Kartierungen zur Tier- und Pflanzenwelt neu ermittelt worden. Die Betroffenheit der Brut- und Rastvögel ist hier vor dem Hintergrund der naturschutzrechtlichen Anforderungen abgebildet.
142	Im Trassenbereich würden Eidechsen und Schachbrettblumen vorkommen.	Im Zuge der ergänzenden Auslegung der Planunterlagen sind die Umweltauswirkungen auf Grundlage neuerer Kartierungen zur Tier- und Pflanzenwelt neu ermittelt worden. Konkrete Vorkommen von Eidechsen oder Schachbrettblume sind hier nicht ermittelt worden.
	Einzelne Vogelarten	
2, 40, 99/231, 195, 223, 282/283, 285, 292a, 296/297, 341,	Durch die geplante Verlegung der Freiburger Straße werde in Höhe des Stader Schneeweges und entlang des Schölisch-Götzdorfer Kanals eine kleine Eisvogelkolonie in ihrem Bestand bedroht.	Im Zuge der ergänzenden Auslegung der Planunterlagen sind die Umweltauswirkungen auf Grundlage neuerer Kartierungen zur Tier- und Pflanzenwelt neu ermittelt worden. Konkrete Vorkommen des Eisvogels sind hier nicht erfasst worden.
ML RA Günther	Für den Kiebitz gehe Lebensraum entsprechend für 69 Brutpaare verloren.	Im Zuge der ergänzenden Auslegung der Planunterlagen sind die Umweltauswirkungen auf Grundlage neuerer Kartierungen zur Tier- und Pflanzenwelt neu ermittelt worden. Die Betroffenheit der Brut- und Rastvögel ist hier vor dem Hintergrund der naturschutzrechtlichen Anforderungen abgebildet worden.
ML RA Günther	Der Ausschluss der Wirkungsanalyse für Gastvogelarten (Unterlage 12.1, S.121 ff) wird als methodisch nicht begründbar gerügt.	Im Zuge der ergänzenden Auslegung der Planunterlagen sind die Umweltauswirkungen auf Grundlage neuerer Kartierungen zur Tier- und Pflanzenwelt neu ermittelt worden. Die Betroffenheit der Brut- und Rastvögel ist hier vor dem Hintergrund der naturschutzrechtlichen Anforderungen abgebildet worden.
155, 156, 159, 160, 165, 272/273	Betroffen sind in dem durchschnittlichen Stader, Bützflether und Kehdinger Moor Rastvogelflächen für Wildgänse sowie Habitat Flächen für Watt- und Wiesenvögel entlang dem Landernweg.	Im Zuge der ergänzenden Auslegung der Planunterlagen sind die Umweltauswirkungen auf Grundlage neuerer Kartierungen zur Tier- und Pflanzenwelt neu ermittelt worden. Die Betroffenheit der Brut- und Rastvögel ist hier vor dem Hintergrund der naturschutzrechtlichen Anforderungen abgebildet worden.
	Fledermäuse	
ML RA Günther	Wochenstubenverdachtsfälle für streng geschützte Fledermausarten nach Anhang IV seien nicht aktiv ausgeräumt worden (Unterlage 12.1, S.117), so dass eine vorsorgliche Ausnahmeprüfung erforderlich sei.	Im Zuge der ergänzenden Auslegung der Planunterlagen sind die Umweltauswirkungen auf Grundlage neuerer Kartierungen zur Tier- und Pflanzenwelt neu ermittelt worden. Die Betroffenheit der Fledermäuse ist hier vor dem

		Hintergrund der naturschutzrechtlichen Anforderungen abgebildet worden.
	13. Gebietsschutz	
	Faktische Vogelschutzgebiete	
ML RA Günther,	In der Planung werde nicht berücksichtigt, dass es sich bei dem Bützflether und Kehdinger Moor möglicherweise um ein faktisches Vogelschutzgebiet handelt.	Im Zuge der Planung sind keine Hinweise auf mögliche faktische Vogelschutzgebiete aufgetaucht. Vor dem Hintergrund des fortgeschrittenen Meldestandes zu der FFH-Gebietskulisse ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht von einem möglichen faktischen Schutzgebiet auszugehen.
	14. Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen, landwirtschaftliche Nutzflächen unter 15.)	
	Inanspruchnahmen	
227	Dem PFV wird widersprochen.	Die Betroffenheit liegt im Abschnitt 5 b der A 26 und wird in folgenden Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt diskutiert.
125	Es würden Teilflächen des Betriebes (Bootsbau) in Anspruch genommen.	Die Betroffenheit liegt im Abschnitt 5 b der A 26 und wird in folgenden Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt diskutiert.
127	Die geplante Trassierung mit dem Trogbauwerk zur Schwingequerung zerschneide diverse Eigentumsflächen (Eigt-Nr. 007), die langfristig für den Obstbau verpachtet sind; die entstehenden Restflächen sind für den Obstbau nicht mehr nutzbar. Die Flächen stellen eine wesentliche Grundlage für die Alterseinkünfte der Einwenderin dar. Eine Verlegung der Industriebahn, wie von der Hansestadt Stade gefordert, könnte die Flächenbetroffenheit abmildern.	Die Betroffenheit liegt im Abschnitt 5 b der A 26 und wird in folgenden Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt diskutiert.
209	Die geplante Trassierung durchschneide diverse Eigentumsflächen, die derzeit eine verpachtete Bewirtschaftungseinheit darstellen (Flurstücke 24/77, 24/78, 24/79, 24/84,24/85, 24/86) mit der Folge, dass erhebliche Bewirtschaftungsnachteile entstehen, die sich auf den Pachtwert auswirken.	<p>Durch den Abschnitt 5a der A 26 sind die im Eigentum der Einwender befindlichen Flurstücke 77, 78, 84, 85, 86, Flur 24 der Gemarkung Assel betroffen. Das Flurstück 78, Flur 24 der Gemarkung Assel ist von der Planung nicht betroffen. Insgesamt sind von den fünf betroffenen Flurstücken für den Abschnitt 5a der A 26 1,1207 ha Fläche zu erwerben.</p> <p>Mit Beschluss vom 04. Dezember 2010 wurde für den Abschnitt 5a der A 26 vom Amt für Landentwicklung Bremerhaven als zuständige Flurbereinigungsbehörde das Unternehmensflurbereinigungsverfahren „Assel-Bützfleth“ gemäß § 87 Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) eingeleitet. Das Verfahrensgebiet umfasst rd. 1.800 ha und erstreckt sich parallel zur geplanten Trasse der A 26 von der K 28 bei Drochtersen bis zur Freiburger Straße in Stade. Über die Abgrenzung des Verfahrensgebietes besteht mit der landwirtschaftlichen Berufsvertretung Einvernehmen. Ziel des Flurbereinigungsverfahrens ist es, die landeskulturellen Nachteile, die durch den Straßenbau zu erwarten sind, zu mildern bzw. zu vermeiden und den entstehenden Landverlust auf einen größeren Kreis von Eigentümern zu verteilen.</p> <p>Nachteile für die allgemeine Landeskultur entstehen, wenn das vorhandene Wege- und Gewässernetz beeinträchtigt bzw. unterbrochen wird und Grundstücke unwirtschaftlich durchschnitten oder ihre Zuwegung abgeschnitten wird, so dass Umwege entstehen.</p> <p>Durchschneidungen von Grundstücken, Missformen, Umwege, etc. können jedoch durch geeignete Flächentausche und Flächenzusammenlegungen unter Einbeziehung von unwirtschaftlichen Restflächen im Rahmen der Flurbereinigung gemildert bzw. ganz vermieden werden.</p> <p>Sollten straßenbaubedingte Nachteile dennoch verbleiben, hat der Unternehmensträger eine Geldentschädigung zu leisten, wenn in Rechte der Eigentümer eingegriffen wird. Ein Anspruch auf Erhalt einer günstigen öffentlichen Wegesituation besteht nicht. Vor- und Nachteile durch Änderung der öffentlichen Wegeverbindungen werden gemäß Entschädigungsrecht nicht ausgeglichen.</p> <p>Für die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen ist der Antragsteller bemüht, Ersatzflächen zu erwerben, damit der Flächenverlust durch Tausch und Neuordnung der Flurstücke im Rahmen des begleitenden Flurbereinigungsverfahrens minimiert wird.</p> <p>Entschädigungsansprüche (Durchschneidungs-, Anschneidungsschäden, Umwege, etc.) sowie Übernahmeansprüche bezüglich unrentabler Restflächen werden im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach festgestellt. Die konkrete Höhe des Schadensausgleichs wird in einem nachgeordneten Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.</p>
254	Die geplante Trassierung durchschneide diverse Eigentumsflächen, die derzeit als Grünlandflächen genutzt werden; die betroffenen Flächen sind vollfunktionsfähig drainiert mit Sauger, Sammler, Vorfluterrohren und Schöpfwerk (Polder 10), Flurstück 58, Flur 31. Weiter betroffen sind die Flurstücke 52, 53, 54, 55, 56, 56 und 57, alle Flur 31 und Flurstück 186/99, Flur 18, mit der Folge, dass erhebliche Bewirtschaftungsnachteile entstehen, die sich auf den Pachtwert auswirken oder nur noch unwirtschaftliche Restflächen verbleiben.	<p>Die Betroffenheit der genannten Flurstücke durch den Abschnitt 5a der A 26 wird bestätigt.</p> <p>Aufgrund der zahlreichen Hinweise im Rahmen der ersten öffentlichen Auslegung der Planfeststellungsunterlagen im Jahr 2010 wurde bei der Erarbeitung der Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a der A 26 größter Wert auf den Erhalt bzw. die Neustrukturierung des vorhandenen Drainage- und Gewässersystems gelegt und ein gesonderter Wassertechnischer Fachbeitrag erstellt (neu: Unterlage 18.2, ehemals Unterlage 13). In dieser Unterlage werden mögliche Beeinträchtigungen der vorhandenen Be- und Entwässerungssysteme aufgezeigt und untersucht. Wo erforderlich, sind entsprechende Ersatzgewässer bzw. Ersatz-Sammelleitungen geplant, welche über neue Polderschöpfwerke in die Gewässer II. Ordnung einleiten. Die ausreichende hydraulische Leistungsfähigkeit der Ersatzmaßnahmen wird in den aufgestellten Unterlagen nachgewiesen. Insgesamt werden die Funktion des Gewässersystems sowie auch der</p>

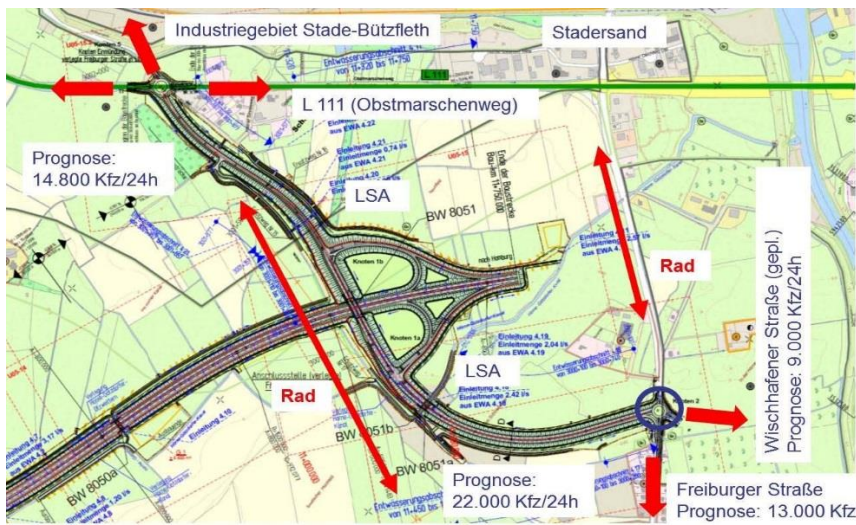
		<p>Flächenentwässerung durch geeignete bauliche Ersatzmaßnahmen, welche bereits vor dem Bau der eigentlichen Autobahntrasse stattfinden, jederzeit aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt.</p> <p>Mit Beschluss vom 04. Dezember 2010 wurde für den Abschnitt 5a der A 26 vom Amt für Landentwicklung Bremerhaven als zuständige Flurbereinigungsbehörde das Unternehmensflurbereinigungsverfahren „Assel-Bützfleth“ gemäß § 87 Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) eingeleitet. Das Verfahrensgebiet umfasst rd. 1.800 ha und erstreckt sich parallel zur geplanten Trasse der A 26 von nahe der K 28 bei Drochtersen bis zur Freiburger Straße in Stade. Über die Abgrenzung des Verfahrensgebietes besteht mit der landwirtschaftlichen Berufsvertretung Einvernehmen. Ziel des Flurbereinigungsverfahrens ist es, die landeskulturellen Nachteile, die durch den Straßenbau zu erwarten sind, zu mildern bzw. zu vermeiden und den entstehenden Landverlust auf einen größeren Kreis von Eigentümern zu verteilen. Nachteile für die allgemeine Landeskultur entstehen, wenn das vorhandene Wege- und Gewässernetz beeinträchtigt bzw. unterbrochen wird und Grundstücke unwirtschaftlich durchschnitten oder ihre Zuwegung abgeschnitten wird, so dass Umwege entstehen. Durchschnidungen von Grundstücken, Missformen, Umwege, etc. können jedoch durch geeignete Flächentausche und Flächenzusammenlegungen unter Einbeziehung von unwirtschaftlichen Restflächen im Rahmen der Flurbereinigung gemildert bzw. ganz vermieden werden. Sollten straßenbaubedingte Nachteile dennoch verbleiben, hat der Unternehmensträger eine Geldentschädigung zu leisten, wenn in Rechte der Eigentümer eingegriffen wird. Ein Anspruch auf Erhalt einer günstigen öffentlichen Wegesituation besteht nicht. Vor- und Nachteile durch Änderung der öffentlichen Wegeverbindungen werden gemäß Entschädigungsrecht nicht ausgeglichen. Für die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen ist der Antragsteller bemüht, Ersatzflächen zu erwerben, damit der Flächenverlust durch Tausch und Neuordnung der Flurstücke im Rahmen des begleitenden Flurbereinigungsverfahrens minimiert wird.</p> <p>Entschädigungsansprüche (Durchschneidungs-, Anschneidungsschäden, Umwege, etc.) sowie Übernahmeansprüche bezüglich unrentabler Restflächen werden im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach festgestellt. Die konkrete Höhe des Schadensausgleichs wird in einem nachgeordneten Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.</p>
255	<p>Die Trasse zerschneide verpachtete landwirtschaftliche Flächen westlich der AS Freiburger Straße in der Gemarkung Bützfleth mit einem Flächenverlust von 5,1135 ha, für die vorrangig Entschädigung in Ersatzland geltend gemacht wird; die nördlich verbleibenden Restflächen entwässern in den parallel zur Trasse geplanten Ersatzgraben, der hierfür ausreichend zu dimensionieren ist.</p> <p>Der Einwender (Eigt-Schl-Nr.2491) ist als Flächeneigentümer auch durch das Autobahnvorhaben A 20/ A 26 im Bereich Drochtersen-Ritsch (Elbquerung) mit etwa 3 ha Flächenverlust betroffen;</p> <p>Es wird die Bereitschaft erklärt, die in der Gemarkung Bützfleth, Flur 30 gelegenen Grünlandflächen von ca. 11 ha vollständig abzugeben gegen Ersatzflächen nördlich der Autobahn im Bereich Drochtersen-Ritsch bzw. Assel.</p>	<p>Durch den Abschnitt 5a der A 26 sind vier Flurstücke des Einwenders in der Gemarkung Bützfleth betroffen. Davon sind insgesamt 5,2824 ha zu erwerben.</p> <p>Mit Beschluss vom 04. Dezember 2010 wurde für den Abschnitt 5a der A 26 vom Amt für Landentwicklung Bremerhaven als zuständige Flurbereinigungsbehörde das Unternehmensflurbereinigungsverfahren „Assel-Bützfleth“ gemäß § 87 Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) eingeleitet. Das Verfahrensgebiet umfasst rd. 1.800 ha und erstreckt sich parallel zur geplanten Trasse der A 26 von nahe der K 28 bei Drochtersen bis zur Freiburger Straße in Stade. Über die Abgrenzung des Verfahrensgebietes besteht mit der landwirtschaftlichen Berufsvertretung Einvernehmen. Ziel des Flurbereinigungsverfahrens ist es, die landeskulturellen Nachteile, die durch den Straßenbau zu erwarten sind, zu mildern bzw. zu vermeiden und den entstehenden Landverlust auf einen größeren Kreis von Eigentümern zu verteilen. Nachteile für die allgemeine Landeskultur entstehen, wenn das vorhandene Wege- und Gewässernetz beeinträchtigt bzw. unterbrochen wird und Grundstücke unwirtschaftlich durchschnitten oder ihre Zuwegung abgeschnitten wird, so dass Umwege entstehen. Durchschnidungen von Grundstücken, Missformen, Umwege, etc. können jedoch durch geeignete Flächentausche und Flächenzusammenlegungen unter Einbeziehung von unwirtschaftlichen Restflächen im Rahmen der Flurbereinigung gemildert bzw. ganz vermieden werden. Sollten straßenbaubedingte Nachteile dennoch verbleiben, hat der Unternehmensträger eine Geldentschädigung zu leisten, wenn in Rechte der Eigentümer eingegriffen wird. Ein Anspruch auf Erhalt einer günstigen öffentlichen Wegesituation besteht nicht. Vor- und Nachteile durch Änderung der öffentlichen Wegeverbindungen werden gemäß Entschädigungsrecht nicht ausgeglichen. Für die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen ist der Antragsteller bemüht, Ersatzflächen zu erwerben, damit der Flächenverlust durch Tausch und Neuordnung der Flurstücke im Rahmen des begleitenden Flurbereinigungsverfahrens minimiert wird.</p> <p>Bezüglich des angebotenen Flächentausches wird der Vorhabenträger im Laufe der Grunderwerbsverhandlungen auf den Einwender zukommen.</p>
256	<p>Der Einwender ist Verpächter eines landwirtschaftlichen Betriebes, dessen in der Gemarkung Bützfleth gelegene Flächen, Flurstücke 3, Flur 19 und 4, Flur 33, für einen landwirtschaftlichen Wirtschaftsweg (Ersatzweg) in Anspruch genommen werden; dem Flurstück 3 sind Erträge aus dem angrenzenden Windpark zugeordnet, die abzulösen oder zu entschädigen sind.</p> <p>Es besteht die Bereitschaft, die Flurstücke vollständig abzugeben gegen Ersatzflächen.</p>	<p>Durch den Abschnitt 5a der A 26 sind fünf Flurstücke des Einwenders in der Gemarkung Bützfleth betroffen. Davon sind insgesamt 2,9183 ha zu erwerben. Das genannte Flurstück 4, Flur 33 der Gemarkung Bützfleth wird nicht beeinträchtigt.</p> <p>Mit Beschluss vom 04. Dezember 2010 wurde für den Abschnitt 5a der A 26 vom Amt für Landentwicklung Bremerhaven als zuständige Flurbereinigungsbehörde das Unternehmensflurbereinigungsverfahren „Assel-Bützfleth“ gemäß § 87 Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) eingeleitet. Das Verfahrensgebiet umfasst rd. 1.800 ha und erstreckt sich parallel zur geplanten Trasse der A 26 von nahe der K 28 bei Drochtersen bis zur Freiburger Straße in Stade. Über die Abgrenzung des Verfahrensgebietes besteht mit der landwirtschaftlichen Berufsvertretung Einvernehmen. Ziel des Flurbereinigungsverfahrens ist es, die landeskulturellen Nachteile, die durch den</p>

		<p>Straßenbau zu erwarten sind, zu mildern bzw. zu vermeiden und den entstehenden Landverlust auf einen größeren Kreis von Eigentümern zu verteilen. Nachteile für die allgemeine Landeskultur entstehen, wenn das vorhandene Wege- und Gewässernetz beeinträchtigt bzw. unterbrochen wird und Grundstücke unwirtschaftlich durchschnitten oder ihre Zuwegung abgeschnitten wird, so dass Umwege entstehen. Durchschnitte von Grundstücken, Missformen, Umwege, etc. können jedoch durch geeignete Flächentausche und Flächenzusammenlegungen unter Einbeziehung von unwirtschaftlichen Restflächen im Rahmen der Flurbereinigung gemildert bzw. ganz vermieden werden. Sollten straßenbaubedingte Nachteile dennoch verbleiben, hat der Unternehmensträger eine Geldentschädigung zu leisten, wenn in Rechte der Eigentümer eingegriffen wird. Ein Anspruch auf Erhalt einer günstigen öffentlichen Wegesituation besteht nicht. Vor- und Nachteile durch Änderung der öffentlichen Wegeverbindungen werden gemäß Entschädigungsrecht nicht ausgeglichen. Für die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen ist der Antragsteller bemüht, Ersatzflächen zu erwerben, damit der Flächenverlust durch Tausch und Neuordnung der Flurstücke im Rahmen des begleitenden Flurbereinigungsverfahrens minimiert wird.</p> <p>Ggf. entfallende Wertvorteile (z.B. Erträge aus einem Windpark) sind durch den Vorhabenträger zu entschädigen. Die konkrete Höhe wird in einem nachgeordneten Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.</p> <p>Bezüglich des angebotenen Flächentausches wird der Vorhabenträger im Laufe der Grunderwerbsverhandlungen auf den Einwender zukommen.</p>
<p>261</p>	<p>Wegen Verschlechterungen der betroffenen Flurstücke 279/93, Flur 12 und 33 der Flur 9 werden Schadensersatzansprüche geltend gemacht.</p>	<p>Durch den Abschnitt 5a der A 26 ist lediglich das Flurstück 33, Flur 9 der Gemarkung Bützfleth betroffen. Davon sind 63 m² vorübergehend in Anspruch zu nehmen. Das genannte Flurstück 279/93 Flur 12 wird nicht beeinträchtigt.</p> <p>Entstehen dem Eigentümer durch die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen Beeinträchtigungen, so sind diese durch den Vorhabenträger zu entschädigen. Die konkrete Höhe wird entweder einvernehmlich oder in einem nachgeordneten Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.</p>
<p>282/283, 285,</p>	<p>Das verpachtete landwirtschaftlich genutzte Flurstück 3/1, Flur 3, Gemarkung Bützfleth werde durch die Trasse mit der Folge von Teilflächenverlust und Umwegen zerschnitten. Auf dem Flurstück liegt eine Baulastfläche für eine WEA, die entsprechend ausgeglichen wird. Die Flächenzerschneidung dürfe den für die Baulast zu zahlenden Ausgleich nicht berühren. Es wird befürchtet, dass die Rotschlammleitung unter der Trasse nicht gesichert werden kann und eine Rekultivierung der kontaminierten Böden für eine landwirtschaftliche Ertragsnutzung nicht schadlos gestaltet werden kann.</p>	<p>Durch den Abschnitt 5a der A 26 sind vier Flurstücke des Einwenders (285) in der Gemarkung Bützfleth betroffen. Von zwei Flurstücken sind Teilflächen mit insgesamt 0,798 ha zu erwerben. Darüber hinaus sind Teilflächen aller vier betroffenen Flurstücke vorübergehend in Anspruch zu nehmen. Das vom Einwender genannte Flurstück 3/1, Flur 3 der Gemarkung Bützfleth existiert nicht. Es wird vermutet, dass Flurstück 3/1, Flur 33 der Gemarkung Bützfleth gemeint ist. Eine Teilfläche dieses Flurstücks wird vorübergehend in Anspruch genommen. Eine Durchschneidung des Flurstücks erfolgt nicht. Eine Durchschneidung erfolgt hingegen bei den Flurstücken 1 und 2, Flur 33 der Gemarkung Bützfleth.</p> <p>Entschädigungsansprüche (Durchschneidungs-, Anschneidungsschäden, Umwege, etc. – hier auch Baulasten infolge Windenergieanlagen) sowie Übernahmeansprüche bezüglich unrentabler Restflächen werden im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach festgestellt. Die konkrete Höhe wird entweder einvernehmlich oder in einem nachgeordneten Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.</p> <p>Die vorhandenen Leitungen müssen entsprechend den bestehenden Verträgen oder den gesetzlichen Bestimmungen verlegt oder so gesichert werden, dass während der Baudurchführung und nach dem Bau der Autobahn keine Auswirkungen entstehen, die sich auf die Straßenanlagen und den Betrieb der Autobahn sowie auf den Betrieb und der Bestand der Leitungen schädlich auswirken. Die Bauverfahren zur Sicherung oder Verlegung von Leitungen werden zwischen Leitungsbetreiber und Straßenbausträgern vor Beginn der Bauarbeiten einvernehmlich abgestimmt.</p> <p>Ergänzend zu diesen Abstimmungen wurde im Hinblick auf das „Deckblattverfahren“ im Planungsabschnitt 5a ein Fachbericht zum Schutz von Fremdleitungen erstellt. Hierfür wurde die Friedrich Vorwerk KG aus Tostedt als erfahrenes Fachplanungsunternehmen durch die Vorhabenträgerin beauftragt. Die Ergebnisse der Untersuchung sind in den überarbeiteten Planfeststellungsunterlagen berücksichtigt. Auch der Fachbericht zum Schutz von Fremdleitungen wird im Rahmen der öffentlichen Auslegung Teil der Deckblattunterlage sein.</p>
	<p>Vernässung und Veränderungen des Grundwasserstandes, Bodenschwingungen, Erschütterungen</p>	
<p>1, 2, ML D RA Günther, 5/355, 9,11,15,16,17,18,19,20,21,23,24,25,30,31,32, 33,34,35,39,40,41,45-47,49,50,54-56,60,61,63-65,66,70,76-79,84,85,86,89,90,91,93,97-98,99/231,100,107-108,111,112-113,114,123,131,138,139,140,141, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 155, 156, 158, 159, 160,</p>	<p>Vernässung von Wohnbauflächen: Durch die Vorbelastung des nicht tragfähigen Baugrundes aus anstehendem Torf und Moor bis zu einer Mächtigkeit von 15 m werden Vernässungen in großem Umkreis (von bis zu 1.000 m) und Veränderungen des Grundwassers mit Auswirkungen auf Wohnnutzungen und sonstige Bebauungen befürchtet.</p>	<p>Durch die geplante Baumaßnahme ist keine großräumige Beeinflussung des Grundwassers und dessen Strömungsverhältnisse zu erwarten. Lediglich für einzelne Bereiche (z.B. bei Brückenwiderlagern) werden bauzeitliche Maßnahmen zur Wasserhaltung bzw. Wasserfassung empfohlen.</p> <p>Abgesehen davon bleiben Auswirkung auf die Grundwasserstände begrenzt auf den Dammkörper und eine etwa 10 m breite Zone links und rechts der Auflast. Eine Grundwasserabsenkung außerhalb dieses Bereichs ist somit nicht notwendig. Bodenabsackungen infolge einer Grundwasserabsenkung zur Dränierung sind nicht zu befürchten.</p> <p>Auch durch das Verfahren der Überschüttung/Vorbelastung zur Setzungsvorwegnahme und die damit</p>

<p>162, 163, 164, 167, 168, 170, 175, 182, 183, 184, 185, 187, 188, 189-193, 194, 195, 196, 199, 200, 204, 210, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 222, 226, 223, 225, 229, 232, 235, 236, 237, 239-243, 249/335, 252/280, 262, 263, 264, 265, 266/267, 270, 275, 276/277, 281, 289, 290, 291, 292a, 293, 294/295, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 317, 319, 320, 321/322, 325, 326, 327/328, 336/337, 338/339, 341, 342/344, 346, 347, 348/349, 350, 351, 354/357, 356/358, 361, 362/363, 364, 367, 368/369, 370/371, 375, 377/378, 379, 382, 391, 393/394, 396/397, 399/400</p>		<p>verbundenen größeren Setzungen und der Kompression der Weich- sowie der organischen Schichten ist keine negative Beeinflussung des Durchlässigkeitsbeiwerts im Baugrund zu erwarten. Das entstehende Setzungsvolumen unterhalb des Straßenkörpers wird durch Sandaufschüttung in den betreffenden Bereichen ersetzt, so dass nach deren Fertigstellung der ursprüngliche Grundwasserstand und die Strömungsverhältnisse sich wieder einstellen.</p> <p>Die Gefahr einer weiträumigen Vernässung von Flächen bestünde allenfalls dann, wenn es zu einem Versagen des vorhandenen Systems zur künstlichen Gebietsentwässerung mit seinen Drainagen, Poldern und Schöpfwerken käme.</p> <p>Aufgrund der zahlreichen Hinweise im Rahmen der ersten öffentlichen Auslegung der Planfeststellungsunterlagen im Jahr 2010 wurde bei der Erarbeitung der Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a der A 26 größter Wert auf den Erhalt bzw. die Funktionsfähigkeit des vorhandenen Drainage- und Gewässersystems gelegt und ein gesonderter Wassertechnischer Fachbeitrag erstellt (neu: Unterlage 18.2, ehemals Unterlage 13). In dieser Unterlage werden mögliche Beeinträchtigungen der vorhandenen Be- und Entwässerungssysteme aufgezeigt und untersucht. Wo erforderlich, sind entsprechende Ersatzgewässer bzw. Ersatz-Sammelleitungen geplant, welche über neue Polderschöpfwerke in die Gewässer II. Ordnung einleiten. Die ausreichende hydraulische Leistungsfähigkeit der Ersatzmaßnahmen wird in den aufgestellten Unterlagen nachgewiesen. Insgesamt werden die Funktion des Gewässersystems sowie auch der Flächenentwässerung durch geeignete bauliche Ersatzmaßnahmen, welche bereits vor dem Bau der eigentlichen Autobahntrasse stattfinden, jederzeit aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt.</p> <p>Das im Rahmen der Deckblattunterlage erstellte Entwässerungskonzept – sowohl zur Straßenentwässerung, der Dimensionierung der Rückhaltung von Regenwasser, als auch der Ersatzmaßnahmen zur Gebietsentwässerung – ist mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade und dem Unterhaltungsverband Kehdingen abgestimmt und wird von diesen mitgetragen.</p> <p>Das durch das Überschüttverfahren ausgepresste Porenwasser wird seitlich des Vorbelastungsdamms in Randgräben aufgefangen und zu s.g. Behandlungsanlagen geleitet. In diesen Absetzbecken erfolgt die Sedimentation des gefälltten Eisens. Das geklärte Wasser kann danach der Vorflut zugeleitet werden. Das Verfahren hat sich u.a. beim Bau der A 26 bewährt.</p> <p>Eine Vernässung von Wohngrundstücke und landwirtschaftliche Flächen außerhalb des Trassenfeldes bzw. eines 10 m breiten beidseitigen Streifens steht somit nicht zu befürchten.</p>
<p>1,2, ML D RA Günther, 11,15,17,19,21,25,30,31,32,33,34,3 5,36,39,40,45-47,49,50,52,53,54-56,60,61,63-65,67-68,70,72-73,76-79,85,86,87,89,90,91,93,94,95,97,1 00,102-103, 111, 123, 130, 131, 136, 137, 138, 139,140,141, 147, 148, 150, 151, 152, 153, 158, 164, 167, 168, 170, 175, 177, 178, 182, 183, 184, 185, 187, 188, 189-193, 194, 195, 196, 199, 200, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 225, 239-243, 244, 245, 249/335, 250, 262, 270, 275, 276/277, 281, 289, 290, 291, 293, 294/295, 299, 301, 302, 303, 304, 305, 307, 308, 309, 311, 312, 313, 315/316, 317, 319, 321/322, 325, 326, 327/328, 336/337, 338/339, 341, 342/344, 346, 347, 348/349, 354/357, 356/358, 362/363, 364, 368/369, 370/371, 375, 377/378, 379, 382, 391, 393/394, 399/400</p>	<p>Bei auf Holzpfählen gegründeten Wohnhäusern, z.B. im Bereich Schölisch, bestehe die Gefahr von Gebäudeschäden durch Grundwasserstands Veränderungen und Schwingungsübertragung über den Boden.</p>	<p>Zur Herstellung der A 26 ist keine flächenhafte Absenkung des Grundwassers notwendig. Lediglich punktuell (z.B. Herstellung von Brückenwiderlagern) sind ggf. zeitlich und lokal stark begrenzte Grundwasserhaltungen erforderlich. Daher sind außerhalb des eigentlichen Baufeldes keine größeren Absenkungen des Grundwassers zu erwarten.</p> <p>Auch durch das Verfahren der Überschüttung/Vorbelastung zur Setzungsvorwegnahme und die damit verbundenen größeren Setzungen und der Kompression der Weich- sowie der organischen Schichten ist keine negative Beeinflussung des Durchlässigkeitsbeiwerts im Baugrund zu erwarten. Das entstehende Setzungsvolumen unterhalb des Straßenkörpers wird durch Sandaufschüttung in den betreffenden Bereichen ersetzt, so dass nach deren Fertigstellung der ursprüngliche Grundwasserstand und die Strömungsverhältnisse sich wieder einstellen.</p> <p>Grundsätzlich werden die Baumaßnahmen entsprechend dem aktuellen Stand der Technik unter der Maßgabe durchgeführt, Schäden an Straßen, Wegen und Gebäuden zu vermeiden. In Bereichen, wo durch den Bau bzw. durch Bauverfahren Schäden entstehen könnten, werden vor Beginn und nach Beendigung der Baumaßnahme Zustandserfassungen (Beweissicherung) auf Kosten des Vorhabenträgers durchgeführt. Ggf. wird damit auch ein öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger beauftragt. Schäden, die nachweislich durch die Baumaßnahme verursacht wurden, werden auf Kosten des Vorhabenträgers beseitigt. Die Beweissicherung erfolgt im Regenfall für den Nahbereich mit einem Abstand von rd. 100 m beidseitig der Trasse und wird in Abstimmung mit der Örtlichkeit im Zuge der Ausführungsplanung festgelegt.</p>
<p>80</p>	<p>Für Tankstellengrundstück bestehe durch Grundwasserstands Veränderungen und Schwingungsübertragung über den Boden die Gefahr von Schäden am Gebäude und an den versiegelten Betonflächen im Tankbereich und auf dem Vorwaschplatz sowie an den Entwässerungssystemen.</p>	<p>Zur Herstellung der A 26 ist keine flächenhafte Absenkung des Grundwassers notwendig. Lediglich punktuell (z.B. Herstellung von Brückenwiderlagern) sind ggf. zeitlich und lokal stark begrenzte Grundwasserhaltungen erforderlich. Daher sind außerhalb des eigentlichen Baufeldes keine größeren Absenkungen des Grundwassers zu erwarten.</p> <p>Auch durch das Verfahren der Überschüttung/Vorbelastung zur Setzungsvorwegnahme und die damit verbundenen größeren Setzungen und der Kompression der Weich- sowie der organischen Schichten ist keine negative Beeinflussung des Durchlässigkeitsbeiwerts im Baugrund zu erwarten. Das entstehende</p>

		<p>Setzungsvolumen unterhalb des Straßenkörpers wird durch Sandaufschüttung in den betreffenden Bereichen ersetzt, so dass nach deren Fertigstellung der ursprüngliche Grundwasserstand und die Strömungsverhältnisse sich wieder einstellen.</p> <p>Grundsätzlich werden die Baumaßnahmen entsprechend dem aktuellen Stand der Technik unter der Maßgabe durchgeführt, Schäden an Straßen, Wegen und Gebäuden zu vermeiden. In Bereichen, wo durch den Bau bzw. durch Bauverfahren Schäden entstehen könnten, werden vor Beginn und nach Beendigung der Baumaßnahme Zustandserfassungen (Beweissicherung) auf Kosten des Vorhabenträgers durchgeführt. Ggf. wird damit auch ein öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger beauftragt. Schäden, die nachweislich durch die Baumaßnahme verursacht wurden, werden auf Kosten des Vorhabenträgers beseitigt. Die Beweissicherung erfolgt im Regenfall für den Nahbereich mit einem Abstand von rd. 100 m beidseitig der Trasse und wird in Abstimmung mit der Örtlichkeit im Zuge der Ausführungsplanung festgelegt.</p>
40	Bei diesem Haus liegt eine Plattengründung vor. Es werden negative Folgeschäden befürchtet.	Das Wohngebäude liegt an der Schölischer Straße 107b in einem Abstand von ca. 750 m von der zukünftigen A 26 entfernt. Negative Folgeschäden infolge der Autobahn A 26 sind weder durch den Bau, noch durch den Betrieb zu erwarten.
210	Durch Grundwasserstandsänderungen bestehe die Gefahr, dass das Grundstück Liegnitzer Straße 31 absackt; die in unterschiedlicher Fundamentbauweise errichteten Gebäudeteile (Altbau und Anbau) würden unterschiedlich sacken und auseinanderbrechen. Auch die Hausanschlussleitungen würden brechen. Es drohe ein Totalschaden am Gebäude.	Die Betroffenheit liegt im Abschnitt 5 b der A 26 und wird in folgenden Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt diskutiert.
	Beweissicherung	
23, 24, 162/163, 177/178, 183, 229, 237, 300, 367, 399/400	Feldstreek 16, Feldstreek 37, Lilienstraße 30, Ovelgöner Weg 56, Depenbecker Straße 37, Ulmenweg 2, Freiburger Straße 95, Götzdorfer Straße 4, Schölischer Straße 87	Für die links genannten Objekte wird vom Vorhabenträger eine Beweissicherung vorgesehen.
<p>1,19,31,32+33,40,41,70,84,86,94, 95, 99/231, 100, 112-113, 114, 123, 140, 147, 148, 149, 152, 167, 168, 170, 189, 190, 193, 204, 222, 226, 250, 262, 263, 264, 265, 266/267, 271/272, 276/277, 296/297, 299, 301, 302/303, 310, 315/316, 347, 379, 393/394, 396/397</p> <p>5/355, ,34, 35, 46, 47, 89, 115, 141, 184, 185, 346</p> <p>11,21,45,49+50,60,61,72-73,87, 175, 218, 249/335, 270, 275, 294/295, 304/305, 307/309, 327/328, 377/378, 391, 368/369</p> <p>15,17,102-103, 244, 245, 281, 336/337, 370/371</p> <p>16, 18</p> <p>25, 76-79, 90, 138, 187, 214, 215, 289, 293, 308, 338/339</p> <p>30, 111, 131, 354/357</p> <p>36,139, 290, 311/312, 317, 321, 325, 382</p> <p>39, 54,55, 56, 64, 65, 91, 158, 183, 191, 192, 195, 196, 200, 212, 217, 213, 216, 225, 243, 319, 320, 326, 348/349, 364</p> <p>63, 239, 240, 241, 242, 375, 136,137, 150, 151, 153, 164, 194, 342/344, 356/358, 362/363</p> <p>80, 85, 182, 291, 278/279, 292a,</p>	<p>Für die folgenden Grundstücke wird eine Beweissicherung hinsichtlich der durch Veränderungen des Grundwassers, Vernässungen und Schwingungsübertragung über den Boden zu erwartende Gebäudeschäden und Grundstücksschäden beantragt:</p> <p>Schölischer Straße 26c, 98, 55, 71, 91a,107b, 105b, 119/119a, 102, 80, 91, 53, 97, 77, 57, 93b, 59a, 32, 95, 91b, 73, 89, 107a, 10, 37, 57c, 57j, 97a, 57a, 107c, 85, 59b, 123, 105a, 96, 27, 26d, 45, 95a</p> <p>Hohenschölisch 2, 6, 12, 5, 16, 18, 3, 4</p> <p>Schölischer Hochfeld 3, 12a, 16a, 21, 29, 22a, 27, 39, 8a, 18a, 6a, 36a, 44a, 2a, 24a, 48a, 4a, 31, 34a, 37</p> <p>Vergiss mein nicht 14, 3, 19, 18, 2, 6</p> <p>Depenbecker Straße 61</p> <p>Lilienstraße 1, 46, 4, 17, 37, 42, 24, 26, 23, 43</p> <p>Anemonenweg 17 ,9, 11, 13</p> <p>Asternweg 1, 5, 10, 2, 15, 12, 7, 3</p> <p>Ovelgöner Weg 1, 36, 82, 84, 52, 5, 56, 48, 3, 66, 58, 26, 64, 30, 60, 38, 40, 34, 70, 32</p> <p>Zum Wiesenland 8, 5, 15, 16, 35, 17, 1, 24, 23, 3, 13a, 19,</p> <p>Freiburger Straße 83. 45a, 87, 89, 85, 129a, 130, 147, 167, 129</p> <p>Stader Schneeweg 27, 55b, 45, 48, 31, 46, 59, 61</p>	<p>Grundsätzlich werden die Baumaßnahmen entsprechend dem aktuellen Stand der Technik unter der Maßgabe durchgeführt, Schäden an Straßen, Wegen und Gebäuden zu vermeiden. In Bereichen, wo durch den Bau bzw. durch Bauverfahren Schäden entstehen könnten, werden vor Beginn und nach Beendigung der Baumaßnahme Zustandserfassungen (Beweissicherung) auf Kosten des Vorhabenträgers durchgeführt. Ggf. wird damit auch ein öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger beauftragt. Schäden, die nachweislich durch die Baumaßnahme verursacht wurden, werden auf Kosten des Vorhabenträgers beseitigt. Die Beweissicherung erfolgt im Regenfall für den Nahbereich mit einem Abstand von rd. 100 m beidseitig der Neubautrasse und wird in Abstimmung mit der Örtlichkeit im Zuge der Ausführungsplanung festgelegt.</p> <p>In Vorbereitung der Baumaßnahme wurde bereits seit 2006 ein umfassendes Messprogramm zu Beweissicherung durchgeführt, neben Grundwasserständen an zahlreichen im geplanten Trassenverlauf neu gesetzten Pegeln (Messung flach und tief) wurden dabei auch die vorhandenen Oberflächen- und Fischgewässer chemisch beprobt und die Messergebnisse dokumentiert. Die Grundlage hierfür bildet ein hydrogeologisches Grundlagen-Gutachten aus dem Jahr 2006. 2017 wurde nach 10-jähriger Bestanderfassung die Beprobung vorübergehend ausgesetzt, da für den Vorher-Zustand eine ausreichende Menge an Daten vorlag. Rechtzeitig vor Baubeginn wird das Beweissicherungsverfahren jedoch wieder aufgenommen und auch noch mehrere Jahre nach Bauende fortgeführt werden.</p> <p>Zur Herstellung der A 26 ist keine flächenhafte Absenkung des Grundwassers notwendig. Lediglich punktuell (z.B. Herstellung von Brückenwiderlagern) sind ggf. zeitlich und lokal stark begrenzte Grundwasserhaltungen erforderlich. Daher sind außerhalb des eigentlichen Baufeldes keine größeren Absenkungen des Grundwassers zu erwarten.</p> <p>Auch durch das Verfahren der Übersättigung/Vorbelastung zur Setzungsvorwegnahme und die damit verbundenen größeren Setzungen und der Kompression der Weich- sowie der organischen Schichten ist keine negative Beeinflussung des Durchlässigkeitsbeiwerts im Baugrund zu erwarten. Das entstehende Setzungsvolumen unterhalb des Straßenkörpers wird durch Sandaufschüttung in den betreffenden Bereichen ersetzt, so dass nach deren Fertigstellung der ursprüngliche Grundwasserstand und die Strömungsverhältnisse sich wieder einstellen.</p>

<p>350, 351 66,67-68, 93,97-98, 188, 199, 341 107-108 145, 146 155, 156, 159, 160 223 236 284/286</p>	<p>Asseler Moor 15 Norderstraße 14 Feldstreek 35, 55 Borsteler Weg 11 Götzdorfer Straße 77 Flethstraße 52</p>	
<p>9, 20, 210 232</p>	<p>Altländer Straße 78 und 80 Liegnitzer Straße 31 und 43 Apfelstieg 31, 35</p>	<p>Die Betroffenheit liegt im Abschnitt 5 b der A 26 und wird in folgenden Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt diskutiert.</p>
<p>ML RA Günther</p>	<p>Es wird gefordert, die Beweissicherung auf die chemischen Parameter (Eisenausfällung), die Grundwasserstände und den Abflussspenden der Oberflächenwasser zu erstrecken und dies transparent für die Betroffenen zu gestalten.</p>	<p>Das durch das Überschüttverfahren ausgepresste Porenwasser wird seitlich des Vorbelastungsdamms in Randgräben aufgefangen und zu s.g. Behandlungsanlagen geleitet. In diesen Absetzbecken erfolgt die Sedimentation des gefällten Eisens. Das geklärte Wasser kann danach der Vorflut zugeleitet werden und steht dann prinzipiell auch zu Beregnung zur Verfügung. Die Einhaltung des durch den Landkreis Stade vorgegebenen Einleitgrenzwertes für den Eisengehalt von 2 mg / l wird bauseitig überwacht und sichergestellt. Das Verfahren hat sich u.a. beim Bau der A 26 bewährt.</p> <p>In Vorbereitung der Baumaßnahme wurde bereits seit 2006 ein umfassendes Messprogramm zu Beweissicherung durchgeführt, neben Grundwasserständen an zahlreichen im geplanten Trassenverlauf neu gesetzten Pegeln (Messung flach und tief) wurden dabei auch die vorhandenen Oberflächen- und Fischgewässer chemisch beprobt und die Messergebnisse dokumentiert. Die Grundlage hierfür bildet ein hydrogeologisches Grundlagen-Gutachten aus dem Jahr 2006. 2017 wurde nach 10-jähriger Bestandsaufnahme die Beprobung vorübergehend ausgesetzt, da für den Vorher-Zustand eine ausreichende Menge an Daten vorlag. Rechtzeitig vor Baubeginn wird das Beweissicherungsverfahren jedoch wieder aufgenommen und auch noch mehrere Jahre nach Bauende fortgeführt werden.</p>
	<p>Es wird eine Beweislastregelung im PFB dahin gefordert, dass eine widerlegliche Vermutung (Beweis des ersten Anscheins) für Setzungsschäden, die einen noch zu bestimmenden Setzungsparameter überschreiten, begründet wird.</p>	<p>Grundsätzlich werden die Baumaßnahmen entsprechend dem aktuellen Stand der Technik unter der Maßgabe durchgeführt, Schäden an Straßen, Wegen und Gebäuden zu vermeiden. In Bereichen, wo durch den Bau bzw. durch Bauverfahren Schäden entstehen könnten, werden vor Beginn und nach Beendigung der Baumaßnahme Zustandserfassungen (Beweissicherung) auf Kosten des Vorhabenträgers durchgeführt. Ggf. wird damit auch ein öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger beauftragt. Schäden, die nachweislich durch die Baumaßnahme verursacht wurden, werden auf Kosten des Vorhabenträgers beseitigt. Die Beweissicherung erfolgt im Regenfall für den Nahbereich mit einem Abstand von rd. 100 m beidseitig der Trasse und wird in Abstimmung mit der Örtlichkeit im Zuge der Ausführungsplanung festgelegt.</p>
	<p>Wertminderung</p>	
<p>1, 5/355, 7, 10, 11, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 25, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37,38,39,40,41,42-44,45-47,48,49,50,51,54-56,58,59,60,61,63-65,66,67-68,70,76-79,85,86,89,90,91,93,94,95,96,97-98, 99/231, 100,101,107-108,111,112-113,116,118,117,123,130,131,138,139,140,141,142,144/288, 145, 146, 147, 148, 149, 152, 153, 155, 156, 158, 164, 165, 167, 168, 170, 171, 172, 175, 177, 178, 182, 183, 184, 185, 187, 188, 189-193, 195, 196, 199, 200, 201, 205, 210, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 220, 221, 222, 226, 223, 225, 229, 232, 233, 234, 235, 237, 239-243,</p>	<p>Infolge von Verkehrslärmsteigerungen an den Anschlussstellen und den Zulaufstrecken, durch den Autobahnlärm und vermehrten Abgasausstoß sowie allgemein durch die Nähe zur Autobahn werden sowohl bauzeitliche als auch dauerhafte Beeinträchtigungen, Wohn- und Ertragswertminderungen für die hiervon betroffenen bebauten und unbebauten Grundstücke befürchtet. Es wird ein Wertverlustausgleich gefordert.</p>	<p>Wertveränderungen durch die Nähe der geplanten Autobahn an der Immobilie werden nicht ausgeglichen, wenn zulässige Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden und keine Inanspruchnahme des Grundstücks erfolgt. Kein Grundstückseigentümer hat Anspruch darauf, dass eine günstige Lage – außerhalb seines Eigentums - erhalten bleibt.</p>

<p>249/335, 250, 252/280, 262, 263, 264, 270, 271/272, 275, 276, 277, 278/279, 281, 287, 289, 290, 291, 292a, 293, 294/295, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 317, 319, 320, 324, 325, 326, 327/328, 332, 339, 340, 341, 342/344, 346, 347, 348/349, 356/358, 361, 362/363, 364, 367, 375, 377/378, 380, 384/387, 391, 393/394, 396/397, 399/400</p>		
<p>82,83,120,121,126.127, 209, 207, 257/258/260, 282/283, 285, 330, 331,334, 343, 372, 373, 385</p>	<p>Infolge Zerschneidung wird eine Wertminderung landwirtschaftlicher Flächen für den Wiederverpachtungswert (z.B. durch die Entstehung von Umwegen und/oder die Zerschlagung von Bewirtschaftungseinheiten) geltend gemacht.</p>	<p>Entschädigungsansprüche (Durchschneidungs-, Anschneidungsschäden, Umwege, etc.) sowie Übernahmeansprüche bezüglich unrentabler Restflächen werden im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach festgestellt. Die konkrete Höhe wird entweder einvernehmlich oder in einem nachgeordneten Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.</p>
<p>132,133, 238, 257/258/260, 278/279, 292a, 372,</p>	<p>Es wird allgemein eine Wertminderung für Grundstücke im Trassenbereich befürchtet.</p>	<p>Wertveränderungen durch die Nähe der geplanten Autobahn an der Immobilie werden nicht ausgeglichen, wenn zulässige Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden und keine Inanspruchnahme des Grundstücks erfolgt. Kein Grundstückseigentümer hat Anspruch darauf, dass eine günstige Lage – außerhalb seines Eigentums - erhalten bleibt.</p>
	<p>Umsatzeinbußen</p>	
<p>80</p>	<p>Die Esso Tankstelle und weitere in der Freiburger Straße ansässige Unternehmen würden im Zuge der Baumaßnahmen von den bisherigen Verkehrsströmen zur Ostumgehung Obstmarschen Weg abgeschnitten. Es seien massive Umsatzeinbußen zu befürchten. Das gelte auch für die Einzelhandelsbetriebe in der Innenstadt, wenn infolge der baumaßnahmenbedingten Abtrennung der Freiburger Straße der Verkehr umgeleitet würde und so den Innenstadtverkehr zum Erliegen brächte. Es wird gefordert, die Freiburger Straße auch während der Bauphase für den Verkehr offen zu halten.</p>	<p>Die Nutzung einer Straße ist jedermann im Rahmen der Widmung zum Verkehr gestattet (Gemeingebrauch), vgl. § 14 (1) Satz 1 NStrG. Der Gemeingebrauch als solcher ist allerdings keine Rechtsposition und kein Vermögensrecht.</p> <p>Auf das Fortbestehen von Vorteilen, die sich aus dem Gemeingebrauch an einer Straße, hat der Anlieger keinen Rechtsanspruch. Auch der Anlieger muss den Zustand sowie Veränderungen der Straße als einer dem Verkehr dienenden öffentlichen Sache hinnehmen.</p> <p>An der Freiburger Straße ist eine Anschlussstelle geplant. Hieraus erhalten dort ansässige Betriebe auch einen Lagevorteil, zumal gemäß der vorliegenden Verkehrsprognose (Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030) von einer Zunahme des Verkehrs auf der Freiburger Straße auszugehen ist.</p> <p>Durch das Hinzutreten der von der Hansestadt Stade geplanten Verlegung des Industriegleises 1263 Stade-Bützfleth in eine Lage parallel zur geplanten Autobahn A 26 wurden auch im südlichen Teil des 5. Bauabschnittes umfangreiche Änderungen an der bisherigen Autobahnplanung erforderlich. Daher wurde der ursprünglich 15,76 km lange Abschnitt durch die Vorhabenträgerin in zwei Verfahrensabschnitte 5a und 5b unterteilt. Während sich der 5,71 km lange südliche Teilabschnitt 5b aufgrund der integrierten Industriegleisplanung wieder in der Phase des Vorentwurfs befindet, erfolgt die Fortführung des Planfeststellungsverfahrens für den nördlichen Teilabschnitt 5a im so genannten Deckblattverfahren.</p> <p>Im Zuge der Erarbeitung der Deckblattunterlage erfolgte auch eine Anpassung der Planung der verlegten Freiburger Straße sowie der Anschlussstelle insgesamt (siehe nachfolgende Abbildung).</p>  <p>Abbildung: geplante Anschlussstelle an der Freiburger Straße (Vorabzug Deckblatt A 26, Abschnitt 5a, NLStBV)</p>

		<p>2018)</p> <p>Das Verkehrskonzept im Umfeld der Anschlussstelle wurde gegenüber der Antragsunterlage 2010 grundlegend überarbeitet. Die Verteilung des Verkehrs in Richtung Innenstadt erfolgt nun nicht mehr allein über die bestehende Freiburger Straße, die dafür hätte vierstreifig ausgebaut werden müssen. Stattdessen wird eine zweite, durch die Hansestadt Stade neu geplante Straße (Wischhafener Straße), einen Teil des Verkehrs aufnehmen und so für eine verträgliche Verteilung der Verkehrsströme im städtischen Straßennetz sorgen.</p> <p>Aufgrund der Abschnittsteilung nördlich der bestehenden Freiburger Straße und der Tatsache, dass die Anschlussstelle mit der verlegten Freiburger Straße weitgehend außerhalb des vorhandenen Straßenraums gebaut werden kann, ist mit einer länger andauernden Sperrung der Freiburger Straße, von kurzen Eingriffen abgesehen, nicht zu rechnen.</p> <p>Nicht vermeidbare bauzeitliche Einbußen sind dennoch u.U. abwägungs- und ggfls. bei existenzgefährdenden Folgen entschädigungsrelevant. Entschädigungsansprüche werden im Planfeststellungsbeschluss jedoch nur dem Grunde nach festgestellt.</p>
	<p>Übernahmeansprüche</p>	
<p>350</p>	<p>Für das Wohngrundstück Freiburger Straße 129a, das zwischen der verlegten Freiburger Straße und dem Autobahndamm abgeriegelt wird, wird im Hinblick auf die Verlärmung, Erschütterungseinwirkungen und Vernässung des Grundstücks ein Übernahmeanspruch geltend gemacht.</p>	<p>In der Schalltechnischen Untersuchung wurden gemäß der gesetzlichen Vorgaben die Beurteilungspegel entlang des Straßenbauvorhabens ermittelt. An allen schutzbedürftigen Gebieten und Anlagen, bei denen vom Verkehrsweg A 26 die maßgebenden Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV überschritten werden, besteht ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach. Die Darstellung der Anlagen (Gebäude) wurde in der Unterlage 11 dokumentiert.</p> <p>Im Hinblick auf das bevorstehende Deckblattverfahren zum Planungsabschnitt 5a wurde auch die Schalltechnische Untersuchung auf Grundlage der fortgeschriebenen Verkehrsprognose 2030 aktualisiert. Diese wird als neue Unterlage 7 bzw. 17.1 Gegenstand der ausgelegten Deckblattunterlage sein. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass zwischen dem geplanten Kreuz Kehdingen bei Drochtersen und der Anschlussstelle an der Freiburger Straße in Stade aktive Lärmschutzmaßnahmen an der A 26 nicht vorgesehen sind. Für das Gebäude Freiburger Straße 129a gibt es keine Grenzwertüberschreitungen.</p> <p>Durch die geplante Baumaßnahme ist keine großräumige Beeinflussung des Grundwassers und dessen Strömungsverhältnisse zu erwarten. Lediglich für einzelne Bereiche (z.B. bei Brückenwiderlagern) werden bauzeitliche Maßnahmen zur Wasserhaltung bzw. Wasserfassung empfohlen.</p> <p>Abgesehen davon bleiben Auswirkung auf die Grundwasserstände begrenzt auf den Dammkörper und eine etwa 10 m breite Zone links und rechts der Auflast. Eine Grundwasserabsenkung außerhalb dieses Bereichs ist somit nicht notwendig. Bodenabsackungen infolge einer Grundwasserabsenkung zur Dränierung sind nicht zu befürchten.</p> <p>Auch durch das Verfahren der Überschüttung/Vorbelastung zur Setzungsvorwegnahme und die damit verbundenen größeren Setzungen und der Kompression der Weich- sowie der organischen Schichten ist keine negative Beeinflussung des Durchlässigkeitsbeiwerts im Baugrund zu erwarten. Das entstehende Setzungsvolumen unterhalb des Straßenkörpers wird durch Sandaufschüttung in den betreffenden Bereichen ersetzt, so dass nach deren Fertigstellung der ursprüngliche Grundwasserstand und die Strömungsverhältnisse sich wieder einstellen.</p> <p>Die Gefahr einer weiträumigen Vernässung von Flächen bestünde allenfalls dann, wenn es zu einem Versagen des vorhandenen Systems zur künstlichen Gebietsentwässerung mit seinen Drainagen, Poldern und Schöpfwerken käme.</p> <p>Aufgrund der zahlreichen Hinweise im Rahmen der ersten öffentlichen Auslegung der Planfeststellungsunterlagen im Jahr 2010 wurde bei der Erarbeitung der Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a der A 26 größter Wert auf den Erhalt bzw. die Funktionsfähigkeit des vorhandenen Drainage- und Gewässersystems gelegt und ein gesonderter Wassertechnischer Fachbeitrag erstellt (neu: Unterlage 18.2, ehemals Unterlage 13). In dieser Unterlage werden mögliche Beeinträchtigungen der vorhandenen Be- und Entwässerungssysteme aufgezeigt und untersucht. Wo erforderlich, sind entsprechende Ersatzgewässer bzw. Ersatz-Sammelleitungen geplant, welche über neue Polderschöpfwerke in die Gewässer II. Ordnung einleiten. Die ausreichende hydraulische Leistungsfähigkeit der Ersatzmaßnahmen wird in den aufgestellten Unterlagen nachgewiesen. Insgesamt werden die Funktion des Gewässersystems sowie auch der Flächenentwässerung durch geeignete bauliche Ersatzmaßnahmen, welche bereits vor dem Bau der eigentlichen Autobahntrasse stattfinden, jederzeit aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt.</p> <p>Das im Rahmen der Deckblattunterlage erstellte Entwässerungskonzept – sowohl zur Straßenentwässerung, der Dimensionierung der Rückhaltung von Regenwasser, als auch der Ersatzmaßnahmen zur Gebietsentwässerung – ist mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade und dem Unterhaltungsverband Kehdingen abgestimmt und wird von diesen mitgetragen.</p>

<p>351</p>	<p>Für den landwirtschaftlichen Pferde- und Bullenmastbetrieb Freiburger Straße 129 mit 2 Wohnhäusern und 2 Anliegerwohnungen, der zwischen der verlegten Freiburger Straße und dem Autobahndamm abgeriegelt wird, wird im Hinblick auf Lärm-, Abgas- und Erschütterungseinwirkungen, Vernässung des Grundstücks, durch Flächenverlust und -zerschneidung entstehende Bewirtschaftungs Nachteile ein Übernahmeanspruch geltend gemacht.</p>	<p>In der Schalltechnischen Untersuchung wurden gemäß der gesetzlichen Vorgaben die Beurteilungspegel entlang des Straßenbauvorhabens ermittelt. An allen schutzbedürftigen Gebieten und Anlagen, bei denen vom Verkehrsweg A 26 die maßgebenden Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV überschritten werden, besteht ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach. Die Darstellung der Anlagen (Gebäude) wurde in der Unterlage 11 dokumentiert.</p> <p>Im Hinblick auf das bevorstehende Deckblattverfahren zum Planungsabschnitt 5a wurde auch die Schalltechnische Untersuchung auf Grundlage der fortgeschriebenen Verkehrsprognose 2030 aktualisiert. Diese wird als neue Unterlage 7 bzw. 17.1 Gegenstand der ausgelegten Deckblattunterlage sein. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass zwischen dem geplanten Kreuz Kehdingen bei Drochtersen und der Anschlussstelle an der Freiburger Straße in Stade aktive Lärmschutzmaßnahmen an der A 26 nicht vorgesehen sind. Für das Gebäude Freiburger Straße 129 gibt es keine Grenzwertüberschreitungen.</p> <p>Durch die geplante Baumaßnahme ist keine großräumige Beeinflussung des Grundwassers und dessen Strömungsverhältnisse zu erwarten. Lediglich für einzelne Bereiche (z.B. bei Brückenwiderlagern) werden bauzeitliche Maßnahmen zur Wasserhaltung bzw. Wasserfassung empfohlen.</p> <p>Abgesehen davon bleiben Auswirkung auf die Grundwasserstände begrenzt auf den Dammkörper und eine etwa 10 m breite Zone links und rechts der Auflast. Eine Grundwasserabsenkung außerhalb dieses Bereichs ist somit nicht notwendig. Bodenabsackungen infolge einer Grundwasserabsenkung zur Dränierung sind nicht zu befürchten.</p> <p>Auch durch das Verfahren der Überschüttung/Vorbelastung zur Setzungsvorwegnahme und die damit verbundenen größeren Setzungen und der Kompression der Weich- sowie der organischen Schichten ist keine negative Beeinflussung des Durchlässigkeitsbeiwerts im Baugrund zu erwarten. Das entstehende Setzungsvolumen unterhalb des Straßenkörpers wird durch Sandaufschüttung in den betreffenden Bereichen ersetzt, so dass nach deren Fertigstellung der ursprüngliche Grundwasserstand und die Strömungsverhältnisse sich wieder einstellen.</p> <p>Die Gefahr einer weiträumigen Vernässung von Flächen bestünde allenfalls dann, wenn es zu einem Versagen des vorhandenen Systems zur künstlichen Gebietsentwässerung mit seinen Drainagen, Poldern und Schöpfwerken käme.</p> <p>Aufgrund der zahlreichen Hinweise im Rahmen der ersten öffentlichen Auslegung der Planfeststellungsunterlagen im Jahr 2010 wurde bei der Erarbeitung der Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a der A 26 größter Wert auf den Erhalt bzw. die Funktionsfähigkeit des vorhandenen Drainage- und Gewässersystems gelegt und ein gesonderter Wassertechnischer Fachbeitrag erstellt (neu: Unterlage 18.2, ehemals Unterlage 13). In dieser Unterlage werden mögliche Beeinträchtigungen der vorhandenen Be- und Entwässerungssysteme aufgezeigt und untersucht. Wo erforderlich, sind entsprechende Ersatzgewässer bzw. Ersatz-Sammelleitungen geplant, welche über neue Polderschöpfwerke in die Gewässer II. Ordnung einleiten. Die ausreichende hydraulische Leistungsfähigkeit der Ersatzmaßnahmen wird in den aufgestellten Unterlagen nachgewiesen. Insgesamt werden die Funktion des Gewässersystems sowie auch der Flächenentwässerung durch geeignete bauliche Ersatzmaßnahmen, welche bereits vor dem Bau der eigentlichen Autobahntrasse stattfinden, jederzeit aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt.</p> <p>Das im Rahmen der Deckblattunterlage erstellte Entwässerungskonzept – sowohl zur Straßenentwässerung, der Dimensionierung der Rückhaltung von Regenwasser, als auch der Ersatzmaßnahmen zur Gebietsentwässerung – ist mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade und dem Unterhaltungsverband Kehdingen abgestimmt und wird von diesen mitgetragen.</p> <p>Mit dem Betroffenen besteht Kontakt. Ein Übernahmeanspruch wird zurzeit geprüft und besteht nur dann, wenn eine nachgewiesene Existenzgefährdung nicht durch andere zweckmäßige und verhältnismäßige Maßnahmen abgewendet werden kann. Entsprechende Gutachten sind beauftragt worden. Im weiteren Verfahren wird eine Einigung angestrebt.</p>
	<p>15. Belange der Landwirtschaft</p>	
<p>82, 359, 385, 390,</p>	<p>Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen betreffe Flächen mit hoher Bodengüte [Prüfgegenstand intern: landwirtschaftlich besonders geeignete Böden, die nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen sind, § 15 Abs.3 BNatSchG]: Flur 21, Flurstück 70/2 Flur 22, Flurstücke 10/1, 11, 3/2, 5 Flur 23, Flurstücke 87/1, 87/2, 88/2, 89/1, 91/1, 92/2, 93/1, 94/1 Flur 10, Flurstücke 64/0, 63/0, 61/0, 58/0, 62/0 Flur 9, Flurstücke 50/0, 107/1, 108/2, 104/0, 105/0,</p>	<p>Folgende Flurstücke sind nicht im aktuellen Grunderwerbsverzeichnis aufgeführt und somit nicht von den Planungen zum Abschnitt 5a der A 26 betroffen: Assel, Flur 21, Flurstück 70/2 Assel, Flur 22, Flurstück 10/1 Assel, Flur 23, Flurstücke 87/2 und 94/1 Bützfleth, Flur 10, Flurstücke 61/0 und 58/0 Bützfleth, Flur 9, Flurstück 105/0</p>

		<p>Die übrigen aufgeführten Flurstücke sind von den Planungen zum Abschnitt 5a der A 26 betroffen.</p> <p>Die aufgeführten Flurstücke der Gemarkung Assel, Flur 22 und 23 sowie die aufgeführten Flurstücke der Gemarkung Bützfleth, Flur 10 weisen laut Katasterauszügen Grünlandzahlen im Bereich von 47 - 66 auf. Dies spiegelt eine durchschnittliche bis überdurchschnittliche Bodengüte wider, vor allem vor dem Hintergrund, dass in der Region viele Moorflächen mit deutlich geringerer Bodengüte vorzufinden sind.</p> <p>Die aufgeführten Flurstücke der Gemarkung Bützfleth, Flur 9 weisen laut Katasterauszügen Grünlandzahlen von 51 auf. Dies spiegelt eine durchschnittliche Bodengüte wider. Vor dem Hintergrund vieler Moorflächen mit deutlich geringerer Bodengüte in der Region, können die aufgeführten Flurstücke als Flächen mit verhältnismäßig hoher Bodengüte eingeschätzt werden.</p> <p>15 Abs. 3 BNatSchG besagt: Bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen. Es ist vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden.</p> <p>Die Flächen werden für die Baumaßnahme Straße in Anspruch genommen. Aufgrund der Größe der geplanten Baumaßnahme sind eine dauerhafte sowie die zeitlich begrenzte Flächeninanspruchnahme unvermeidlich. Dieser Umstand ist dem Vorhabenträger bekannt. Die grundlegenden Auswirkungen auf die Agrarstrukturen wurden bereits im Rahmen der Linienfindung betrachtet und in der Gesamtabwägung berücksichtigt. Zudem wurden die Auswirkungen des Planvorhabens einschließlich der vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen bei der Planung berücksichtigt. Die Flächeninanspruchnahme wurde auf das geringstmögliche Maß reduziert.</p>
<p>81,92,128,129, 197, 228, 298, 352/353, 385, 386,</p>	<p>Die gesicherte Erschließung der durchschnittlichen Bewirtschaftungsflächen an das öffentliche Straßennetz sowie die Erreichbarkeit während der Bauzeit müssen plangewährleistet sein.</p>	<p>Im Zusammenhang mit dem Bau der Autobahn wird ein Ersatzwegesystem geschaffen, das zumutbare Wege der landwirtschaftlichen Betriebe zu ihren Flächen schafft.</p>
<p>ML RA Günther, 132,133</p>	<p>Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen und deren Durchschneidung sind grundsätzlich auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. Die prognostizierte Verkehrsbelastung erlaube es nach der RAA 2008 anstelle des gewählten RQ 28 den geringeren RQ 25 zu wählen.</p>	<p>Aufgrund der Größe der geplanten Baumaßnahme sind eine dauerhafte sowie die zeitlich begrenzte Flächeninanspruchnahme unvermeidlich. Dieser Umstand ist dem Vorhabenträger bekannt. Die grundlegenden Auswirkungen auf die Agrarstrukturen wurden bereits im Rahmen der Linienfindung betrachtet und in der Gesamtabwägung berücksichtigt. Zudem wurden die Auswirkungen des Planvorhabens einschließlich der vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen bei der Planung berücksichtigt. Die Flächeninanspruchnahme wurde auf das geringstmögliche Maß reduziert.</p> <p>Autobahnen sind Hochleistungsstraßen und werden ausschließlich als Straßen für den schnellen Kfz-Verkehr betrieben und sollen ihre Verkehrsaufgabe mit hoher Verkehrssicherheit und hoher Qualität des Verkehrsablaufs erfüllen. Unter Wahrung des dafür erforderlichen Entwurfsstandards sollen sie dennoch das Umfeld schonen und Ressourcen so gering wie möglich in Anspruch nehmen. Sie sollen möglichst kostengünstig herzustellen, zu erhalten und zu betreiben sein. Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen RAA, Ausgabe 2008, korrigierte Fassung 2014, kann die A 26 im 5. Bauabschnitt (BA) der Kategorie AS II (Überregional-Autobahn) zugeordnet werden. Daraus ergibt sich eine zugeordnete Entwurfsklasse EKA 1 B.</p> <p>Straßenkategorie und Entwurfsklasse legen die Merkmale sowie Grenz- und Richtwerte für die Entwurfs- und Betriebselemente fest. Dadurch ergeben sich für Autobahnen und autobahnähnliche Straßen unterschiedliche Streckencharakteristiken. Von der Entwurfsklasse unmittelbar bestimmt werden Regelquerschnitte, Grenz- und Richtwerte der Entwurfsselemente, Grundformen und Abstände der Knotenpunkte sowie ggf. die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit.</p> <p>Ein wesentliches Betriebsmerkmal einer Autobahn ist die mögliche/erforderliche Art der Verkehrsführung in Baustellen. In der Regel sehen die RAA hierbei die so genannte 4+0-Verkehrsführung vor. Das bedeutet, dass die einzelnen Richtungsfahrbahnen so breit sein müssen, dass im Fall von Bauarbeiten an einer Richtungsfahrbahn, die andere Richtungsfahrbahn je zwei Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung als Baustellenverkehrsführung aufnehmen kann. Der kleinste Autobahn-Regelquerschnitt, der diese Anforderungen erfüllt, ist gemäß den RAA der RQ 31, d.h. ein Regelquerschnitt mit 31 m Kronenbreite und einer befestigten Breite von 12 m je Richtungsfahrbahn.</p> <p>Sofern eine 4+0 Verkehrsführung als nicht zwingend erforderlich angesehen wird und die Verkehrsstärken es zulassen, kann jedoch in der EKA 1 B ausnahmsweise auch der schmalere Regelquerschnitt RQ 28 zur Anwendung kommen. Ein solcher Fall liegt im 5. BA der A 26 vor. Der vom Einwender vorgetragene Regelquerschnitt RQ 25 ist für Fern- und Überregional-Autobahnen nicht geeignet. Gemäß den RAA bleibt er innerstädtischen Straßen der EKA 3 mit begrenzter Flächenverfügbarkeit vorbehalten, so genannte „Stadtautobahnen“ mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit kleiner oder gleich 100 km/h.</p>

<p>ML RA Günther, 13, 14</p>	<p>Die Trasse durchschneide wertvolles Ackerland, obwohl geringer wertige Böden südlich zur Verfügung stünden (§ 15 III 1 BNatSchG). Eine kleinräumige Trassenverschiebung (Optimierung) in südlicher Richtung könnte die Zerschneidungswirkung für die Bewirtschaftungseinheit der Flurstücke 88/3, das durchschnitten wird, und 88/2, Flur 5, Gemarkung Schölisch, minimieren.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Trasse wurde im Planungsverfahren hinsichtlich Ihrer Lage optimiert, wobei sich die Lage der Vorzugstrasse aus einer Gesamtabwägung aller Schutzgüter ergibt. Unter diesen Schutzgütern wurden auch die Belange der Landwirtschaft berücksichtigt und abgewogen. Dabei geht es jedoch i.d.R. um die Minimierung agrarstrukturellen Auswirkungen insgesamt, weniger um den Zuschnitt eines einzelnen Flurstücks.</p> <p>Im von den Einwendern vorgetragenen Bereich der Flur 5, Gemarkung Bützfleth, verhindert konkret der nord-westlich anschließende Windpark aufgrund der Kurvenlage der Autobahn eine weitere kleinräumige Trassenverschiebung nach Süden.</p> <p>Gleichzeitig ist es bei den großzügigen Grundrissparametern, die eine Autobahn erfordert, nicht möglich, kleinräumige Änderungen vorzunehmen, ohne, dass diese Auswirkungen auf mehreren Kilometern Länge hätten, wodurch neue Betroffenheiten ausgelöst würden.</p> <p>Das von den Einwendern angeführte Flurstück 88/3 wird im Übrigen gar nicht, das Flurstück 88/2 zu rund zwei Dritteln durch den Bau der Autobahn in Anspruch genommen, wobei 88/3 und der Rest von 88/2 nach wie vor eine zusammenhängende Nutzungseinheit bilden.</p> <p>Es sei darauf hingewiesen, dass aufgrund des maßnahmenbegleitenden Unternehmensflur-bereinigungsverfahrens Assel-Bützfleth von einer zumindest teilweisen Neuordnung der vom Autobahnbau betroffener Eigentumsflächen auszugehen ist.</p>
<p>ML RA Günther, 22, 392</p>	<p>Es wird gerügt, dass eine agrarstrukturelle Analyse und einzelbetriebliche Betrachtungen nicht in die Trassenwahl eingestellt worden seien. Von der Trassenführung sind 70 I.d.W. Betriebe betroffen, davon werden mindestens 29 in ihrer Existenz stark gefährdet. Es handelt sich dabei um intensiv wirtschaftende Ackerbaubetriebe mit einem einzelbetrieblich hohen Flächenanspruch, Obstbaubetriebe mit langjährig gepflegten Flächen sowie Milchvieh- und Rindermastbetriebe, die auch zukünftig auf stallnahe Grünlandkomplexe angewiesen sind. Die Trassierung berücksichtige Gemarkungs- und Beet Strukturen nicht, sondern durchschneide diese, so dass z.B. zwischen Landernweg und Autobahntrasse unwirtschaftliche Schlaglängen unter 200 m verbleiben.</p>	<p>Zum Zeitpunkt der Auslegung existierte zutreffend noch kein Agrarstruktureller Fachbeitrag für den Abschnitt 5 der A 26. Gleichwohl ist die Vorzugstrasse das Ergebnis einer Gesamtabwägung aller Schutzgüter. Unter diesen Schutzgütern wurden auch die Belange der Landwirtschaft berücksichtigt und abgewogen.</p> <p>Im Jahr 2011 wurde ein Agrarstruktureller Fachbeitrag für den 5. Abschnitt der A 26 erstellt. Dieser weist 34 stark bis möglicherweise in der Existenz gefährdete Betriebe auf. Dieser Fachbeitrag ist in die überarbeitete Deckblattunterlage eingeflossen und wurde berücksichtigt.</p> <p>Aktuell werden sowohl für den Abschnitt 5a als auch 5b der A 26 aktualisierte und abschnittsspezifische agrarstrukturelle Analysen erstellt, die die Grundlage für eine Beauftragung weiterführender Gutachten, wie beispielsweise Existenzgefährdungsgutachten, sind.</p> <p>Der nord-westlich anschließende Windpark verhindert aufgrund der Kurvenlage der Autobahn eine weitere kleinräumige Trassenverschiebung nach Süden. Die Trassierungsparameter der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen müssen ebenfalls eingehalten werden und erlauben keine engere Trassierung an den Landernweg heran.</p>
<p>22, 386, 392</p>	<p>Eine von Seiten der Landwirte angebotene Alternativtrasse auf der Gemarkungsgrenze zwischen Ritscher Moor und Groß Sterneberg westlich der Rotschlammdeponie sowie eine engere Anlehnung an den Landernweg würde mit der Vorzugstrasse verbundene Zerschneidungswirkungen für die Landwirtschaft minimieren.</p>	<p>Die vorliegende Trasse wurde im Planungsverfahren hinsichtlich Ihrer Lage optimiert, wobei sich die Lage der Vorzugstrasse aus einer Gesamtabwägung aller Schutzgüter ergibt. Unter diesen Schutzgütern wurden auch die Belange der Landwirtschaft berücksichtigt und abgewogen.</p> <p>Im Raumordnungsverfahren zur Nord-West-Umfahrung Hamburg, welches zu Beginn der 2000er Jahre stattfand, wurde der Raum zwischen Stade und der geplanten Elbquerung bei Drochtersen u.a. unter dem Aspekt betrachtet, die Elbe zu queren und zügig an das vorhandene Autobahnnetz, hier die A 26 Richtung Hamburg, anzuschließen. Neben der hier verfahrensgegenständlichen Linienführung wurde dabei auch eine Linienführung westlich der Rotschlammdeponie betrachtet. Im Hinblick auf den seinerzeit noch nicht feststehenden Verlauf der A 22 (jetzt A 20) sowie vorhandene Raumwiderstände wurde diese Linie jedoch frühzeitig aus dem Spektrum möglicher Varianten ausgeschlossen. Die Landesplanerische Feststellung vom 09.02.2004 vermerkt hierzu: „Varianten, die eine Führung der Trasse westlich der Rotschlammdeponie vorschlagen, wurden nach überschlägiger Prüfung nicht näher untersucht. Sie scheiden wegen zu starker Beeinträchtigung der in diesem Gebiet liegenden Erholungsgebiete, Vorrang- und Versorgungsgebiete für Natur und Landschaft sowie eines großflächigen Vorranggebietes für die Rohstoffgewinnung (Torf) für eine sinnvolle Trassenführung aus.“</p> <p>In der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung 2010 ist die Frage nach einem möglichen, alternativen Verlauf der A 26 westlich bzw. südlich der Rotschlammdeponie wieder aufgekommen. Im Rahmen der Erarbeitung der Deckblattunterlage zum Abschnitt 5a wurde daher die Möglichkeit einer solchen Variante vor dem Hintergrund der heutigen, u.U. veränderten Randbedingungen, wie z.B. eine verfestigte A 20-Planung, durch die NLStBV erneut untersucht. Dabei wurde eine sowohl aus technischer als auch aus umweltfachlicher Sicht realisierbare Variante erarbeitet (siehe Abbildung).</p> <p>Aus der Abbildung wird erkennbar, dass sich im Untersuchungsraum das europäisch geschützte Natura-2000-Gebiet „Wasserkruger Moor und Willes Heide“ (kurz „FFH-Gebiet“) befindet. Auf nationaler Ebene ist das Gebiet</p>

mit Verordnung des Landkreises Stade vom 06.02.2017 als Naturschutzgebiet „Kehdinger Moore“ gesichert worden.

In dem Standarddatenbogen für das FFH-Gebiet und in der Naturschutzgebietsverordnung sind der Schutzzweck und die Erhaltungsziele für die zu schützenden Lebensraumtypen und die charakteristischen Arten aufgeführt. Bei den prioritären Lebensraumtypen handelt es sich unter anderem um Moorwälder, Hochmoorbereiche und nährstoffarme Seen und Teiche. Entsprechend den rechtlichen Anforderungen des § 34 Bundesnaturschutzgesetzes sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten bzw. deren Schutz- und Erhaltungszielen zu vermeiden. Da durch den Straßenverkehr nährstoffanreichernde Schadstoffbelastungen entstehen können (besonders Stickstoffoxide, kurz NO_x) muss zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen ein prognostizierter Abstand zwischen Straße und Naturschutzgebiet eingehalten werden (siehe FFH-Verträglichkeitsprüfung A 20 Abschnitt 7 „Wasserkruger Moor, Willes Heide). Im Bauabschnitt 7 der Küstenautobahn wurde ein solcher Mindestabstand bereits errechnet und auf mögliche alternative Varianten übertragen (vgl. die grün-gelblich dargestellter NO_x -Puffer in der Abbildung).

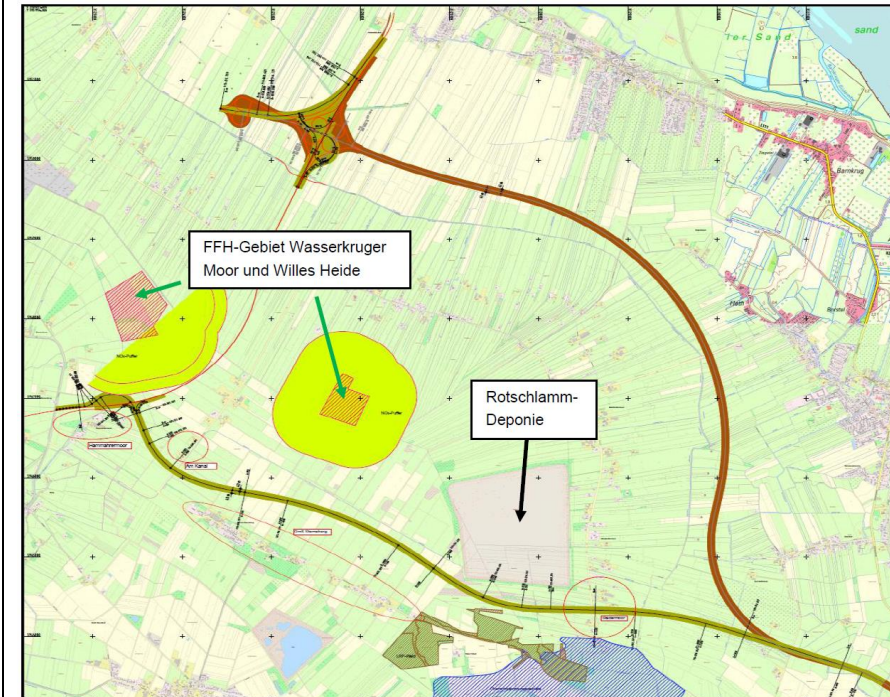


Abbildung: A 26, Abschnitt 5a: Derzeitige Vorzugsvariante (Variante Nord) und Alternativtrasse (Variante Süd), NLSStBV 2018

Zum Schutz und zur Aufrechterhaltung der funktionalen Verbindung der beiden Teilflächen des Schutzgebietes ist für die zu schützenden Arten (hier v.a. Kreuzotter) eine Verbindung über die Autobahn hinweg zu gewährleisten. Im Abschnitt 7 der A 20 kann der Konflikt durch ein 30 m breites Vernetzungsbauwerk zwischen den beiden Teilgebieten gelöst werden. Für eine Anbindung der A 26 an die A 20 durch ein neues Autobahndreieck, gelegen zwischen den beiden Teilflächen des Schutzgebietes, wären solche Tierquerungshilfen theoretisch herstellbar, werden aber aus umweltfachlicher Sicht ihre Funktionsfähigkeit für die Zielart „Kreuzotter“ nicht erfüllen können (Auffinden und Annahme der Bauwerke). Auch aus wirtschaftlichen Gründen wären mehrere Querungsbauwerke nicht vertretbar.

Eine realisierbare Trasse kann somit nicht auf der von einigen Einwendern vorgeschlagenen Linie entlang der Gemarkungsgrenze und Wasserscheide zwischen UHV Kehdingen und UHV Untere Oste verlaufen, sondern rückt näher an die Ortslage Groß-Sterneberg heran. Ein Anschluss an die A 20 ist dabei nur im Bereich Engelschoff / Hammahermoor möglich.

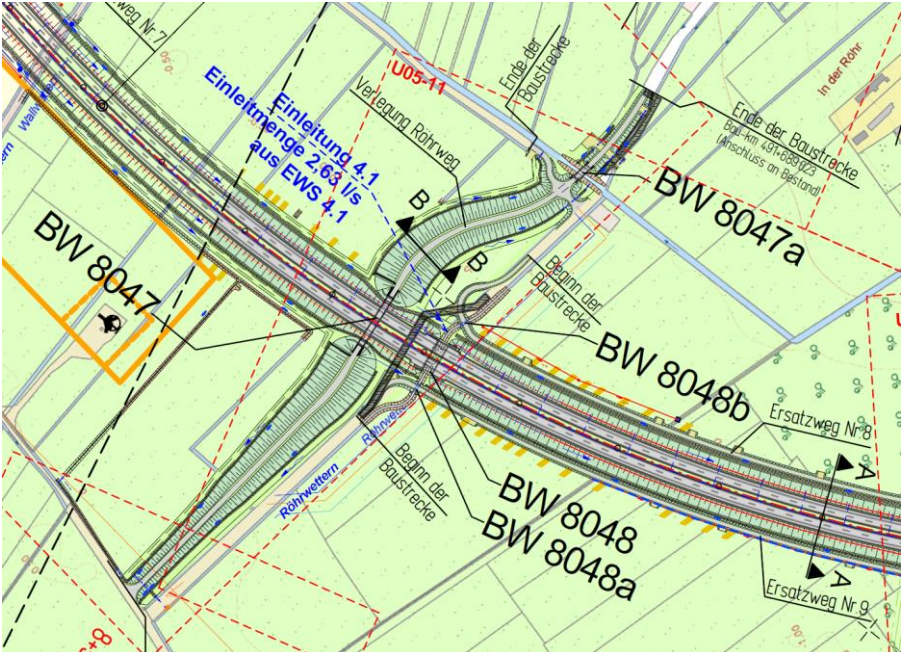
Auf dem Niveau der verfügbaren Datenlage (für den Bereich westlich der Rotschlammdeponie liegen bspw. keine Kartierergebnisse vor) erfolgte daraufhin ein Variantenvergleich zwischen dieser „Südvariante“ und der seit 2010 im Verfahren befindlichen „Nordvariante“.

Hinsichtlich der Kriterien *Zerschneidung der landwirtschaftlichen Flächen* und *Entwässerung* weist die Südvariante Vorteile gegenüber der Nordvariante auf. Daneben sprechen jedoch eine Reihe anderer Kriterien gegen eine südliche Lage der A 26. Dazu zählt sowohl die Tatsache, dass der Raum Stadermoor durch eine südliche Trasse zerschnitten und verlärmert würde, als auch, dass die Orte Groß-Sterneberg und Hammahermoor durch die Nähe zur Autobahn deutlich stärkerem Lärm ausgesetzt wären. Auch die erkennbar höhere umweltfachliche Bewertung des Raumes um Groß-Sterneberg spricht gegen diese Variante. Mittelbar beeinflusst

		<p>diese auch die landwirtschaftliche Bewertung, da mit einem höheren Umfang an Ausgleichsflächen zu rechnen ist. Auf Grundlage der bekannt schlechten Baugrundverhältnisse im Abschnitt 7 der A 20 sowie den gesichteten Bodenkarten ist auch eine bautechnische Vorteilhaftigkeit der Südvariante (Hochmoortorf!) nicht erkennbar.</p> <p>Zusammenfassend ist festzuhalten, dass eine Führung der A 26 westlich bzw. südlich der Rotschlammdeponie grundsätzlich möglich wäre. Jedoch ist in der Zusammenschau der Argumente keine sich aufdrängende Vorteilhaftigkeit der Süd-Variante erkennbar. Insbesondere die entstehenden Beeinträchtigungen in den Siedlungen Stadermoor, Groß-Sterneberg, Hammahermoor und Engelschoff führen zu Nachteilen hinsichtlich der untersuchten Alternativtrasse. Aus den dargelegten Gründen wird im weiteren Planungsverfahren die derzeitige Vorzugsvariante weiterverfolgt. Eine Ausführliche Darlegung der Variantenuntersuchung erfolgt mit der in Aufstellung befindlichen Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a.</p> <p>Die Trasse wurde im Planungsverfahren hinsichtlich Ihrer Lage optimiert, wobei sich die Lage der Vorzugstrasse aus einer Gesamtabwägung aller Schutzgüter ergibt. Unter diesen Schutzgütern wurden auch die Belange der Landwirtschaft berücksichtigt und abgewogen</p>
22, 230, 352/353, 359, 385, 386,	<p>Es wird gefordert, beidseitig entlang der A 26 asphaltierte Ersatzwege herzustellen. Der für den Landernweg, der als südwestliche Ausfahrt für die nördlich gelegenen Wirtschaftsflächen verloren gehe, vorgesehene Ersatzweg sowie Ersatzwege müssten für eine ganzjährige Zuwegung entgegen der Planung mit Schwarzdecke anstelle von Schotter ausgeführt werden. Anstelle einer 3 m breiten ungebundenen Fahrbahn müssten landwirtschaftliche Ersatzwege für eine Tragkraft bis 40 T ausgelegt werden und mit einer gebundenen Fahrbahn von 4,5 m Breite und Ausweichstellen hergestellt werden.</p>	<p>Im Zusammenhang mit dem Bau der Autobahn wird ein Ersatzwegesystem geschaffen, das zumutbare Wege der landwirtschaftlichen Betriebe zu ihren Flächen schafft.</p> <p>Die Trassierung und Gestaltung der nachgeordneten Straßen sowie Wirtschaftswege erfolgt auf Grundlage der aktuell gültigen Vorschriften und Richtlinien sowie den allgemein anerkannten Regeln der Technik, insbes. Arbeitsblatt DWA-A 904 – Richtlinien für den ländlichen Wegebau, Ausgabe 2016. Diese basieren auf Erfahrungswerten, Untersuchungen und Erkenntnissen technischer und sicherheitsrelevanter Kriterien und gewährleisten eine sinnvolle Planung und die Abwendung von Sicherheitsmängeln.</p> <p>Alle Ersatzwirtschaftswege erhalten eine Kronenbreite von 5,50 m mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 3,5 m. Die jeweils 1,0 m breiten Banketten werden ebenfalls befestigt (Schotterrasen) und gewährleisten so den Begegnungsfall. Zur Ausführung kommt ganz überwiegend eine Sonderbauweise mit Asphaltdecke für hohe Beanspruchungen.</p> <p>Lediglich in wenigen Fällen von Wirtschaftswegen mit geringer Bedeutung erfolgt eine Herstellung in einer Sonderbauweise ohne Bindemittel für geringe Beanspruchung.</p>
ML A RA Günther, 14,74,75,81,132,133	<p>Für die gelisteten Betriebe werden für den Fall, dass sich das Vorhaben durchsetzen sollte, Übernahmeansprüche und Ansprüche auf Ersatzland geltend gemacht. Flächeninanspruchnahmen sollen im Hinblick auf die Nährstoffbilanz der betroffenen Betriebe vordringlich in Ersatzland entschädigt werden.</p>	<p>Entschädigungsansprüche (Durchschneidungs-, Anschneidungsschäden, Umwege, etc.) sowie Übernahmeansprüche bezüglich unrentabler Restflächen werden im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach festgestellt. Die konkrete Höhe wird einvernehmlich oder in einem nachgeordneten Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.</p> <p>Der Baulastträger bemüht sich, für landwirtschaftliche Haupterwerbsbetriebe Ersatzflächen zu beschaffen und zur Verfügung zu stellen. Eine verbindliche Zusage hierzu kann jedoch nicht gegeben werden. Berechtigte Entschädigungsansprüche werden im Rahmen eines der Planfeststellung nachgeordneten Verfahrens geregelt.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem geplanten Bau der A 26 zwischen Drochtersen und Stade wurde mit Flurbereinigungsbeschluss vom 14.12.2010 das Unternehmensflurbereinigungsverfahren Assel-Bützfleth angeordnet. Das Verfahrensgebiet umfasst rd. 1.800 ha und erstreckt sich parallel zur geplanten Trasse der A 26 von nahe der K 28 bei Drochtersen bis zur Freiburger Straße in Stade. Über die Abgrenzung des Verfahrensgebietes besteht mit der landwirtschaftlichen Berufsvertretung Einvernehmen.</p> <p>Es sei darauf hingewiesen, dass aufgrund des maßnahmenbegleitenden Unternehmensflurbereinigungsverfahrens Assel-Bützfleth von einer zumindest teilweisen Neuordnung der vom Autobahnbau betroffener Eigentumsflächen auszugehen ist.</p>
74,75,81,88,92,105,106,119,132,133,142, 197, 198, 206, 292, 352/353, 359,	<p>Es wird Entschädigung in Ersatzland geltend gemacht, das vorzugsweise Hof nah und gleichwertig sein muss.</p>	<p>Entschädigungsansprüche (Durchschneidungs-, Anschneidungsschäden, Umwege, etc.) sowie Übernahmeansprüche bezüglich unrentabler Restflächen werden im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach festgestellt. Die konkrete Höhe wird einvernehmlich oder in einem nachgeordneten Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.</p> <p>Der Baulastträger bemüht sich, für landwirtschaftliche Haupterwerbsbetriebe Ersatzflächen zu beschaffen und zur Verfügung zu stellen. Eine verbindliche Zusage hierzu kann jedoch nicht gegeben werden. Berechtigte Entschädigungsansprüche werden im Rahmen eines der Planfeststellung nachgeordneten Verfahrens geregelt.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem geplanten Bau der A 26 zwischen Drochtersen und Stade wurde mit Flurbereinigungsbeschluss vom 14.12.2010 das Unternehmensflurbereinigungsverfahren Assel-Bützfleth angeordnet. Das Verfahrensgebiet umfasst rd. 1.800 ha und erstreckt sich parallel zur geplanten Trasse der A 26 von nahe der K 28 bei Drochtersen bis zur Freiburger Straße in Stade. Über die Abgrenzung des Verfahrensgebietes besteht mit der landwirtschaftlichen Berufsvertretung Einvernehmen.</p>

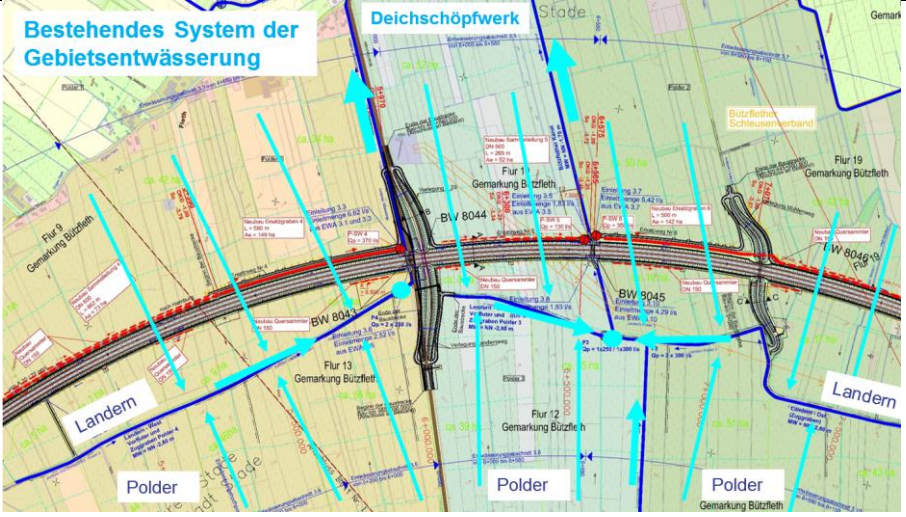
		<p>Es sei darauf hingewiesen, dass aufgrund des maßnahmenbegleitenden Unternehmensflurbereinigungsverfahrens Assel-Bützfleth von einer zumindest teilweisen Neuordnung der vom Autobahnbau betroffener Eigentumsflächen auszugehen ist.</p>
<p>1,9,13,19,26,31,32,33,34,35,39,40, 60,61,63,74,75,92, 99/231, 104,109-110,132,133, 198, 206, 230, 238, 282/283, 285, 340, 372, 380, 385, 386, 388, 390,</p>	<p>Vernässung und Verockerung landwirtschaftlicher Nutzflächen: Durch die Vorbelastung des nicht tragfähigen Baugrundes aus anstehendem Torf und Moor bis zu einer Mächtigkeit von 15 m werden Vernässungen in großem Umkreis und Veränderungen des Grundwassers (Aufsteigen eisenhaltigen Grundwassers) mit negativen Auswirkungen auf die Bodengüte und landwirtschaftliche Nutzungen (Bewirtschaftungerschwernisse, Mindererträge) befürchtet. Es werden Beweissicherungen gefordert.</p>	<p>Durch die geplante Baumaßnahme ist keine großräumige Beeinflussung des Grundwassers und dessen Strömungsverhältnisse zu erwarten. Lediglich für einzelne Bereiche (z.B. bei Brückenwiderlagern) werden bauzeitliche Maßnahmen zur Wasserhaltung bzw. Wasserfassung empfohlen.</p> <p>Abgesehen davon bleiben Auswirkung auf die Grundwasserstände begrenzt auf den Dammkörper und eine etwa 10 m breite Zone links und rechts der Auflast. Eine Grundwasserabsenkung außerhalb dieses Bereichs ist somit nicht notwendig. Bodenabsackungen infolge einer Grundwasserabsenkung zur Dränierung sind nicht zu befürchten.</p> <p>Auch durch das Verfahren der Überschüttung/Vorbelastung zur Setzungsvorwegnahme und die damit verbundenen größeren Setzungen und der Kompression der Weich- sowie der organischen Schichten ist keine negative Beeinflussung des Durchlässigkeitsbeiwerts im Baugrund zu erwarten. Das entstehende Setzungsvolumen unterhalb des Straßenkörpers wird durch Sandaufschüttung in den betreffenden Bereichen ersetzt, so dass nach deren Fertigstellung der ursprüngliche Grundwasserstand und die Strömungsverhältnisse sich wieder einstellen.</p> <p>Die Gefahr einer weiträumigen Vernässung von Flächen bestünde allenfalls dann, wenn es zu einem Versagen des vorhandenen Systems zur künstlichen Gebietsentwässerung mit seinen Drainagen, Poldern und Schöpfwerken käme.</p> <p>Aufgrund der zahlreichen Hinweise im Rahmen der ersten öffentlichen Auslegung der Planfeststellungsunterlagen im Jahr 2010 wurde bei der Erarbeitung der Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a der A 26 größter Wert auf den Erhalt bzw. die Funktionsfähigkeit des vorhandenen Drainage- und Gewässersystems gelegt und ein gesonderter Wassertechnischer Fachbeitrag erstellt (neu: Unterlage 18.2, ehemals Unterlage 13). In dieser Unterlage werden mögliche Beeinträchtigungen der vorhandenen Be- und Entwässerungssysteme aufgezeigt und untersucht. Wo erforderlich, sind entsprechende Ersatzgewässer bzw. Ersatz-Sammelleitungen geplant, welche über neue Polderschöpfwerke in die Gewässer II. Ordnung einleiten. Die ausreichende hydraulische Leistungsfähigkeit der Ersatzmaßnahmen wird in den aufgestellten Unterlagen nachgewiesen. Insgesamt werden die Funktion des Gewässersystems sowie auch der Flächenentwässerung durch geeignete bauliche Ersatzmaßnahmen, welche bereits vor dem Bau der eigentlichen Autobahntrasse stattfinden, jederzeit aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt.</p> <p>Das im Rahmen der Deckblattunterlage erstellte Entwässerungskonzept – sowohl zur Straßenentwässerung, der Dimensionierung der Rückhaltung von Regenwasser, als auch der Ersatzmaßnahmen zur Gebietsentwässerung – ist mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade und dem Unterhaltungsverband Kehdingen abgestimmt und wird von diesen mitgetragen.</p> <p>Das durch das Überschüttverfahren ausgepresste Porenwasser wird seitlich des Vorbelastungsdamms in Randgräben aufgefangen und zu s.g. Behandlungsanlagen geleitet. In diesen Absetzbecken erfolgt die Sedimentation des gefälltten Eisens. Das geklärte Wasser kann danach der Vorflut zugeleitet werden und steht dann prinzipiell auch zu Beregnung zur Verfügung. Die Einhaltung des durch den Landkreis Stade vorgegebenen Einleitgrenzwertes für den Eisengehalt von 2 mg / l wird bauseitig überwacht und sichergestellt. Das Verfahren hat sich u.a. beim Bau der A 26 bewährt.</p> <p>Eine Vernässung von Wohngrundstücke und landwirtschaftliche Flächen außerhalb des Trassenfeldes bzw. eines 10 m breiten beidseitigen Streifens steht somit nicht zu befürchten.</p> <p>In Vorbereitung der Baumaßnahme wurde bereits seit 2006 ein umfassendes Messprogramm zu Beweissicherung durchgeführt, neben Grundwasserständen an zahlreichen im geplanten Trassenverlauf neu gesetzten Pegeln (Messung flach und tief) wurden dabei auch die vorhandenen Oberflächen- und Fischgewässer chemisch beprobt und die Messergebnisse dokumentiert. Die Grundlage hierfür bildet ein hydrogeologisches Grundlagen-Gutachten aus dem Jahr 2006. 2017 wurde nach 10-jähriger Bestanderfassung die Beprobung vorübergehend ausgesetzt, da für den Vorher-Zustand eine ausreichende Menge an Daten vorlag. Rechtzeitig vor Baubeginn wird das Beweissicherungsverfahren jedoch wieder aufgenommen und auch noch mehrere Jahre nach Bauende fortgeführt werden.</p> <p>Grundsätzlich werden die Baumaßnahmen entsprechend dem aktuellen Stand der Technik unter der Maßgabe durchgeführt, Schäden an Straßen, Wegen und Gebäuden zu vermeiden. In Bereichen, wo durch den Bau bzw. durch Bauverfahren Schäden entstehen könnten, werden vor Beginn und nach Beendigung der Baumaßnahme Zustandserfassungen (Beweissicherung) auf Kosten des Vorhabenträgers durchgeführt. Ggf. wird damit auch ein öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger beauftragt. Schäden, die nachweislich durch die Baumaßnahme verursacht wurden, werden auf Kosten des Vorhabenträgers beseitigt.</p>

<p>13, 22, 26, 74, 75, 88, 92, 99/231, 104, 132, 133, 209, 238, 340, 372, 380, 385, 386, 388, 390,</p>	<p>Die Führung des Autobahndamms durch das anmoorige Grünlandsystem durch das Bützflether und Ritscher Moor [sowie auch im Bereich Stader Moor] werte die anliegenden und umliegenden Flächen für die landwirtschaftliche Nutzung insbesondere für die Biologische Weidetierhaltung ab. Es werden die Entstehung von Kaltluftseen, Vernässung der Flächen, Verockerung der Gräben und Kanäle und eine Verschlechterung der Wasserqualität sowie Emissionseinträge aus Feinstaub und Abgasausstoß der Autobahn befürchtet. Maßnahmen zur Reduzierung von Abgasemissionen werden vermisst.</p> <p>Durch den Pressdruck des Vorbelastungsdamms in Nähe des Hörne-Götzdorfer-Kanals entstehe auch die Gefahr, dass der Grund des Kanals aufbricht und stark ockerhaltige Erdmassen in den Kanal gepresst würden.</p>	<p>Die Trasse wurde im Planungsverfahren hinsichtlich Ihrer Lage optimiert, wobei sich die Lage der Vorzugstrasse aus einer Gesamtabwägung aller Schutzgüter ergibt. Unter diesen Schutzgütern wurden auch die Belange der Landwirtschaft berücksichtigt und abgewogen.</p> <p>Durch die geplante Baumaßnahme ist keine großräumige Beeinflussung des Grundwassers und dessen Strömungsverhältnisse zu erwarten. Lediglich für einzelne Bereiche (z.B. bei Brückenwiderlagern) werden bauzeitliche Maßnahmen zur Wasserhaltung bzw. Wasserfassung empfohlen.</p> <p>Abgesehen davon bleiben Auswirkung auf die Grundwasserstände begrenzt auf den Dammkörper und eine etwa 10 m breite Zone links und rechts der Auflast. Eine Grundwasserabsenkung außerhalb dieses Bereichs ist somit nicht notwendig. Bodenabsackungen infolge einer Grundwasserabsenkung zur Dränierung sind nicht zu befürchten.</p> <p>Auch durch das Verfahren der Überschüttung/Vorbelastung zur Setzungsvorwegnahme und die damit verbundenen größeren Setzungen und der Kompression der Weich- sowie der organischen Schichten ist keine negative Beeinflussung des Durchlässigkeitsbeiwerts im Baugrund zu erwarten. Das entstehende Setzungsvolumen unterhalb des Straßenkörpers wird durch Sandaufschüttung in den betreffenden Bereichen ersetzt, so dass nach deren Fertigstellung der ursprüngliche Grundwasserstand und die Strömungsverhältnisse sich wieder einstellen.</p> <p>Die Gefahr einer weiträumigen Vernässung von Flächen bestünde allenfalls dann, wenn es zu einem Versagen des vorhandenen Systems zur künstlichen Gebietsentwässerung mit seinen Drainagen, Poldern und Schöpfwerken käme.</p> <p>Aufgrund der zahlreichen Hinweise im Rahmen der ersten öffentlichen Auslegung der Planfeststellungsunterlagen im Jahr 2010 wurde bei der Erarbeitung der Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a der A 26 größter Wert auf den Erhalt bzw. die Funktionsfähigkeit des vorhandenen Drainage- und Gewässersystems gelegt und ein gesonderter Wassertechnischer Fachbeitrag erstellt (neu: Unterlage 18.2, ehemals Unterlage 13). In dieser Unterlage werden mögliche Beeinträchtigungen der vorhandenen Be- und Entwässerungssysteme aufgezeigt und untersucht. Wo erforderlich, sind entsprechende Ersatzgewässer bzw. Ersatz-Sammelleitungen geplant, welche über neue Polderschöpfwerke in die Gewässer II. Ordnung einleiten. Die ausreichende hydraulische Leistungsfähigkeit der Ersatzmaßnahmen wird in den aufgestellten Unterlagen nachgewiesen. Insgesamt werden die Funktion des Gewässersystems sowie auch der Flächenentwässerung durch geeignete bauliche Ersatzmaßnahmen, welche bereits vor dem Bau der eigentlichen Autobahntrasse stattfinden, jederzeit aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt.</p> <p>Das im Rahmen der Deckblattunterlage erstellte Entwässerungskonzept – sowohl zur Straßenentwässerung, der Dimensionierung der Rückhaltung von Regenwasser, als auch der Ersatzmaßnahmen zur Gebietsentwässerung – ist mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade und dem Unterhaltungsverband Kehdingen abgestimmt und wird von diesen mitgetragen.</p> <p>Das durch das Überschüttverfahren ausgepresste Porenwasser wird seitlich des Vorbelastungsdamms in Randgräben aufgefangen und zu s.g. Behandlungsanlagen geleitet. In diesen Absetzbecken erfolgt die Sedimentation des gefällten Eisens. Das geklärte Wasser kann danach der Vorflut zugeleitet werden und steht dann prinzipiell auch zu Beregnung zur Verfügung. Die Einhaltung des durch den Landkreis Stade vorgegebenen Einleitgrenzwertes für den Eisengehalt von 2 mg / l wird bauseitig überwacht und sichergestellt. Das Verfahren hat sich u.a. beim Bau der A 26 bewährt.</p> <p>Eine Vernässung von Wohngrundstücke und landwirtschaftliche Flächen außerhalb des Trassenfeldes bzw. eines 10 m breiten beidseitigen Streifens steht somit nicht zu befürchten.</p> <p>In Vorbereitung der Baumaßnahme wurde bereits seit 2006 ein umfassendes Messprogramm zu Beweissicherung durchgeführt, neben Grundwasserständen an zahlreichen im geplanten Trassenverlauf neu gesetzten Pegeln (Messung flach und tief) wurden dabei auch die vorhandenen Oberflächen- und Fischgewässer chemisch beprobt und die Messergebnisse dokumentiert. Die Grundlage hierfür bildet ein hydrogeologisches Grundlagen-Gutachten aus dem Jahr 2006. 2017 wurde nach 10-jähriger Bestanderfassung die Beprobung vorübergehend ausgesetzt, da für den Vorher-Zustand eine ausreichende Menge an Daten vorlag. Rechtzeitig vor Baubeginn wird das Beweissicherungsverfahren jedoch wieder aufgenommen und auch noch mehrere Jahre nach Bauende fortgeführt werden.</p> <p>Grundsätzlich werden die Baumaßnahmen entsprechend dem aktuellen Stand der Technik unter der Maßgabe durchgeführt, Schäden an Straßen, Wegen und Gebäuden zu vermeiden. In Bereichen, wo durch den Bau bzw. durch Bauverfahren Schäden entstehen könnten, werden vor Beginn und nach Beendigung der Baumaßnahme Zustandserfassungen (Beweissicherung) auf Kosten des Vorhabenträgers durchgeführt. Ggf. wird damit auch ein öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger beauftragt. Schäden, die nachweislich durch die Baumaßnahme verursacht wurden, werden auf Kosten des Vorhabenträgers beseitigt.</p>
--	--	---

		<p>Im Hinblick auf das bevorstehende Deckblattverfahren zum Planungsabschnitt 5a wurde auch die Luftschadstoffuntersuchung auf Grundlage der fortgeschriebenen Verkehrsprognose 2030 aktualisiert. Im Ergebnis zeigt sich, dass entlang der zukünftigen A 26 keiner der relevanten Immissionsgrenzwerte der Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) überschritten wird. Selbst in direkter Nähe zur Fahrbahn sind die Jahresmittelwerte für NO₂ und PM₁₀ mit jeweils rund 20-21 µg/m³ deutlich unter den jeweiligen Grenzwerten (40 µg/m³). Auch hinsichtlich der Überschreitungshäufigkeiten sind keine Überschreitungen der Grenzwerte zu erwarten.</p> <p>Die Querprofile des Damms mit Bermen und Randgräben sowie deren seitlicher Abstand zu vorhandenen und Ersatz-Gewässern sind von vornherein groß genug gewählt, um nach dem Stand der Technik eine Stabilität des Erdbauwerks zu gewährleisten. Der Auftrag des Vorbelastungsdammes wird durch ein aufwändiges, sensorgestütztes Messsystem überwacht und im Bauverfahren fortwährend kontrolliert. So kann, während der Sanddamm Schicht für Schicht wächst, die zwischen zwei Lagen notwendige Ruhezeit für die Konsolidierung überprüft und ein Grundbruch schon im Ansatz verhindert werden. Der lagenweise Einbau von Geotextilien ist ein weiteres Instrument, um im Erdbau Stabilität zu schaffen und Grundbrüche zu verhindern.</p>
<p>22, 26, 340</p>	<p>Der Sand Damm des Röhrweges zur Querung der Autobahn liege zu dicht an der Wettern und beeinträchtigt den Wasserdurchlass. Die Entwässerung (hofnaher) Grünlandflächen, die zu 50% über die Röhrwettern in den Hörne-Götzdorfer Kanal entwässern, werde dadurch mit erheblichen Folgen für die Bewirtschaftung beeinträchtigt und behindert.</p>	<p>Zwischen dem Sanddamm zur Überführung des Röhrweges und der Röhrwettern liegt noch der alte Röhrweg. Die Röhrwettern bleibt im Bestand erhalten und wird im Querungsbereich der A 26 lediglich unterführt. Es sind daher keine Beeinträchtigungen zu erwarten.</p>  <p>Abbildung: Überführung Röhrweg, Ausschnitt Übersichtsplan, Deckblattunterlage A 26, Abschnitt 5a (NLStBV, 2018)</p>
<p>202, 206, 228, 247, 298, 340, 372, 376, 388</p>	<p>Für Obstbaubetriebe werden negative Auswirkungen, Vernässung der Anbauflächen (Stauässe), Veränderungen des Kleinklimas, Schadstoffeinträge über den Luftpfad, Verschlechterung der Wasserqualität, Licht- und Lärmeinwirkungen, Schadinsektenvermehrung und Schattenwurf durch Ausgleichsflächenbepflanzung befürchtet.</p>	<p>Im Hinblick auf das bevorstehende Deckblattverfahren zum Planungsabschnitt 5a wurde auch die Luftschadstoffuntersuchung auf Grundlage der fortgeschriebenen Verkehrsprognose 2030 aktualisiert. Im Ergebnis zeigt sich, dass entlang der zukünftigen A 26 keiner der relevanten Immissionsgrenzwerte der Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) überschritten wird. Selbst in direkter Nähe zur Fahrbahn sind die Jahresmittelwerte für NO₂ und PM₁₀ mit jeweils rund 20-21 µg/m³ deutlich unter den jeweiligen Grenzwerten (40 µg/m³). Auch hinsichtlich der Überschreitungshäufigkeiten sind keine Überschreitungen der Grenzwerte zu erwarten.</p> <p>Bei der Erarbeitung der Deckblattunterlage wurde größter Wert auf den Erhalt bzw. die Funktionsfähigkeit des vorhandenen Drainage- und Gewässersystems gelegt und ein gesonderter Wassertechnischer Fachbeitrag erstellt (neu: Unterlage 18.2, ehemals Unterlage 13). In dieser Unterlage werden mögliche Beeinträchtigungen der vorhandenen Be- und Entwässerungssysteme aufgezeigt und untersucht. Wo erforderlich, sind entsprechende Ersatzgewässer bzw. Ersatz-Sammelleitungen geplant, welche über neue Polderschöpfwerke in die Gewässer II. Ordnung einleiten. Die ausreichende hydraulische Leistungsfähigkeit der Ersatzmaßnahmen wird in den aufgestellten Unterlagen nachgewiesen. Insgesamt werden die Funktion des Gewässersystems sowie auch der Flächenentwässerung durch geeignete bauliche Ersatzmaßnahmen, welche bereits vor dem Bau der eigentlichen Autobahntrasse stattfinden, jederzeit aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt.</p> <p>Bei der Bepflanzung von Autobahnböschungen werden Abstände zur Grenze eingehalten, die die Schattenwirkung reduzieren und eventuelle Ertragsverluste minimieren.</p>

		<p>Bei den bisher bepflanzten Abschnitten der A 26 hat die Vorhabenträgerin im Zuge der Ausführungsplanung die Pflanzenliste mit der Obstbauversuchsanstalt abgestimmt, um mögliche phytosanitäre Folgewirkungen auszuschließen. Dies ist auch für den vorliegenden 5. Abschnitt der A 26 so vorgesehen.</p> <p>Entschädigungsansprüche in der Landwirtschaft (Durchschneidungs-, Anschneidungsschäden, Umwege, etc.) sowie Übernahmeansprüche bezüglich unrentabler Restflächen werden im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach festgestellt. Die konkrete Höhe wird entweder einvernehmlich oder in einem nachgeordneten Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt. Bezüglich der Auswirkungen auf den Obstbau erfolgt hierbei ggf. auch eine gutachterliche Bewertung der Maßnahme hinsichtlich der Auswirkungen auf das Kleinklima bzw. eine mögliche Spätfrostgefährdung.</p>
<p>22, 388</p>	<p>In der Nähe von Betriebsstätten sind Lärmschutzmaßnahmen auch zum Schutz landwirtschaftlicher Tierhaltungen zu prüfen.</p>	<p>Gemäß dem derzeitigen Stand der Veterinärmedizin wird die zu erwartende gleichbleibend Lärmeinwirkung des Verkehrs im Betrieb der A 26 zu keinen Auswirkungen auf die Mast- und Milchleistung von Kühen und Rindern führen. Wissenschaftliche Untersuchungen, die negative Auswirkungen durch Straßenverkehr auch mit hohem Verkehrsaufkommen belegen, sind nicht bekannt.</p>
<p>ML RA Günther,26,104,109-110,119,120,132,133, 166, 206, 228, 330, 331, 334, 340, 343, 373, 376, 380, 385, 386, 388</p>	<p>Das Entwässerungskonzept wird wegen der erheblichen Eingriffe in die Gebietsentwässerung und Bewässerungswege für den Obstbau und die Landwirtschaft grundsätzlich beanstandet.</p>	<p>Aufgrund der zahlreichen Hinweise aus der 1. Auslegung der Planfeststellungsunterlagen wurde das Konzept zur Entwässerung umfassend überarbeitet. Als Ergebnis des 2017 in Kehdingen durchgeführten Runden Tisches Entwässerung befindet sich die Vorhabenträgerin in engem Austausch mit dem Unterhaltungsverband Kehdingen (UHV).</p> <p>Dabei wurde es von Verbandsseite akzeptiert, dass die Vorhabenträgerin mit ihrer Planung lediglich einen „funktionierenden Ersatz“ für das von der Autobahn durchschnittene System der Gebietsentwässerung schafft.</p> <p>Um die unlegbar bereits im bestehenden System der Gebietsentwässerung vorhandenen Defizite anzugehen, wird durch den UHV eine eigene Planung zur Optimierung der Gebietsentwässerung beauftragt und vorangetrieben. Diese soll abschnittsweise in den einzelnen Wasser- und Bodenverbänden erfolgen und sieht im Wesentlichen eine Konzentration auf weniger, aber dafür leistungsfähigere Schöpfwerke vor. Im Einzugsgebiet der Hansestadt Stade sieht das Konzept darüber hinaus eine neue Gewässerbindung zwischen der Harschenflether Wettern und dem Hörne-Götzdorfer Kanal vor.</p> <p>Gleichzeitig soll das Konzept des UHV auch die Möglichkeit zur Bewässerung der Obstplantagen mit Süßwasser zur Frostschutzberegnung aus der Schwinge vorsehen (Hintergrund Elbvertiefung durch die Freie und Hansestadt Hamburg). Das in der Vergangenheit immer wieder vorgetragene Konzept eines großen, autobahnparallelen Hauptgewässers auf Draintiefe wird durch den UHV Kehdingen nicht mehr verfolgt.</p> <p>Die Vorhabenträgerin hat im Gegenzug einen Auftrag zur Untersuchung möglicher Synergieeffekte im Hinblick auf die Straßen- und Gebietsentwässerung erteilt (bspw. Entfall von Ersatz-Polderschöpfwerken, die im Zuge des Autobahnbaus erforderlich würden). Auch sollen den Ausbauplänen des Verbandes hinsichtlich der Be- und Entwässerung keine Steine in den Weg gelegt werden (z.B. bei der Dimensionierung von Durchlässen).</p> <p>Das mit der Deckblattunterlage zum Abschnitt 5a vorgelegte Entwässerungskonzept – sowohl zur Straßenentwässerung, der Dimensionierung der Rückhaltung von Regenwasser, als auch Ersatzmaßnahmen zur Gebietsentwässerung – ist mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade und dem Unterhaltungsverband Kehdingen abgestimmt und wird von diesen mitgetragen.</p> <p>Bei der Erarbeitung der Deckblattunterlage wurde größter Wert auf den Erhalt bzw. die Funktionsfähigkeit des vorhandenen Drainage- und Gewässersystems gelegt und ein gesonderter Wassertechnischer Fachbeitrag erstellt (neu: Unterlage 18.2, ehemals Unterlage 13). In dieser Unterlage werden mögliche Beeinträchtigungen der vorhandenen Be- und Entwässerungssysteme aufgezeigt und untersucht. Wo erforderlich, sind entsprechende Ersatzgewässer bzw. Ersatz-Sammelleitungen geplant, welche über neue Polderschöpfwerke in die Gewässer II. Ordnung einleiten. Die ausreichende hydraulische Leistungsfähigkeit der Ersatzmaßnahmen wird in den aufgestellten Unterlagen nachgewiesen. Insgesamt werden die Funktion des Gewässersystems sowie auch der Flächenentwässerung durch geeignete bauliche Ersatzmaßnahmen, welche bereits vor dem Bau der eigentlichen Autobahntrasse stattfinden, jederzeit aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt.</p> <p>Im Hinblick auf das bevorstehende Deckblattverfahren zum Planungsabschnitt 5a wurden für die Bemessung der Entwässerungseinrichtungen die neuesten Regenreihen des Kostra-DWD 2010R verwendet. Das Regenwasser aus dem gesamten Trassenbereich wird in den Straßenseitengräben zurückgehalten. Die Straßenseitengräben sind zu diesem Zweck als Rückhaltegräben dimensioniert und bemessen auf das 10-jährige Regenereignis.</p> <p>Die Abgabe dieses zurückgehaltenen Wassers in die Vorflut erfolgt verzögert, d.h. gedrosselt mit einer Abflussspende von 1,5 l/s*ha, was dem natürlichen Gebietsabfluss entspricht. An den Einleitstellen werden hierzu spezielle Übergabebauwerke als Schachtbauwerke angeordnet. Zur Leichtstoffrückhaltung wird in dem Bauwerk eine Tauchwand integriert. Die Drosselung des Abflusses erfolgt mittels einer Lochblende mit Notüberlauf. Die Einleitstelle erhält zusätzlich eine Rückschlagklappe. Diese soll bei extremen Wasserständen</p>

		<p>einen Zufluss aus den Vorflutgräben in den Regenrückhaltegraben verhindern.</p> <p>Die Höhenlage der Einleitstellen ist auf den jeweiligen Einschaltpegel des Schöpfwerks abgestimmt. Dadurch ist gewährleistet, dass i.d.R. immer ein freier Drosselabfluss aus den Gräben in die Vorflut stattfinden kann.</p> <p>Das durch das Überschüttverfahren ausgepresste Porenwasser wird seitlich des Vorbelastungsdamms in Randgräben aufgefangen und zu s.g. Behandlungsanlagen geleitet. In diesen Absetzbecken erfolgt die Sedimentation des gefällten Eisens. Das geklärte Wasser kann danach der Vorflut zugeleitet werden und steht dann prinzipiell auch zu Beregnung zur Verfügung. Die Einhaltung des durch den Landkreis Stade vorgegebenen Einleitgrenzwertes für den Eisengehalt von 2 mg / l wird bauseitig überwacht und sichergestellt. Das Verfahren hat sich u.a. beim Bau der A 26 bewährt.</p> <p>Analog der Vorgehensweise bei vorhandenen Flächendrainagen der Gebietsentwässerung, welche durch die Maßnahme unterbrochen, und daher an neu zu bauende Ersatz-Sammelleitungen angeschlossen werden, so wird die Vorhabenträgerin auch überall dort, wo vorhandene Wasserentnahmestellen bzw. Beregnungsleitungen durch den Autobahnbau zerstört würden, entsprechenden Ersatz herstellen.</p>
<p>88, 292, 330, 331, 334, 340, 343, 373, 376, 385, 386, 388</p>	<p>Einfluss und Auswirkungen der Straßenentwässerung auf landwirtschaftliche Nutzungen insbesondere durch den Winterdienst (Streusalzeintrag in die Ersatzgewässer und das Poldersystem) wurden nicht betrachtet. Es muss sichergestellt werden, dass die Straßenentwässerung über eine getrennte Führung und Ableitung nicht in die landwirtschaftlichen Flächen austreten kann. Die Straßenseitenmulden sind unter Draintiefe herzustellen.</p>	<p>Im Hinblick auf das bevorstehende Deckblattverfahren zum Planungsabschnitt 5a wurde die Salzfracht der aufnehmenden Gewässer infolge Winterdienst durch ein separates Gutachten untersucht. Dieses wird der in Aufstellung befindlichen Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a ebenso beiliegen, wie das Konzept zur bauzeitlichen Enteisung des ausgepressten Porenwassers.</p> <p>Aufgrund der zahlreichen Hinweise aus der 1. Auslegung der Planfeststellungsunterlagen wurde das Konzept zur Entwässerung zwischenzeitlich umfassend überarbeitet. Im Hinblick auf das bevorstehende Deckblattverfahren zum Planungsabschnitt 5a wurden für die Bemessung der Entwässerungseinrichtungen die neuesten Regenreihen des Kostra-DWD 2010R verwendet. Das Regenwasser aus dem gesamten Trassenbereich wird in den Straßenseitengräben zurückgehalten. Die Straßenseitengräben sind zu diesem Zweck als Rückhaltegräben dimensioniert und bemessen auf das 10-jährige Regenereignis.</p> <p>Das Versickern des Straßenwassers auf der Böschung des Sanddamms und sein anschließender Wiederaustritt im Seitengraben stellt lediglich eine reinigende Bodenpassage dar. Die eigentliche Retention des anfallenden Regenwassers erfolgt in den Straßenseitengräben, die hierfür als ausreichend große Rückhaltegräben ausgebildet sind. Eine seitliche, außenliegende „Verwallung“ dieser Gräben schafft einen ausreichenden Freibord und verhindert, dass in Geländesenken ein Überlaufen in die angrenzenden Flächen stattfindet.</p> <p>Die Abgabe dieses zurückgehaltenen Wassers in die Vorflut erfolgt verzögert, d.h. gedrosselt mit einer Abflussspende von 1,5 l/s*ha, was dem natürlichen Gebietsabfluss entspricht. An den Einleitstellen werden hierzu spezielle Übergabebauwerke als Schachtbauwerke angeordnet. Zur Leichtstoffrückhaltung wird in dem Bauwerk eine Tauchwand integriert. Die Drosselung des Abflusses erfolgt mittels einer Lochblende mit Notüberlauf. Die Einleitstelle erhält zusätzlich eine Rückschlagklappe. Diese soll bei extremen Wasserständen einen Zufluss aus den Vorflutgräben in den Regenrückhaltegraben verhindern.</p> <p>Die Höhenlage der Einleitstellen ist auf den jeweiligen Einschaltpegel des Schöpfwerks abgestimmt. Dadurch ist gewährleistet, dass i.d.R. immer ein freier Drosselabfluss aus den Gräben in die Vorflut stattfinden kann.</p> <p>Das im Rahmen der Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a grundsätzlich überarbeitete Konzept der Ersatzmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der Gebietsentwässerung funktioniert daneben wie folgt: Die im Bestand in Richtung Landern verlaufenden Drainage-Sammelleitungen werden vor der kreuzenden Autobahn durch einen neu zu bauenden Quersammler, z.T. auch in Form eines offenen Grabens auf Draintiefe, abgefangen. Die Ersatz-Sammelleitungen sind in der Abbildung Rot-gestrichelt, die offenen Ersatz-Gräben als rote, durchgehende Linie dargestellt. Das Wasser wird parallel zur Autobahn dem nächsten Vorfluter zugeleitet, wo ein neu errichtetes Polderschöpfwerk das Wasser in die Vorflut (Gewässer II. Ordnung) hebt.</p>

		 <p>Abbildung: Prinzipskizze vorhandenes Entwässerungssystem und Ersatzmaßnahmen, hier im Bereich des SV Bützleth (NLStBV 2018)</p> <p>Demgegenüber stellen die Anlagen der Straßenentwässerung ein eigenständiges System dar, für welches die Verantwortung dauerhaft beim Straßenbausträger liegt. Eine Vermischung von Straßenentwässerung und Gebietsentwässerung findet nicht statt. Übergabepunkt an die Vorflut des Straßenwassers sind die definierten Einleitstellen an den Gewässern II. Ordnung.</p>
<p>88, 166, 207, 238, 292, 330, 331, 334, 340, 380, 388, 398</p>	<p>Einfluss und Auswirkungen des autobahnbedingten Luftschadstoffausstoßes auf landwirtschaftliche Nutzungen, insbesondere Weidewirtschaft durch Einträge von Benzolen und Schwermetallen wurden nicht betrachtet. Es werden Ertrags- und Qualitätseinbußen befürchtet.</p>	<p>Die Auswirkungen von Emissionen (Schall, Luftschadstoffe) wurden nach den geltenden Vorschriften begutachtet (siehe Unterlage 11 - Schalltechnische Untersuchung und Unterlage 11. LuS - Luftschadstoffuntersuchung) und beurteilt. Sämtliche gesetzlichen Vorschriften wurden eingehalten. Durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte werden Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Bau und Betrieb der A 26 ausgeschlossen.</p> <p>Im Hinblick auf das bevorstehende Deckblattverfahren zum Planungsabschnitt 5a wurde auch die Luftschadstoffuntersuchung auf Grundlage der fortgeschriebenen Verkehrsprognose 2030 aktualisiert. Im Ergebnis zeigt sich, dass entlang der zukünftigen A 26 keiner der relevanten Immissionsgrenzwerte der Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) überschritten wird. Selbst in direkter Nähe zur Fahrbahn sind die Jahresmittelwerte für NO₂ und PM₁₀ mit jeweils rund 20-21 µg/m³ deutlich unter den jeweiligen Grenzwerten (40 µg/m³). Auch hinsichtlich der Überschreitungshäufigkeiten sind keine Überschreitungen der Grenzwerte zu erwarten.</p>
<p>207, 238, 292, 330, 331, 334, 380</p>	<p>Einfluss und Auswirkungen des Autobahnlärms auf die Beweidung und Milchviehwirtschaft wurden nicht betrachtet. Es werden Ertrags- und Qualitätseinbußen befürchtet. Es sind Lärmschutzmaßnahmen und Schutzvorkehrungen zu Gunsten landwirtschaftlicher Tierhaltungen (ausbruchssichere Weidezäune) zu prüfen.</p>	<p>Gemäß dem derzeitigen Stand der Veterinärmedizin wird die zu erwartende gleichbleibend Lärmeinwirkung des Verkehrs im Betrieb der A 26 zu keinen Auswirkungen auf die Mast- und Milchleistung von Kühen und Rindern führen. Wissenschaftliche Untersuchungen, die negative Auswirkungen durch Straßenverkehr auch mit hohem Verkehrsaufkommen belegen, sind nicht bekannt.</p> <p>Die schalltechnischen Berechnungen werden nach den gesetzlichen Regelungen und den im Straßenwesen anzuwendenden Richtlinien durchgeführt. Maßgebend sind hier die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) und die Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90).</p> <p>Das angewendete Berechnungsverfahren, d.h. die RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) ist verbindlich vorgeschrieben. In dieser Richtlinie sind sowohl die anzunehmenden Eingangswerte (z.B. anzusetzende Windgeschwindigkeit, Fahrzeuggeschwindigkeiten, Höhen der Emissions- und Immissionsorte) als auch die zu berücksichtigenden Kriterien (z.B. Schallreflexionen, Abschirmung, Schallabsorption) klar geregelt. Es werden hierin auch die anzusetzenden Rechenschritte und Formeln vorgegeben. In den schalltechnischen Berechnungen haben genau diese Berechnungsgrundlagen Anwendung gefunden. Die Lage der Baumaßnahme und die Lage der Immissionsorte sowie abschirmende Hindernisse wurden in ein dreidimensionales Berechnungsmodell übernommen und bilden somit ein Abbild der tatsächlichen Situation.</p> <p>In der Schalltechnischen Untersuchung wurden gemäß der gesetzlichen Vorgaben die Beurteilungspegel entlang des Straßenbauvorhabens ermittelt. An allen schutzbedürftigen Gebieten und Anlagen, bei denen vom Verkehrsweg A 26 die maßgebenden Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV überschritten werden, besteht ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach. Die Darstellung der Anlagen (Gebäude) wurde in der Unterlage 11 dokumentiert.</p> <p>Im Hinblick auf das bevorstehende Deckblattverfahren zum Planungsabschnitt 5a wurde auch die Schalltechnische Untersuchung auf Grundlage der fortgeschriebenen Verkehrsprognose 2030 aktualisiert. Diese</p>

		<p>wird als neue Unterlage 7 bzw. 17.1 Gegenstand der ausgelegten Deckblattunterlage sein. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass zwischen dem geplanten Kreuz Kehdingen bei Drochtersen und der Anschlussstelle an der Freiburger Straße in Stade aktive Lärmschutzmaßnahmen an der A 26 nicht vorgesehen sind.</p> <p>Zu den möglichen Nebenentschädigungspositionen zählt auch der Ersatz von Weidezäunen, z.B. in Fällen, bei denen das Flurstück durch die Trasse angeschnitten wird und die Weide somit einen neuen Zuschnitt erhält. Es gelten die üblichen Standards für Weidezäune, wie sie bspw. die Versicherungswirtschaft zugrunde legt.</p>
ML A RA Günther, 22, 92, 166, 228,	<p>Die Auswirkungen auf das Kleinklima sollen in geeigneter Weise beobachtet und eventuelle Schäden insbesondere bei Obstanbaubetrieben z.B. durch Spätfrost sollen ersetzt werden. Die Höhe des Autobahndamms begründe insbesondere für die nördlich der Trasse liegenden Flächen durch die Entstehung von Kaltluftseen ein erhöhtes Frostrisiko im Frühjahr.</p> <p>Für folgende Bewirtschaftungsflächen wird eine Begutachtung beantragt: Gemarkung Stade, Flur 9, Flurstücke 22/4 und 22/6 Gemarkung Hollern, Flur 28, Flurstücke 84/4, 76/1, 80/1</p>	<p>Entschädigungsansprüche in der Landwirtschaft (Durchschneidungs-, Anschneidungsschäden, Umwege, etc.) sowie Übernahmeansprüche bezüglich unrentabler Restflächen werden im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach festgestellt. Die konkrete Höhe wird in einem nachgeordneten Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt. Bezüglich der Auswirkungen auf den Obstbau erfolgt hierbei ggf. auch eine gutachterliche Bewertung der Maßnahme hinsichtlich der Auswirkungen auf das Kleinklima bzw. eine mögliche Spätfrostgefährdung.</p>
282/283, 285,	<p>Von den geplanten Sukzessionsflächen werden Samenflug von Wildkräutern, vor allem aber Disteln auf benachbarte landwirtschaftliche Flächen befürchtet.</p>	<p>Die extensiven Flächen werden aus Gründen der Wirtschaftlichkeit, aber auch aufgrund der Wirkungen auf den Naturhaushalt, nur zur Verhinderung von Gehölzaufwuchs, in unregelmäßigen Abständen gepflegt. Eine Verpflichtung der Straßenbauverwaltung zur intensiven Unterhaltung der Straßennebenflächen kann aufgrund der Wirkungen für das Allgemeinwohl nicht geltend gemacht werden.</p>
	Flurbereinigung	
340	<p>Es wird gefordert, das Gebiet der Flurbereinigung auf die Flächen in Götzdorf links und rechts der Götzdorfer Straße, die ortsnahen Flächen bis an Bützfleth und Barnkrug heran zu erweitern.</p>	<p>Mit Beschluss vom 04. Dezember 2010 wurde für den Abschnitt 5a der A 26 vom Amt für Landentwicklung Bremerhaven als zuständige Flurbereinigungsbehörde das Unternehmensflurbereinigungsverfahren „Assel-Bützfleth“ gemäß § 87 Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) eingeleitet. Das Verfahrensgebiet umfasst rd. 1.800 ha und erstreckt sich parallel zur geplanten Trasse der A 26 von der K 28 bei Drochtersen bis zur Freiburger Straße in Stade.</p> <p>Über die Abgrenzung des Verfahrensgebietes besteht mit der landwirtschaftlichen Berufsvertretung Einvernehmen. Die Abgrenzung entspricht dem Einwirkungsbereich. Planerische Gründe für eine Gebietsänderung liegen derzeit nicht vor.</p>
230, 238, 251	<p>Durch den hohen landwirtschaftlichen Flächenverbrauch entsteht eine Flächenverknappung, die einen spürbaren Preisanstieg für landwirtschaftliche Flächen erwarten lässt und die Wirtschaftlichkeit der Betriebe in der Region berühre. Der Flächenverlust berühre strukturell die eigene Futtergrundlage sowie die Nährstoffbilanz der Betriebe (Grenzwert 170 kg N/ha).</p>	<p>Mit Beschluss vom 04. Dezember 2010 wurde für den Abschnitt 5a der A 26 vom Amt für Landentwicklung Bremerhaven als zuständige Flurbereinigungsbehörde das Unternehmensflurbereinigungsverfahren „Assel-Bützfleth“ gemäß § 87 Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) eingeleitet. Das Verfahrensgebiet umfasst rd. 1.800 ha und erstreckt sich parallel zur geplanten Trasse der A 26 von der K 28 bei Drochtersen bis zur Freiburger Straße in Stade. Über die Abgrenzung des Verfahrensgebietes besteht mit der landwirtschaftlichen Berufsvertretung Einvernehmen. Ziel des Flurbereinigungsverfahrens ist es, die landeskulturellen Nachteile, die durch den Straßenbau zu erwarten sind zu mildern bzw. zu vermeiden und den entstehenden Landverlust auf einen größeren Kreis von Eigentümern zu verteilen.</p> <p>Nachteile für die allgemeine Landeskultur entstehen, wenn das vorhandene Wege- und Gewässernetz beeinträchtigt bzw. unterbrochen wird und Grundstücke unwirtschaftlich durchschnitten oder ihre Zuwegung abgeschnitten wird, so dass Umwege entstehen.</p> <p>Durchschneidungen von Grundstücken, Missformen, Umwege, etc. können jedoch durch geeignete Flächentausche und Flächenzusammenlegungen unter Einbeziehung von unwirtschaftlichen Restflächen im Rahmen der Flurbereinigung gemildert bzw. ganz vermieden werden.</p> <p>Sollten straßenbaubedingte Nachteile dennoch verbleiben, hat der Unternehmensträger eine Geldentschädigung zu leisten, wenn in Rechte der Eigentümer eingegriffen wird.</p> <p>Für die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen ist der Antragsteller bemüht, Ersatzflächen zu erwerben, damit der Flächenverlust durch Tausch und Neuordnung der Flurstücke im Rahmen des begleitenden Flurbereinigungsverfahrens minimiert wird.</p>
81	<p>Es wird gefordert, die Flächen in der Flurbereinigung so zu legen, dass eine Bewirtschaftung ohne Erschwernisse möglich ist.</p>	<p>Ziel des Flurbereinigungsverfahrens ist es, die landeskulturellen Nachteile, die durch den Straßenbau zu erwarten sind zu mildern bzw. zu vermeiden und den entstehenden Landverlust auf einen größeren Kreis von Eigentümern zu verteilen.</p> <p>Nachteile für die allgemeine Landeskultur entstehen, wenn das vorhandene Wege- und Gewässernetz beeinträchtigt bzw. unterbrochen wird und Grundstücke unwirtschaftlich durchschnitten oder ihre Zuwegung abgeschnitten wird, so dass Umwege entstehen.</p> <p>Durchschneidungen von Grundstücken, Missformen, Umwege, etc. können jedoch durch geeignete Flächentausche und Flächenzusammenlegungen unter Einbeziehung von unwirtschaftlichen Restflächen im Rahmen der Flurbereinigung gemildert bzw. ganz vermieden werden. Sollten straßenbaubedingte Nachteile dennoch verbleiben, hat der Unternehmensträger eine Geldentschädigung zu leisten, wenn in Rechte der Eigentümer eingegriffen wird.</p>
ML A RA Günther, 22,26	<p>Eine Konfliktverlagerung in die Unternehmensflurbereinigung sei unzulässig; der Vorhabenträger habe nicht dargelegt, dass die flächenmäßigen Konflikte durch Ersatzflächen innerhalb des Flurbereinigungsgebietes lösbar wären (VGH Mannheim, 4 C 2302/09 N, Urt. v. 01.07.2010).</p>	<p>Für die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen ist der Vorhabenträger bemüht, Ersatzflächen zu erwerben, damit der Flächenverlust durch Tausch und Neuordnung der Flurstücke im Rahmen des begleitenden Flurbereinigungsverfahrens minimiert wird.</p>

	Der Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen ist in der vom 5. Bauabschnitt betroffenen Region bereits durch andere Maßnahmen (Torfabbau, Hafenerweiterung und Industrieansiedlung Bützfleth, Elbvertiefung, A 20, Rotschlammdeponie, Windkraft, Gewerbe- und Wohnflächenausweisung) sehr hoch, so dass die umfangreichen Flächenverluste zwischen Elbquerung und Schwinge aus landwirtschaftlicher Sicht nicht zu bewältigen seien; eine Doppelanspruchnahme von Betrieben für Straßenbauzwecke und Kompensationszwecke müsse ebenso vermieden werden sowie generell eine Belegung der Region mit weiteren Kompensationsmaßnahmen.	Eine Doppelanspruchnahme durch den Vorhabensträger kann überwiegend vermieden werden, da der überwiegende Anteil an Kompensationsmaßnahmen auf dem Asseler Sand erfolgt und somit in der Regel nicht dieselben Betriebe beeinträchtigt, die durch den Straßenbau betroffen sind.
ML A RA Günther	Die durch die Inanspruchnahme von Ausgleichsflächen im Asseler Sand ausgelösten Flächen- und Existenzgefährdungskonflikte der dort betroffenen Pachtbetriebe seien mangels geeigneter Ersatzflächen in der Unternehmensflurbereinigung nicht bewältigbar.	Die Ausgleichsflächen im Asseler Sand sind nicht Bestandteil des Flurbereinigungsgebietes „Assel-Bützfleth“. Es ist ein Erwerb des Asseler Sand vorgesehen. Die bisherigen Pachtverträge bleiben hiervon unberührt. Die individuelle Betroffenheit der dort wirtschaftenden Betriebe wird auf Grundlage von laufenden Gesprächen ermittelt, um sicherstellen zu können, dass die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben.
253	Dem Flurbereinigungsbeschluss 3.22-611-2467 vom 24.10.2010 zur Einleitung eines Flurbereinigungsverfahrens wird als nicht ordnungsgemäß widersprochen.	Mit Beschluss vom 04. Dezember 2010 wurde für den Abschnitt 5a der A 26 vom Amt für Landentwicklung Bremerhaven als zuständige Flurbereinigungsbehörde das Unternehmensflurbereinigungsverfahren „Assel-Bützfleth“ gemäß § 87 Flurbereinigungs-gesetz (FlurbG) ordnungsgemäß eingeleitet. Ein Widerspruch hätte innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe des Flurbereinigungsbeschluss bei der zuständigen Flurbereinigungsbehörde schriftlich oder zur Niederschrift eingelegt werden müssen.
345	Der Einwender bietet die Gesamtveräußerung seines landwirtschaftlichen Besitzes oder die Einbeziehung in das Flurbereinigungsverfahren ein. Im Übrigen müssten die durch Zerschneidung entstehenden Restflächen jeweils wegen Unwirtschaftlichkeit in Gänze übernommen werden.	Bezüglich des Angebotes der Gesamtveräußerung wird der Vorhabensträger im Zuge der weiteren Grunderwerbsverhandlungen auf den Einwender zukommen. Entschädigungsansprüche (Durchschneidungs-, Anschneidungsschäden, Umwege, etc.) sowie Übernahmeansprüche bezüglich unrentabler Restflächen werden im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach festgestellt. Die konkrete Höhe wird einvernehmlich oder in einem nachgeordneten Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.
	Ausgleichskonzept Asseler Sand	
ML A RA Günther	Die geplante Inanspruchnahme von 247 ha Flächen im Asseler Sand auf Eigentumsflächen der Domäne Stade für Kompensationszwecke der Ersatzmaßnahme E 22 (Schaffung von Ersatzlebensraum für Wiesenbrüter) betreffe mehrere landwirtschaftliche Betriebe in existenzgefährdender Weise in langfristig geschlossenen Pachtverträgen.	Es ist ein Erwerb des Asseler Sand vorgesehen. Die bisherigen Pachtverträge bleiben hiervon unberührt. Die individuelle Betroffenheit der dort wirtschaftenden Betriebe wird auf Grundlage von laufenden Gesprächen ermittelt, um sicherstellen zu können, dass die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben.
352/353	Der Idw. Futterbau und Ackerbaubetrieb mit 1,4 ha Hof- und Gebäudefläche der ehemaligen Domäne Asseler Sand I und 330 ha LNF, davon 200 ha Ackerfläche und 130 ha Grünlandflächen, von denen 100 ha auf dem Asseler Sand verortet sind, wird durch Flächeninanspruchnahmen für die Ersatzmaßnahme E 22 sowie durch Flächeninanspruchnahme für den Straßenbau in seiner Existenz gefährdet. 70 ha dieser Flächen sind Eigentumsflächen; die Pachtflächen sind langfristig gepachtet bis zum 31.12.2021. Das Ausgleichskonzept der Wiedervernässung (keine Düngung, eine späte Mahd) begünstige die Ausbreitung des für die Weidewirtschaft giftigen Sumpfschachtelhalms. Durch den Autobahnbau seien 130 ha der Ackerbauflächen des Betriebes betroffen. Der Betrieb ist durch Ausgleichsmaßnahmen für die Vorhaben der Elbvertiefung und der Hafenerweiterung Bützfleth betroffen. Die resultierenden Auswirkungen sind kumulierend zu betrachten. Es wird angeregt, den Flächenentzug auf dem Asseler Sand durch Ersatzflächen im Binnendeich auszugleichen. Es ist ein Existenzgefährdungsgutachten einzuholen.	Es ist ein Erwerb des Asseler Sand vorgesehen. Die bisherigen Pachtverträge bleiben hiervon unberührt. Die individuelle Betroffenheit der dort wirtschaftenden Betriebe wird auf Grundlage von laufenden Gesprächen ermittelt, um sicherstellen zu können, dass die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben. In Rahmen der laufenden Gespräche wurden die Rahmenbedingungen für eine Zusammenarbeit zwischen Betrieb und Vorhabensträger vorsondiert. Sobald der Erwerb abgeschlossen ist können konkrete Regelungen erarbeitet und verbindliche Regelungen vereinbart werden.
22	Die Anrechnung einer naturnahen Ufergestaltung im Zuge der Entwässerung auf Kompensationszwecke ist zur Minimierung eines landwirtschaftlichen Flächenverbrauchs zu prüfen.	Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen zu Kompensationszwecken ist, soweit fachlich und rechtlich möglich, durch eine „multifunktionale“ Verwendung, erfolgt. D.h. auf den überplanten Flächen werden möglichst viele Ausgleichspflichtige Funktionen untergebracht. Die naturnahe Gestaltung von betroffenen Gewässern ist dabei ein wichtiger Punkt, und entsprechend Gegenstand der Planung (Bützflether Kanal, Hörne-Götzdorfer-Kanal). Ein notwendiger Prüfschritt vor der Inanspruchnahme von Flächen Dritter, ist aber auch die vorrangige Verwendung öffentlicher Flächen. Bei den Flächen im „Asselersand“ handelt es sich um landeseigene Flächen.
	Einzelbetriebliche Betroffenheiten / Inanspruchnahmen und Beeinträchtigungen LN	
26	Die aufgebauten Flächenstrukturen des Idw. Betriebes Stadermoor 42 werden durch die Autobahnplanung zerstört.	Mit Beschluss vom 04. Dezember 2010 wurde für den Abschnitt 5a der A 26 vom Amt für Landentwicklung Bremerhaven als zuständige Flurbereinigungsbehörde das Unternehmensflurbereinigungsverfahren „Assel-Bützfleth“ gemäß § 87 Flurbereinigungs-gesetz (FlurbG) eingeleitet. Das Verfahrensgebiet umfasst rd. 1.800 ha und erstreckt sich parallel zur geplanten Trasse der A 26 von der K 28 bei Drochtersen bis zur Freiburger Straße in Stade. Über die Abgrenzung des Verfahrensgebietes besteht mit der landwirtschaftlichen Berufsvertretung Einvernehmen. Ziel des Flurbereinigungsverfahrens ist es, die landeskulturellen Nachteile, die durch den Straßenbau zu erwarten sind zu mildern bzw. zu vermeiden und den entstehenden Landverlust auf einen größeren Kreis von Eigentümern zu verteilen.

		<p>Nachteile für die allgemeine Landeskultur entstehen, wenn das vorhandene Wege- und Gewässernetz beeinträchtigt bzw. unterbrochen wird und Grundstücke unwirtschaftlich durchschnitten oder ihre Zuwegung abgeschnitten wird, so dass Umwege entstehen.</p> <p>Durchschneidungen von Grundstücken, Missformen, Umwege, etc. können jedoch durch geeignete Flächentausche und Flächenzusammenlegungen unter Einbeziehung von unwirtschaftlichen Restflächen im Rahmen der Flurbereinigung gemildert bzw. ganz vermieden werden. Sollten straßenbaubedingte Nachteile dennoch verbleiben, hat der Unternehmensträger eine Geldentschädigung zu leisten, wenn in Rechte der Eigentümer eingegriffen wird. Ein Anspruch auf Erhalt einer günstigen öffentlichen Wegesituation besteht nicht. Vor- und Nachteile durch Änderung der öffentlichen Wegeverbindungen werden gemäß Entschädigungsrecht nicht ausgeglichen.</p> <p>Für die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen ist der Antragsteller bemüht, Ersatzflächen zu erwerben, damit der Flächenverlust durch Tausch und Neuordnung der Flurstücke im Rahmen des begleitenden Flurbereinigungsverfahrens minimiert wird.</p>
74,75	<p>Milchviehbetrieb (Süderstraße 206) mit 90 ha Fläche, Verlust von ca. 3 ha hofnaher und hochwertiger Flächen (Flur 10, Flurstücke 9, 10/11, 11, 12, 34, 37, 43 und Flur 33, Flurstück 24); Durchschneidungsschäden von ca. 16 ha Flächengröße. Ohne Überführung des (vorhandenen oder geplanten?) Wirtschaftsweges über den Bützflether Kanal entstünden für die nördlich der Trasse verbleibenden Restflächen erhebliche Umwege.</p>	<p>Mit Beschluss vom 04. Dezember 2010 wurde für den Abschnitt 5a der A 26 vom Amt für Landentwicklung Bremerhaven als zuständige Flurbereinigungsbehörde das Unternehmensflurbereinigungsverfahren „Assel-Bützfleth“ gemäß § 87 Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) eingeleitet. Das Verfahrensgebiet umfasst rd. 1.800 ha und erstreckt sich parallel zur geplanten Trasse der A 26 von der K 28 bei Drochtersen bis zur Freiburger Straße in Stade. Über die Abgrenzung des Verfahrensgebietes besteht mit der landwirtschaftlichen Berufsvertretung Einvernehmen. Ziel des Flurbereinigungsverfahrens ist es, die landeskulturellen Nachteile, die durch den Straßenbau zu erwarten sind zu mildern bzw. zu vermeiden und den entstehenden Landverlust auf einen größeren Kreis von Eigentümern zu verteilen.</p> <p>Nachteile für die allgemeine Landeskultur entstehen, wenn das vorhandene Wege- und Gewässernetz beeinträchtigt bzw. unterbrochen wird und Grundstücke unwirtschaftlich durchschnitten oder ihre Zuwegung abgeschnitten wird, so dass Umwege entstehen.</p> <p>Durchschneidungen von Grundstücken, Missformen, Umwege, etc. können jedoch durch geeignete Flächentausche und Flächenzusammenlegungen unter Einbeziehung von unwirtschaftlichen Restflächen im Rahmen der Flurbereinigung gemildert bzw. ganz vermieden werden. Sollten straßenbaubedingte Nachteile dennoch verbleiben, hat der Unternehmensträger eine Geldentschädigung zu leisten, wenn in Rechte der Eigentümer eingegriffen wird. Ein Anspruch auf Erhalt einer günstigen öffentlichen Wegesituation besteht nicht. Vor- und Nachteile durch Änderung der öffentlichen Wegeverbindungen werden gemäß Entschädigungsrecht nicht ausgeglichen.</p> <p>Für die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen ist der Antragsteller bemüht, Ersatzflächen zu erwerben, damit der Flächenverlust durch Tausch und Neuordnung der Flurstücke im Rahmen des begleitenden Flurbereinigungsverfahrens minimiert wird.</p> <p>Eine Überführung am Bützflether Kanal ist nicht vorgesehen. Die nächsten Querungsmöglichkeiten sind der Mühlenweg und die K 29.</p>
9	<p>Die verpachtete Fläche fiskalische Wiesen, Gemarkung ?, Flur 32, Flurstück 100/5, die bereits für den 1. Bauabschnitt teilweise in Anspruch genommen wurde, soll durch weitere Inanspruchnahme bei Bau-km 16+280 zerschnitten werden, so dass zwei unwirtschaftliche Restflächen verbleiben. Sinngemäß wird die Übernahme und Entschädigung in Ersatzland geltend gemacht. Die Verpachtung landwirtschaftlicher Nutzflächen stelle eine sichere Einnahmequelle dar, die durch den Flächenzugriff entzogen werde und deshalb in Ersatzland entschädigt werden soll.</p>	<p>Die Betroffenheit liegt im Abschnitt 5 b der A 26 und wird in folgenden Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt diskutiert.</p>
14	<p>Bei Planverwirklichung wird die Übernahme der südlich der Trasse verbleibenden unwirtschaftlichen Restfläche des durch die Trasse durchschnittenen Flurstücks 88/3, Flur 5, Gemarkung Schölisch gefordert. Für die nördlich verbleibende Restfläche werden Bewirtschaftungsschwernisse mit 450 m Mehrweg je Anfahrt sowie eine Umwege Entschädigung geltend gemacht.</p> <p>Die auf dem Flurstück zum Anschluss eines Polderschöpfwerkes vorgesehene Rohrleitung, wenn erforderlich, solle nach Möglichkeit entlang der bestehenden Leitung gelegt werden.</p>	<p>Die südlichen Flächen des Flurstücks 88/2 Flur 5 Gemarkung Schölisch werden übernommen und sind in den neuen Grunderwerbsplänen als für den Straßenbau zu erwerbende Fläche gekennzeichnet.</p> <p>Entschädigungsansprüche (Durchschneidungs-, Anschneidungsschäden, Umwege, etc.) sowie Übernahmeansprüche bezüglich unrentabler Restflächen werden im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach festgestellt. Die konkrete Höhe wird in einem nachgeordneten Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.</p> <p>Der Hinweis zur Rohrleitung wird berücksichtigt.</p>
26	<p>Die Grünlandflächen Flur 5, Flurstücke 6/3, 17/2, 16/2, 22/1, 27/2, 32/2 des 100 ha großen reinen Milchviehbetriebes mit 150 Milchkühen und Nachzucht, die als eigene Futtergrundlage intensiv bewirtschaftet werden, werden durch die Trasse zerschnitten. Die Grünlandflächen 16/2, 22/1 und 23/1 würden zudem durch die Neuverlegung der DOW-Leitung im Zusammenhang der Autobahnquerung zerschnitten. Der Flächenverlust berühre die eigene Futtergrundlage sowie die Nährstoffbilanz des Betriebes (Grenzwert 170 kg N/ha). Die Zerschneidung löse erhebliche Bewirtschaftungsschwernisse aus.</p>	<p>Die Flurstücke 22/1 und 23/1, nicht aber 16/2, werden durch die aktuelle Planung angeschnitten. Ca. 300 m² Fläche werden dauerhaft und ca. 2 ha vorübergehend in Anspruch genommen oder dauerhaft mit Leitungsrechten beschränkt.</p> <p>Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde mit der Erfassung der aktuellen landwirtschaftlichen Betroffenheiten beauftragt. Hierzu hat es bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an. Ziel ist es, im fortführenden Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten.</p>
26	<p>Von dem Flurstück 13/2, Flur 5, Gemarkung Schölisch sollen 0,1480 ha vorübergehend für die Verlegung und</p>	<p>Die vorübergehende Flächeninanspruchnahme für die Verlegung von Rohrleitungen wird auf das erforderliche</p>

	Anpassung von Rohrleitungen (DOW) zur Querung der Autobahntrasse in Anspruch genommen werden. Es wird gefordert, die Inanspruchnahme in der Bauausführung auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken, die in Anspruch genommene Fläche für eine ordnungsgemäße landwirtschaftliche Nutzung zu rekultivieren oder unter Entschädigung von zwischenzeitlichen Aufwendungen der Entwässerung zu übernehmen.	Mindestmaß beschränkt. Nach Inanspruchnahme wird die Fläche für eine ordnungsgemäße landwirtschaftliche Nutzung rekultiviert.
57	<p>Für den landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb Detlef Cordes mit Hofstelle Götzdorfer Straße 36a, OT Schölisch, in Nähe der Überführung der Götzdorfer Straße über die A 26 wird eine Existenzgefährdung geltend gemacht und eine Begutachtung gefordert.</p> <p>110,5 ha LN, davon 30,5 ha eigene und 80 ha Pachtflächen, Verlust von 8,3 ha LN.</p> <p>Die hofnahe Grünlandfläche Flurstück 21/1, Flur 8, Gmk Schölisch, die als Auslauffläche für Stuten mit Fohlen genutzt werde, wird für die südliche Rampe der Überführung der Götzdorfer Straße in Anspruch genommen; die verbleibende Restfläche sei unwirtschaftlich.</p> <p>0,4 ha gingen aus dem Flurstück 14, Flur 31, Gemarkung Bützfleth für die Verlegung der Freiburger Straße verloren; die verbleibende Restfläche sei unwirtschaftlich.</p> <p>2,5 ha Pachtflächen gingen in der Flur 3, Gmk Schölisch (Eigentum Peters) verloren; hier entstünden erhebliche Umwege.</p> <p>4 ha gingen aus einem 11 ha großen Flächenkomplex Trassen bedingt verloren; die verbleibenden südlichen Restflächen würden mit LBP-Maßnahmen belegt werden; es entstünden erhebliche Umwege.</p> <p>Es wird eine Verlärmung der Hofstelle geltend gemacht.</p> <p>Es werden negative Auswirkungen des Luftschadstoffausstoßes (Rußpartikel, Feinstäube mit Schwermetallen, Benzole und Chlorkohlenwasserstoffe) für landwirtschaftliche Nutzungen befürchtet. Hierzu fehlten die notwendigen Angaben sowie eine Einschätzung.</p> <p>Es werden negative Auswirkungen durch Chlorid und Salzeinträge über das Tauwasser der Straßenentwässerung in das Poldersystem der landwirtschaftlichen Nutzflächen und damit für die Bewässerung der Flächen sowie für die Tiertränken befürchtet. Die Wirksamkeit der Rückhaltung wird bezweifelt.</p>	<p>Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich.</p> <p>Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde Entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben.</p> <p>Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an.</p> <p>Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten.</p> <p>Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben.</p> <p>Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.</p> <p>In der Schalltechnischen Untersuchung der 1. Auslegung 2010 wurden gemäß der gesetzlichen Vorgaben die Beurteilungspegel entlang des Straßenbauvorhabens ermittelt. An allen schutzbedürftigen Gebieten und Anlagen, bei denen vom Verkehrsweg A 26 die maßgebenden Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV überschritten werden, besteht ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach. Die Darstellung der Anlagen (Gebäude) wurde in der Unterlage 11 dokumentiert.</p> <p>Im Rahmen der in Aufstellung befindlichen Deckblattunterlage zum Teilabschnitt 5a der A 26 wurde sowohl die Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben als auch die schalltechnische Untersuchung aktualisiert. Die vorzugswürdige Lage der im Verfahren befindlichen Trasse lässt sich hinsichtlich des Immissionsschutzes daran ablesen, dass es zwischen dem Bauanfang bei Drochtersen-Ritsch und der Anschlussstelle an der Freiburger Straße in den Ortslagen zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) kommt. Lediglich vier Gebäude der an der K 31 vorhandenen Streubebauung weisen Grenzwertüberschreitungen bei den Nachtgrenzwerten auf. Die schalltechnische Untersuchung wird als neue Unterlage 7 bzw. 17.1 Gegenstand der ausgelegten Deckblattunterlage sein.</p> <p>Im Hinblick auf das bevorstehende Deckblattverfahren zum Planungsabschnitt 5a wurde auch die Luftschadstoffuntersuchung auf Grundlage der fortgeschriebenen Verkehrsprognose 2030 aktualisiert. Im Ergebnis zeigt sich, dass entlang der zukünftigen A 26 keiner der relevanten Immissionsgrenzwerte der Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) überschritten wird. Selbst in direkter Nähe zur Fahrbahn sind die Jahresmittelwerte für NO₂ und PM₁₀ mit jeweils rund 20-21 µg/m³ deutlich unter den jeweiligen Grenzwerten (40 µg/m³). Auch hinsichtlich der Überschreitungshäufigkeiten sind keine Überschreitungen der Grenzwerte zu erwarten.</p> <p>Auch die Salzfracht der aufnehmenden Gewässer infolge Winterdienst wurde durch ein separates Gutachten untersucht. Dieses wird der in Aufstellung befindlichen Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a ebenso beiliegen, wie das Konzept zur bauzeitlichen Enteisung des ausgepressten Porenwassers.</p>
62	Es werde das Flurstück 31/346 um ca. 40-50 Meter gekürzt. Dort wurde eine Pferdehaltung aufgebaut. Weiterhin gehe das gepachtete Flurstück 31-8/4 durch den Bau der A 26 verloren.	Die Betroffenheit liegt im Abschnitt 5 b der A 26 und wird in folgenden Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt diskutiert.
88	<p>Nebenerwerbsbetrieb Obstmarschenweg 118:</p> <p>65 ha Grünflächen mit durchschnittlich 135 Tieren Rindermast und 6 ha Obstbauflächen,</p> <p>Teilansprachnahmen im Zuge der Verlegung der Freiburger Straße mit unwirtschaftlicher Restfläche und erheblichen Bewirtschaftungsnachteilen der Flurstücke 105/, Flur 29 und 11/1, Flur 30, Gemarkung Bützfleth;</p> <p>Teilansprachnahmen des zusammenhängenden Grünlandkomplexes Flurstücke 16, 15/1, 7, 8, 9, Flur 28, Gmk Bützfleth mit Zerschneidungswirkung und unwirtschaftlicher Restfläche Flurstück 16; die Anlage von Gewässerrandstreifen (15/1) wird abgelehnt. Stattdessen wird angeregt, die Oberflächenentwässerung in südliche Richtung unter Nutzung des Flurstücks 86 parallel zur Autobahn in den dann anzupassenden Grenzgraben (88) zum Flurstück 11 umzuleiten, so dass die nördlich des Grabenflurstücks 86 verbleibende keilige kleine Grünlandfläche zu Kompensationszwecken genutzt werden könnte.</p>	<p>Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich.</p> <p>Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde Entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben.</p> <p>Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an.</p>

	Im Austausch muss ein zusammenhängender Grünlandkomplex erhalten oder dem Betriebe zugeschlagen werden.	Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben. Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.
105	Die Flächen des landwirtschaftlichen Betriebes Harsefelder Straß 150 werden mit einem Landverlust von ca. 3 ha und der Folge der Unwirtschaftlichkeit verbleibender Restflächen existenzgefährdend zerschnitten. Flurstück 11/2, Flur 31, Grünland Flurstück 100/3, Flur 31, Grünland	Die Betroffenheit liegt im Abschnitt 5 b der A 26 und wird in folgenden Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt diskutiert.
106	Die Flächen des landwirtschaftlichen NE-Betriebes für Obstbau, Pferdezucht und Imkerei werden mit der Folge der Unwirtschaftlichkeit verbleibender Restflächen existenzgefährdend zerschnitten. Eigene Flurstücke 61 und 73, Flur 31, Gmk Stade. Pacht-Flurstücke 62,63,74, Flur 31, Gmk Stade. Es wird zur Abwendung einer Existenzgefährdung Entschädigung in Ersatzland geltend gemacht.	Die Betroffenheit liegt im Abschnitt 5 b der A 26 und wird in folgenden Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt diskutiert.
109-110	Der Intensivmilchviehbetrieb Milchstraße 26, 125 ha LNF ist durch Zerschneidung, dadurch bedingten Umwegen sowie mit der Folge unwirtschaftlicher Restflächen, Flächenverlust, wodurch die Futtergrundlage und die Reststoffverwertung des Betriebes berührt sind. Betroffene Pachtflächen Gmk Bützfleth, Flur 33, Flurstücke 1, 2, 3/1 (Umweg 1,4 km), Flur 31, Flurstücke 29/3, 45/1, Flur 9, Flurstücke 106/1 Eigene Flächen: Flur 9, Flurstücke 56/2, 100, 218/101 (Umweg 1,8 km), 111/1	Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde Entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben. Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an. Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben. Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.
119	Milchviehbetrieb Milchstraße 61 mit 130 ha LN; die wertvollste Fläche von 26ha wird durch die Trasse zerschnitten, 16 ha Flächen werden durch die Autobahn abgeschnitten, für die Umwege und hiermit verbundene entsprechende Bewirtschaftungsschwernisse entstehen.	Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde Entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben. Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an. Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben. Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.
121	Milchviehbetrieb Asselermoor 52 wird durch die Trasse zerschnitten, 9,5 ha Flächen werden durch die Autobahn durchschnitten, für die abgeschnittene Teilfläche von 4,5 ha entstehen Umwege und hiermit verbundene entsprechende Bewirtschaftungsschwernisse.	Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde Entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben.

		<p>Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an.</p> <p>Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben.</p> <p>Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.</p>
122	Zertifizierter Bio-Milchviehbetrieb, 157 ha 110 Mutterkühe mit Nachzucht, mit 3 Flächen, die durchschnitten werden, betroffen; Umwege und hiermit verbundene entsprechende Bewirtschaftungserschwerisse sowie Flächenverlust können zum Verlust der Bioprämie führen.	<p>Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde Entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben.</p> <p>Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an.</p> <p>Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben.</p> <p>Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.</p> <p>Ggf. entfallende Wertvorteile (z.B. Verlust der Bioprämie) sind zu prüfen und ggf. durch den Vorhabenträger zu entschädigen.</p>
124	Der in Wiederaufbau befindliche Pferdehof des Einwenders mit Reiter- und Pferdepension auf eigener Futtergrundlage werde durch die Trassierung existentiell betroffen. Die (Weide-)Flächen, Flur 19, Flurstücke 24, 25, 35, 34, 33 und 32, würden mit der Folge quer durchschnitten, dass die verbleibenden Flächen zwischen Götzdorfer Kanal und Autobahn ihre Erschließung (Zuwegung) verlieren und die auf der anderen Seite zum Landernweg verbleibenden Restflächen zu klein wären und deshalb wirtschaftlich nicht mehr für die Weidehaltung von Gast- und Pensionspferden genutzt werden könnten.	<p>Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde Entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben.</p> <p>Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an.</p> <p>Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben.</p> <p>Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.</p>
126	Der Obstbaubetrieb Wöhrden 12, 21723 Hollern-Twielenfleth mit ca. 21 ha. NF werde in seiner Existenz gefährdet. Es gingen ca. 5,1 ha Eigentums- bzw. langfristig gepachtete Flächen verloren, für die arrondierte Ersatzflächen benötigt werden.	Die Betroffenheit liegt im Abschnitt 5 b der A 26 und wird in folgenden Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt diskutiert.
126	Die Verlegung der Industriebahn führe zu einer vermeidbaren Flächenzerschneidung, wenn die Bahntrasse an ihrem bisherigen Standort verbleibt oder zwischen Autobahn und L 111 (Buxtehuder Straße) gelegt würde.	Die Betroffenheit liegt im Abschnitt 5 b der A 26 und wird in folgenden Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt diskutiert.
126	Auf den durchschnittenen Restflächen Gemarkung Stade, Flur 31, Flurstücke 23/1, 27, 28, 29, 30, 33/1, 85 sei eine wirtschaftliche obstbauliche Nutzung nicht mehr möglich.	Die Betroffenheit liegt im Abschnitt 5 b der A 26 und wird in folgenden Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt diskutiert.

126	Die Zuwegung muss auch während der Baumaßnahme durchgehend über die Straße „Am Schwingedeich“ gewährleistet sein.	Die Betroffenheit liegt im Abschnitt 5 b der A 26 und wird in folgenden Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt diskutiert.
126	Die Umkehrung der Fließrichtung in den vorhandenen Entwässerungsgräben (Bauwerksverzeichnis 17.08 und 17.09) führe zu vermehrten Durchflussmengen und Bewirtschaftungsnahtteilen für die Flächen des Betriebes.	Die Betroffenheit liegt im Abschnitt 5 b der A 26 und wird in folgenden Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt diskutiert.
126, 228, 247	Für den Obstbau sei von herausragender Bedeutung, dass mit der Umweltbegleitplanung keine Wirtspflanzen (z.B. Weißdorn) für die Erreger des Feuerbrandes (Erwinia amylovora) gesetzt werden.	Dies kann bestätigt werden. Bei den bisher bepflanzten Abschnitten der A 26 hat die Vorhabenträgerin im Zuge der Ausführungsplanung die Pflanzenliste mit der Obstbauversuchsanstalt abgestimmt, um mögliche phytosanitäre Folgewirkungen auszuschließen.
166,	Der Obstbaubetrieb Melau 36, 21723 Hollern-Twielenfleth mit 22,75 ha. NF werde in seiner Existenz gefährdet. Es werde ein Flächenkomplex von 8,71 ha Eigentums- bzw. langfristig gepachteter Flächen durch die A 26 Trasse und die verlegte Industriebahn zwischen der L 111 und der Schwinge zerschnitten, wobei durch den Schwinge Trog zwei Wasserentnahmestellen überbaut würden und unwirtschaftliche Restflächen entstünden. Auf einer Teilfläche von ca. 1ha gingen Investitionen für einen überdurchschnittlichen Erstellungsaufwand verloren. Dieses müsse bei der Bemessung der Entschädigung berücksichtigt werden. Zur Abwendung einer sonst eintretenden Existenzgefährdung ist der Betrieb auf geeignetes arrondiertes Ersatzland angewiesen. Vorgeschlagen werden die Flächen Gmk Stade, Flur 55, Flurstück 11 (Stadt Stade) und Flur 56, Flurstücke 137/30 und 129/1 (LK Stade).	Die Betroffenheit liegt im Abschnitt 5 b der A 26 und wird in folgenden Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt diskutiert.
142, 166, 340	Für die Obstbaubetriebe werden Schadstoffanreicherungen durch autobahnbedingte Feinstaub- und Abgasbelastungen befürchtet: Betrieb Heidbecker Weg 10, Stade. Betrieb Melau 36, Hollern-Twielenfleth Betrieb Götzdorfer Straße 72,	Im Hinblick auf das bevorstehende Deckblattverfahren zum Planungsabschnitt 5a wurde auch die Luftschadstoffuntersuchung auf Grundlage der fortgeschriebenen Verkehrsprognose 2030 aktualisiert. Im Ergebnis zeigt sich, dass entlang der zukünftigen A 26 keiner der relevanten Immissionsgrenzwerte der Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) überschritten wird. Selbst in direkter Nähe zur Fahrbahn sind die Jahresmittelwerte für NO ₂ und PM ₁₀ mit jeweils rund 20-21 µg/m ³ deutlich unter den jeweiligen Grenzwerten (40 µg/m ³). Auch hinsichtlich der Überschreitungshäufigkeiten sind keine Überschreitungen der Grenzwerte zu erwarten. Im Rahmen der Untersuchung wurden auch die Jahresmittelwerte für die Schadstoffkomponente PM 2,5 berechnet. Ausgehend von einer Vorbelastung von 15 µg / m ³ beträgt die Zusatzbelastung im Abstand von 100 m noch 0,27 µg / m ³ und liegt damit in Summe deutlich unter dem Beurteilungswert von 25 µg / m ³ . Selbst unmittelbar neben der Fahrbahn (Abstand 10 m) wird bei einer Zusatzbelastung von 0,69 µg / m ³ der Beurteilungswert von 25 µg / m ³ im Jahresmittel bei weitem nicht erreicht.
154	Der Einwender wendet für seinen I.d.W. Betrieb Alter Hof 4 in Drochtersen einen Flächenverlust von mehr als 5% LNF sowie erhebliche Bewirtschaftungserschwernisse infolge Flächenzerschneidungen (Umwege, Witterungsrisiko) ein.	Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde Entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben. Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an. Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben. Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.
169	Die Eigentumsflächen Flurstücke 57, 58, 60/1, Flur 3, Gmk Stade, werden durch die Trasse so durchschnitten, dass die verbleibenden Restflächen für die gartenbauliche Erzeugung unwirtschaftlich sind und hieraus eine Existenzgefährdung entsteht.	Die Betroffenheit liegt im Abschnitt 5 b der A 26 und wird in folgenden Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt diskutiert.
173, 174	Die Eigentumsflächen Flurstücke 52, 53, Flur 31, Gmk Stade, werden durch die Trasse so durchschnitten, dass die verbleibenden Restflächen für die bisherige Nutzung als Obstanbaufläche unwirtschaftlich werden.	Die Betroffenheit liegt im Abschnitt 5 b der A 26 und wird in folgenden Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt diskutiert.
176	Der Nebenerwerbsbetrieb Am Asseler Fleth 5, Drochtersen, der 2,5 ha Obstbauflächen und 33 ha Grünlandflächen bewirtschaftet, werde durch Inanspruchnahmen und Flächen Zerschneidungen in seiner Existenz gefährdet. Betroffen ist der im Eigentum stehende 4,2 ha umfassende Grünlandkomplex Flurstücke 97/12, 98/12, 99/12, 14,3 sowie Pachtflächen der Flurstücke 14/3, Flur 22, 76/1, Flur 23 (4,5 ha Teilfläche) und 9,17 ha Teilfläche aus 24/1, Flur 3, Gmk Assel, die im Eigentum der Domänenverwaltung Niedersachsen stehen.	Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde Entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben. Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit

		<p>der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an.</p> <p>Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben.</p> <p>Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.</p>
<p>180</p>	<p>Der ca. 80 ha Vollerwerbsbetrieb Schölischer Straße 79b mit den Betriebszweigen Milchviehhaltung, Färsenaufzucht und Rindermast werde durch Inanspruchnahmen und Flächen Zerschneidungen in seiner Existenz gefährdet. Betroffen ist das im Eigentum stehende Flurstück 25/2, Flur 8, Gemarkung Schölisch, mit einer Teilfläche von 1,65 ha; an das hier anzulegende Ersatzgewässer müsse die Oberflächenentwässerung der südlichen Flächen angeschlossen werden. Ein größerer Pachtflächenkomplex von ca. 14 ha gehe im Bereich der verlegten Freiburger Straße und der Anschlussstelle verloren.</p>	<p>Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde Entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben.</p> <p>Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an.</p> <p>Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben.</p> <p>Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.</p> <p>Aufgrund der zahlreichen Hinweise im Rahmen der ersten öffentlichen Auslegung der Planfeststellungsunterlagen im Jahr 2010 wurde bei der Erarbeitung der Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a der A 26 größter Wert auf den Erhalt bzw. die Funktionsfähigkeit des vorhandenen Drainage- und Gewässersystems gelegt und ein gesonderter Wassertechnischer Fachbeitrag erstellt (neu: Unterlage 18.2, ehemals Unterlage 13). In dieser Unterlage werden mögliche Beeinträchtigungen der vorhandenen Be- und Entwässerungssysteme aufgezeigt und untersucht. Wo erforderlich, sind entsprechende Ersatzgewässer bzw. Ersatz-Sammelleitungen geplant, welche über neue Polderschöpfwerke in die Gewässer II. Ordnung einleiten. Die ausreichende hydraulische Leistungsfähigkeit der Ersatzmaßnahmen wird in den aufgestellten Unterlagen nachgewiesen. Insgesamt werden die Funktion des Gewässersystems sowie auch der Flächenentwässerung durch geeignete bauliche Ersatzmaßnahmen, welche bereits vor dem Bau der eigentlichen Autobahntrasse stattfinden, jederzeit aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt.</p> <p>Das im Rahmen der Deckblattunterlage erstellte Entwässerungskonzept – sowohl zur Straßenentwässerung, der Dimensionierung der Rückhaltung von Regenwasser, als auch der Ersatzmaßnahmen zur Gebietsentwässerung – ist mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade und dem Unterhaltungsverband Kehdingen abgestimmt und wird von diesen mitgetragen.</p>
<p>197</p>	<p>Flächen von insgesamt mehr als 17 ha des Betriebes Ritschermoor 5 werden durch die A 26 Trasse durchschnitten. Bewirtschaftungsnachteile sind auszugleichen. Betroffene Eigentumsflächen verlieren Wert. Die Gebietsentwässerung muss vor Baubeginn und getrennt von der Straßenentwässerung neu geregelt werden.</p>	<p>Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde Entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben.</p> <p>Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an.</p> <p>Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben.</p> <p>Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.</p>

		<p>Existenzgefährdung gefunden.</p> <p>Die Sicherstellung der Gebietsentwässerung erfolgt vor Baubeginn.</p>
202	Seitens des Obstbaubetriebes Speersort 201 werden negative Auswirkungen, Veränderungen des Kleinklimas, Schadstoffeinträge über den Luftpfad, Verschlechterung der Wasserqualität, Licht- und Lärmeinwirkungen, Schadinsektenvermehrung und Schattenwurf durch Ausgleichsflächenbepflanzung befürchtet.	Die Betroffenheit liegt im Abschnitt 5 b der A 26 und wird in folgenden Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt diskutiert.
206	<p>Für den Ostbaubetrieb Ritscher Straße 7 mit 22 ha Anbaufläche wird eine Existenzgefährdung geltend gemacht. 2,4 ha Pachtflächen in der Domäne Asseler Sand gingen bereits zu Gunsten von Kompensationen für die Hafenerweiterung Bützfleth der Stadt Stade verloren.</p> <p>Das Brückenbauwerk Wegefährels beeinträchtigt eine Hauptfläche des Betriebes erheblich und vermeidbar, wenn das Brückenbauwerk auf die Nordwestseite verlegt würde.</p> <p>Ein Flächenkomplex von 5,8064 ha am Landerweg, bei denen es sich um die besten und wertvollsten Flächen des Betriebes handele, werde durch die Trasse zerschnitten. Dieses begründe eine Flächenbetroffenheit von 26% und eine erhebliche Existenzgefährdung. Für die Obstanbauflächen in der Nähe des Autobahndammes entstehen ein erheblich erhöhtes Blütenfrostrisiko sowie ein erhöhter Schadstoffeintrag über den Luftpfad. Zu Abwendung einer Existenzgefährdung wäre geeignetes Ersatzland anzubieten.</p>	<p>Der Hinweis zum Verlust von Pachtfläche für die Hafenerweiterung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde Entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben.</p> <p>Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an.</p> <p>Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben.</p> <p>Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.</p> <p>Der Einwender stellt zutreffend fest, dass durch eine Lage der Überführung des Wegefährels nördlich des bestehenden Wirtschaftsweges die auf der Südseite vorhandenen Obstanbauflächen weitgehend verschont würden. Jedoch ergibt sich die Lage der Vorzugstrasse, hier des Wirtschaftsweges Wegefährels, aus einer Gesamtabwägung aller Schutzgüter und Entwurfsanforderungen. Dabei werden auch die Belange der Landwirtschaft berücksichtigt und abgewogen. Zu den Belangen der Landwirtschaft zählt auch der Erhalt des vorhandenen Polder-Systems zur Gebietsentwässerung, weshalb die auf der Nordseite parallel zum Wegefährels verlaufende Sammelleitung, Durchmesser DN = 350 mm, nicht überbaut werden kann.</p> <p>Im Hinblick auf das bevorstehende Deckblattverfahren zum Planungsabschnitt 5a (öffentliche Auslegung für 1. Halbjahr 2019 geplant) wurde auch die Luftschadstoffuntersuchung auf Grundlage der fortgeschriebenen Verkehrsprognose 2030 aktualisiert. Im Ergebnis zeigt sich, dass entlang der zukünftigen A 26 keiner der relevanten Immissionsgrenzwerte der Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) überschritten wird. Selbst in direkter Nähe zur Fahrbahn sind die Jahresmittelwerte für NO₂ und PM₁₀ mit jeweils rund 20-21 µg/m³ deutlich unter den jeweiligen Grenzwerten (40 µg/m³). Auch hinsichtlich der Überschreitungshäufigkeiten sind keine Überschreitungen der Grenzwerte zu erwarten.</p> <p>Im Rahmen der Untersuchung wurden auch die Jahresmittelwerte für die Schadstoffkomponente PM 2,5 berechnet. Ausgehend von einer Vorbelastung von 15 µg / m³ beträgt die Zusatzbelastung im Abstand von 100 m noch 0,27 µg / m³ und liegt damit in Summe deutlich unter dem Beurteilungswert von 25 µg / m³. Selbst unmittelbar neben der Fahrbahn (Abstand 10 m) wird bei einer Zusatzbelastung von 0,69 µg / m³ der Beurteilungswert von 25 µg / m³ im Jahresmittel bei weitem nicht erreicht.</p>
207	Für den 86 ha Futterbaubetrieb Depenbecker Straße 120 wird eine Existenzgefährdung geltend gemacht. 15 ha LNF gingen durch die Autobahntrasse und die Rastanlage verloren; es resultieren erhebliche Bewirtschaftungsnachteile durch Umwege. Die Entwicklung des Betriebes werde eingeschränkt.	<p>Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde Entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben.</p> <p>Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an.</p> <p>Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben.</p>

		Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.
208	Für den I.d.W. Betrieb Asseler Deichstraße 36, Drochtersen, wird für die nördlich des Landernweges gelegene Fläche Flurstück 49/2 Unwirtschaftlichkeit durch Zerschneidung eingewendet; eine südlich gelegene Fläche werde vom Wegenetz (Wegefährels) abgeschnitten. Beide Flächen werden in ihrer Nutzung für die Errichtung von Windenergieanlagen erheblich beeinträchtigt und im Wert gemindert.	<p>Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde Entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben.</p> <p>Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an.</p> <p>Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben.</p> <p>Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.</p> <p>Das gültige RROP 2013 des Landkreises Stade weist in dem betroffenen Bereich kein Vorranggebiet für die Nutzung von Windenergie aus.</p>
219	Für den Milchviehbetrieb Süderstraße 98, Bützflethermoor, mit 55 ha Nutzfläche und durchschnittlich 50 Kühen (1,8 GVE/ha) wird wegen erheblicher Bewirtschaftungs Nachteile durch Flächenzerschneidungen und Verlust öffentlicher Wegeanbindung eine Existenzgefährdung eingewandt. Angeschnitten wird die östlich der Freiburger Straße gelegene 0,93 ha umfassende Grünlandfläche; die 0,58 ha verbleibende Restfläche sei unwirtschaftlich. Durchschnittlich werde ein 5,23 ha umfassender Pachtflächenkomplex bei Assel, für deren verbleibende Teilflächen erhebliche Umwege mit der Folge der Unwirtschaftlichkeit entstehen sowie im Übrigen öffentliche Wegeverbindung abgeschnitten werde. Zur Abwendung der Existenzgefährdung sei die Ausweisung eines Ersatzweges westlich der Überführung Wegefährels erforderlich.	<p>Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde Entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben.</p> <p>Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an.</p> <p>Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben.</p> <p>Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.</p> <p>Die Anlage von Ersatzwegen erfolgt vor Baubeginn.</p>
236	Die von der Götzdorfer Straße am Hörne-Götzdorfer-Kanal vorhandene Zufahrt für das Flurstück 20/2, Flur 8, Gemarkung Schölisch, sei nicht berücksichtigt; für die Bewirtschaftung der Fläche entstehen bei Wegfall der Zufahrt erhebliche Umwege. Die auf dem Flurstück vorgesehene Sukzessionsfläche müsse von Unkräutern (z. B. Disteln) freigehalten werden, die sich auf die Nachbarflächen verbreiten können. Die Fläche, die über Gruppen zur Götzdorfer Straße entwässere, verliere ihre Vorflut. Insgesamt gingen für den Einwender 7,18 ha landwirtschaftliche Fläche verloren. Am Hörner Kanal gelegene Flächen Gemarkung Schölisch, Flurstück 13 und Gemarkung Bützfleth Flurstück 1 werden mit der Folge von Wirtschafterschwernissen durchschnitten. Die Ackerflächen am Schneeweg, Flurstücke 29/3 und 45/1 werden durch die Anschlussstelle und die verlegte Freiburger Straße zerschnitten; es entstehen eine unwirtschaftliche Restfläche und eine Zufahrterschwernis, da die Restfläche des Flurstücks 45/1 nur über die Querung des Autobahnzubringers erreichbar ist. Die Fläche muss zudem neu drainiert werden, da der Sammler 11 auf der Fläche seinen Anschluss verliert. Eine Teilfläche von 1,25 ha der drainierter Ackerfläche Flurstück 60/2, Flur 8, Gemarkung Schölisch wird für den Überführungsdamm der K 31 auf der Schölischer Seite in Anspruch genommen, Der zerstörte Drainage der Fläche müsse funktionsfähig wieder hergestellt werden. Die auch hier von der Götzdorfer Straße am Hörne-Götzdorfer-Kanal vorhandene Zufahrt für das Flurstück 60/2, Flur 8, Gemarkung Schölisch, sei nicht	<p>Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde Entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben.</p> <p>Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an.</p> <p>Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben.</p> <p>Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des</p>

	berücksichtigt. Auf die Ausgleichsfläche bei der Windmühle 1, die durch den Betrieb bewirtschaftet wird, sollte zur Vermeidung einer Existenzgefährdung verzichtet werden.	Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden. Es erfolgt die Wiederherstellung eines funktionsfähigen Drainagesystems. Die Sicherstellung der Gebietsentwässerung erfolgt vor Baubeginn.
238	Für den 124 ca. Milchviehbetrieb mit ca. 300 Einstellplätzen für Milchkühe wird eine Existenzgefährdung geltend gemacht. Der Betrieb sei nach Erweiterung der Stallplätze auf eine entsprechende Flächenerweiterung von 50 ha angewiesen. Der in der Region durch das Autobahnvorhaben, die Hafenerweiterung, Elbvertiefung und Industrieansiedlung ausgelöste Flächendruck vereitle die notwendige und geplante betriebliche Expansion. Der Betrieb verliere 15 ha, auf weiteren 11 ha Grünländern ist mit erheblichen Bewirtschaftungserschwernissen zu rechnen.	Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben. Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an. Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben. Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.
251	Der Milchviehbetrieb Süderstraße 182 mit 130 Milchkühen wird infolge Flächenverlust von 4 ha eines 17 ha umfassenden Pachtflächenkomplexes in seiner Existenz gefährdet und infolge des hohen Flächenverbrauchs in der Region Südkehdingen in seiner Entwicklungsfähigkeit nachhaltig eingeschränkt. Es wird eine Begutachtung gefordert.	Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben. Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an. Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben. Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.
269	Der Pächter der Domäne Asseler Sand II (bis 30.04.2020) ist Bewirtschafter von 139,54 ha und Hofstelle. Im 5. PFA sind ca. 61,5 ha (44%) des Milchviehbetriebes durch die Maßnahme E 22 betroffen. Mit der vorgesehenen Vernässung sei eine rentable Grünlandbewirtschaftung nicht mehr möglich. Weitere 14,59 ha Flächen des Betriebes würden für Kompensationszwecke im PFV für die A 20, Abschnitte von der K 28 bis zur Landesgrenze SH sowie weitere 61 ha für Kompensationsmaßnahmen im PFV der Hafenerweiterung Stade-Bützfleth in Anspruch genommen. Es wird eine kumulierende Betrachtung im Rahmen eines Existenzgefährdungsgutachtens gefordert.	Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben. Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an. Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben. Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden. Der Hinweis zur Flächeninanspruchnahme für Kompensationszwecke für die Hafenerweiterung Stade-Bützfleth

		wird zur Kenntnis genommen. Dies steht jedoch nicht im Zusammenhang mit der Autobahnplanung.
292/292a	Der landwirtschaftliche Nebenerwerbsbetrieb mit 25,5 ha um die Hofstelle Freiburger Straße 147 arrondierten Flächen, davon 23 ha Eigenfläche und 2,5 ha Pachtflächen verliert durch die Trasse für den Schwinge Trog ca. 8,3 ha Fläche. Das Wohnhaus Freiburger Straße 130 wird zudem durch die Trasse von der Hofstelle (Freiburger Straße 147) abgeschnitten, so dass eine neue Hofstellenzufahrt einzurichten ist. Die Trasse für den Schwinge Trog durchschneidet den zusammenhängenden Grünlandkomplex südlich der Hofstelle; die nördlich des Schwingetroges belegenen Flächen, die bauzeitlich in Anspruch genommen werden, sind rekultiviert wieder zu überlassen. Zur Vermeidung erheblicher Umwege wird angeregt, eine Zuwegung (Viehtrieb) über das Trogbauwerk am Deichfuß zwischen den nördlich und südlich belegenen Flächen herzustellen. Zur Abwendung einer Existenzgefährdung ist der Betrieb als Ausgleich für den Flächenverlust auf arrondierte Flächen nordwestlich des Schwinge Trogs angewiesen.	Die Betroffenheit liegt im Abschnitt 5 b der A 26 und wird in folgenden Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt diskutiert.
321	Der landwirtschaftliche Betrieb Issendorfer Straße 49, 21640 Horneburg, ist durch den Maßnahmenkomplex E 23 in den Gemarkungen Horneburg und Nottensdorf betroffen, für den eine 2,6 ha große Fläche des Flurstücks 5 der Flur 3, Gemarkung Nottensdorf Bewirtschaftungsauflagen erfahren soll. Für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung einer benachbarten 1,25 ha großen Pachtfläche werden infolge der geplanten Wiedervernässung ungünstige Auswirkungen befürchtet. Um eine mögliche Existenzgefährdung auszuschließen, wird gefordert das Maßnahmenkonzept mit den Bewirtschaftungsinteressen unter Bewertung eines landwirtschaftlichen Sachverständigen abzustimmen.	Die Betroffenheit liegt im Abschnitt 5 b der A 26 und wird in folgenden Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt diskutiert.
330	Seitens des Einwenders werden infolge Flächenzerschneidung erhebliche Bewirtschaftungserschwernisse geltend gemacht. Betroffen sind die Flurstücke 54/3, 49, 54/2, 54/1 der Flur 10, Gemarkung Bützfleth	<p>Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde Entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben.</p> <p>Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an.</p> <p>Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben.</p> <p>Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.</p>
331, 333, 334	Seitens des Einwenders werden infolge Flächenzerschneidung erhebliche Bewirtschaftungserschwernisse geltend gemacht. Betroffen sind diverse Flurstücke der Flur 10 und 33, Gemarkung Bützfleth	<p>Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde Entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben.</p> <p>Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an.</p> <p>Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben.</p> <p>Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.</p>
340	Der Obstbaubetrieb Götzdorfer Straße 72, dessen Obstbauflächen durch die Trasse komplett und mit einem Flächenverlust von 35% der NF zerschnitten werden, wird durch die Planung existenzvernichtend betroffen. Betroffen sind besonders hochwertige (Sand-)Böden einer 15 ha-Fläche des Flurstücks 66/3, Flur 5, Gemarkung Schölisch mit zwischen 67 und 82 Bodenpunkten. Abgeschnitten werden auch die betrieblich besonders wertvollen Flächen Flurstücke 20/2, 24/1, 26/1, 27/1 und 28/1 der Flur 5, Gemarkung Schölisch, die mit hochpreisigen Clubsorten bepflanzt und zusätzlich aufwendig drainiert sind.	<p>Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde Entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben.</p>

	<p>Die Erlen-Windschutzpflanzung werde zerstört und die Zuleitungen und Verteilerstränge der Frostschutzberegnungsanlage direkt am Kanal werden überbaut. Die Hofverkaufsstelle in direkter Nachbarschaft zur Autobahn werde entwertet. Die abgängigen Flächen sind prämiengünstig, die für den Betrieb erhalten bleiben müssen. Der Betrieb ist Versuchsbetrieb für die Elbe-Obst. Die konkret geplante Umnutzung von Wirtschaftsgebäuden zu Ferien- und Gastwohnzwecken in direkter Nachbarschaft zur Autobahn werde vereitelt. Sofern die Trasse nicht unter Schonung der wertvollen Obstanbauflächen von Hohenschölisch umverlegt werden kann, wird eine vollständige Übernahme des Betriebes und seiner Flächen durch den Vorhabensträger unter Tausch geeigneter Ersatzflächen mit Hofstelle geltend gemacht.</p>	<p>Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an.</p> <p>Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben.</p> <p>Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.</p>
341	<p>2 Flurstücke des (landwirtschaftlichen?) Pferdezuchtbetriebes mit Hofstelle Stader Schneeweg 61 werden durch die Trasse zerschnitten; die Restflächen in unmittelbarer Nachbarschaft zur Autobahn sind für die bisherige Nutzung für die Beweidung tragender Stuten und Stuten mit Fohlen bei Fuß nicht mehr verwertbar. Es wird die vollständige Übernahme dieser Flächen gegen geeignetes hofnahes Ersatzland geltend gemacht.</p>	<p>Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde Entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben.</p> <p>Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an.</p> <p>Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben.</p> <p>Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.</p>
343	<p>Infolge Flächenzerschneidung und Flächenverlust werden entschädigungspflichtige Bewirtschaftungs Nachteile (Umwege, unwirtschaftliche Restflächen) eingewendet (Gemarkung Bützfleth, Flur 9, Flurstücke 1/1, 2, 3, 4, 5, 6, 11, 22)</p>	<p>Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde Entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben.</p> <p>Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an.</p> <p>Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben.</p> <p>Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.</p>
359	<p>Der landwirtschaftliche Betrieb Süderstraße 254, Stade, wendet entschädigungspflichtige Bewirtschaftungs Nachteile infolge Flächeninanspruchnahmen und Zerschneidungen ein.</p>	<p>Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde Entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben.</p> <p>Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an.</p> <p>Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das</p>

		<p>unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben.</p> <p>Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.</p>
376	Der Obstbaubetrieb Melau 47 c mit 13 ha Fläche werde durch Zerschneidung und Teilverlust des Flurstücks 70/2, dessen Restflächen unwirtschaftlich werden und dessen Nachbarflächen angrenzend betroffen sind, existenzgefährdet.	Die Betroffenheit liegt im Abschnitt 5 b der A 26 und wird in folgenden Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt diskutiert.
385	Für den Betrieb Ritscher Straße 14 werden eine zweimalige Durchschneidung und damit einhergehende Bewirtschaftungsnachteile (Umwege etc.) eingewendet	<p>Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde Entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben.</p> <p>Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an.</p> <p>Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben.</p> <p>Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.</p>
386	Die Betroffenheiten des 161 ha umfassenden Marktfruchtbetriebes Ritsch 16 durch den Autobahnbau der A 20 und A 26 sind durch Einzelgutachten zu ermitteln.	<p>Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde Entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben.</p> <p>Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an.</p> <p>Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben.</p> <p>Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.</p>
388	Die Trasse zerschneide im Bützflether Moor hofnahe arrondierte und hochwertige Grünlandflächen des landwirtschaftlichen Bio-Betriebes mit den Betriebszweigen Obst, Rinderweidemast, Ackerbau und Pferdezucht. Die Wiederaufnahme der Milchwirtschaft und damit die Entwicklung des Betriebes werden unmöglich gemacht.	<p>Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde Entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben.</p> <p>Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an.</p> <p>Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben.</p> <p>Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des</p>

		Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.
390	Der Betrieb Asselermoor 32 wendet einen Flächenverlust von 5% sowie erhebliche Bewirtschaftungs Nachteile infolge der Zerschneidungswirkung (Umwege) sowie infolge Vernässung, Verockerung, Veränderung des Kleinklimas (Witterungsrisiko) ein. Der Betrieb verliere zudem Flächen hoher Bodengüte.	Das Planfeststellungsverfahren für den 5. Abschnitt der A 26 läuft seit dem Jahr 2010. Nach der ersten öffentlichen Auslegung ruhte die Planung zwischenzeitlich. Da sich in der Zwischenzeit teils deutlichen Änderungen auf den landwirtschaftlichen Betrieben ergeben haben, wurde Entschieden die Betroffenheiten erneut zu ermitteln, wobei sich an der Lage der geplanten Autobahn keine Änderungen ergeben haben. Ende des Jahres 2018 wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Bremervörde hierzu mit der Erstellung einer Agrarstrukturelle Analyse beauftragt. Es hat bereits persönliche Gespräche zur Bestandserhebung gegeben. Die Auswertungen der Befragung dauern allerdings noch an. Ziel ist es, im fortgeführten Planfeststellungsverfahren alle einzelbetrieblichen Belange zu erfassen und individuelle Lösungen in Abstimmung mit den Betriebsleitern zu erarbeiten. Gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde werden die Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleiben. Sollte dies im Einzelfall nicht sofort möglich sein, wird ein individuelles Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes erstellt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ertragssituation des Betriebs im Detail feststellen zu können. Ebenso individuell werden Lösungen zur Abwendung einer möglichen Existenzgefährdung gefunden.
398	Seitens des Obstbaubetrieb Wöhrden 14 in Hollern-Twielenfleth, von dem eine Teilfläche des Flurstücks 57/4, Flur 1, Gemarkung Hollern-Twielenfleth, in Anspruch genommen wird, wird Entschädigung in Ersatzland geltend gemacht.	Die Betroffenheit liegt im Abschnitt 5 b der A 26 und wird in folgenden Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt diskutiert.
	16. Immissionen (Betrieb)	
	Verkehrslärm	
1,3,7,10,13,15,17,19,20,21,23,24,25,30,31,32,33,34,35,39,42-44,45-47,48,49,50,51,54-56,58,59,60,61,63-65,66,67-68,70,76-79, 85, 86, 89, 90, 91, 93,94, 95, 97, 98, 99/231, 100, 101, 107-108, 111, 112-113, 116, 117, 118, 123, 130, 131, 132, 133, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 145, 146, 147, 148, 149, 152, 153, 158, 162, 163, 164, 165, 167, 168, 170, 171, 172, 175, 179, 183, 184, 185, 187, 188, 189-193, 194, 195, 196, 199, 201, 203, 205, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 220, 221, 222, 226, 223, 225, 229, 232, 233, 234, 237, 238, 239-243, 249/335, 250, 252/280, 253, 275/258/260, 262, 270, 271/272, 275, 276, 277, 281, 282/283, 285, 287, 289, 290, 291, 292a, 293, 296/297, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 317, 319, 320, 324, 325, 326, 327/328, 332, 339, 341, 342/344, 346, 347, 348/349, 362/363, 364, 367, 375, 377/378, 384/387, 388, 391, 393/394, 396/397, 399/400	Es werden erhebliche Verkehrslärmbelastigungen entlang der Autobahntrasse sowie im nachgeordneten Netz, insbesondere auf den Zubringern zu den Anschlussstellen befürchtet.	Im Hinblick auf das bevorstehende „Deckblattverfahren“ zum Planungsabschnitt 5a der A 26 beziehen sich die nachfolgenden Ausführungen ausschließlich auf den Bereich Südkehdingen, nördlich der Freiburger Straße. Für den Bereich südlich der Freiburger Straße wird das seit 2010 laufende Planfeststellungsverfahren zum 5. Bauabschnitt der A 26 aufgrund der zwischenzeitlich hinzugetretenen Verlegung der Industriebahn 1263 Stade – Bützfleth durch ein neues, gemeinsames Planfeststellungsverfahren nach § 78 VwVfG abgelöst werden. Die Abschnittsteilung zwischen den Planungsabschnitten 5a und 5b erfolgt bei Bau-km 11+750 zwischen Anschlussstelle und vorhandener Freiburger Straße. In der Schalltechnischen Untersuchung der 1. Auslegung 2010 wurden gemäß der gesetzlichen Vorgaben die Beurteilungspegel entlang des Straßenbauvorhabens ermittelt. An allen schutzbedürftigen Gebieten und Anlagen, bei denen vom Verkehrsweg A 26 die maßgebenden Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV überschritten werden, besteht ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach. Die Darstellung der Anlagen (Gebäude) wurde in der Unterlage 11 dokumentiert. Im Rahmen der in Aufstellung befindlichen Deckblattunterlage zum Teilabschnitt 5a der A 26 wurde sowohl die Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben als auch die schalltechnische Untersuchung aktualisiert. Die vorzugswürdige Lage der im Verfahren befindlichen Trasse lässt sich hinsichtlich des Immissionsschutzes daran ablesen, dass es zwischen dem Bauanfang bei Drochtersen-Ritsch und der Anschlussstelle an der Freiburger Straße in den Ortslagen zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) kommt. Lediglich vier Gebäude der an der K 31 vorhandenen Streubebauung weisen Grenzwertüberschreitungen bei den Nachtgrenzwerten auf. Die schalltechnische Untersuchung wird als neue Unterlage 7 bzw. 17.1 Gegenstand der ausgelegten Deckblattunterlage sein. Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) hat mit Urteil vom 17. März 2005 – BVerwG 4 A 18.04 – beschlossen, dass der von einem Straßenbauvorhaben ausgehende Lärmzuwachs auf einer anderen, vorhandenen Straße im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) zu berücksichtigen ist, wenn der Lärmzuwachs mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht. Daher wird die Deckblattunterlage erstmals eine Untersuchung der Lärmauswirkungen im nachgeordneten Straßennetz beinhalten. Für die maßgeblichen Planfälle (Verkehrsprognose 2030) werden dabei die schalltechnischen Auswirkungen der Maßnahme „A 26, Abschnitt 5a“ im nachgeordneten Straßennetz untersucht. Hierzu zählen insbesondere die Auswirkungen auf das Stadtnetz von Stade infolge der geplanten Anschlussstelle an der Freiburger Straße. Durch die Untersuchung der Auswirkungen auf das vorhandene Straßennetz soll in erster Linie eine sog.

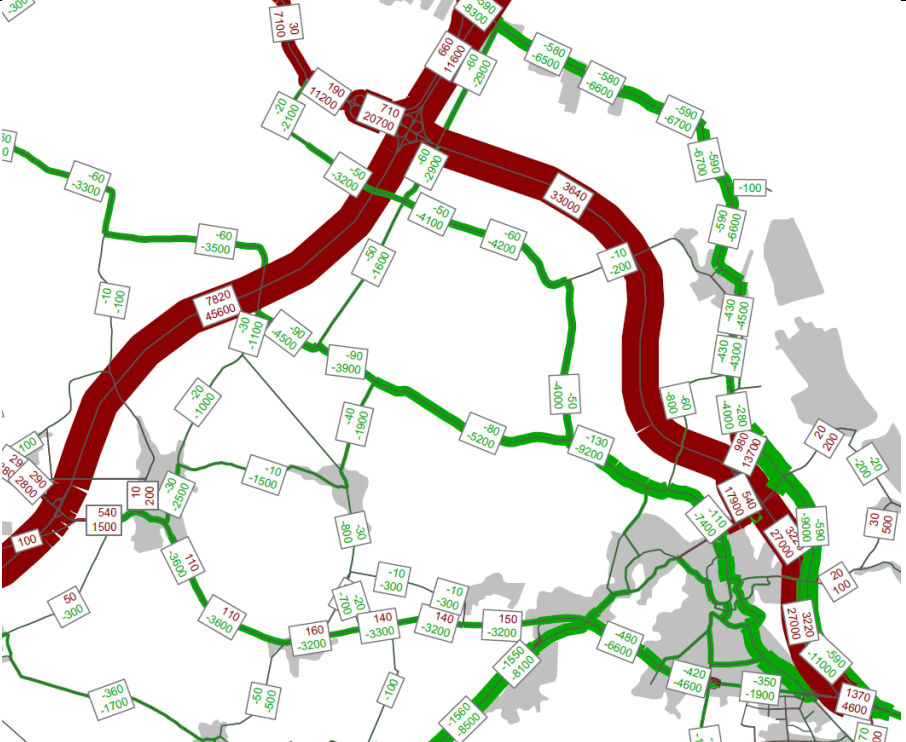
		„Anstoßwirkung“ erzielt werden. Konkrete Lärmschutz-Ansprüche leiten sich hieraus nicht ab. Der Lärmzuwachs auf einer anderen, vorhandenen Straße ist stattdessen im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 B FStrG durch die Planfeststellungsbehörde zu berücksichtigen
	Gesundheitsgefährdung durch Verkehrslärm	
3,7,10,13,20,23,24,28,29,37,40,42, 43,44,48,51,58,59,96, 99/231, 101,107-108, 116,118,130,134,135,143, 145, 146, 155, 156, 159, 160, 165, 167, 168, 172, 179, 214, 215, 220, 221, 223, 233, 234, 237, 273/274, 282/283, 285, 287, 292a, 296/297, 320, 324, 341, 367, 384/387, 388, 42,43,44,48,51,96,99/231,101,117, 143, 155, 156, 159, 160, 165, 171, 172, 179, 220, 221, 223, 237, 259, 282/283, 285, 287, 384/387,	Lärmbelastungen, insbesondere nachts ab 35 dB(A) führen zu Aufwachreaktionen und erhöhen das Risiko für Bluthochdruck und Herz-Kreislaufkrankungen, Es wird deshalb im Interesse des Gesundheitsschutzes gefordert, in Gebieten allgemeiner Wohnnutzung den Richtwert der TA-Lärm von 40 dB(A) einzuhalten bzw. durch aktive Lärmschutzmaßnahmen zu gewährleisten. Die zu Grunde gelegten Grenzwerte seien überholt. Zur Erhaltung des Wohn- und Ertragswertes von Wohngrundstücken wird die Gewährleistung eines Lärmschutzniveaus von 40 dB(A) entsprechend TA-Lärm gefordert.	Im Hinblick auf das bevorstehende „Deckblattverfahren“ zum Planungsabschnitt 5a der A 26 beziehen sich die nachfolgenden Ausführungen ausschließlich auf den Bereich Südkehdingen, nördlich der Freiburger Straße. Für den Bereich südlich der Freiburger Straße wird das seit 2010 laufende Planfeststellungsverfahren zum 5. Bauabschnitt der A 26 aufgrund der zwischenzeitlich hinzugetretenen Verlegung der Industriebahn 1263 Stade – Bützfleth durch ein neues, gemeinsames Planfeststellungsverfahren nach § 78 VwVfG abgelöst werden. Die Abschnittsteilung zwischen den Planungsabschnitten 5a und 5b erfolgt bei Bau-km 11+750 zwischen Anschlussstelle und vorhandener Freiburger Straße. Die schalltechnischen Berechnungen werden nach den gesetzlichen Regelungen und den im Straßenwesen anzuwendenden Richtlinien durchgeführt. Maßgebend sind hier die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV) und die Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90). Das angewendete Berechnungsverfahren, d.h. die RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) ist verbindlich vorgeschrieben. In dieser Richtlinie sind sowohl die anzunehmenden Eingangswerte (z.B. anzusetzende Windgeschwindigkeit, Fahrzeuggeschwindigkeiten, Höhen der Emissions- und Immissionsorte) als auch die zu berücksichtigenden Kriterien (z.B. Schallreflexionen, Abschirmung, Schallabsorption) klar geregelt. Es werden hierin auch die anzusetzenden Rechenschritte und Formeln vorgegeben. In den schalltechnischen Berechnungen haben genau diese Berechnungsgrundlagen Anwendung gefunden. Die Lage der Baumaßnahme und die Lage der Immissionsorte sowie abschirmende Hindernisse wurden in ein dreidimensionales Berechnungsmodell übernommen und bilden somit ein Abbild der tatsächlichen Situation. Die Schallauswirkungen des Vorhabens wurden auf der Grundlage dieser Vorschriften durch eine schalltechnische Untersuchung ermittelt. Es gelten die Grenzwerte der 16. BImSchV. Für allgemeine Wohngebiete sind dies 59 dB (A) tags sowie 49 dB(A) nachts. Für Dorf- und Mischgebiete gelten gemäß der 16. BImSchV die Grenzwerte 64 dB (A) tags sowie 54 dB(A) nachts. Im Rahmen der in Aufstellung befindlichen Deckblattunterlage zum Teilabschnitt 5a der A 26 wurde sowohl die Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben als auch die schalltechnische Untersuchung aktualisiert.
	Verkehrsuntersuchung	
252/280,	Die für die lärmtechnische Ermittlung angesetzten Verkehrszahlen werden als zu niedrig eingeschätzt angezweifelt.	Im Hinblick auf das bevorstehende „Deckblattverfahren“ zum Planungsabschnitt 5a der A 26 wurde sowohl die Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben als auch die schalltechnische Untersuchung aktualisiert. Grundlage der fortgeschriebenen Verkehrsuntersuchung ist die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI. Die fortgeschriebene Verkehrsuntersuchung, Prognose 2030, ist die Grundlage des derzeit in der Aufstellung befindlichen Deckblatts zum Planungsabschnitt 5a der A 26, mithin auch der fortgeschriebenen Schalltechnischen Untersuchung gemäß der 16. BImSchV.
	Methodik	
203	Es werden Lärmmessungen als Grundlage der Beurteilung gefordert.	Die schalltechnischen Berechnungen werden nach den gesetzlichen Regelungen und den im Straßenwesen anzuwendenden Richtlinien durchgeführt. Maßgebend sind hier die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV) und die Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90). Das angewendete Berechnungsverfahren, d.h. die RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) ist verbindlich vorgeschrieben. In dieser Richtlinie sind sowohl die anzunehmenden Eingangswerte (z.B. anzusetzende Windgeschwindigkeit, Fahrzeuggeschwindigkeiten, Höhen der Emissions- und Immissionsorte) als auch die zu berücksichtigenden Kriterien (z.B. Schallreflexionen, Abschirmung, Schallabsorption) klar geregelt. Es werden hierin auch die anzusetzenden Rechenschritte und Formeln vorgegeben. In den schalltechnischen Berechnungen haben genau diese Berechnungsgrundlagen Anwendung gefunden. Die Lage der Baumaßnahme und die Lage der Immissionsorte sowie abschirmende Hindernisse wurden in ein dreidimensionales Berechnungsmodell übernommen und bilden somit ein Abbild der tatsächlichen Situation. Die Schallauswirkungen des Vorhabens wurden auf der Grundlage dieser Vorschriften durch eine schalltechnische Untersuchung ermittelt. Messungen vor Inbetriebnahme und nach Fertigstellung der Baumaßnahme sind gemäß Verordnung nicht

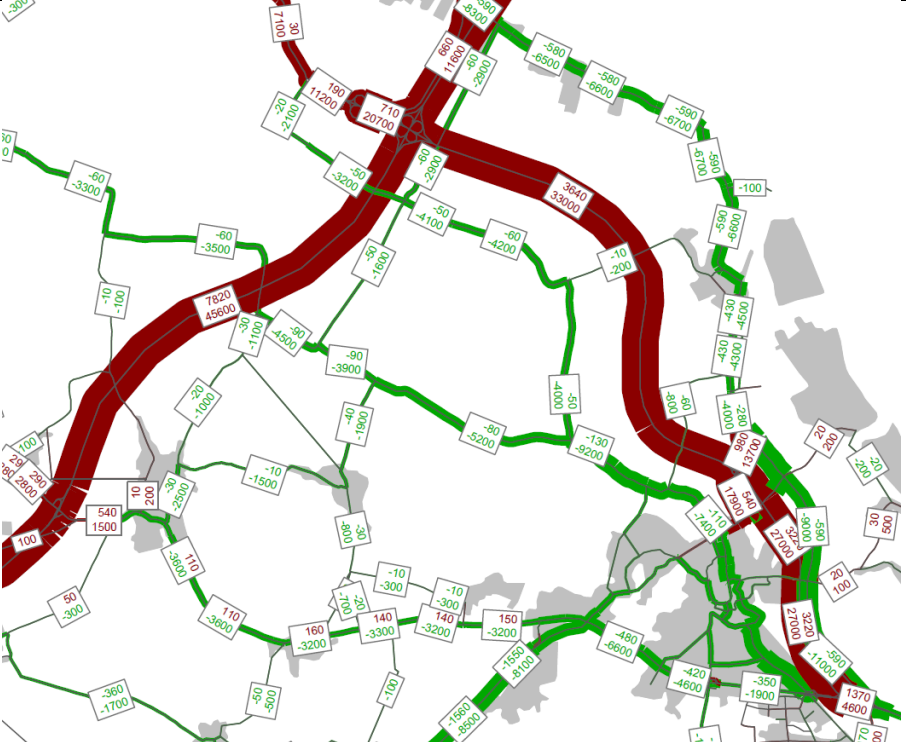
		<p>vorgesehen. Da die Autobahn noch nicht realisiert wurde, ist eine aktive Messung im Vorfeld auch gar nicht möglich. Zudem müssen prognostizierte Werte für das Jahr 2030 angenommen werden, da die Verkehrsbelastung zukünftig noch ansteigen wird.</p> <p>Die Beurteilungspegel werden gemäß den RLS-90 unter Berücksichtigung von Wind von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversionen ermittelt. Somit ist bei der Berechnung des Beurteilungspegels die negative Förderung der Schallausbreitung bereits berücksichtigt. In der Regel sind daher durch die ungünstigen angesetzten Randbedingungen bei der Berechnung höhere Ergebnis-Werte zu erwarten als bei einer Messung, welche ja auch erst nach der Verkehrsfreigabe durchgeführt werden könnte.</p>
	Lärmausbreitungsrechnung	
2,40,41,84,101,107-108,112-113,114, 149, 167, 168, 180, 194, 195, 198, 222, 226, 250, 271/272, 292a, 296/297, 310, 327/328, 341, 362/363, 367, 396/397,	<p>Die lärmtechnische Berechnung beruhe auf Daten vor 2008; die zu Grunde liegende Prognose mit etwa 30.000 Fahrzeugen /24 h und einem LKW-Anteil von 11,5% lasse auf Grund der Dammlage der Autobahn bis zu 1,50 - 2 m über dem sonst tiefen und leeren Gelände noch in einem Abstand von 2 km zur Trasse hohe Lärmbelastungen von 51 dB(A) und mehr für den Ortsteil Schölisch erwarten oder berücksichtige die topographischen Grundlagendaten nicht korrekt. Für die betroffene Bebauung z.B. Schölischer Straße werden deshalb höhere Lärmwerte als prognostiziert erwartet und aktiver Lärmschutz gefordert.</p>	<p>Im Hinblick auf das bevorstehende „Deckblattverfahren“ zum Planungsabschnitt 5a der A 26 wurde sowohl die Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben als auch die schalltechnische Untersuchung aktualisiert.</p> <p>Grundlage der fortgeschriebenen Verkehrsuntersuchung ist die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI.</p> <p>Die fortgeschriebene Verkehrsuntersuchung, Prognose 2030, ist die Grundlage des derzeit in der Aufstellung befindlichen Deckblatts zum Planungsabschnitt 5a der A 26, mithin auch der fortgeschriebenen Schalltechnischen Untersuchung gemäß der 16. BImSchV. Die vorzugswürdige Lage der im Verfahren befindlichen Trasse wird u.a. daran ersichtlich, dass es in den eigentlichen Ortslagen von Götzdorf und Schölisch zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) kommt. Lediglich vier Gebäude der an der K 31 vorhandenen Streubebauung weisen Grenzwertüberschreitungen bei den Nachtgrenzwerten auf.</p> <p>Die schalltechnischen Berechnungen werden nach den gesetzlichen Regelungen und den im Straßenwesen anzuwendenden Richtlinien durchgeführt. Maßgebend sind hier die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV) und die Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90).</p> <p>Das angewendete Berechnungsverfahren, d.h. die RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) ist verbindlich vorgeschrieben. In dieser Richtlinie sind sowohl die anzunehmenden Eingangswerte (z.B. anzusetzende Windgeschwindigkeit, Fahrzeuggeschwindigkeiten, Höhen der Emissions- und Immissionsorte) als auch die zu berücksichtigenden Kriterien (z.B. Schallreflexionen, Abschirmung, Schallabsorption) klar geregelt. Es werden hierin auch die anzusetzenden Rechenschritte und Formeln vorgegeben. In den schalltechnischen Berechnungen haben genau diese Berechnungsgrundlagen Anwendung gefunden. Die Lage der Baumaßnahme und die Lage der Immissionsorte sowie abschirmende Hindernisse wurden in ein dreidimensionales Berechnungsmodell übernommen und bilden somit ein Abbild der tatsächlichen Situation. Die Schallauswirkungen des Vorhabens wurden auf der Grundlage dieser Vorschriften durch eine schalltechnische Untersuchung ermittelt.</p>
340, 341,	Der Außenwohnbereich des Objektes Götzdorfer Straße 72 werde unzumutbar verläärmt.	<p>Im Hinblick auf das bevorstehende „Deckblattverfahren“ zum Planungsabschnitt 5a der A 26 wurde sowohl die Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben als auch die schalltechnische Untersuchung aktualisiert.</p> <p>Grundlage der fortgeschriebenen Verkehrsuntersuchung ist die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI.</p> <p>Die fortgeschriebene Verkehrsuntersuchung, Prognose 2030, ist die Grundlage des derzeit in der Aufstellung befindlichen Deckblatts zum Planungsabschnitt 5a der A 26, mithin auch der fortgeschriebenen Schalltechnischen Untersuchung gemäß der 16. BImSchV.</p> <p>Gemäß der 16. BImSchV gelten die folgenden Grenzwerte: Für allgemeine Wohngebiete 59 dB (A) tags sowie 49 dB(A) nachts, für Dorf- und Mischgebiete 64 dB (A) tags sowie 54 dB(A) nachts.</p> <p>Im Ergebnis der aktuellen Untersuchung zeigte sich, dass es in den eigentlichen Ortslagen von Götzdorf und Schölisch zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) kommt. Vier Gebäude der an der K 31 vorhandenen Streubebauung (Einstufung als Dorf- und Mischgebiet) weisen jedoch an den der Autobahn zugewandten Fassaden Grenzwertüberschreitungen bei den Nachtgrenzwerten auf. Zu diesen letzteren gehört auch das Gebäude Götzdorfer Straße Nr. 72. Damit besteht ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach.</p> <p>Für die Außenwohnbereiche, welche durch den von der Vorhabenträgerin beauftragten Lärm-Gutachter bei einem Ortstermin persönlich in Augenschein genommen wurden, gelten die Tag-Grenzwerte der 16. BImSchV. Für diese kommt es zu keiner Überschreitung des o.g. Tag-Grenzwertes von 64 dB (A).</p>

Gebietseinstufungen		
3, ML RA Günther, 7,10,28,29,37,42,43,44,51,96,101, 117, 143, 155, 156, 159, 160, 165, 171, 172, 220, 221, 233, 234, 237, 273/274, 282/283, 285, 287,	Die im Zusammenhang bebauten Strecken Götzdorfer Straße in Schölisch/Götzdorf und Röhrweg, Verdener Weg, Depenbecker Straße/Holunderweg, Flethstraße, Süderstraße, Norderstraße und das Wohngebiet Borstel sind nach dem erreichten Grad der Verfestigung von Wohnnutzungen entgegen der Darstellungen im F-Plan der Stadt Stade, aber in Übereinstimmung mit deren eigener Einschätzung nicht mehr als Mischbauflächen, sondern als allgemeine Wohnbauflächen einzustufen. Ausgehend von dem für WA-Gebiete geltenden Lärmschutzniveau von 49/ 59 dB(A) n/t sind aktive Lärmschutzmaßnahmen neu zu prüfen.	Für die Einstufung der genannten Bereiche als „Mischgebiet“ wurden die vorhandenen Flächennutzungspläne sowie die Einschätzung des Gutachters aus dem Feldvergleich herangezogen. Demnach handelt es sich eindeutig um Mischgebiete. Rechtskräftige Bebauungspläne, in denen eine Einstufung als Wohngebiet festgelegt wird, liegen nicht vor.
232	Die Einstufung des Wohngebietes Liegnitzer Straße / Apfelstieg als Mischgebiet wird beanstandet. Es sei nur ein (nicht störender) Gärtnereibetrieb vorhanden	Die Abwägung wird in den Antragsunterlagen zu Abschnitt 5b dargelegt und ist nicht mehr Bestandteil dieses Verfahrens.
ML RA Günther	Für das Hofensemble Götzdorfer Straße 72 hätten auch für das zurückliegende Gebäude und das der geplanten Trasse am nächsten zugewandte Gebäude (Betriebsleiterwohnhaus) Immissionsaufpunkte gebildet und untersucht werden müssen.	Im Hinblick auf das bevorstehende „Deckblattverfahren“ zum Planungsabschnitt 5a der A 26 wurde sowohl die Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben als auch die schalltechnische Untersuchung aktualisiert. Die öffentliche Auslegung der Deckblattunterlage ist für das 1. Halbjahr 2019 geplant. Grundlage der fortgeschriebenen Verkehrsuntersuchung ist die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI. Die fortgeschriebene Verkehrsuntersuchung, Prognose 2030, ist die Grundlage des derzeit in der Aufstellung befindlichen Deckblatts zum Planungsabschnitt 5a der A 26, mithin auch der fortgeschriebenen Schalltechnischen Untersuchung gemäß der 16. BImSchV. Die Festlegung der maßgeblichen Immissionspunkte an den Gebäuden der Hofanlage Götzdorfer Straße 72 erfolgte, nachdem 2017 im Beisein des Eigentümers ein Ortstermin durch den von der Vorhabenträgerin beauftragten Lärmgutachter durchgeführt worden war. Im Ergebnis der aktuellen Untersuchung zeigte sich, dass es in den eigentlichen Ortslagen von Götzdorf und Schölisch zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) kommt. Vier Gebäude der an der K 31 vorhandenen Streubebauung (Einstufung als Dorf- und Mischgebiet) weisen jedoch an den der Autobahn zugewandten Fassaden Grenzwertüberschreitungen bei den Nachtgrenzwerten auf. Zu diesen letzteren gehört auch das Gebäude Götzdorfer Straße Nr. 72. Damit besteht ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach.
ML RA Günther	Die Gebietseinstufung an der verlegten Freiburger Straße als Mischgebiet sei fehlerhaft; es handle sich um allgemeine Wohnnutzung mit der Folge, dass der vorgesehene Lärmschutz nicht ausreichend sei.	Für die Einstufung der genannten Bereiche als „Mischgebiet“ wurden die vorhandenen Flächennutzungspläne sowie die Einschätzung des Gutachters aus dem Feldvergleich herangezogen. Demnach handelt es sich eindeutig um Mischgebiete. Rechtskräftige Bebauungspläne, in denen eine Einstufung als Wohngebiet festgelegt wird, liegen nicht vor.
Lärmschutzvarianten		
134,135	Die Planung orientiere sich nicht am Grundsatz der Minimierung möglicher Umweltauswirkungen (Schäden).	Schon bei der Linienfindung des verfahrensgegenständlichen Planungsabschnitts wurden alle relevanten Schutzgüter bewertet und abgewogen, um den geeigneten „konfliktarmen Korridor“ für die Lage der Trasse zu bestimmen. Diese wurde im Rahmen der nachfolgenden Phasen der Entwurfsaufstellung und –konkretisierung noch weiter optimiert, so dass die vorliegende Planung sich in vollem Umfang am Grundsatz der Minimierung möglicher Umweltauswirkungen (Schäden) orientiert.
198, 236	Für den OT Götzdorf und den Dösehof (Götzdorfer Straße 77) zwischen der L 111 und der Autobahntrasse wird eine LSW gefordert.	Im Rahmen der in Aufstellung befindlichen Deckblattunterlage zum Teilabschnitt 5a der A 26 (vgl. öffentliche Auslegung im 1. Halbjahr 2019) wurde sowohl die Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben als auch die schalltechnische Untersuchung aktualisiert. Die Vorzugswürdigkeit der im Verfahren befindlichen Trasse lässt sich insbesondere beim Kriterium des Immissionsschutzes daran ablesen, dass es in den eigentlichen Ortslagen Schölisch und Götzdorf (einschließlich Dösehof, Götzdorfer Straße Nr. 77) zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) kommt. Lediglich vier Gebäude der an der K 31 vorhandenen Streubebauung weisen Grenzwertüberschreitungen bei den Nachtgrenzwerten auf. Ein Anspruch für die vom Einwender genannten Siedlungsteile auf aktiven Lärmschutz besteht daher nicht.
161	Es wird aktiver Lärmschutz gefordert ab der Höhe der Ortschaft Bützfleth (Bau-km 9,0) bis zur Anschlussstelle Kaisereichen (Bau-km 16,0) durch Anlage eines 3 m hohen Lärmschutzwall beidseitig sowie durch Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h.	Im Hinblick auf das bevorstehende „Deckblattverfahren“ zum Planungsabschnitt 5a der A 26 beziehen sich die nachfolgenden Ausführungen ausschließlich auf den Bereich Südkehdingen, nördlich der Freiburger Straße. Für den Bereich südlich der Freiburger Straße wird das seit 2010 laufende Planfeststellungsverfahren zum 5. Bauabschnitt der A 26 aufgrund der zwischenzeitlich hinzugetretenen Verlegung der Industriebahn 1263 Stade – Bützfleth durch ein neues, gemeinsames Planfeststellungsverfahren nach § 78 VwVfG abgelöst werden. Die Abschnittsteilung zwischen den Planungsabschnitten 5a und 5b erfolgt bei Bau-km 11+750 zwischen Anschlussstelle und vorhandener Freiburger Straße. Die Abwägung zu Abschnitt 5b ist nicht mehr Bestandteil dieses Verfahrens.

		<p>Im Rahmen der in Aufstellung befindlichen Deckblattunterlage zum Teilabschnitt 5a der A 26 (vgl. öffentliche Auslegung im 1. Halbjahr 2019) wurde sowohl die Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben als auch die schalltechnische Untersuchung aktualisiert. Die Vorzugswürdigkeit der im Verfahren befindlichen Trasse lässt sich insbesondere beim Kriterium des Immissionsschutzes daran ablesen, dass es in den eigentlichen Ortslagen entlang der Trasse zwischen dem Kreuz Kehdingen bei Drochtersen und der geplanten Anschlussstelle an der Freiburger Straße in Stade zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) kommt. Lediglich vier Gebäude der an der K 31 vorhandenen Streubebauung weisen Grenzwertüberschreitungen bei den Nachtgrenzwerten auf.</p> <p>Ein durchgängiger Anspruch auf aktiven Lärmschutz, wie von dem Einwender gefordert, besteht daher nicht.</p> <p>Festsetzungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens, sondern obliegen der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Die Entwurfsgeschwindigkeiten richten sich vor allem nach trassierungstechnischen und verkehrlichen Zwängen.</p> <p>Verkehrsrechtliche Anordnungen, die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben können (z.B. Gefahrenbeschilderungen oder Geschwindigkeitsbeschränkungen), sind nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Entsprechende Maßnahmen bzw. verkehrsbehördliche Anordnungen werden im Rahmen der Ausführungsplanung mit der zuständigen Verkehrsaufsicht abgestimmt und entsprechend bei der Ausführung umgesetzt.</p>
ML RA Günther 134,135, 232	Die Variantenuntersuchung bzw. Variantenauswahl zum aktiven Lärmschutz an der Altländer Straße wird gerügt. Auch die Variante 1 (Vollschutz) ist als noch verhältnismäßig abzuleiten.	Die Abwägung wird in den Antragsunterlagen zu Abschnitt 5b dargelegt und ist nicht mehr Bestandteil dieses Verfahrens.
9,134,135, 232	Es wird gefordert, dass aktiver Lärmschutz bereits nördlich der Altländer Straße beginnen müsse, um die Wohnbebauung im Viertel Altländerstraße wirksam von dem Autobahnlärm abzuschirmen. Aktiver Lärmschutz als Wall oder Wand müsse bis an den Schwinge-Trog fortgeführt werden. Als Maßnahme des aktiven Lärmschutzes wird auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h gefordert.	Die Abwägung wird in den Antragsunterlagen zu Abschnitt 5b dargelegt und ist nicht mehr Bestandteil dieses Verfahrens.
144/288	Für den OT Ritsch wird umfassender aktiver und passiver Lärmschutz bis Assel gefordert.	<p>Im Rahmen der in Aufstellung befindlichen Deckblattunterlage zum Teilabschnitt 5a der A 26 (vgl. öffentliche Auslegung im 1. Halbjahr 2019) wurde sowohl die Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben als auch die schalltechnische Untersuchung aktualisiert. Die Vorzugswürdigkeit der im Verfahren befindlichen Trasse lässt sich insbesondere beim Kriterium des Immissionsschutzes daran ablesen, dass es in den eigentlichen Ortslagen entlang der Trasse zwischen dem Kreuz Kehdingen bei Drochtersen und der geplanten Anschlussstelle an der Freiburger Straße in Stade zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) kommt. Lediglich vier Gebäude der an der K 31 vorhandenen Streubebauung weisen Grenzwertüberschreitungen bei den Nachtgrenzwerten auf.</p> <p>Ein Anspruch für die vom Einwender genannten Siedlungsteile auf aktiven Lärmschutz besteht daher nicht.</p>
2, 41, 67-68, 84,99, 112-113, 194, 271/272, 342/344, 356/358, 362/363, 396/397	Für Schölisch wird ein kompletter Schallschutz, beruhend auf einem Schallschutzgutachten, gefordert.	<p>Im Rahmen der in Aufstellung befindlichen Deckblattunterlage zum Teilabschnitt 5a der A 26 (vgl. öffentliche Auslegung im 1. Halbjahr 2019) wurde sowohl die Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben als auch die schalltechnische Untersuchung aktualisiert. Die Vorzugswürdigkeit der im Verfahren befindlichen Trasse lässt sich insbesondere beim Kriterium des Immissionsschutzes daran ablesen, dass es in den eigentlichen Ortslagen von Götzdorf und Schölisch zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) kommt. Lediglich vier Gebäude der an der K 31 vorhandenen Streubebauung weisen Grenzwertüberschreitungen bei den Nachtgrenzwerten auf.</p> <p>Ein durchgängiger Anspruch auf aktiven Lärmschutz, wie von dem Einwender gefordert, besteht daher nicht.</p>
3, ML RA Günther, 28,29,37,42,43,44,51,96,101,143, 155, 156, 159, 160, 171, 220, 221, 223, 233, 234, 253, 273/274,	Es wird geltend gemacht, die Ortschaft Bützfleth sei durch das Industriegebiet Bützflethersand (in unzulässigem Maße) Lärm vorbelastet.	Die geplante Autobahn A 26 verläuft zwischen Drochtersen und Stade in einem – im Sinne der Raumordnung – „relativ konfliktarmen Korridor“ zwischen den bebauten Siedlungsbereichen entlang der L 111 und der K 27. Die Vorbelastung der Ortslage Bützfleth durch das vorhandene Industriegebiet an der Elbe wurde dabei sowohl im Raumordnungsverfahren (01/2003 bis 02/2004) als auch bei der Linienbestimmung (07/2005) abgewogen und berücksichtigt.
16,18,28,29,37,96,101,130, 171, 253, 284/286, 287, 367,	Für den Ortsteil Bützfleth und die Depenbecker Straße wird vollständiger aktiver Lärmschutz gefordert.	Im Rahmen der in Aufstellung befindlichen Deckblattunterlage zum Teilabschnitt 5a der A 26 (vgl. öffentliche Auslegung im 1. Halbjahr 2019) wurde sowohl die Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben als auch die schalltechnische Untersuchung aktualisiert. Die Vorzugswürdigkeit der im Verfahren befindlichen Trasse lässt sich insbesondere beim Kriterium des Immissionsschutzes daran ablesen, dass es in den eigentlichen Ortslagen entlang der Trasse zwischen dem Kreuz Kehdingen bei Drochtersen und der geplanten Anschlussstelle an der Freiburger Straße in Stade zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) kommt.

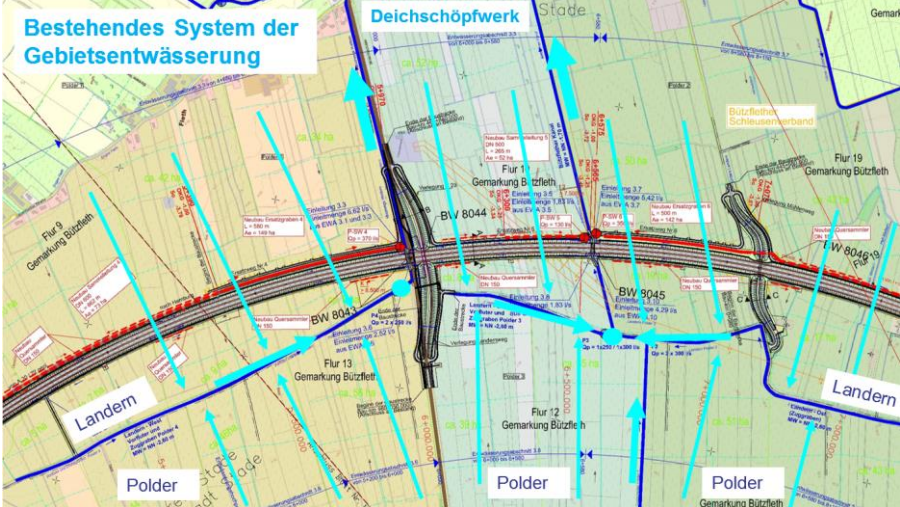
		<p>Lediglich vier Gebäude der an der K 31 vorhandenen Streubebauung weisen Grenzwertüberschreitungen bei den Nachtgrenzwerten auf.</p> <p>Ein Anspruch für die vom Einwender genannten Siedlungsteile auf aktiven Lärmschutz besteht daher nicht, da die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.</p>
210	<p>Im Bereich der Liegnitzer Straße (beispielhaft Haus Nr. 31) entstehen durch Annäherung der Autobahntrasse an die dortige Wohnbebauung von unter 100 m Lärmbelastungen, die auch mit einer 5 m hohen Lärmschutzwand keine ausreichende Lärminderung für die Schlafräume im OG bewirken. Es wird gefordert, Schallschutzansprüche bei auf Kipp geöffneten Fenster zu ermitteln.</p> <p>Es wird eingewandt, dass sich Lärmeinwirkungen noch potenzierten, wenn die Industriebahn hier auf einer Dammlage mit der Autobahn verlegt würde. Es wird deshalb gefordert, die Autobahn in östlicher Richtung mit größerem Abstand zu der Wohnbebauung auf die L 111 zu verlegen.</p>	<p>Die Abwägung wird in den Antragsunterlagen zu Abschnitt 5b dargelegt und ist nicht mehr Bestandteil dieses Verfahrens.</p>
223, 232, 300, 361	<p>Es werden erhebliche Baulärmeinwirkungen im trassennahen Bereich befürchtet, die bisher nicht betrachtet worden seien.</p>	<p>Bei der Durchführung von Baumaßnahmen sind Geräuscherzeugung und Erschütterungen durch Baumaschinen nicht vermeidbar. Der Straßenbaulastträger ist jedoch bestrebt, den Baulärm auf das geringstmögliche Maß zu reduzieren. Die bauausführenden Firmen werden verpflichtet die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschmissionen“ (AVV Baulärm) einzuhalten. Außerdem sind sie gesetzlich verpflichtet, die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) zu berücksichtigen. Der Lärm bei den Bauarbeiten (z.B. Ramm- oder Bohrarbeiten) wird durch den Einsatz entsprechender Geräte und Maschinen, die dem aktuellen Stand der Technik entsprechen, weiter gemindert.</p>
	Nachgeordnetes Netz	
ML RA Günther, 341,	<p>Im Prognoseplanfall ist mit erheblichen, teilweise unzumutbaren Verkehrslärmsteigerungen im nachgeordneten Netz, insbesondere auf der als Zubringer fungierenden Freiburger Straße, der K 28 und Teilen der L 111 zu rechnen.</p>	<p>Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) hat mit Urteil vom 17. März 2005 – BVerwG 4 A 18.04 – beschlossen, dass der von einem Straßenbauvorhaben ausgehende Lärmzuwachs auf einer anderen, vorhandenen Straße im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) zu berücksichtigen ist, wenn der Lärmzuwachs mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht.</p> <p>Daher wird die derzeit in Aufstellung befindliche Deckblattunterlage zum Teilabschnitt 5a der A 26 erstmals eine Untersuchung der Lärmauswirkungen im nachgeordneten Straßennetz beinhalten. Für die maßgeblichen Planfälle (Verkehrsprognose 2030) werden dabei die schalltechnischen Auswirkungen der Maßnahme „A 26, Abschnitt 5a“ im nachgeordneten Straßennetz untersucht.</p> <p>Durch die Untersuchung der Auswirkungen auf das vorhandene Straßennetz soll in erster Linie eine sog. „Anstoßwirkung“ erzielt werden. Konkrete Lärmschutz-Ansprüche leiten sich hieraus nicht ab. Der Lärmzuwachs auf einer anderen, vorhandenen Straße ist stattdessen im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 B FStrG durch die Planfeststellungsbehörde zu berücksichtigen.</p> <p>Im Hinblick auf das bevorstehende „Deckblattverfahren“ zum Planungsabschnitt 5a der A 26 wurde sowohl die Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben als auch die schalltechnische Untersuchung aktualisiert. In diesem Zusammenhang wurde auch das Verkehrskonzept im Umfeld der Anschlussstelle Freiburger Straße gegenüber der Antragsunterlage 2010 grundlegend überarbeitet. Die Verteilung des Verkehrs in Richtung Innenstadt erfolgt nun nicht mehr allein über die bestehende Freiburger Straße. Stattdessen wird eine zweite, durch die Hansestadt Stade neu geplante Straße (Wischhafener Straße), einen Teil des Verkehrs aufnehmen und so für eine verträgliche Verteilung der Verkehrsströme im städtischen Straßennetz sorgen.</p> <p>Gemäß der dem Vorhabenträger vorliegenden Verkehrsprognose 2030 ist die geplante A 26 zwischen Stade und Drochtersen in der Lage, das parallel verlaufende nachgeordnete Straßennetz um rd. 18.000 Kfz/24h zu entlasten. Insbesondere die Ortsdurchfahrten an L 111, K 27 und K 80 erfahren einen sehr deutlichen Rückgang des Verkehrs. Die Kreisstraße 28 (Ritschermoorstraße) kreuzt die A 26 bei Bau-km 1+325, liegt also außerhalb des hier in Rede stehenden 5. Bauabschnitts der A26, welcher bei Bau-km 1+700 beginnt, im Planungsabschnitt A 20 kreuz Kehdingen. Da die geplante Anschlussstelle „Drochtersen“ im Planungsabschnitt A 20 kreuz Kehdingen nicht mehr, wie ursprünglich geplant, an der K 28 vorgesehen ist, sondern nördlich der A 20 im Bereich Gauensiek/Aschhorn, ist mit einer Verkehrszunahme auf der K 28 nicht zu rechnen. Im Gegenteil sagt die Verkehrsuntersuchung für den Prognosehorizont 2030 nach Fertigstellung der BAB sogar eine Abnahme des Verkehrs auf der K 28 voraus (vgl. nachfolgende Abbildung).</p>

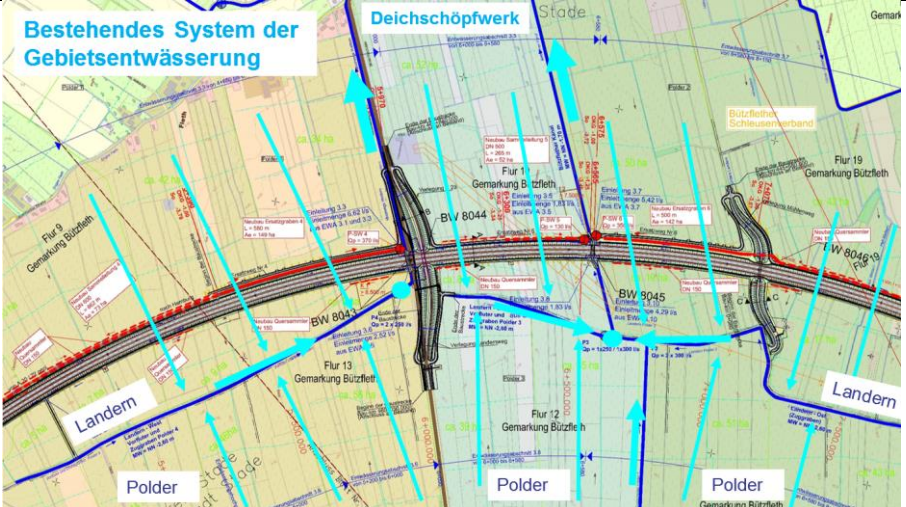
		 <p>Abbildung: Ausschnitt Verkehrsprognose 2030, Belastungsdifferenzen Planfall – Bezugsfall (Planfall = Planfall E3, entsprechend Vollausbau A 20 und A 26) (SSP, 2016)</p>
<p>157, 329</p>	<p>Die Bremervörder Straße in Stade ist in hohem Maße durch gewerbliche Verkehre vorbelastet und könne weitere Verkehre über die Abfahrt Freiburger Straße – Glückstädter Straße kaum aufnehmen. Die Prognose für die Freiburger Straße südlich der A 26 geht von 24.800 Kfz/24h aus; die Prognosebelastung von 8.000 Kfz/24h für die Bremervörder Straße in diesem Zug, der sich noch in die Hansestraße stadteinwärts von Stade teilt, sei daher nicht nachvollziehbar. Im Zuge der Bremervörder Straße sind daher erheblich höhere Verkehrszunahmen und Verkehrslärmsteigerungen als prognostiziert zu erwarten. Die Autobahnbeschilderung an der Ausfahrt Freiburger Straße dürfe zur Vermeidung von Durchfahrtverkehren auf der Bremervörder Straße nicht auf die Orte Bremervörde, Zeven oder Cuxhaven hinweisen. Erforderlichenfalls sind verkehrsbeschränkende Maßnahmen zu erwägen. Baustellenverkehre und Massentransporte sollen ausschreibungsgemäß von der Freiburger Straße ausgeschlossen werden.</p>	<p>Im Hinblick auf das bevorstehende „Deckblattverfahren“ zum Planungsabschnitt 5a der A 26 wurde sowohl die Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben als auch die schalltechnische Untersuchung aktualisiert. In diesem Zusammenhang wurde auch das Verkehrskonzept im Umfeld der Anschlussstelle Freiburger Straße gegenüber der Antragsunterlage 2010 grundlegend überarbeitet. Die Verteilung des Verkehrs in Richtung Innenstadt erfolgt nun nicht mehr allein über die bestehende Freiburger Straße. Stattdessen wird eine zweite, durch die Hansestadt Stade neu geplante Straße (Wischhafener Straße), einen Teil des Verkehrs aufnehmen und so für eine verträgliche Verteilung der Verkehrsströme im städtischen Straßennetz sorgen.</p> <p>Gemäß der dem Vorhabenträger vorliegenden Verkehrsprognose 2030 ist die geplante A 26 zwischen Stade und Drochtersen in der Lage, das parallel verlaufende nachgeordnete Straßennetz um rd. 18.000 Kfz/24h zu entlasten. Insbesondere die Ortsdurchfahrten an L 111, K 27 und K 80 erfahren einen sehr deutlichen Rückgang des Verkehrs. Aber auch die B 73 zwischen Stade und der A 20-Anschlussstelle Burweg/Himmelpforten weist laut der Prognose eine Verkehrsabnahme von mehr als 3.000 Kfz/24h auf. Die B 74 wird sogar um mehr als 8.000 Kfz/24h entlastet, da mit A 20 und A 26 alternative Routen zur Verfügung stehen, die höhere Reisegeschwindigkeiten gestatten, als das vorhandene Straßennetz mit seinen zahlreichen Ortsdurchfahrten (vgl. Abbildung).</p>

		 <p>Abbildung: Ausschnitt Verkehrsprognose 2030, Belastungsdifferenzen Planfall – Bezugsfall (Planfall = Planfall E3, entsprechend Vollausbau A 20 und A 26) (SSP, 2016)</p> <p>Da ein Großteil der Ost-West-Verkehre sich künftig von der B 74 auf die A 20 verlagern wird, ändern sich auch die Verkehrsbeziehungen von den möglichen Quellen und Zielen zu den Anschlussstellen des Autobahnnetzes. Im Ergebnis führt dies im hier dargestellten Prognose-Planfall E 3, entsprechend dem Vollausbau von A 20 und A 26, zu einer Belastungsabnahme auf der Bremervörder Straße (in der Abbildung grün dargestellt).</p>
<p>320</p>	<p>Summenpegel Für die betroffene Wohnbebauung in Schölisch ist im Einwirkungsbereich der A 26-Trasse, der verlegten Freiburger Straße und der überführten alten Freiburger Straße mit erheblichen kumulierenden Lärmwirkungen zu rechnen; insbesondere die Wohnbebauung im Ovelgöner Weg wird rückseitig verlärm.</p>	<p>Im Hinblick auf das bevorstehende „Deckblattverfahren“ zum Planungsabschnitt 5a der A 26 wurde sowohl die Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben als auch die schalltechnische Untersuchung aktualisiert. Unter anderem wurde dabei auch die Summenpegelbildung neu betrachtet. Für den Bereich der Freiburger Straße wurde ein Summenpegel für die Autobahn und die überführende Freiburger Straße ermittelt und in die Unterlage 17 eingepflegt.</p> <p>Die Berechnungen haben ergeben, dass für die vom Einwender genannten Siedlungsteile trotzdem kein Anspruch auf aktiven Lärmschutz besteht, da die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.</p>
<p>ML RA Günther</p>	<p>Luftschadstoffe Die Luftschadstofftechnische Untersuchung sei auf PM 2,5 zu erstrecken.</p>	<p>Im Hinblick auf das bevorstehende Deckblattverfahren zum Planungsabschnitt 5a wurde auch die Luftschadstoffuntersuchung auf Grundlage der fortgeschriebenen Verkehrsprognose 2030 aktualisiert. Im Ergebnis zeigt sich, dass entlang der zukünftigen A 26 keiner der relevanten Immissionsgrenzwerte der Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) überschritten wird. Selbst in direkter Nähe zur Fahrbahn sind die Jahresmittelwerte für NO₂ und PM₁₀ mit jeweils rund 20-21 µg/m³ deutlich unter den jeweiligen Grenzwerten (40 µg/m³). Auch hinsichtlich der Überschreitungshäufigkeiten sind keine Überschreitungen der Grenzwerte zu erwarten.</p> <p>Im Rahmen der Untersuchung wurden auch die Jahresmittelwerte für die Schadstoffkomponente PM 2,5 berechnet. Ausgehend von einer Vorbelastung von 15 µg / m³ beträgt die Zusatzbelastung im Abstand von 100 m noch 0,27 µg / m³ und liegt damit in Summe deutlich unter dem Beurteilungswert von 25 µg / m³. Selbst unmittelbar neben der Fahrbahn (Abstand 10 m) wird bei einer Zusatzbelastung von 0,69 µg / m³ der Beurteilungswert von 25 µg / m³ im Jahresmittel bei weitem nicht erreicht.</p>
<p>36, 223</p>	<p>Es wird geltend gemacht, dass bereits durch die Industriegebiete in Bützfleth und Stadersand eine Luftverschmutzung besteht.</p>	<p>Die geplante Autobahn A 26 verläuft zwischen Drochtersen und Stade in einem – im Sinne der Raumordnung – „relativ konfliktarmen Korridor“ zwischen den bebauten Siedlungsbereichen entlang der L 111 und der K 27. Die Vorbelastung der Ortslage Bützfleth durch das vorhandene Industriegebiet an der Elbe wurde dabei sowohl im Raumordnungsverfahren (01/2003 bis 02/2004) als auch bei der Linienbestimmung (07/2005) abgewogen und berücksichtigt.</p>
<p>40, 63-65, 67-68, 99/231, 101,107-</p>	<p>Die erhöhte Feinstaubbelastung, hervorgerufen durch die zusätzlichen Autoabgase der geplanten</p>	<p>Im Hinblick auf das bevorstehende Deckblattverfahren zum Planungsabschnitt 5a wurde auch die</p>

108,112-113, 130,142, 145, 146, 155, 156, 159, 160, 201, 205, 214, 215, 210, 232, 237, 250, 271/272, 292a, 296/297, 320, 340, 341, 350, 362/363, 367, 379, 382, 384/387, 388, 396/397	Autobahntrasse, werde zu gesundheitlichen Schäden vor allem bei Kindern und Jugendlichen führen. Die Wohnqualität einschließlich Freizeit- und Erholungswert in den betroffenen Gebieten sinke.	Luftschadstoffuntersuchung auf Grundlage der fortgeschriebenen Verkehrsprognose 2030 aktualisiert. Im Ergebnis zeigt sich, dass entlang der zukünftigen A 26 keiner der relevanten Immissionsgrenzwerte der Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) überschritten wird. Selbst in direkter Nähe zur Fahrbahn sind die Jahresmittelwerte für NO ₂ und PM ₁₀ mit jeweils rund 20-21 µg/m ³ deutlich unter den jeweiligen Grenzwerten (40 µg/m ³). Auch hinsichtlich der Überschreitungshäufigkeiten sind keine Überschreitungen der Grenzwerte zu erwarten. Im Rahmen der Untersuchung wurden auch die Jahresmittelwerte für die Schadstoffkomponente PM 2,5 berechnet. Ausgehend von einer Vorbelastung von 15 µg / m ³ beträgt die Zusatzbelastung im Abstand von 100 m noch 0,27 µg / m ³ und liegt damit in Summe deutlich unter dem Beurteilungswert von 25 µg / m ³ . Selbst unmittelbar neben der Fahrbahn (Abstand 10 m) wird bei einer Zusatzbelastung von 0,69 µg / m ³ der Beurteilungswert von 25 µg / m ³ im Jahresmittel bei weitem nicht erreicht.
142, 154, 228, 237, 238, 292a,	Die erhöhte Schadstoff- und Feinstaubbelastung wirke sich mit entsprechenden Schadstoffanreicherungen für landwirtschaftliche, insbesondere Obstbaubetriebe, insbesondere für biologischen Anbau ohne Schädlingsbehandlung, aber auch für hausgärtnerische Nutzungen aus; betroffen sind insbesondere alte Hochbaumbestände.	Im Hinblick auf das bevorstehende Deckblattverfahren zum Planungsabschnitt 5a (wurde auch die Luftschadstoffuntersuchung auf Grundlage der fortgeschriebenen Verkehrsprognose 2030 aktualisiert. Im Ergebnis zeigt sich, dass entlang der zukünftigen A 26 keiner der relevanten Immissionsgrenzwerte der Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) überschritten wird. Selbst in direkter Nähe zur Fahrbahn sind die Jahresmittelwerte für NO ₂ und PM ₁₀ mit jeweils rund 20-21 µg/m ³ deutlich unter den jeweiligen Grenzwerten (40 µg/m ³). Auch hinsichtlich der Überschreitungshäufigkeiten sind keine Überschreitungen der Grenzwerte zu erwarten. Im Rahmen der Untersuchung wurden auch die Jahresmittelwerte für die Schadstoffkomponente PM 2,5 berechnet. Ausgehend von einer Vorbelastung von 15 µg / m ³ beträgt die Zusatzbelastung im Abstand von 100 m noch 0,27 µg / m ³ und liegt damit in Summe deutlich unter dem Beurteilungswert von 25 µg / m ³ . Selbst unmittelbar neben der Fahrbahn (Abstand 10 m) wird bei einer Zusatzbelastung von 0,69 µg / m ³ der Beurteilungswert von 25 µg / m ³ im Jahresmittel bei weitem nicht erreicht. Bei den bisher bepflanzten Abschnitten der A 26 hat die Vorhabenträgerin im Zuge der Ausführungsplanung die Pflanzenliste mit der Obstbauversuchsanstalt abgestimmt, um mögliche phytosanitäre Folgewirkungen auszuschließen. Dies ist auch für den vorliegenden 5. Abschnitt der A 26 so vorgesehen.
ML RA Günther	Klimaziele Die Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die Klimaziele wurden nicht untersucht.	Der Klimawandel ist nicht einzelnen Vorhaben zuzuordnen, sondern stellt eine Summation unterschiedlicher treibhausgasproduzierender Aktivitäten dar. Die Bundesregierung hat sich auf übernationaler Ebene zur Reduzierung der Treibhausgase und Immissionen verpflichtet. Das Erreichen dieser Ziele unterliegt vielschichtigen Strategien und Entwicklungen, wobei einzelne Projekte, wie die A 26, in das Gesamtkonzept integriert werden. Letztlich unterliegt die Einstufung der A 26 in den vordringlichen Bedarf (vgl. aktueller Bundesverkehrswegeplan) einer politischen Abwägung mit anderen, ebenfalls klimarelevanten Projekten und Vorhaben.
38,116,118, 145, 146, 232, 237, 278/279, 300, 320, 350, 361,	17. Bauausführung / Baustellenverkehre Durch Baustellenverkehre, insbesondere Baumassentransporte werden ein Absacken des Geländes und hieraus Schädigungen an Gebäuden befürchtet. Vorhandene Gewichtsbeschränkungen (z. B. der K 31 Götzdorfer Straße und K 27 Moorchaussee) müssten beachtet werden. Es werden Schutzmaßnahmen sowie Beweissicherungen gefordert. Baustellenverkehre sollen aus den Ortslagen von Bützfleth u.a. herausgehalten werden.	Grundsätzlich werden die Baumaßnahmen entsprechend dem aktuellen Stand der Technik unter der Maßgabe durchgeführt, Schäden an Straßen, Wegen und Gebäuden zu vermeiden. In Bereichen, wo durch den Bau bzw. durch Bauverfahren Schäden entstehen könnten, werden vor Beginn und nach Beendigung der Baumaßnahme Zustandserfassungen (Beweissicherung) auf Kosten des Vorhabenträgers durchgeführt. Ggf. wird damit auch ein öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger beauftragt. Schäden, die nachweislich durch die Baumaßnahme verursacht wurden, werden auf Kosten des Vorhabenträgers beseitigt. Die Beweissicherung erfolgt im Regenfall für den Nahbereich mit einem Abstand von rd. 100 m beidseitig der Trasse und wird in Abstimmung mit der Örtlichkeit im Zuge der Ausführungsplanung festgelegt. Den Einwendern 278, 279 und 300 kann aufgrund des geringen Abstandes von rund 100 m eine Beweissicherung zugesagt werden. Alle anderen Einwender liegen außerhalb des Untersuchungsbereiches. Die Baustellenverkehre erfolgen über autobahnparallele Baustraßen in der Trasse bzw. im Bau Feld. Die Baumassentransporte zur Baustelle werden über das klassifizierte Straßennetz (d.h. Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) abgewickelt. Vorhandene Gewichtsbeschränkungen werden dabei beachtet. Eine vorübergehende Beeinträchtigung durch Baumassentransporte auf den öffentlichen Straßen kann grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden. Grundsätzlich gilt, dass öffentliche Straßen gemäß § 6 NStrG der öffentlichen Nutzung gewidmet sind, das schließt die Nutzung für Baumassentransporte ein.
157, 278/279,	Es ist bereits durch Ausschreibung sicherzustellen, dass Baustellenverkehre und insbesondere Massentransporte grundsätzlich über die Ostumgehung (L111) und nicht über die Verbindung der Freiburger, Glückstädter und Bremervörder Straße erfolgen.	Die Baustellenverkehre erfolgen über autobahnparallele Baustraßen in der Trasse bzw. im Bau Feld. Die Baumassentransporte zur Baustelle werden über das klassifizierte Straßennetz (d.h. Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) abgewickelt. Vorhandene Gewichtsbeschränkungen werden dabei beachtet. Eine vorübergehende Beeinträchtigung durch Baumassentransporte auf den öffentlichen Straßen kann

		grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden. Grundsätzlich gilt, dass öffentliche Straßen gemäß § 6 NStrG der öffentlichen Nutzung gewidmet sind, das schließt die Nutzung für Baumassentransporte ein.
324, 350	Es werden gesundheitsgefährdende Baulärmeinwirkungen insbesondere entlang der Depenbecker Straße sowie der verlegten Freiburger Straße befürchtet.	Bei der Durchführung von Baumaßnahmen sind Geräuscherzeugung und Erschütterungen durch Baumaschinen nicht vermeidbar. Der Straßenbaulastträger ist jedoch bestrebt, den Baulärm auf das geringstmögliche Maß zu reduzieren. Die bauausführenden Firmen werden verpflichtet die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ (AVV Baulärm) einzuhalten. Außerdem sind sie gesetzlich verpflichtet, die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) zu berücksichtigen. Der Lärm bei den Bauarbeiten (z.B. Ramm- oder Bohrarbeiten) wird durch den Einsatz entsprechender Geräte und Maschinen, die dem aktuellen Stand der Technik entsprechen, weiter gemindert.
	18. Wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Belange	
	Entwässerungskonzept	
74,75,81,82,83, 109-110, 119, 120, 121, 122, 154, 165, 197, 198, 201, 205, 207, 208, 209, 223, 228, 238, 257/258/260, 292a, 332, 340, 359, 372, 380, 386, 388,	Durch die Zerschneidung der Gebietsentwässerung, die planerisch unzureichend bewältigt sei, wird eine Vernässung, Versumpfung, Versalzung, Verockerung der im Einzugsgebiet befindlichen, insbesondere landwirtschaftlichen Flächen befürchtet. Es wird die Wiederherstellung einer ordnungsgemäßen Gebietsentwässerung ohne nachteilige Veränderungen der Wasserqualität gefordert.	<p>Aufgrund der zahlreichen Hinweise aus der 1. Auslegung der Planfeststellungsunterlagen wurde das Konzept zur Entwässerung umfassend überarbeitet. Als Ergebnis des 2017 in Kehdingen durchgeführten Runden Tisches Entwässerung befindet sich die Vorhabenträgerin in engem Austausch mit dem Unterhaltungsverband Kehdingen (UHV).</p> <p>Dabei wurde es von Verbandsseite akzeptiert, dass die Vorhabenträgerin mit ihrer Planung lediglich einen „funktionierenden Ersatz“ für das von der Autobahn durchschnittene System der Gebietsentwässerung schafft.</p> <p>Um die unlegbar bereits im bestehenden System der Gebietsentwässerung vorhandenen Defizite anzugehen, wird durch den UHV eine eigene Planung zur Optimierung der Gebietsentwässerung beauftragt und vorangetrieben. Diese soll abschnittsweise in den einzelnen Wasser- und Bodenverbänden erfolgen und sieht im Wesentlichen eine Konzentration auf weniger, aber dafür leistungsfähigere Schöpfwerke vor. Im Einzugsgebiet der Hansestadt Stade sieht das Konzept darüber hinaus eine neue Gewässerverbindung zwischen der Harschenflether Wettern und dem Hörne-Götzdorfer Kanal vor.</p> <p>Gleichzeitig soll das Konzept des UHV auch die Möglichkeit zur Bewässerung der Obstplantagen mit Süßwasser zur Frostschutzberegnung aus der Schwinge vorsehen (Hintergrund Elbvertiefung durch die Freie und Hansestadt Hamburg). Das in der Vergangenheit immer wieder vorgetragene Konzept eines großen, autobahnparallelen Hauptgewässers auf Draintiefe wird durch den UHV Kehdingen nicht mehr verfolgt.</p> <p>Die Vorhabenträgerin hat im Gegenzug einen Auftrag zur Untersuchung möglicher Synergieeffekte im Hinblick auf die Straßen- und Gebietsentwässerung erteilt (bspw. Entfall von Ersatz-Polderschöpfwerken, die im Zuge des Autobahnbaus erforderlich würden). Auch sollen den Ausbauplänen des Verbandes hinsichtlich der Be- und Entwässerung keine Steine in den Weg gelegt werden (z.B. bei der Dimensionierung von Durchlässen).</p> <p>Das mit der Deckblattunterlage zum Abschnitt 5a vorgelegte Entwässerungskonzept – sowohl zur Straßenentwässerung, der Dimensionierung der Rückhaltung von Regenwasser, als auch Ersatzmaßnahmen zur Gebietsentwässerung – ist mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade und dem Unterhaltungsverband Kehdingen abgestimmt und wird von diesen mitgetragen. Die öffentliche Auslegung ist für das 1. Halbjahr 2019 vorgesehen.</p> <p>Bei der Erarbeitung der Deckblattunterlage wurde größter Wert auf den Erhalt bzw. die Funktionsfähigkeit des vorhandenen Drainage- und Gewässersystems gelegt und ein gesonderter Wassertechnischer Fachbeitrag erstellt (neu: Unterlage 18.2, ehemals Unterlage 13). In dieser Unterlage werden mögliche Beeinträchtigungen der vorhandenen Be- und Entwässerungssysteme aufgezeigt und untersucht. Wo erforderlich, sind entsprechende Ersatzgewässer bzw. Ersatz-Sammelleitungen geplant, welche über neue Polderschöpfwerke in die Gewässer II. Ordnung einleiten. Die ausreichende hydraulische Leistungsfähigkeit der Ersatzmaßnahmen wird in den aufgestellten Unterlagen nachgewiesen. Insgesamt werden die Funktion des Gewässersystems sowie auch der Flächenentwässerung durch geeignete bauliche Ersatzmaßnahmen, welche bereits vor dem Bau der eigentlichen Autobahntrasse stattfinden, jederzeit aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt.</p> <p>Im Hinblick auf das bevorstehende Deckblattverfahren zum Planungsabschnitt 5a wurden für die Bemessung der Entwässerungseinrichtungen die neuesten Regenreihen des Kostra-DWD 2010R verwendet. Das Regenwasser aus dem gesamten Trassenbereich wird in den Straßenseitengraben zurückgehalten. Die Straßenseitengraben sind zu diesem Zweck als Rückhaltegräben dimensioniert und bemessen auf das 10-jährige Regenereignis.</p> <p>Die Abgabe dieses zurückgehaltenen Wassers in die Vorflut erfolgt verzögert, d.h. gedrosselt mit einer Abflussspende von 1,5 l/s*ha, was dem natürlichen Gebietsabfluss entspricht. An den Einleitstellen werden hierzu spezielle Übergabebauwerke als Schachtbauwerke angeordnet. Zur Leichtstoffrückhaltung wird in dem Bauwerk eine Tauchwand integriert. Die Drosselung des Abflusses erfolgt mittels einer Lochblende mit Notüberlauf. Die Einleitstelle erhält zusätzlich eine Rückschlagklappe. Diese soll bei extremen Wasserständen einen Zufluss aus den Vorflutgräben in den Regenrückhaltegraben verhindern.</p>

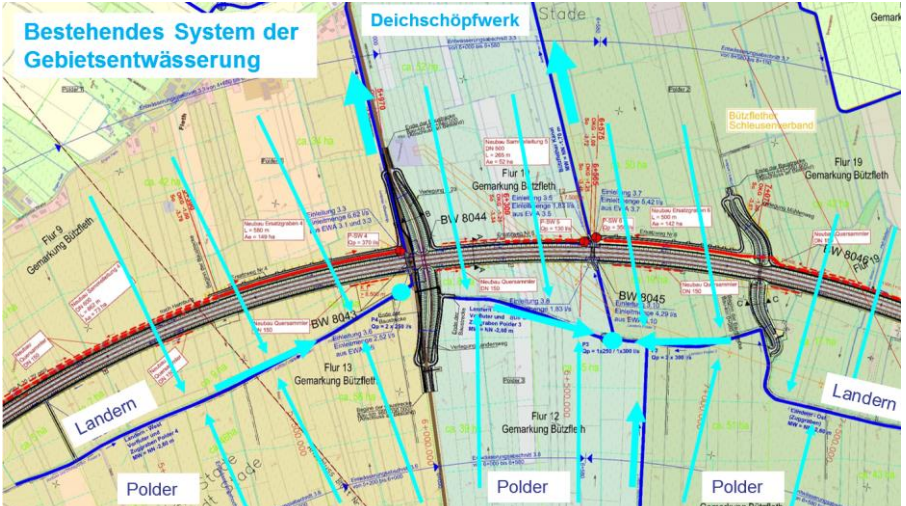
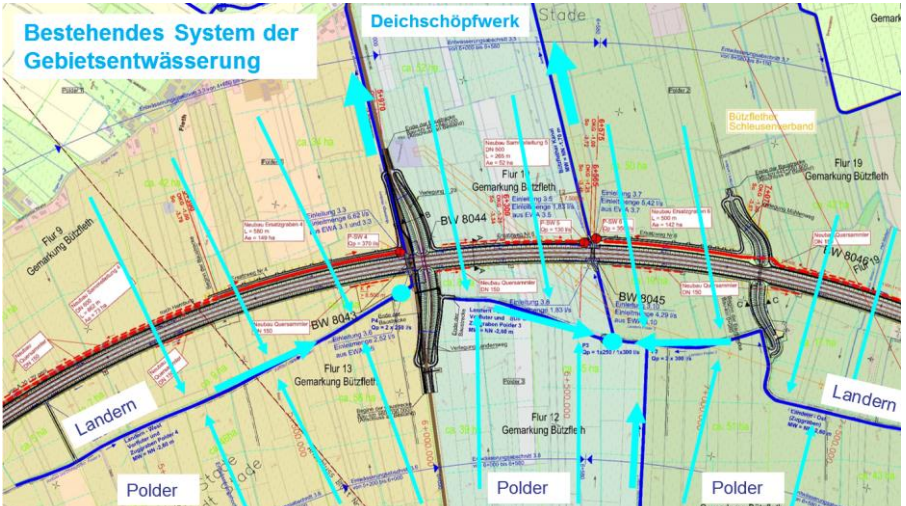
		<p>Die Höhenlage der Einleitstellen ist auf den jeweiligen Einschaltpegel des Schöpfwerks abgestimmt. Dadurch ist gewährleistet, dass i.d.R. immer ein freier Drosselabfluss aus den Gräben in die Vorflut stattfinden kann.</p> <p>Das durch das Überschüttverfahren ausgepresste Porenwasser wird seitlich des Vorbelastungsdamms in Randgräben aufgefangen und zu s.g. Behandlungsanlagen geleitet. In diesen Absetzbecken erfolgt die Sedimentation des gefällten Eisens. Das geklärte Wasser kann danach der Vorflut zugeleitet werden und steht dann prinzipiell auch zu Beregnung zur Verfügung. Die Einhaltung des durch den Landkreis Stade vorgegebenen Einleitgrenzwertes für den Eisengehalt von 2 mg / l wird bauseitig überwacht und sichergestellt. Das Verfahren hat sich u.a. beim Bau der A 26 bewährt.</p>
<p>203, 228</p>	<p>Es wird ein Monitoring zu der wieder herzustellenden Gebietsentwässerung in Abstimmung mit dem Bützflether Schleusenverband und dem Südkehdingen Entwässerungsverband gefordert.</p>	<p>Wie Vorherige.</p>
<p>ML RA Günther, 26,74,75,120, 154, 386,</p>	<p>Das Entwässerungskonzept wird wegen der erheblichen Eingriffe in die Gebietsentwässerung und Bewässerungswege für den Obstbau und die Landwirtschaft grundsätzlich beanstandet.</p>	<p>Wie Vorherige.</p>
<p>ML B RA Günther, 26,74,75,120, 380, 386, 388,</p>	<p>Die Verbindung zwischen den gepolderten Flächen und den bestehenden Drainagen und Rohrsystemen zu den jeweiligen Polderschöpfwerken werde durch die Trasse zerschnitten.</p>	<p>Es ist zutreffend, dass die vorhandenen Poldersammelleitungen, die meist von Nord-Ost nach Süd-West zur Landern hin verlaufen, durch den Neubau der Autobahn nahezu rechtwinklig durchtrennt werden, vgl. hierzu die Prinzipskizze in der nachstehenden Abbildung.</p> <p>Aufgrund der zahlreichen Hinweise aus der 1. Auslegung der Planfeststellungsunterlagen wurde das Konzept zur Entwässerung zwischenzeitlich umfassend überarbeitet. Die öffentliche Auslegung der Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a ist für das 1. Halbjahr 2019 geplant. Das nun vorgesehene Ersatzsystem zur Aufrechterhaltung der Gebietsentwässerung funktioniert wie folgt: Die im Bestand in Richtung Landern verlaufenden Drainage-Sammelleitungen werden vor der kreuzenden Autobahn durch einen neu zu bauenden Quersammler, z.T. auch in Form eines offenen Grabens auf Draintiefe, abgefangen. Die Ersatz-Sammelleitungen sind in der Abbildung Rot-gestrichelt, die offenen Ersatz-Gräben als rote, durchgehende Linie dargestellt. Das Wasser wird parallel zur Autobahn dem nächsten Vorfluter zugeleitet, wo ein neu errichtetes Polderschöpfwerk das Wasser in die Vorflut (Gewässer II. Ordnung) hebt.</p>  <p>Abbildung: Prinzipskizze vorhandenes Entwässerungssystem und Ersatzmaßnahmen, hier im Bereich des SV Bützfleth (NLStBV 2018)</p>
<p>ML B RA Günther</p>	<p>Es wird beantragt, die Planung, die insgesamt 19 neue Polderschöpfwerke immer dort vorsehe, wo eine verrohrte Vorflut zerschnitten wird, welche das ankommende Wasser über Fanggräben parallel zur Autobahn sowie das Oberflächenwasser der Straße gedrosselt auf die landwirtschaftliche Abflussspende von 1,5 l/s x ha abführen sollen, zu ändern.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.</p> <p>Aufgrund der zahlreichen Hinweise aus der 1. Auslegung der Planfeststellungsunterlagen wurde das Konzept zur Entwässerung zwischenzeitlich umfassend überarbeitet. Die öffentliche Auslegung der Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a ist für das 1. Halbjahr 2019 geplant. Das nun vorgesehene Ersatzsystem zur Aufrechterhaltung der Gebietsentwässerung funktioniert wie folgt: Die im Bestand in Richtung Landern verlaufenden Drainage-Sammelleitungen werden vor der kreuzenden Autobahn durch einen neu zu bauenden Quersammler, z.T. auch in Form eines offenen Grabens auf Draintiefe, abgefangen. Die Ersatz-Sammelleitungen sind in der Abbildung Rot-gestrichelt, die offenen Ersatz-Gräben als rote, durchgehende Linie dargestellt. Das Wasser wird parallel zur Autobahn dem nächsten Vorfluter zugeleitet, wo ein neu errichtetes Polderschöpfwerk das Wasser in die Vorflut (Gewässer II. Ordnung) hebt.</p>

		 <p>Abbildung: Prinzipskizze vorhandenes Entwässerungssystem und Ersatzmaßnahmen, hier im Bereich des SV Bützfleth (NLStBV 2018)</p> <p>Bei der Erarbeitung der Deckblattunterlage wurde größter Wert auf den Erhalt bzw. die Funktionsfähigkeit des vorhandenen Drainage- und Gewässersystems gelegt und ein gesonderter Wassertechnischer Fachbeitrag erstellt (neu: Unterlage 18.2, ehemals Unterlage 13). In dieser Unterlage werden mögliche Beeinträchtigungen der vorhandenen Be- und Entwässerungssysteme aufgezeigt und untersucht. Wo erforderlich, sind entsprechende Ersatzgewässer bzw. Ersatz-Sammelleitungen geplant, welche über neue Polderschöpfwerke in die Gewässer II. Ordnung einleiten. Die ausreichende hydraulische Leistungsfähigkeit der Ersatzmaßnahmen wird in den aufgestellten Unterlagen nachgewiesen. Insgesamt werden die Funktion des Gewässersystems sowie auch der Flächenentwässerung durch geeignete bauliche Ersatzmaßnahmen, welche bereits vor dem Bau der eigentlichen Autobahntrasse stattfinden, jederzeit aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt.</p> <p>Im Hinblick auf das bevorstehende Deckblattverfahren zum Planungsabschnitt 5a wurden für die Bemessung der Entwässerungseinrichtungen die neuesten Regenreihen des Kostra-DWD 2010R verwendet. Das Regenwasser aus dem gesamten Trassenbereich wird in den Straßenseitengräben zurückgehalten. Die Straßenseitengräben sind zu diesem Zweck als Rückhaltegräben dimensioniert und bemessen auf das 10-jährige Regenereignis.</p> <p>Die Abgabe dieses zurückgehaltenen Wassers in die Vorflut erfolgt verzögert, d.h. gedrosselt mit einer Abflussspende von 1,5 l/s*ha, was dem natürlichen Gebietsabfluss entspricht. An den Einleitstellen werden hierzu spezielle Übergabebauwerke als Schachtbauwerke angeordnet. Zur Leichtstoffrückhaltung wird in dem Bauwerk eine Tauchwand integriert. Die Drosselung des Abflusses erfolgt mittels einer Lochblende mit Notüberlauf. Die Einleitstelle erhält zusätzlich eine Rückschlagklappe. Diese soll bei extremen Wasserständen einen Zufluss aus den Vorflutgräben in den Regenrückhaltegräben verhindern.</p>
<p>26</p>	<p>Die Eingriffe in das bestehende Poldersystem der Gebietsentwässerung und Bewässerung löst vermeidbare Betroffenheiten der Unterhaltungsverbände und ihrer Mitglieder aus, als Wasser von einem Verbandsgebiet in das andere geleitet wird und hiermit die Verbandsgrenzen überschritten werden. Hierdurch werden die Kapazitätsberechnungen ausgehend von den jeweiligen Mündungsschöpfwerken der Verbände an der Elbe, nach denen die jeweiligen Verbandsgebiete ausgelegt, überholt.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.</p> <p>Änderungen sind in diesem Sinne erfolgt. Die Entwässerungsabschnitte der geplanten Autobahn entsprechen nun den Verbandsgrenzen der anliegenden Wasser- und Bodenverbände.</p>
<p>ML B RA Günther</p>	<p>Durch den neuen Anschluss von Gewässern 3. Ordnung und die Übernahme der Unterhaltungslast für die neuen Kleinschöpfwerke, würden die Unterhaltungslasten der Wasser- und Bodenverbände steigen sowie daraus folgend die Beitragslasten der Verbandsmitglieder erheblich zunehmen. Dies ist vorrangig zu vermeiden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.</p> <p>Das mit der Deckblattunterlage zum Abschnitt 5a grundlegend überarbeitete Entwässerungskonzept – sowohl zur Straßenentwässerung, der Dimensionierung der Rückhaltung von Regenwasser, als auch Ersatzmaßnahmen zur Gebietsentwässerung – ist mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade und dem Unterhaltungsverband Kehdingen abgestimmt und wird von diesen mitgetragen.</p>
<p>ML B RA Günther</p>	<p>Die Grundannahme der vorgelegten Entwässerungsplanung, dass durch den Autobahnbau und –betrieb kein zusätzliches Wasser im Gebiet abzuleiten sei, sei verfehlt. Es werde verkannt, dass die Vorbelastung der Trasse das Wasser aus dem Boden presse und der Boden bzw. die Bodenschichten, auf denen die Autobahntrasse geführt werde, dauerhaft als Wasserspeicher verloren gehen und, das gesamte Oberflächenwasser der Trasse stattdessen abgefangen und zusätzlich im Gebiet abgeleitet werden müsse.</p>	<p>Durch den Bau der geplanten Verkehrswege werden sich die Abflussverhältnisse im unmittelbaren Trassenbereich verändern. Aufgrund der Flächenversiegelung kommt das anfallende Niederschlagswasser zu einem größeren Anteil zum Abfluss. Zudem wird das Oberflächenwasser dem Grunde nach schneller in die Vorflut abgeleitet. Als Folge davon müssen Maßnahmen ergriffen werden, welche die zusätzliche, durch den Bau der Verkehrswege hervorgerufene hydraulische (und auch qualitative) Belastung des vorhandenen Gewässer- und Grabensystems kompensieren.</p> <p>Im Hinblick auf das bevorstehende Deckblattverfahren zum Planungsabschnitt 5a wurden für die Bemessung der Entwässerungseinrichtungen die neuesten Regenreihen des Kostra-DWD 2010R verwendet. Das Regenwasser aus dem gesamten Trassenbereich wird in den Straßenseitengräben zurückgehalten. Die Straßenseitengräben</p>

		<p>sind zu diesem Zweck als Rückhaltegräben dimensioniert und bemessen auf das 10-jährige Regenereignis.</p> <p>Die Abgabe dieses zurückgehaltenen Wassers in die Vorflut erfolgt verzögert, d.h. gedrosselt mit einer Abflussspende von 1,5 l/s*ha, was dem natürlichen Gebietsabfluss entspricht. An den Einleitstellen werden hierzu spezielle Übergabebauwerke als Schachtbauwerke angeordnet. Zur Leichtstoffrückhaltung wird in dem Bauwerk eine Tauchwand integriert. Die Drosselung des Abflusses erfolgt mittels einer Lochblende mit Notüberlauf. Die Einleitstelle erhält zusätzlich eine Rückschlagklappe. Diese soll bei extremen Wasserständen einen Zufluss aus den Vorflutgräben in den Regenrückhaltegräben verhindern.</p> <p>Die Höhenlage der Einleitstellen ist auf den jeweiligen Einschaltpegel des Schöpfwerks abgestimmt. Dadurch ist gewährleistet, dass i.d.R. immer ein freier Drosselabfluss aus den Gräben in die Vorflut stattfinden kann.</p> <p>Die Entwässerungsabschnitte der geplanten Autobahn wurden im Zuge der Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a überarbeitet und entsprechen nun den Verbandsgrenzen der anliegenden Wasser- und Bodenverbände. Weder das Gesamteinzugsgebiet noch die darauf anfallende Menge von Regenwasser werden durch die vorliegende Maßnahme geändert. Eine zusätzliche Einleitung findet demnach nicht statt. Dem raschen Abfluss von den befestigten Fahrbahnflächen wird durch eine Rückhaltung und Drosselung vor Abgabe in die Vorflut entgegengewirkt. Wird die „landwirtschaftliche Drosselabflussspende“ eingehalten, ist garantiert, dass der Autobahnbau keine größere hydraulische Belastung der Vorfluter hervorruft, sondern nur eine Verlängerung der Schöpfwerkslaufzeiten bewirkt.</p> <p>Das während der Bauzeit durch das Überschüttverfahren ausgepresste Porenwasser wird durch Vertikaldrains an die Oberfläche geleitet, seitlich des Vorbelastungsdamms in Randgräben aufgefangen und zu s.g. Behandlungsanlagen geleitet. In diesen Absetzbecken erfolgt die Sedimentation des gefällten Eisens. Das geklärte Wasser kann danach der Vorflut zugeleitet werden und steht dann prinzipiell auch zu Beregnung zur Verfügung. Die Einhaltung des durch den Landkreis Stade vorgegebenen Einleitgrenzwertes für den Eisengehalt von 2 mg / l wird bauseitig überwacht und sichergestellt. Das Verfahren hat sich u.a. beim Bau der A 26 bewährt.</p> <p>Durch das Bauverfahren der Überschüttung/Vorbelastung zur Setzungsvorwegnahme und die damit verbundenen größeren Setzungen und der Kompression der Weich- sowie der organischen Schichten ist auch nach dem Bau keine negative Beeinflussung des Durchlässigkeitsbeiwerts im Baugrund zu erwarten. Das entstehende Setzungsvolumen unterhalb des Straßenkörpers wird durch Sandaufschüttung in den betreffenden Bereichen ersetzt, so dass nach deren Fertigstellung der ursprüngliche Grundwasserstand und die Strömungsverhältnisse sich wieder einstellen.</p>
<p>22, 282/283</p>	<p>Die Straßenentwässerung über seitliche Mulden und Gräben sei viel zu gering dimensioniert; auf Grund der hohen Grundwasserstände bis zur Höhe der Geländeoberkante sei zu erwarten, dass Oberflächenwasser des Straßenkörpers über den Sand Damm versickere und seitlich in der Fläche wieder austrete. Die Versickerungszusammenhänge seien in der Unterlage 13.1, S.3 ff. unzureichend dargestellt. Das am Rande (unteren Fuß) des Sanddamms wieder austretende Sickerwasser könne entgegen der Annahme der Planung nicht von den Mulden und Seitengräben der Straßenentwässerung aufgefangen werden, sondern werde seitlich in den Flächen austreten. Hierfür seien draintiefe Mulden und Gräben erforderlich.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.</p> <p>Aufgrund der zahlreichen Hinweise aus der 1. Auslegung der Planfeststellungsunterlagen wurde das Konzept zur Entwässerung zwischenzeitlich umfassend überarbeitet. Im Hinblick auf das bevorstehende Deckblattverfahren zum Planungsabschnitt 5a wurden für die Bemessung der Entwässerungseinrichtungen die neuesten Regenreihen des Kostra-DWD 2010R verwendet. Das Versickern des Straßenwassers auf der Böschung des Sanddamms und sein anschließender Wiederaustritt im Seitengraben stellt lediglich eine reinigende Bodenpassage dar. Das Regenwasser aus dem gesamten Trassenbereich wird in den Straßenseitengräben zurückgehalten. Die Straßenseitengräben sind zu diesem Zweck als Rückhaltegräben dimensioniert und bemessen auf das 10-jährige Regenereignis. Eine seitliche, außenliegende „Verwallung“ dieser Gräben schafft einen ausreichenden Freibord und verhindert, dass in Geländesenken ein Überlaufen in die angrenzenden Flächen stattfindet.</p> <p>Das mit der Deckblattunterlage zum Abschnitt 5a vorgelegte Entwässerungskonzept – sowohl zur Straßenentwässerung, der Dimensionierung der Rückhaltung von Regenwasser, als auch Ersatzmaßnahmen zur Gebietsentwässerung – ist mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade und dem Unterhaltungsverband Kehdingen abgestimmt und wird von diesen mitgetragen.</p>
<p>22, 282/283, 285,</p>	<p>Es müsse künftig von einer Zunahme von Starkregenereignissen und einer Zunahme der spezifischen Starkregenmenge ausgegangen werden. Dies sei bisher nicht berücksichtigt. Die der Planung zu Grunde liegende RAS-Ew (2005) ermögliche keine Berücksichtigung der künftig ansteigenden Starkregenereignisse; diese würde die geplante Straßenentwässerung überfordern, so dass es zu wild abfließendem Straßenoberflächenwasser in die landwirtschaftlichen Flächen und Verbandsgewässer komme. Dies sei auch wegen der Belastung der Straßenoberflächenwasser nicht hinnehmbar.</p>	<p>Aufgrund der zahlreichen Hinweise aus der 1. Auslegung der Planfeststellungsunterlagen wurde das Konzept zur Entwässerung zwischenzeitlich umfassend überarbeitet. Im Hinblick auf das bevorstehende Deckblattverfahren zum Planungsabschnitt 5a wurden für die Bemessung der Entwässerungseinrichtungen die neuesten Regenreihen des Kostra-DWD 2010R verwendet. Das Versickern des Straßenwassers auf der Böschung des Sanddamms und sein anschließender Wiederaustritt im Seitengraben stellt lediglich eine reinigende Bodenpassage dar. Das Regenwasser aus dem gesamten Trassenbereich wird in den Straßenseitengräben zurückgehalten. Die Straßenseitengräben sind zu diesem Zweck als Rückhaltegräben dimensioniert und bemessen auf das 10-jährige Regenereignis. Eine seitliche, außenliegende „Verwallung“ dieser Gräben schafft einen ausreichenden Freibord und verhindert, dass in Geländesenken ein Überlaufen in die angrenzenden Flächen stattfindet.</p> <p>Die Abgabe dieses zurückgehaltenen Wassers in die Vorflut erfolgt verzögert, d.h. gedrosselt mit einer Abflussspende von 1,5 l/s*ha, was dem natürlichen Gebietsabfluss entspricht. An den Einleitstellen werden hierzu spezielle Übergabebauwerke als Schachtbauwerke angeordnet. Zur Leichtstoffrückhaltung wird in dem</p>

		<p>Bauwerk eine Tauchwand integriert. Die Drosselung des Abflusses erfolgt mittels einer Lochblende mit Notüberlauf. Die Einleitstelle erhält zusätzlich eine Rückschlagklappe. Diese soll bei extremen Wasserständen einen Zufluss aus den Vorflutgräben in den Regenrückhaltegräben verhindern.</p> <p>Die Höhenlage der Einleitstellen ist auf den jeweiligen Einschaltpegel des Schöpfwerks abgestimmt. Dadurch ist gewährleistet, dass i.d.R. immer ein freier Drosselabfluss aus den Gräben in die Vorflut stattfinden kann.</p> <p>Das mit der Deckblattunterlage zum Abschnitt 5a vorgelegte Entwässerungskonzept – sowohl zur Straßenentwässerung, der Dimensionierung der Rückhaltung von Regenwasser, als auch Ersatzmaßnahmen zur Gebietsentwässerung – ist mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade und dem Unterhaltungsverband Kehdingen abgestimmt und wird von diesen mitgetragen.</p>
<p>22, 386</p>	<p>Die vorgesehene Gebietsentwässerung sei nicht funktionsfähig. Rohre, Gräben und Pumpwerke sind zu gering dimensioniert. Die vorgesehene Sohlbreite von 0,5 m und Tiefe unter 1 m sei nicht ausreichend; es müsse Stauraum für Starkregenereignisse geschaffen werden. Es müsse ein komplett auf(bzw. unter) Draintiefe erneuertes Entwässerungssystem parallel zur Autobahntrasse unter Berücksichtigung der Verbandsgrenzen geschaffen werden.</p>	<p>Aufgrund der zahlreichen Hinweise aus der 1. Auslegung der Planfeststellungsunterlagen wurde das Konzept zur Entwässerung zwischenzeitlich umfassend überarbeitet. Im Hinblick auf das bevorstehende Deckblattverfahren zum Planungsabschnitt 5a wurden für die Bemessung der Entwässerungseinrichtungen die neuesten Regenreihen des Kostra-DWD 2010R verwendet. Das Versickern des Straßenwassers auf der Böschung des Sanddamms und sein anschließender Wiederaustritt im Seitengraben stellt lediglich eine reinigende Bodenpassage dar. Das Regenwasser aus dem gesamten Trassenbereich wird in den Straßenseitengräben zurückgehalten. Die Straßenseitengräben sind zu diesem Zweck als Rückhaltegräben dimensioniert und bemessen auf das 10-jährige Regenereignis. Eine seitliche, außenliegende „Verwallung“ dieser Gräben schafft einen ausreichenden Freibord und verhindert, dass in Geländesenken ein Überlaufen in die angrenzenden Flächen stattfindet.</p> <p>Die Abgabe dieses zurückgehaltenen Wassers in die Vorflut erfolgt verzögert, d.h. gedrosselt mit einer Abflussspende von 1,5 l/s*ha, was dem natürlichen Gebietsabfluss entspricht. An den Einleitstellen werden hierzu spezielle Übergabebauwerke als Schachtbauwerke angeordnet. Zur Leichtstoffrückhaltung wird in dem Bauwerk eine Tauchwand integriert. Die Drosselung des Abflusses erfolgt mittels einer Lochblende mit Notüberlauf. Die Einleitstelle erhält zusätzlich eine Rückschlagklappe. Diese soll bei extremen Wasserständen einen Zufluss aus den Vorflutgräben in den Regenrückhaltegräben verhindern.</p> <p>Die Höhenlage der Einleitstellen ist auf den jeweiligen Einschaltpegel des Schöpfwerks abgestimmt. Dadurch ist gewährleistet, dass i.d.R. immer ein freier Drosselabfluss aus den Gräben in die Vorflut stattfinden kann.</p> <p>Das mit der Deckblattunterlage zum Abschnitt 5a vorgelegte Entwässerungskonzept – sowohl zur Straßenentwässerung, der Dimensionierung der Rückhaltung von Regenwasser, als auch Ersatzmaßnahmen zur Gebietsentwässerung – ist mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade und dem Unterhaltungsverband Kehdingen abgestimmt und wird von diesen mitgetragen. Die Entwässerungsabschnitte der geplanten Autobahn entsprechen nun den Verbandsgrenzen der anliegenden Wasser- und Bodenverbände. Die öffentliche Auslegung der Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a ist für das 1. Halbjahr 2019 geplant.</p> <p>Als Ergebnis des 2017 in Kehdingen durchgeführten Runden Tisches Entwässerung befindet sich die Vorhabenträgerin in engem Austausch mit dem Unterhaltungsverband Kehdingen (UHV). Dabei wurde es von Verbandsseite akzeptiert, dass die Vorhabenträgerin mit ihrer Planung lediglich einen „funktionierenden Ersatz“ für das von der Autobahn durchschnittene System der Gebietsentwässerung schafft. Um die unlegbar bereits im bestehenden System der Gebietsentwässerung vorhandenen Defizite anzugehen, wird durch den UHV eine eigene Planung zur Optimierung der Gebietsentwässerung beauftragt und vorangetrieben. Diese soll abschnittsweise in den einzelnen Wasser- und Bodenverbänden erfolgen und sieht im Wesentlichen eine Konzentration auf weniger, aber dafür leistungsfähigere Schöpfwerke vor. Im Einzugsgebiet der Hansestadt Stade sieht das Konzept darüber hinaus eine neue Gewässerbindung zwischen der Harschenflether Wettern und dem Hörne-Götzdorfer Kanal vor. Gleichzeitig soll das Konzept des UHV auch die Möglichkeit zur Bewässerung der Obstplantagen mit Süßwasser zur Frostschutzberegnung aus der Schwinge vorsehen (Hintergrund Elbvertiefung durch die Freie und Hansestadt Hamburg). Das in der Vergangenheit immer wieder vorgetragene Konzept eines großen, autobahnparallelen Hauptgewässers auf Draintiefe wird durch den UHV Kehdingen nicht mehr verfolgt.</p>
<p>22</p>	<p>Das (neu geplante) Polderschöpfwerk Nr.92 solle in das Gewässer Hellwettern entwässern; dieses ist jedoch verlandet und ohne Vorflut; es sei deshalb unklar, wie das über dieses Schöpfwerk gesammelte Wasser in dem bestehenden Poldersystem abgeleitet, d.h. über ein Mündungsschöpfwerk dem Elbstrom zugeleitet werden soll.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.</p> <p>Änderungen sind in diesem Sinne erfolgt. In der Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a findet der ehemalige, heute verlandete, Gebietsgraben „Hell-Wettern“ keine Berücksichtigung mehr.</p>
<p>109-110, 386,</p>	<p>Das gemeinsam durch den Landkreis Stade und den Entwässerungsverbänden vorgelegte Entwässerungskonzept Kehdingen, das auf die vorliegende Autobahnplanung leicht angepasst und vom Landkreis Stade als Träger öffentlicher Belange in das Verfahren eingeführt wurde, sei gegenüber dem Plankonzept eindeutig vorzugswürdig. Es wird beantragt, der Vorhabenträgerin aufzugeben, das Alternativkonzept in Detailtiefe aus zu planen und hierzu eine erneute Auslegung und Beteiligung durchzuführen.</p>	<p>Aufgrund der zahlreichen Hinweise aus der 1. Auslegung der Planfeststellungsunterlagen wurde das Konzept zur Entwässerung umfassend überarbeitet. Als Ergebnis des 2017 in Kehdingen durchgeführten Runden Tisches Entwässerung befindet sich die Vorhabenträgerin in engem Austausch mit dem Unterhaltungsverband Kehdingen (UHV). Dabei wurde es von Verbandsseite akzeptiert, dass die Vorhabenträgerin mit ihrer Planung lediglich einen „funktionierenden Ersatz“ für das von der Autobahn durchschnittene System der Gebietsentwässerung schafft. Um die unlegbar bereits im bestehenden System der Gebietsentwässerung vorhandenen Defizite anzugehen,</p>

		<p>wird durch den UHV eine eigene Planung zur Optimierung der Gebietsentwässerung beauftragt und vorangetrieben. Diese soll abschnittsweise in den einzelnen Wasser- und Bodenverbänden erfolgen und sieht im Wesentlichen eine Konzentration auf weniger, aber dafür leistungsfähigere Schöpfwerke vor. Im Einzugsgebiet der Hansestadt Stade sieht das Konzept darüber hinaus eine neue Gewässerverbindung zwischen der Harschenflether Wettern und dem Hörne-Götzdorfer Kanal vor.</p> <p>Gleichzeitig soll das Konzept des UHV auch die Möglichkeit zur Bewässerung der Obstplantagen mit Süßwasser zur Frostschutzberechnung aus der Schwinge vorsehen (Hintergrund Elvertiefung durch die Freie und Hansestadt Hamburg). Das in der Vergangenheit immer wieder vorgetragene Konzept eines großen, autobahnparallelen Hauptgewässers auf Draintiefe wird durch den UHV Kehdingen nicht mehr verfolgt.</p> <p>Die Vorhabenträgerin hat im Gegenzug einen Auftrag zur Untersuchung möglicher Synergieeffekte im Hinblick auf die Straßen- und Gebietsentwässerung erteilt (bspw. Entfall von Ersatz-Polderschöpfwerken, die im Zuge des Autobahnbaus erforderlich würden). Auch sollen den Ausbauplänen des Verbandes hinsichtlich der Be- und Entwässerung keine Steine in den Weg gelegt werden (z.B. bei der Dimensionierung von Durchlässen).</p> <p>Das mit der Deckblattunterlage zum Abschnitt 5a vorgelegte Entwässerungskonzept – sowohl zur Straßenentwässerung, der Dimensionierung der Rückhaltung von Regenwasser, als auch Ersatzmaßnahmen zur Gebietsentwässerung – ist mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade und dem Unterhaltungsverband Kehdingen abgestimmt und wird von diesen mitgetragen.</p>
58,59	Es wird geltend gemacht, dass für das eigene Gebiet keine Entwässerungspläne vorhanden sind.	<p>Aufgrund der zahlreichen Hinweise aus der 1. Auslegung der Planfeststellungsunterlagen wurde das Konzept zur Entwässerung umfassend überarbeitet. Dabei wurde größter Wert auf den Erhalt bzw. die Funktionsfähigkeit des vorhandenen Drainage- und Gewässersystems gelegt und ein gesonderter Wassertechnischer Fachbeitrag erstellt (neu: Unterlage 18.2, ehemals Unterlage 13). In dieser Unterlage werden mögliche Beeinträchtigungen der vorhandenen Be- und Entwässerungssysteme aufgezeigt und untersucht. Wo erforderlich, sind entsprechende Ersatzgewässer bzw. Ersatz-Sammelleitungen geplant, welche über neue Polderschöpfwerke in die Gewässer II. Ordnung einleiten. Die ausreichende hydraulische Leistungsfähigkeit der Ersatzmaßnahmen wird in den aufgestellten Unterlagen nachgewiesen. Insgesamt werden die Funktion des Gewässersystems sowie auch der Flächenentwässerung durch geeignete bauliche Ersatzmaßnahmen, welche bereits vor dem Bau der eigentlichen Autobahntrasse stattfinden, jederzeit aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt.</p> <p>Hinsichtlich der Wiederherstellung der durch die Autobahn durchschnittenen Gebietsentwässerung gibt es in der zur öffentlichen Auslegung bestimmten Deckblattunterlage für den Planungsabschnitt 5a zahlreiche Änderungen gegenüber der 1. Auslegung im Jahr 2010. Das nun vorgesehene Ersatzsystem zur Aufrechterhaltung der Gebietsentwässerung funktionieren wie folgt: Die im Bestand von Nord-Ost nach Süd-West in Richtung Landern verlaufenden Drainage-Sammelleitungen werden vor der kreuzenden Autobahn durch einen neu zu bauenden Quersammler, z.T. auch in Form eines offenen Grabens auf Draintiefe, abgefangen und parallel zur Autobahn dem nächsten Vorfluter zugeleitet. Im Bereich der Depenbecker Straße ist das die Moorwegswettern. Wo der Ersatzgraben / Ersatzsammler auf den Vorfluter trifft, wird ein neues Polderschöpfwerk angeordnet. Die südwestlich der Autobahn verbleibenden Drainagestränge entwässern weiterhin in die Landern, hier Landern-West. Die Gewässer 2. Ordnung, z.B. Moorwegswettern, werden mit Brücken unter der Autobahn unterführt und leiten weiterhin das Wasser aus den auch bisher schon angeschlossenen Poldern dem Mündungsschöpfwerk zu.</p> <p>Das nun mit der Deckblattunterlage zum Abschnitt 5a vorgelegte Entwässerungskonzept – sowohl zur Straßenentwässerung, der Dimensionierung der Rückhaltung von Regenwasser, als auch Ersatzmaßnahmen zur Gebietsentwässerung – ist mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade und dem Unterhaltungsverband Kehdingen abgestimmt und wird von diesen mitgetragen.</p>
126	Das Entwässerungskonzept für den Schwingedeichfuß, die Straße Am Schwingedeich sowie der landwirtschaftlichen Flächen westlich des Industriebahngleises, die eine Umkehrung der Fließrichtung der vorhandenen Gräben vorsieht, wird in seiner Funktionalität angezweifelt. Es werden Rückstaueffekte und Vernässung der Obstbauflächen befürchtet.	Die Frage wird in den Antragsunterlagen zu Abschnitt 5b beantwortet und ist nicht mehr Bestandteil dieses Verfahrens.
144/288	Es wird die Gewährleistung funktionierender Entwässerungssysteme für die Flächen zwischen Ritschermoor und Ritscher Weg sowie zwischen der L 111 und dem Ritscher Weg, widrigenfalls die Kostenübernahme für Schäden, die durch Versagen der Gebietsentwässerung entstehen, gefordert.	<p>Der Ritscher Weg, auf den der Einwender Bezug nimmt, liegt außerhalb des hier in Rede stehenden 5. Bauabschnitts der A 26. Eine Betroffenheit besteht insofern allenfalls durch die benachbarten Planungsabschnitte „A 20 Kreuz Kehdingen“ und „A20 Elbquerung“.</p> <p>Ebenso wie bei der Maßnahme „A 20 Kreuz Kehdingen“, deren öffentliche Auslegung im September 2017 erfolgte, wurde jedoch auch im Rahmen der Erarbeitung der Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a der A 26 großer Wert auf die Neustrukturierung des Gewässersystems gelegt, um die Flächenentwässerung auch zukünftig zu gewährleisten. Dafür wurde ein gesonderter Wassertechnischer Fachbeitrag erstellt (neu: Unterlage 18.2, ehemals Unterlage 13). In dieser Unterlage werden mögliche Beeinträchtigungen der vorhandenen Be- und Entwässerungssysteme aufgezeigt und untersucht. Wo erforderlich, sind entsprechende Ersatzgewässer bzw. Ersatz-Sammelleitungen geplant, welche über neue Polderschöpfwerke in die Gewässer II. Ordnung einleiten. Die ausreichende hydraulische Leistungsfähigkeit der Ersatzmaßnahmen wird in den aufgestellten Unterlagen nachgewiesen. Insgesamt werden die Funktion des Gewässersystems sowie auch der Flächenentwässerung</p>

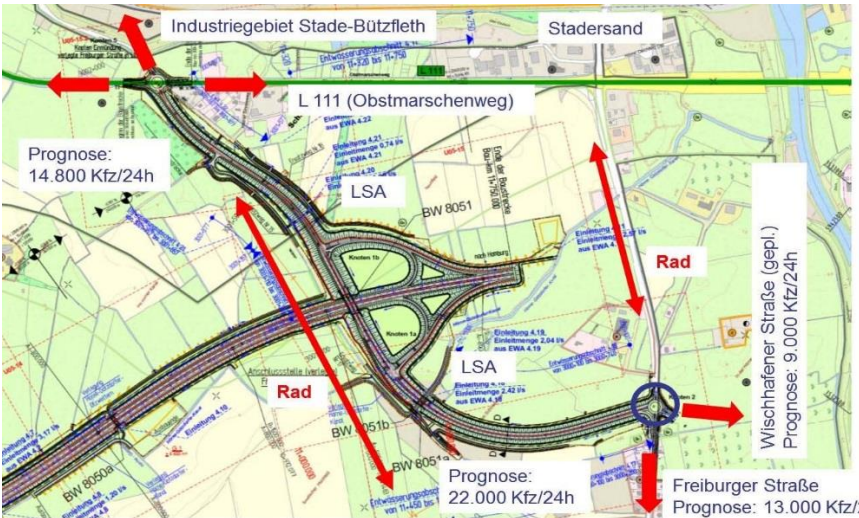
		<p>durch geeignete bauliche Ersatzmaßnahmen, welche bereits vor dem Bau der eigentlichen Autobahntrasse stattfinden, jederzeit aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt.</p>
<p>206</p>	<p>Es wird zur Vermeidung von Staunässe in den Bewirtschaftungsflächen nördlich des Autobahndamms und südlich der Ortslagen gefordert, nördlich der Autobahn ein offenes Gewässer zu schaffen, um das Wasser der durch die Autobahn zerstörten Polderleitung aufzunehmen.</p>	<p>Es ist zutreffend, dass die vorhandenen Poldersammelleitungen, die meist von Nord-Ost nach Süd-West zur Landern hin verlaufen, durch den Neubau der Autobahn nahezu rechtwinklig durchtrennt werden, vgl. hierzu die Prinzipskizze in der nachstehenden Abbildung.</p> <p>Aufgrund der zahlreichen Hinweise aus der 1. Auslegung der Planfeststellungsunterlagen wurde das Konzept zur Entwässerung zwischenzeitlich umfassend überarbeitet. Das nun vorgesehene Ersatzsystem zur Aufrechterhaltung der Gebietsentwässerung funktionieren wie folgt: Die im Bestand in Richtung Landern verlaufenden Drainage-Sammelleitungen werden vor der kreuzenden Autobahn durch einen neu zu bauenden Quersammler, z.T. auch in Form eines offenen Grabens auf Draintiefe, abgefangen. Die Ersatz-Sammelleitungen sind in der Abbildung Rot-gestrichelt, die offenen Ersatz-Gräben als rote, durchgehende Linie dargestellt. Das Wasser wird parallel zur Autobahn dem nächsten Vorfluter zugeleitet, wo ein neu errichtetes Polderschöpfwerk das Wasser in die Vorflut (Gewässer II. Ordnung) hebt.</p>  <p>Abbildung: Prinzipskizze vorhandenes Entwässerungssystem und Ersatzmaßnahmen, hier im Bereich des SV Bützfleth (NLStBV 2018)</p>
<p>236</p>	<p>Die Unterhaltung der parallel zur Autobahn geführten Auffanggräben der zerschnittenen Gebietsentwässerung müsse vom Bunde getragen werden.</p>	<p>Aufgrund der zahlreichen Hinweise aus der 1. Auslegung der Planfeststellungsunterlagen wurde das Konzept zur Entwässerung zwischenzeitlich umfassend überarbeitet. Das nun vorgesehene Ersatzsystem zur Aufrechterhaltung der Gebietsentwässerung funktioniert wie folgt: Die im Bestand in Richtung Landern verlaufenden Drainage-Sammelleitungen werden durch den Neubau der Autobahn nahezu rechtwinklig durchtrennt, vgl. hierzu die Prinzipskizze in der nachstehenden Abbildung. Daher werden diese vor der kreuzenden Autobahn durch einen neu zu bauenden Quersammler, z.T. auch in Form eines offenen Grabens auf Draintiefe, abgefangen. Die Ersatz-Sammelleitungen sind in der Abbildung Rot-gestrichelt, die offenen Ersatz-Gräben als rote, durchgehende Linie dargestellt. Das Wasser wird parallel zur Autobahn dem nächsten Vorfluter zugeleitet, wo ein neu errichtetes Polderschöpfwerk das Wasser in die Vorflut (Gewässer II. Ordnung) hebt.</p> 

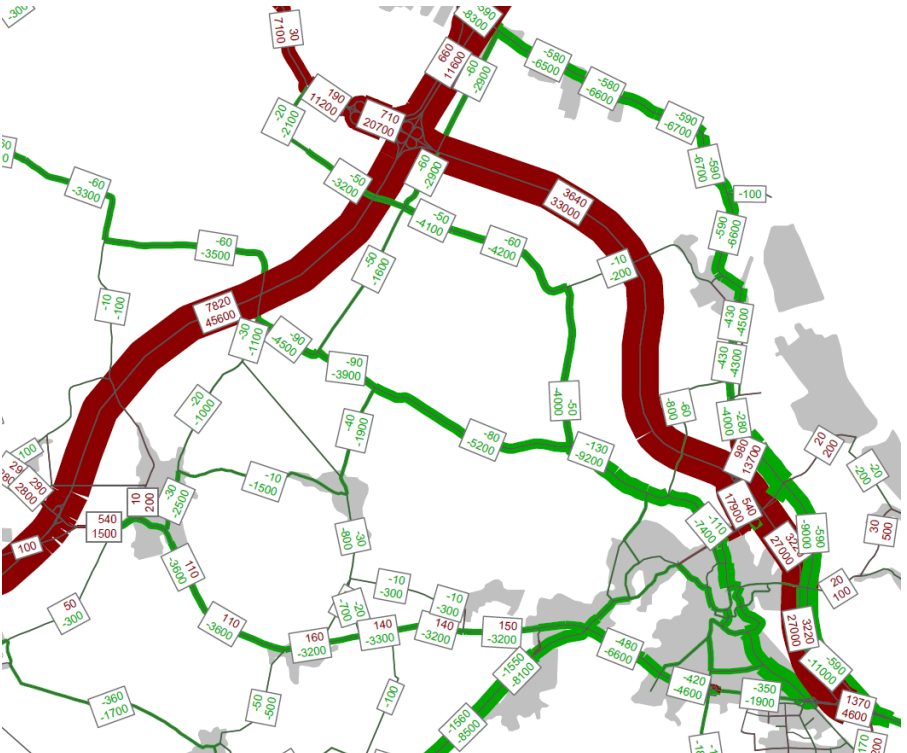
		<p>Abbildung: Prinzipskizze vorhandenes Entwässerungssystem und Ersatzmaßnahmen, hier im Bereich des SV Bützfleth (NLStBV 2018)</p> <p>Die Übernahme der Unterhaltung für die als Ersatzmaßnahmen neu geplanten Anlagen der Gebietsentwässerung durch den Vorhabenträger ist nicht vorgesehen. Grundsätzlich sind diese neuen Anlagen eng in das bestehende System der Gebietsentwässerung eingebunden und nicht losgelöst zu betrachten. Auch in Zukunft dienen die technischen Anlagen vorrangig der Entwässerung landwirtschaftlicher Nutzflächen. Über die Ablösung der zusätzlichen Belastungen der Unterhaltungsverbände ist eine gesonderte Vereinbarung zu treffen.</p> <p>Demgegenüber stellen die Anlagen der Straßenentwässerung ein eigenständiges System dar, für welches die Verantwortung dauerhaft beim Straßenbaulastträger liegt. Eine Vermischung von Straßenentwässerung und Gebietsentwässerung findet nicht statt. Übergabepunkt an die Vorflut des Straßenwassers sind die definierten Einleitstellen an den Gewässern II. Ordnung.</p> <p>Das mit der Deckblattunterlage zum Abschnitt 5a vorgelegte überarbeitete Entwässerungskonzept – sowohl zur Straßenentwässerung, der Dimensionierung der Rückhaltung von Regenwasser, als auch Ersatzmaßnahmen zur Gebietsentwässerung – ist mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade und dem Unterhaltungsverband Kehdingen abgestimmt und wird von diesen mitgetragen.</p>
360	Es wird angeregt, die neue Hollerner Moorwettern nach Westen parallel zur Ostumgehung (L111) bis in den Verbandsbereich des Hollerner Binnenschleusenverbandes zu verlängern.	Die Frage wird in den Antragsunterlagen zu Abschnitt 5b beantwortet und ist nicht mehr Bestandteil dieses Verfahrens.
	Straßenentwässerung	
165	Die Straßenentwässerung der versiegelten Flächen belaste die durch den Autobahndamm durchschnittene Gebietsentwässerung zusätzlich.	<p>Durch den Bau der geplanten Verkehrswege werden sich die Abflussverhältnisse im unmittelbaren Trassenbereich verändern. Aufgrund der Flächenversiegelung kommt das anfallende Niederschlagswasser zu einem größeren Anteil zum Abfluss. Zudem wird das Oberflächenwasser dem Grunde nach schneller in die Vorflut abgeleitet. Als Folge davon müssen Maßnahmen ergriffen werden, welche die zusätzliche, durch den Bau der Verkehrswege hervorgerufene hydraulische (und auch qualitative) Belastung des vorhandenen Gewässer- und Grabensystems kompensieren.</p> <p>Im Hinblick auf das bevorstehende Deckblattverfahren zum Planungsabschnitt 5a wurden für die Bemessung der Entwässerungseinrichtungen die neuesten Regenreihen des Kostra-DWD 2010R verwendet. Das Regenwasser aus dem gesamten Trassenbereich wird in den Straßenseitengräben zurückgehalten. Die Straßenseitengräben sind zu diesem Zweck als Rückhaltegräben dimensioniert und bemessen auf das 10-jährige Regenereignis. Wird die „landwirtschaftliche Drosselabflussspende“ eingehalten, ist garantiert, dass der Autobahnbau keine größere hydraulische Belastung der Vorfluter hervorruft.</p> <p>Die Abgabe dieses zurückgehaltenen Wassers in die Vorflut erfolgt verzögert, d.h. gedrosselt mit einer Abflussspende von 1,5 l/s*ha, was dem natürlichen Gebietsabfluss entspricht. An den Einleitstellen werden hierzu spezielle Übergabebauwerke als Schachtbauwerke angeordnet. Zur Leichtstoffrückhaltung wird in dem Bauwerk eine Tauchwand integriert. Die Drosselung des Abflusses erfolgt mittels einer Lochblende mit Notüberlauf. Die Einleitstelle erhält zusätzlich eine Rückschlagklappe. Diese soll bei extremen Wasserständen einen Zufluss aus den Vorflutgräben in den Regenrückhaltegräben verhindern.</p> <p>Die Höhenlage der Einleitstellen ist auf den jeweiligen Einschaltpegel des Schöpfwerks abgestimmt. Dadurch ist gewährleistet, dass i.d.R. immer ein freier Drosselabfluss aus den Gräben in die Vorflut stattfinden kann.</p> <p>Das mit der Deckblattunterlage zum Abschnitt 5a vorgelegte überarbeitete Entwässerungskonzept – sowohl zur Straßenentwässerung, der Dimensionierung der Rückhaltung von Regenwasser, als auch Ersatzmaßnahmen zur Gebietsentwässerung – ist mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade und dem Unterhaltungsverband Kehdingen abgestimmt und wird von diesen mitgetragen. Die Entwässerungsabschnitte entsprechen nun den Verbandsgrenzen der anliegenden Wasser- und Bodenverbände.</p>
	Bewässerung	
ML B RA Günther,88, 126, 198, 228, 238,	Auswirkungen auf die Bewässerung für den Obstanbau im Alten Land und die Weidewirtschaft seien in der vorgelegten Planung nicht ausreichend untersucht und berücksichtigt worden.	<p>Im Hinblick auf das bevorstehende „Deckblattverfahren“ zum Planungsabschnitt 5a der A 26, beziehen sich die nachfolgenden Ausführungen ausschließlich auf den Bereich Südkehdingen, nördlich der Schwinge. Für den Bereich südlich der Schwinge (Altes Land) wird das seit 2010 laufende Planfeststellungsverfahren zum 5. Bauabschnitt der A 26 aufgrund der zwischenzeitlich hinzugetretenen Verlegung der Industriebahn 1263 Stade – Bützfleth durch ein neues Planfeststellungsverfahren nach § 78 VwVfG abgelöst werden.</p> <p>Aufgrund der zahlreichen Hinweise aus der 1. Auslegung der Planfeststellungsunterlagen wurde das Konzept zur Entwässerung umfassend überarbeitet. Als Ergebnis des 2017 in Kehdingen durchgeführten Runden Tisches Entwässerung befindet sich die Vorhabenträgerin in engem Austausch mit dem Unterhaltungsverband Kehdingen (UHV).</p> <p>Dabei wurde es von Verbandsseite akzeptiert, dass die Vorhabenträgerin mit ihrer Planung lediglich einen „funktionierenden Ersatz“ für das von der Autobahn durchschnittene System der Gebietsentwässerung schafft.</p>

		<p>Um die unlegbar bereits im bestehenden System der Gebietsentwässerung vorhandenen Defizite anzugehen, wird durch den UHV eine eigene Planung zur Optimierung der Gebietsentwässerung beauftragt und vorangetrieben. Diese soll abschnittsweise in den einzelnen Wasser- und Bodenverbänden erfolgen und sieht im Wesentlichen eine Konzentration auf weniger, aber dafür leistungsfähigere Schöpfwerke vor. Im Einzugsgebiet der Hansestadt Stade sieht das Konzept darüber hinaus eine neue Gewässerverbindung zwischen der Harschenflether Wettern und dem Hörne-Götzdorfer Kanal vor.</p> <p>Gleichzeitig soll das Konzept des UHV auch die Möglichkeit zur Bewässerung der Obstplantagen mit Süßwasser zur Frostschutzberegnung aus der Schwinge vorsehen (Hintergrund Elbvertiefung durch die Freie und Hansestadt Hamburg). Das in der Vergangenheit immer wieder vorgetragene Konzept eines großen, autobahnparallelen Hauptgewässers auf Draintiefe wird durch den UHV Kehdingen nicht mehr verfolgt.</p> <p>Die Vorhabenträgerin hat im Gegenzug einen Auftrag zur Untersuchung möglicher Synergieeffekte im Hinblick auf die Straßen- und Gebietsentwässerung erteilt (bspw. Entfall von Ersatz-Polderschöpfwerken, die im Zuge des Autobahnbaus erforderlich würden). Auch sollen den Ausbauplänen des Verbandes hinsichtlich der Be- und Entwässerung keine Steine in den Weg gelegt werden (z.B. bei der Dimensionierung von Durchlässen).</p> <p>Das mit der Deckblattunterlage zum Abschnitt 5a vorgelegte Entwässerungskonzept – sowohl zur Straßenentwässerung, der Dimensionierung der Rückhaltung von Regenwasser, als auch Ersatzmaßnahmen zur Gebietsentwässerung – ist mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade und dem Unterhaltungsverband Kehdingen abgestimmt und wird von diesen mitgetragen. Die öffentliche Auslegung ist für das 1. Halbjahr 2019 vorgesehen.</p> <p>Entschädigungsansprüche in der Landwirtschaft (Durchschneidungs-, Anschneidungsschäden, Umwege, etc.) sowie Übernahmeansprüche bezüglich unrentabler Restflächen werden im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach festgestellt. Die konkrete Höhe wird in einem nachgeordneten Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt. Bezüglich der Auswirkungen auf den Obstbau erfolgt hierbei ggf. auch eine gutachterliche Bewertung der Maßnahme hinsichtlich der Auswirkungen auf das Kleinklima bzw. eine mögliche Spätfrostgefährdung.</p>
ML B RA Günther, 126	Die Auswirkungen der Autobahnplanung auf die Wasserverfügbarkeit und die Entnahmestellen im Gewässersystem sowie die Auswirkungen auf die betreffenden wasserrechtlichen Erlaubnisse sind für die Bewältigung dieses Konfliktes zu untersuchen.	Analog der Vorgehensweise bei vorhandenen Flächendrainagen der Gebietsentwässerung, welche durch die Maßnahme unterbrochen, und daher an neu zu bauende Ersatz-Sammelleitungen angeschlossen werden, so wird die Vorhabenträgerin auch überall dort, wo vorhandene Wasserentnahmestellen bzw. Beregnungsleitungen durch den Autobahnbau zerstört würden, entsprechenden Ersatz herstellen.
126, 228	Zur frostsicheren Beregnung darf der Eisengehalt 2 mg / l und der Salzgehalt 0,5 g NaCl / l nicht überschreiten. Zur Frostschutzberegnung wird eine Wassermenge von 40 m³/ha und Stunde benötigt. Diese Parameter sind sicherzustellen.	<p>Das durch das Überschüttverfahren ausgepresste Porenwasser wird seitlich des Vorbelastungsdamms in Randgräben aufgefangen und zu s.g. Behandlungsanlagen geleitet. In diesen Absetzbecken erfolgt die Sedimentation des gefällten Eisens. Das geklärte Wasser kann danach der Vorflut zugeleitet werden und steht dann prinzipiell auch zu Beregnung zur Verfügung. Die Einhaltung des durch den Landkreis Stade vorgegebenen Einleitgrenzwertes für den Eisengehalt von 2 mg / l wird bauseitig überwacht und sichergestellt.</p> <p>Die Salzfracht der aufnehmenden Gewässer infolge Winterdienst wurde durch ein separates Gutachten untersucht. Dieses wird der in Aufstellung befindlichen Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a ebenso beiliegen, wie das Konzept zur bauzeitlichen Enteisung des ausgepressten Porenwassers.</p> <p>Die zur Beregnung benötigten Wassermengen werden von den Verbänden durch das vorhandene System der Gebietsentwässerung zur Verfügung gestellt. Auf die insgesamt im System zur Verfügung stehende Wassermenge hat die Autobahnplanung keinen Einfluss. Die Einleitmengen des behandelten Straßenwassers entsprechen dem vorhandenen Gebietsabfluss. Die hydraulischen Querschnitte der Gewässer II. Ordnung erfahren bei Unterführung unter der Autobahn keine Einschränkung.</p>
126	Die Verlegung der Wasserentnahmestelle aus der Wöhrdener Wettern für die Flurstücke Gemarkung Hollern, Flur 28, Flurstücke 96/25, 91/3, 96/23 muss rechtzeitig vor Baubeginn sichergestellt sein.	Analog der Vorgehensweise bei vorhandenen Flächendrainagen der Gebietsentwässerung, welche durch die Maßnahme unterbrochen, und daher an neu zu bauende Ersatz-Sammelleitungen angeschlossen werden, so wird die Vorhabenträgerin auch überall dort, wo vorhandene Wasserentnahmestellen bzw. Beregnungsleitungen durch den Autobahnbau zerstört würden, entsprechenden Ersatz herstellen.
126	Die Wasserentnahmestellen Gemarkung Stade, Flur 9, Flurstück 80/1, 100 m östlich der bestehenden Bahntrasse, und Gemarkung Hollern, Flur 28, Flurstück 84/4 ca. 50 m westlich der bestehenden Bahntrasse, die durch das geplante Trogbauwerk überplant werden, müssen rechtzeitig vor Baubeginn für die angeschlossenen Flächen funktionsfähig verlegt werden.	Analog der Vorgehensweise bei vorhandenen Flächendrainagen der Gebietsentwässerung, welche durch die Maßnahme unterbrochen, und daher an neu zu bauende Ersatz-Sammelleitungen angeschlossen werden, so wird die Vorhabenträgerin auch überall dort, wo vorhandene Wasserentnahmestellen bzw. Beregnungsleitungen durch den Autobahnbau zerstört würden, entsprechenden Ersatz herstellen.
ML B RA Günther	Die im Gebiet des Hollerner Binnenschleusenverbands bestehende Bewässerung inklusive Umflutmöglichkeit über den Wöhrdener Schleusenverband aus der Schwinge müsse aufrechterhalten bleiben.	Die Frage wird in den Antragsunterlagen zu Abschnitt 5b beantwortet und ist nicht mehr Bestandteil dieses Verfahrens.
ML B RA Günther	Im Gebiet des Hollerner Moorschleusenverbands im Bereich des Hinterdeichs wurde die Ottenbeck, der bislang das Beregnungswasser für diesen Bereich entnommen wurde, durch den Bau des 1. Abschnitts der A 26 für die abgeschnitten. Die vorgesehene Entnahme aus der Hollerner Moorwettern werde das entstandene Problem nicht beseitigen; es	Die Frage wird in den Antragsunterlagen zu Abschnitt 5b beantwortet und ist nicht mehr Bestandteil dieses Verfahrens.

	sei zwingend eine Entnahme mit Umflutmöglichkeit aus der Schwinge vorzusehen.	
ML B RA Günther	Die Eignung und Nutzung des Hörne-Götzdorfer Kanals für Beregnungszwecke ist auf Grund der Nähe zur Autobahn und des damit zu erwartenden Gewässereintrags gefährdet; es sei zwingend eine Umflutmöglichkeit zu schaffen.	<p>Das durch das Überschüttverfahren ausgepresste Porenwasser wird seitlich des Vorbelastungsdamms in Randgräben aufgefangen und zu s.g. Behandlungsanlagen geleitet. In diesen Absetzbecken erfolgt die Sedimentation des gefällten Eisens. Das geklärte Wasser kann danach der Vorflut zugeleitet werden und steht dann prinzipiell auch zu Beregnung zur Verfügung. Die Einhaltung des durch den Landkreis Stade vorgegebenen Einleitgrenzwertes für den Eisengehalt von 2 mg / l wird bauseitig überwacht und sichergestellt.</p> <p>Die Salzfracht der aufnehmenden Gewässer infolge Winterdienst wurde durch ein separates Gutachten untersucht. Dieses wird der in Aufstellung befindlichen Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a ebenso beiliegen, wie das Konzept zur bauzeitlichen Enteisung des ausgepressten Porenwassers (öffentliche Auslegung für 1. Halbjahr 2019 geplant).</p> <p>Die zur Beregnung benötigten Wassermengen werden von den Verbänden durch das vorhandene System der Gebietsentwässerung zur Verfügung gestellt. Auf die insgesamt im System zur Verfügung stehende Wassermenge hat die Autobahnplanung keinen Einfluss.</p> <p>Das Regenwasser aus dem gesamten Trassenbereich wird in den Straßenseitengräben zurückgehalten. Die Straßenseitengräben sind zu diesem Zweck als Rückhaltegräben dimensioniert und bemessen auf das 10-jährige Regenereignis. Wird die „landwirtschaftliche Drosselabflussspende“ eingehalten, ist garantiert, dass der Autobahnbau keine größere hydraulische Belastung der Vorfluter hervorruft.</p> <p>Die Abgabe dieses zurückgehaltenen Wassers in die Vorflut erfolgt verzögert, d.h. gedrosselt mit einer Abflussspende von 1,5 l/s*ha, was dem natürlichen Gebietsabfluss entspricht. An den Einleitstellen werden hierzu spezielle Übergabebauwerke als Schachtbauwerke angeordnet. Zur Leichtstoffrückhaltung wird in dem Bauwerk eine Tauchwand integriert. Die Drosselung des Abflusses erfolgt mittels einer Lochblende mit Notüberlauf. Die Einleitstelle erhält zusätzlich eine Rückschlagklappe. Diese soll bei extremen Wasserständen einen Zufluss aus den Vorflutgräben in den Regenrückhaltegräben verhindern.</p> <p>Die Höhenlage der Einleitstellen ist auf den jeweiligen Einschaltpegel des Schöpfwerks abgestimmt. Dadurch ist gewährleistet, dass i.d.R. immer ein freier Drosselabfluss aus den Gräben in die Vorflut stattfinden kann.</p> <p>Die Frage, wie und wo im vorhandenen Gewässersystem durch die Verbände „Umflutmöglichkeiten“ zur Beregnung geschaffen werden, ist prinzipiell unabhängig von der Autobahnplanung. Die Vorhabenträgerin befindet sich jedoch in enger Abstimmung mit dem UHV Kehdingen, um – z.B. bei der Dimensionierung von Durchlässen – die Ausbaupläne der Verbände nicht zu behindern.</p>
9,22	Zur Beherrschung der Eisenockerproblematik (Austreten und Ausschwämmen von belastetem Wasser in die Obstanbauflächen südlich der Autobahn und Hinterdeichs) wird gefordert, für alle relevanten Flächen eine Umflutmöglichkeit zu schaffen. Erforderlich wäre die Anlegung eines Grabens parallel zur Trasse und zur L111 zwischen den Bauwerken 8520 und 8521 mit einem Durchlass nach Süden und einem Regulierungsschieber.	Die Frage wird in den Antragsunterlagen zu Abschnitt 5b beantwortet und ist nicht mehr Bestandteil dieses Verfahrens.
ML B RA Günther	Die Rückführung der Wöhrdener Wettern im Zuge des Bauwerks 8520 im Bereich der Altländer Straße sei verfehlt; es sei zur Sicherung der Bewässerung eindeutig vorzugswürdig, die Wöhrdener Wettern insgesamt auf die Ostseite der Trasse zu verlegen.	Die Frage wird in den Antragsunterlagen zu Abschnitt 5b beantwortet und ist nicht mehr Bestandteil dieses Verfahrens.
ML B RA Günther	Die Versalzungsproblematik im Bereich der Flur 8 und 33 werde durch den Bau des 5. Abschnitts verstärkt werden.	Die Frage wird in den Antragsunterlagen zu Abschnitt 5b beantwortet und ist nicht mehr Bestandteil dieses Verfahrens.
71	Der Vorbelastungsdamm im Bereich Altländer Straße führe zu Setzungen, die insb. für die Hollerner Moorwettern Gewässerbelastungen durch Ocker, Ammonium und Salz mit sich brächten. Es wird gefordert, eine Verbindung zwischen der Hollerner Moorwettern und der Hollerner Binnenwettern zu schaffen, um die Entwässerung und eine Wasserqualität sicherzustellen, die für Frostschutzberegnung und Bewässerung für den Obstanbau geeignet ist. Dabei sind unterirdische Salzvorkommen zu beachten. Einer Versalzung der Gewässer ist auch für die Zeit nach Fertigstellung durch geeignete Maßnahmen entgegenzuwirken.	Die Frage wird in den Antragsunterlagen zu Abschnitt 5b beantwortet und ist nicht mehr Bestandteil dieses Verfahrens.
	Elbvertiefung / kumulierendes Projekt	
ML B RA Günther	Die seit 2007 in Planfeststellung befindliche Fahrrinnenvertiefung der Elbe ist im Hinblick auf die Verschiebung der Brackwasserzone als kumulierendes Projekt zu berücksichtigen. Bestandteil des dortigen Lösungskonzeptes ist die Neuanlegung eines Verbindungsgewässers 2. Ordnung, das sowohl die Autobahn im 5. Abschnitt als auch die bestehenden Vorfluter sowie Be- und Entwässerungssysteme im Einwirkungsbereich des 5. Abschnitts queren muss, um einen genügenden Wasserzufluss aus den Zulaufgewässern Schwinge, Aue und Este zu gewährleisten.	<p>Im Hinblick auf das bevorstehende „Deckblattverfahren“ zum Planungsabschnitt 5a der A 26, beziehen sich die nachfolgenden Ausführungen ausschließlich auf den Bereich Südkehdingen, nördlich der Schwinge. Für den Bereich südlich der Schwinge (Altes Land) wird das seit 2010 laufende Planfeststellungsverfahren zum 5. Bauabschnitt der A 26 aufgrund der zwischenzeitlich hinzugetretenen Verlegung der Industriebahn 1263 Stade – Bützfleth durch ein neues Planfeststellungsverfahren nach § 78 VwVfG abgelöst werden.</p> <p>Aufgrund der zahlreichen Hinweise aus der 1. Auslegung der Planfeststellungsunterlagen wurde das Konzept zur Entwässerung umfassend überarbeitet. Als Ergebnis des 2017 in Kehdingen durchgeführten Runden Tisches Entwässerung befindet sich die Vorhabenträgerin in engem Austausch mit dem Unterhaltungsverband Kehdingen (UHV).</p>

		<p>Dabei wurde es von Verbandsseite akzeptiert, dass die Vorhabenträgerin mit ihrer Planung lediglich einen „funktionierenden Ersatz“ für das von der Autobahn durchschnittene System der Gebietsentwässerung schafft.</p> <p>Um die unlegbar bereits im bestehenden System der Gebietsentwässerung vorhandenen Defizite anzugehen, wird durch den UHV eine eigene Planung zur Optimierung der Gebietsentwässerung beauftragt und vorangetrieben. Diese soll abschnittsweise in den einzelnen Wasser- und Bodenverbänden erfolgen und sieht im Wesentlichen eine Konzentration auf weniger, aber dafür leistungsfähigere Schöpfwerke vor. Im Einzugsgebiet der Hansestadt Stade sieht das Konzept darüber hinaus eine neue Gewässer Verbindung zwischen der Harschenflether Wettern und dem Hörne-Götzdorfer Kanal vor.</p> <p>Gleichzeitig soll das Konzept des UHV auch die Möglichkeit zur Bewässerung der Obstplantagen mit Süßwasser zur Frostschutzberechnung aus der Schwinge vorsehen (Hintergrund Elbvertiefung durch die Freie und Hansestadt Hamburg). Das in der Vergangenheit immer wieder vorgetragene Konzept eines großen, autobahnparallelen Hauptgewässers auf Draintiefe wird durch den UHV Kehdingen nicht mehr verfolgt.</p> <p>Die Vorhabenträgerin hat im Gegenzug einen Auftrag zur Untersuchung möglicher Synergieeffekte im Hinblick auf die Straßen- und Gebietsentwässerung erteilt (bspw. Entfall von Ersatz-Polderschöpfwerken, die im Zuge des Autobahnbaus erforderlich würden). Auch sollen den Ausbauplänen des Verbandes hinsichtlich der Be- und Entwässerung keine Steine in den Weg gelegt werden (z.B. bei der Dimensionierung von Durchlässen).</p> <p>Das mit der Deckblattunterlage zum Abschnitt 5a vorgelegte Entwässerungskonzept – sowohl zur Straßenentwässerung, der Dimensionierung der Rückhaltung von Regenwasser, als auch Ersatzmaßnahmen zur Gebietsentwässerung – ist mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade und dem Unterhaltungsverband Kehdingen abgestimmt und wird von diesen mitgetragen.</p>
	Vereinbarkeit mit den Zielen bzw. Verboten und Geboten der WRRL und des WHG	
ML RA Günther	Im Hinblick auf die Durchschneidung der Gebietsentwässerung einmündend in die Elbe, die Ausfällung von Eisen durch die Vorbelastung und die Straßenentwässerung über die Vorfluter in die Elbe wird eine Machbarkeitsstudie zur Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen der zu betrachtenden Wasserkörper verlangt.	Die in der Aufstellung befindliche Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a enthält einen Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie und der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 und 44 WHG. Dieser wird Bestandteil der öffentlich ausgelegten Unterlagen sein. Die öffentliche Auslegung für das 1. Halbjahr 2019 geplant.
	20. Denkmalschutz	
	21. Lokale Belange	
	Planungshoheit	
	Ortsbild, Wohnumfeld	
13, 201, 205, 384/387, 388,	Die Trasse schneide die Ortsteile Bützflether Moor und Bützfleth sowie auch die Nachbarorte Assel und Ritsch voneinander sowie die Ortschaften im Kehdinger Moor von den Orten Bützfleth, Assel, Drochtersen ab. Es wird gefordert, die vorhandenen Wege- insbesondere Radwegebeziehungen aufrechtzuerhalten und unter die Autobahn zu unterführen.	<p>Die geforderte Aufrechterhaltung der vorhandenen Straßen- und Wegebeziehungen ist in der Planung bereits berücksichtigt. Die Kreisstraßen K 29 und K 31 werden mitsamt ihren begleitenden Radwegen mittels Brückenbauwerken über die Autobahn überführt. Ebenso die kreuzenden Hauptwirtschaftswege Wegefährs, Mühlenweg und Röhrweg.</p> <p>Gemäß der zurzeit in Aufstellung befindlichen Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a bleibt nun, im Gegensatz zur ersten Auslegung der Planfeststellungsunterlagen im Jahr 2010, auch die Radwegebeziehung zwischen Stade und Bützfleth entlang des Schneeweges durch einen neuen straßenbegleitenden Radweg erhalten.</p> <p>Da die A 26 zwischen dem Planungsabschnitt Kreuz Kehdingen und der Freiburger Straße in Stade in ihrer Höhenlage geländenah verläuft, sind Unterführungen in diesem Bereich nicht möglich. Die Steigung der Überführungsbauwerke ist jedoch radfahrgerecht auf maximal 4 % begrenzt. Nur der Geh- und Radweg im Zuge der vorhandenen Freiburger Straße, bereits zugehörig zum Planungsabschnitt 5b, kann aufgrund der dort vorliegenden Dammlage der A 26 unterführt werden.</p>
40, 99, 165, 223, 237, 292a, 296/297, 341, 384/387, 388	Durch die geplante Autobahntrasse und der bereits existierenden Industriefläche im Außendeichbereich komme es zu einer Einkesselung der Ortschaft Bützfleth.	Die geplante Autobahn A 26 verläuft zwischen Drochtersen und Stade in einem – im Sinne der Raumordnung – „relativ konfliktarmen Korridor“ zwischen den bebauten Siedlungsbereichen entlang der L 111 und der K 27. Die Vorbelastung der Ortslage Bützfleth durch das vorhandene Industriegebiet an der Elbe wurde dabei sowohl im Raumordnungsverfahren (01/2003 bis 02/2004) als auch bei der Linienbestimmung (07/2005) abgewogen und berücksichtigt.
278/279	Die Trasse mit Anschlussstelle der verlegten Freiburger Straße bewirke eine Einkesselung der dort gelegenen Wohnlagen und schneide deren ungehinderten Zugang zur Innenstadt von Stade ab.	Im Zuge der Erarbeitung der derzeit in Aufstellung befindlichen Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a der A 26 wurden hinsichtlich der geplanten Anschlussstelle an der Freiburger Straße die Aspekte Verkehrssicherheit, Verkehrsablauf, Immissionsschutz, aber auch Flächeninanspruchnahme und städtebauliche Aspekte durch die Vorhabenträgerin erneut diskutiert. Auch die Ergebnisse der zwischenzeitlich erfolgten Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 wurden in der Deckblattunterlage berücksichtigt. Im Ergebnis zeigt sich eine Anpassung der Planung der verlegten Freiburger Straße sowie der

		<p>Anschlussstelle insgesamt (siehe nachfolgende Abbildung).</p>  <p>Abbildung: geplante Anschlussstelle an der Freiburger Straße (Vorabzug Deckblatt A 26, Abschnitt 5a, NLStBV 2018)</p> <p>Die noch bei der 1. Auslegung 2010 an der Anschlussstelle vorgesehene Anbindung eines von der Stadt Stade geplanten Gewerbegebietes zwischen A 26 und L 111 entfällt, so dass auch der nördliche Knotenpunkt der Anschlussstelle als Einmündung ausgebildet werden kann. Die verlegte Freiburger Straße erhält aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung von rund 22.000 Kfz/24h sowie Gründen der Verkehrssicherheit zwischen Anschlussstelle und geplantem Knotenpunkt Freiburger Straße / Wischhafener Straße einen zweibahnig, vierstreifigen Querschnitt mit 21 m Kronenbreite. Die Linienführung der verlegten Freiburger Straße wurde gegenüber der Antragsunterlage 2010 angepasst.</p> <p>Eine weitere maßgebliche Änderung im Bereich der Anschlussstelle ist die Aufnahme der Radwegeverbindung zwischen Stade und Bützfleth entlang des Schneeweges. Der Radweg wird nun gemeinsam mit der verlegten Freiburger Straße über die A 26 überführt. Um den Radverkehr nicht über die Einmündungen der Rampen führen zu müssen, wurden die Rampen in die östlichen Quadranten der Anschlussstelle verlegt. Der Geh- und Radweg im Zuge der vorhandenen Freiburger Straße, bereits zugehörig zum Planungsabschnitt 5b, kann aufgrund der dort vorliegenden Dammlage der A 26 unterführt werden. Für den Kfz-Verkehr enden die verbleibenden Teilstücke der vorhandenen Freiburger Straße beiderseits der A 26 als Sackgassen mit einer Wendeanlage und werden zu reinen Anliegerstraßen.</p> <p>Der Hinweis der Einwender, ihnen werde der ungehinderte Zugang zur Innenstadt abgeschnitten, ist daher nur insoweit zutreffend, dass zukünftig für den motorisierten Verkehr (zumutbare) Umwege, bspw. über die verlegte Freiburger Straße, in Kauf genommen werden müssen.</p>
<p>2, 40, 67-68, 99/231, 112-113, 167, 168, 195, 214, 215, 250, 271/272, 292a, 296/297, 327/328, 341, 396/397,</p>	<p>Naherholung Der Landschaftsraum um den Stader Schneeweg gehe im Raum nördlich von Schölisch durch die Nähe zu der geplanten Autobahntrasse und der verlegten Freiburger Straße als Gebiet für die ruhige und naturnahe Erholung alternativlos bzw. ohne Ausgleich verloren.</p>	<p>In Zusammenhang mit der Untersuchung der Umweltverträglichkeit sind bei dem Schutzgut Mensch auch die Auswirkungen des Projekts auf die Funktion des Raumes zum Zwecke der Naherholung betrachtet worden. Der Untersuchungsraum ist dabei von einer intensiven landwirtschaftlichen Nutzung geprägt und in seiner Funktion für die Naherholung nur von eingeschränkter Bedeutung (regional bis lokal). Gleichwohl wird das Vorhaben zu einer zusätzlichen Belastung im Raum führen, wobei der Vorhabenträger im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten bemüht ist, die Beeinträchtigungen soweit wie möglich zu minimieren.</p> <p>Die vorhandenen Wegebeziehungen (hier vor allem landwirtschaftliches Wegenetz) werden aufrechterhalten und über die Autobahn geführt (hier vor allem die Überführung des „Schneeweg“), so dass die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit der für die Naherholung bedeutenden Bereiche an der Elbe weiterhin gegeben ist.</p> <p>Weiterhin wird über verschiedene landschaftspflegerische Maßnahmen (Eingrünung der Autobahn) im direkten Trassenbereich versucht, eine landschaftsgerechte Einbindung zu erreichen (siehe z.B. A26 1. Abschnitt von Stade nach Horneburg).</p> <p>Die trassenferneren Kompensationsmaßnahmen führen durch ihre naturnahe Gestaltung und Entwicklung auch zur Aufwertung des Landschaftsbildes und der Verbesserung der Naherholungsfunktionen. Hierzu dienen z.B. Maßnahmen am „Hörne-Götzdorfer-Kanal“, am „Bützflether Kanal“ oder auch im benachbarten „Asselersand“.</p>
<p>3,7,10,13,28,29,37,42,43,44,48,51, 96,143, 149, 155, 156, 159, 160, 165, 172, 220, 221, 223, 233, 234, 273/274, 282/283, 285, 292a, 296/297, 383/389, 384/387, 388,</p>	<p>Der Erholungs- und Freizeitwert der Freiflächen zwischen den Siedlungsstreifen Bützfleth und Bützflethermoor, die landwirtschaftlich geprägt sind, aber auch der Naherholung dienen, sowie insgesamt in einem breiten Korridor längs der Trasse würden durch die Lärmbelastung der Autobahn erheblich beeinträchtigt.</p>	<p>Wie Vorherige.</p>

<p>396/397, 40,58,59,99,101,107,108, 165, 237, 296/297, 341, 383/389, 384/387, 388,</p>	<p>Das Naherholungsgebiet „Landern“ bzw. das Gebiet „Landernweg“ werde durch die Autobahntrasse zerstört. Es werde ein Plan für zukünftige Naherholungsmöglichkeiten gefordert.</p>	<p>Wie Vorherige.</p>
<p>Infrastruktur (Straßen, Wege, Kanalnetz)</p>		
<p>1,15,17,19,21,25,30,31,32,33,34,35 .39,40,41,45-47,49,50,52,53,54-56, 60, 61, 63-65 ,70, 76-79, 80, 85, 86, 89, 90, 91, 93, 94, 95, 97-98, 99/231, 100, 107-108, 111, 112- 113, 123, 131, 138, 139, 140,141, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 158, 164, 170, 175, 177, 178, 183, 184, 185, 187, 188, 189 – 193, 194, 195, 196, 199, 200, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 222, 226, 225, 239-243, 244, 245, 249/335, 250, 262, 270, 271/272, 275, 276/277, 281, 289, 290, 291, 292a, 293, 296/297, 299, 301, 302, 303, 304, 305, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 317, 319, 321, 325, 326, 327/328, 339, 346, 347, 348/349, 356/358, 361, 362/363, 364, 375, 377/378, 391, 393/394, 399/400</p>	<p>Der Erhaltungszustand öffentlicher Straßen und des Kanalnetzes, z.B. im Bereich Schölischer Hochfeld würden sich durch die Nähe zur Autobahn baubedingt und durch Baustellenverkehre verschlechtern.</p>	<p>Grundsätzlich werden die Baumaßnahmen entsprechend dem aktuellen Stand der Technik unter der Maßgabe durchgeführt, Schäden an Straßen, Wegen und Gebäuden zu vermeiden. In Bereichen, wo durch den Bau bzw. durch Bauverfahren Schäden entstehen könnten, werden vor Beginn und nach Beendigung der Baumaßnahme Zustandserfassungen (Beweissicherung) auf Kosten des Vorhabenträgers durchgeführt. Ggf. wird damit auch ein öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger beauftragt. Schäden, die nachweislich durch die Baumaßnahme verursacht wurden, werden auf Kosten des Vorhabenträgers beseitigt. Die Beweissicherung erfolgt im Regenfall für den Nahbereich mit einem Abstand von rd. 100 m beidseitig der Trasse und wird in Abstimmung mit der Örtlichkeit im Zuge der Ausführungsplanung festgelegt.</p> <p>Die Baustellenverkehre erfolgen über autobahnparallele Baustraßen in der Trasse bzw. im Baufeld. Die Baumassentransporte zur Baustelle werden über das klassifizierte Straßennetz (d.h. Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) abgewickelt. Vorhandene Gewichtsbeschränkungen werden dabei beachtet.</p> <p>Eine vorübergehende Beeinträchtigung durch Baumassentransporte auf den öffentlichen Straßen kann grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden. Grundsätzlich gilt, dass öffentliche Straßen gemäß § 6 NStrG der öffentlichen Nutzung gewidmet sind, das schließt die Nutzung für Baumassentransporte ein.</p>
<p>201, 205, 238</p>	<p>Es wird ein erhöhtes Unfallrisiko insbesondere für Kinder auf dem Schulweg oder zu Spiel- und Sportstätten befürchtet, da die Anbindungen die Autobahntrasse überwinden müssen. Es wird gefordert, die vorhandenen Wege- insbesondere Radwegebeziehungen aufrechtzuerhalten und unter die Autobahn zu unterführen.</p>	<p>Gemäß der dem Vorhabenträger vorliegenden fortgeschriebenen Verkehrsprognose 2030 ist die geplante A 26 zwischen Stade und Drochtersen in der Lage, das parallel verlaufende nachgeordnete Straßennetz um rd. 18.000 Kfz/24h zu entlasten. Insbesondere die Ortsdurchfahrten an L 111, K 27 und K 80 erfahren einen sehr deutlichen Rückgang des Verkehrs (vgl. nachfolgende Abbildung).</p>  <p>Abbildung: Ausschnitt Verkehrsprognose 2030, Belastungsdifferenzen Planfall – Bezugsfall (Planfall = Planfall E3, entsprechend Vollausbau A 20 und A 26) (SSP, 2016)</p> <p>Diese Reduzierung der Verkehrsstärken im nachgeordneten Straßennetz lässt eine Verbesserung der Verkehrssicherheit auf diesen Straßen erwarten.</p> <p>Die geforderte Aufrechterhaltung der vorhandenen Straßen- und Wegebeziehungen ist in der Planung bereits</p>

		<p>berücksichtigt. Die Kreisstraßen K 29 und K 31 werden mitsamt ihren begleitenden Radwegen mittels Brückenbauwerken über die Autobahn überführt. Ebenso die kreuzenden Hauptwirtschaftswege Wegeföhrels, Mühlenweg und Röhrweg.</p> <p>Gemäß der zurzeit in Aufstellung befindlichen Deckblattunterlage zum Planungsabschnitt 5a bleibt nun, im Gegensatz zur ersten Auslegung der Planfeststellungsunterlagen im Jahr 2010, auch die Radwegebeziehung zwischen Stade und Bützfleth entlang des Schneeweges durch einen neuen straßenbegleitenden Radweg erhalten.</p> <p>Da die A 26 zwischen dem Planungsabschnitt Kreuz Kehdingen und der Freiburger Straße in Stade in ihrer Höhenlage geländenah verläuft, sind Unterführungen in diesem Bereich nicht möglich. Die Steigung der Überführungsbauwerke ist jedoch radfahrgerecht auf maximal 4 % begrenzt. Nur der Geh- und Radweg im Zuge der vorhandenen Freiburger Straße, bereits zugehörig zum Planungsabschnitt 5b, kann aufgrund der dort vorliegenden Dammlage der A 26 unterführt werden.</p>
<p>132, 133, 165, 198, 206, 223, 247, 252/280, 282/283, 285, 332, 383/389</p>	<p>Hochwasserschutz</p> <p>Bei einem Deichbruch wirke der Autobahndamm wie ein Koog; für zwischen Elbe und Autobahn liegende Flächen, z.B. Hofstellen, Depenbecker Straße (19) sowie Bewirtschaftungsflächen und Ortslagen wird hieraus eine Vermehrung von Hochwassergefahren geltend gemacht. Hiervon sind auch die Industrieanlagen im Bützflether Außendeich betroffen.</p>	<p>Es ist zutreffend, dass der Ortsteil Bützfleth im Falle einer Naturkatastrophe, wie beispielsweise einem Hochwasser, sich in einer Art Kessellage befindet. Naturkatastrophen sind allerdings keine Planfälle, die in den Bemessungen berücksichtigt werden können. Gleichwohl werden vom Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) solche Szenarien berücksichtigt und Handlungsschemata erarbeitet.</p> <p>Nach Auskunft des NLWKN ist ein Deichbruch und damit eine Hochwassergefahr im Untersuchungsraum äußerst unwahrscheinlich. Tatsächlich hat es seit 1976 an der Unterelbe in Niedersachsen keine Deichbrüche mehr gegeben.</p> <p>Auch eine Veränderung des Hochwasserrisikos insgesamt ist durch den Bau des 5. Bauabschnitts der A 26 nicht zu befürchten. In die vorhandenen Gewässer II. Ordnung wird, abgesehen von den Unterführungen mit an den Bestand angepassten Gewässerquerschnitten zuzüglich seitlicher Bermen, nicht eingegriffen. Die Querschnitte sowohl der Überführungsbauwerke als auch der vorgeschalteten Gräben sind jeweils so konzipiert, dass sie auch bei starken Niederschlägen eine hinreichende Wasserableitung gewährleisten.</p>
<p>206, 223</p>	<p>Es wird gefordert, den Autobahndamm für das Oberflächenwasser bei Starkregenereignissen durchgängiger zu machen.</p>	<p>Entgegen der Sorge des Einwenders ist eine Veränderung des Hochwasserrisikos durch den Bau der A 26 nicht zu befürchten.</p> <p>Das Regenwasser aus dem gesamten Trassenbereich wird in den Straßenseitengräben zurückgehalten. Die Straßenseitengräben sind zu diesem Zweck als Rückhaltegräben dimensioniert und bemessen auf das 10-jährige Regenereignis. Die Abgabe dieses zurückgehaltenen Wassers in die Vorflut erfolgt verzögert, d.h. gedrosselt mit einer Abflussspende von 1,5 l/s*ha, was dem natürlichen Gebietsabfluss entspricht.</p> <p>In die vorhandenen Hauptgewässer 2. Ordnung wird, abgesehen von den Unterführungen mit an den Bestand angepassten Gewässerquerschnitten zuzüglich seitlicher Bermen, nicht eingegriffen, so dass sich die von diesen Gewässern womöglich ausgehende Hochwassergefahr nicht verändert.</p> <p>Auch durch das Verfahren der Übersättigung/Vorbelastung zur Setzungsvorwegnahme und die damit verbundenen größeren Setzungen und der Kompression der Weich- sowie der organischen Schichten ist keine negative Beeinflussung des Durchlässigkeitsbeiwerts im Baugrund zu erwarten. Das entstehende Setzungsvolumen unterhalb des Straßenkörpers wird durch Sandaufschüttung in den betreffenden Bereichen ersetzt, so dass nach deren Fertigstellung der ursprüngliche Grundwasserstand und die Strömungsverhältnisse sich wieder einstellen.</p>
<p>203, 210, 237, 278/279, 284/286, 287, 292a, 296/297, 321, 324, 327/328, 340, 341, 367,</p>	<p>Wohnqualität</p> <p>Die Wohnqualität, der Wohn- und Verkehrswert der im Einwirkungsbereich der Autobahntrasse gelegenen Grundstücke werde durch infolge des Autobahnbaus zunehmende Lärm- und Schadstoffeinwirkungen, gestörte Sichtbeziehungen (freier Blick in die Landschaft) sinken. Für Nutzgärten werden Beeinträchtigungen durch vermehrten Schadstoffeintrag befürchtet.</p>	<p>Kein Grundeigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfeldes vertrauen. Baut er auf die Lagegunst, so nutzt er eine Chance, die nicht die Qualität einer Rechtsposition i.S.d. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG hat. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Welcher Wertschätzung sich ein Grundstück erfreut, bestimmt sich nicht nach starren unwandelbaren Regeln. Der Verkehrswert wird durch zahlreiche Umstände beeinflusst, die je nach der vorherrschenden Verkehrsauffassung positiv oder negativ zu Buche schlagen. Die Auswirkungen eines Planvorhabens kommen in der Gesamtbilanz lediglich als einer der insoweit maßgeblichen Faktoren zur Geltung. Welches Gewicht der Grundstücksmarkt ihnen beimisst, liegt außerhalb der Einflussosphäre des Planungsträgers (BVerwG, U. v. 16.03.2006 – 4 A 1075/04 – juris Rn. 402).</p> <p>Im Hinblick auf das bevorstehende Deckblattverfahren zum Planungsabschnitt 5a wurde die Luftschadstoffuntersuchung auf Grundlage der fortgeschriebenen Verkehrsprognose 2030 aktualisiert. Im Ergebnis zeigt sich, dass entlang der zukünftigen A 26 keiner der relevanten Immissionsgrenzwerte der</p>

		Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) überschritten wird. Selbst in direkter Nähe zur Fahrbahn sind die Jahresmittelwerte für NO2 und PM10 mit jeweils rund 20-21 µg/m³ deutlich unter den jeweiligen Grenzwerten (40 µg/m³). Auch hinsichtlich der Überschreitungshäufigkeiten sind keine Überschreitungen der Grenzwerte zu erwarten.
210	Der Fernsehempfang werde durch zu hohe und zu nahe Lärmschutzwände gestört.	Die Frage wird in den Antragsunterlagen zu Abschnitt 5b beantwortet und ist nicht mehr Bestandteil dieses Verfahrens.
	22. Windenergieanlagen, Energiewirtschaft	
122	Die im Götzdorfer Moorfeld befindliche WEA könnte wegen des zu geringen Abstandes zur Trasse nicht leistungsfähiger ersetzt werden (Repowering).	<p>Der in der Gemarkung Bützfleth, Flur 33, vorhandene Windpark genießt Bestandsschutz, zumal hier das gültige Raumordnungsprogramm des Landkreises Stade neben dem Vorranggebiet „Autobahn“ ein Vorranggebiet „Windenergienutzung“ ausweist.</p> <p>Der geplante 5. Bauabschnitt der A 26 befindet sich seit 2010 im Planfeststellungsverfahren. Damit gilt im betroffenen Planungsraum eine Veränderungssperre gemäß § 9a Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Ein möglicher Ersatz vorhandener Windenergieanlagen (WEA), über das im Bestand vorhandene Maß hinaus, ist damit dennoch nicht grundsätzlich ausgeschlossen, sofern gewisse Bedingungen erfüllt sind:</p> <p>Die Anbauverbotszone (40 m) gem. § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 FStrG bzw. § 24 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 NStrG ist in jedem Fall von einer WEA einschließlich ihres Rotors freizuhalten.</p> <p>Innerhalb der Baubeschränkungszone (100 m) § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 FStrG bzw. § 24 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 NStrG ist die Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde erforderlich. Es obliegt der Straßenbaubehörde, sich zu Belangen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, Ausbauabsichten und Straßenbaugestaltung zu äußern. Ragen Rotorspitzen oder andere Teile einer WEA in die Baubeschränkungszone hinein, dann ist bei Bundesautobahnen und Bundesstraßen die Zustimmung der Straßenbaubehörde zwingend notwendig.</p> <p>Ein ausreichender und den Verkehr nicht gefährdender Abstand hinsichtlich der Gefahr durch Eisabwurf zwischen Straßen und WEA ergibt sich in jedem Fall dann, wenn Abstände größer als 1,5 x (Rotordurchmesser + Nabenhöhe) eingehalten werden. Gemäß Ziffer 3.4.4.3 des Windenergieerlasses kann jedoch dieser Mindestabstand unterschritten werden, sofern Einrichtungen installiert werden, durch die der Betrieb der Windenergieanlage bei Eisansatz sicher ausgeschlossen werden kann oder durch die ein Eisansatz verhindert wird. Für eine Entscheidung im Einzelfall (d.h. für jede Anlage einzeln) können daher z.B. folgende Gutachten und Nachweise erforderlich werden: Eisabwurf/Eisabfall, Nachweis der Standsicherheit, Gutachten zu weiteren Gefährdungspotenzialen (z.B. Brand der Anlage, Abfall einzelner Teile von der Anlage), Gutachten zur Ablenkungswirkung, Aussagen zum Schattenwurf.</p> <p>Evtl. entstehende Entschädigungsansprüche werden im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach festgestellt. Die konkrete Höhe der Entschädigung wird in einem nachgeordneten Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt. „Aussichten und Erwartungen“, und dazu zählt auch ein mögliches Repowering vorhandener Windenergieanlagen, sind jedoch nicht entschädigungspflichtig.</p>
	23. Leitungsträger	
8	<p>Aluminium Oxid Stade</p> <p>Im Bereich des Landernweges kreuzt die Trasse die Rotschlammtransportleitung der Aluminium Oxid Stade, die vor Setzungsschäden im Zusammenhang des Autobahnbaus zu sichern ist. Wartung und Erneuerung müssen nach Fertigstellung der Autobahn gewährleistet bleiben.</p>	<p>Im Trassenbereich vorhandene Leitungen müssen entsprechend den bestehenden Verträgen oder den gesetzlichen Bestimmungen verlegt oder so gesichert werden, dass während der Baudurchführung und nach dem Bau der Autobahn keine Auswirkungen entstehen, die sich auf die Straßenanlagen und den Betrieb der Autobahn sowie auf den Betrieb und den Bestand der Leitungen schädlich auswirken. Die Bauverfahren zur Sicherung oder Verlegung von Leitungen werden zwischen Leitungsbetreiber und Straßenbaulastträgern vor Beginn der Bauarbeiten einvernehmlich abgestimmt.</p> <p>Ergänzend wurde im Hinblick auf das „Deckblattverfahren“ im Planungsabschnitt 5a die Unterlage 16 Fachbeitrag zum Schutz von Fremdleitungen erstellt. Hierfür wurde die Friedrich Vorwerk KG aus Tostedt als erfahrenes Fachplanungsunternehmen durch die Vorhabenträgerin, die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als Vertreterin der Bundesrepublik Deutschland, beauftragt. Die Aluminium Oxid Stade erteilte dazu mit Schreiben vom 27.07.2017 ihre Einwilligung. Die Ergebnisse der Untersuchung sind in den überarbeiteten Planfeststellungsunterlagen berücksichtigt.</p> <p>Am 18.09.2018 fand ein Gespräch zwischen der NLStBV und der AOS, letztere vertreten durch Herrn Richter, Herrn Borchers und Herrn Guttau statt. Inhalt dieses Gesprächs war die Sicherung der kreuzenden AOS Rotschlammleitung unter der Trasse der A 26 (Bau-km 7+600). Da die Rotschlammleitung nicht wie andere Produktenleitungen per HDD-Verfahren in tiefere, setzungsfreie Schichten verlegt werden kann, ist ein Schutzbauwerk, bspw. bestehend aus zwei Spundwänden mit einer Betonplatte sowie Verlegung in einem Schutzrohr vorgesehen.</p>

		Eine gegenseitige Abstimmung bezüglich Umsetzung und Bauablauf (u.a. bezüglich der Errichtung des Schutzbauwerks) ist im weiteren Planungsablauf unerlässlich. So bspw. auch hinsichtlich einer durch die AOS geplanten dritten Transportleitung zwischen Werk und Rotschlammdeponie. Hierfür steht die Vorhabenträgerin gerne zur Verfügung.
69	<p>Dow Deutschland Anlagen GmbH Werk Stade Versch. Auflagen zur Verlegung der im HDD-Verfahren eingebrachten Rohrabschnitte im Kreuzungsbereich der A 26: Anbindung zeitlich begrenzt. Außerbetriebnahme in mindestens zwei Abschnitten (2011, 2013, 2016, 2018, 2021 oder 2013). Stoppeln ist nicht möglich. Einbindung muss vor Beginn der Vorbelastung erfolgen. Versch. Auflagen zum Schutzstreifen: Begleitkabel sind im Bauwerksverzeichnis nicht aufgeführt. Schäden an DOW-Leitungen sind zu vermeiden. Frühzeitige Koordination ist erforderlich, ebenso eine Kostenübernahmeerklärung. Vorschläge für PWC-Anlage für ruhenden Lkw-Verkehr.</p>	<p>Im Trassenbereich vorhandene Leitungen müssen entsprechend den bestehenden Verträgen oder den gesetzlichen Bestimmungen verlegt oder so gesichert werden, dass während der Baudurchführung und nach dem Bau der Autobahn keine Auswirkungen entstehen, die sich auf die Straßenanlagen und den Betrieb der Autobahn sowie auf den Betrieb und den Bestand der Leitungen schädlich auswirken. Die Bauverfahren zur Sicherung oder Verlegung von Leitungen werden zwischen Leitungsbetreiber und Straßenbaustrasträgern vor Beginn der Bauarbeiten einvernehmlich abgestimmt.</p> <p>Ergänzend wurde im Hinblick auf das „Deckblattverfahren“ im Planungsabschnitt 5a die Unterlage 16 Fachbeitrag zum Schutz von Fremdleitungen erstellt. Hierfür wurde die Friedrich Vorwerk KG aus Tostedt als erfahrenes Fachplanungsunternehmen durch die Vorhabenträgerin, die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLSStBV) als Vertreterin der Bundesrepublik Deutschland, beauftragt. Die Dow Deutschland Anlagengesellschaft mbH erteilte dazu mit E-Mail vom 02.08.2017 ihre Einwilligung. Die Ergebnisse der Untersuchung sind in den überarbeiteten Planfeststellungsunterlagen berücksichtigt.</p> <p>Grundsätzlich ist es vorgesehen, die Produktenleitungen der DOW per HDD-Verfahren in tiefere, setzungsfreie Schichten zu verlegen, und zwar als bauvorbereitende Maßnahme, vor dem Auffahren des Vorbelastungsdamms. Die für die Leitungsverlegungen erforderlichen Flächen (vorübergehende Inanspruchnahme für den Bau sowie dingliche Sicherung der Leitungen inkl. Schutzstreifen) werden in den Planunterlagen zur A 26 (Deckblatt) dargestellt und über den Planfeststellungsbeschluss rechtlich abgesichert.</p> <p>Der Hinweis auf die Begleitkabel und deren Aufnahme in das Bauwerksverzeichnis / Regelungsverzeichnis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.</p> <p>Im Hinblick auf das „Deckblattverfahren“ im Planungsabschnitt 5a ist die PWC-Anlage nicht mehr Gegenstand der vorliegenden Planung. Sie wird stattdessen Gegenstand eines eigenständigen Genehmigungsverfahrens sein.</p> <p>Eine gegenseitige Abstimmung bezüglich Umsetzung und Bauablauf ist im weiteren Planungsablauf unerlässlich. Hierfür steht die Vorhabenträgerin gerne zur Verfügung.</p>
	24. Jagd- und Fischerei	
83, 209, 385,	<p>Durch Flächenverlust und Zerschneidung wird der Verlust von Eigenjagdbezirken beklagt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flur 24, Flurstücke 77, 78, 79, 84, 85, 86 - 	<p>Entschädigungsansprüche werden im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach festgestellt. Die konkrete Höhe der Entschädigung wird in einem nachgeordneten Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt. Die Beeinträchtigung des Jagdbezirks ist durch eine entschädigungsrechtliche Vereinbarung zu berücksichtigen. Die Grundlage hierfür bildet ein vom Vorhabenträger beauftragtes Jagdwertgutachten (Sachverständigengutachten).</p>
	25. Umstufungen im nachgeordneten Netz	