

## Unterlage 1 - Anlage

Neubau der Bundesautobahn 26

|                        |                         |  |
|------------------------|-------------------------|--|
| Von Bau-km             | 1+700 bis Bau-km 11+750 | Straßenbauverwaltung<br>des Landes Niedersachsen |
| Nächster Ort :         | Hansestadt Stade        |  |
| Baulänge :             | 10,050 km               |  |
| Länge der Anschlüsse : | 1,771 km                |  |

## DECKBLATT – FESTSTELLUNGSENTWURF

### **Allgemein verständliche**

### **Zusammenfassung**

### **des Erläuterungsberichts**

**und des Berichts zu den voraussichtlichen Umweltwirkungen des Vorhabens**

für den

**Neubau der Autobahn 26**

**Bauabschnitt 5a**

**Drochtersen (K 28) - östl. Freiburger Straße (L 111)**

## Inhaltsverzeichnis

|           |   |           |
|-----------|---|-----------|
| <b>1.</b> | <b>Darstellung des Vorhabens</b> .....  | <b>4</b>  |
| 1.1       | Planerische Beschreibung .....  | 4         |
| 1.2       | Straßenbauliche Beschreibung .....  | 5         |
| <b>2.</b> | <b>Begründung des Vorhabens</b> .....   | <b>6</b>  |
| 2.1       | Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren.....  | 6         |
| 2.2       | Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens .....  | 7         |
| <b>3.</b> | <b>Vergleich der Varianten und Wahl der Linie</b> .....   | <b>8</b>  |
| <b>4.</b> | <b>Technische Gestaltung der Baumaßnahme</b> .....  | <b>9</b>  |
| 4.1       | Ausbaustandard der A 26 .....   | 9         |
| 4.2       | Bisherige / zukünftige Straßen- und Wegenetzgestaltung.....   | 9         |
| 4.3       | Bundesautobahn 26 .....   | 10        |
| 4.4       | Kreuzende Straßen und Wege .....  | 11        |
| 4.5       | Knotenpunkte .....  | 14        |
| 4.6       | Besondere Anlagen .....   | 15        |
| 4.7       | Ingenieurbauwerke .....   | 15        |
| 4.8       | Lärmschutzanlagen .....   | 15        |
| 4.9       | Öffentliche Verkehrsanlagen.....  | 15        |
| 4.10      | Leitungen.....  | 16        |
| 4.11      | Baugrund/Erdarbeiten.....   | 16        |
| 4.12      | Entwässerung.....   | 17        |
| 4.13      | Straßenausstattung .....  | 18        |
| <b>5.</b> | <b>Zusammenfassung der Angaben zu den Umweltauswirkungen und den Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen</b> ..... | <b>18</b> |
| 5.1       | Beschreibung nach Schutzgütern .....  | 18        |
| 5.2       | Lärmschutzmaßnahmen .....   | 21        |
| 5.3       | Auswirkungen auf das nachgeordnete Verkehrsnetz .....   | 22        |
| <b>6.</b> | <b>Kosten</b> .....   | <b>22</b> |
| <b>7.</b> | <b>Verfahren</b> .....  | <b>22</b> |
| <b>8.</b> | <b>Durchführung der Baumaßnahme</b> .....   | <b>22</b> |

## Abbildungsverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| Abbildung 1: Übersichtskarte der Bauabschnitte A 26 in Niedersachsen (Stand: 02/2016) | 5  |
| Abbildung 2: Vorzugsvariante, Landesplanerischen Feststellung (2004)                  | 6  |
| Abbildung 3: Verlauf der A 26 Abschnitt 5a  | 10 |
| Abbildung 4: Regelquerschnitt RQ 28 gem. RAA (Bild 5)                                 | 11 |
| Abbildung 5: Regelquerschnitt RQ 9 gem. RAL 2012 (Bild 8)                             | 12 |
| Abbildung 6: Regelquerschnitte 12.6 und 12.5 gem. RAST.2006 (Bild 39)                 | 13 |

## Tabellenverzeichnis

|   |   |
|---|---|
| Tabelle 1: Gestaltungsmerkmale EKA 1B, Tabelle 10 der RAA | 9 |
|---|---|

## 1. Darstellung des Vorhabens

Im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland plant und baut das Land Niedersachsen, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), die BAB A 20 von Westerstede bis zum geplanten Elbtunnel zwischen Drochtersen und Glückstadt sowie die BAB A 26 zwischen Drochtersen und Hamburg. Zuständige Planfeststellungsbehörde im Land Niedersachsen ist die Stabstelle Planfeststellung, angesiedelt im zentralen Geschäftsbereich der NLStBV.

Der 5. Bauabschnitt der A 26 verbindet die geplante Autobahn A 20 mit den bereits unter Verkehr, im Bau bzw. im Genehmigungsverfahren befindlichen Abschnitten der A 26. Im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist er unter der laufenden Nr. 693 in den vordringlichen Bedarf eingeordnet.

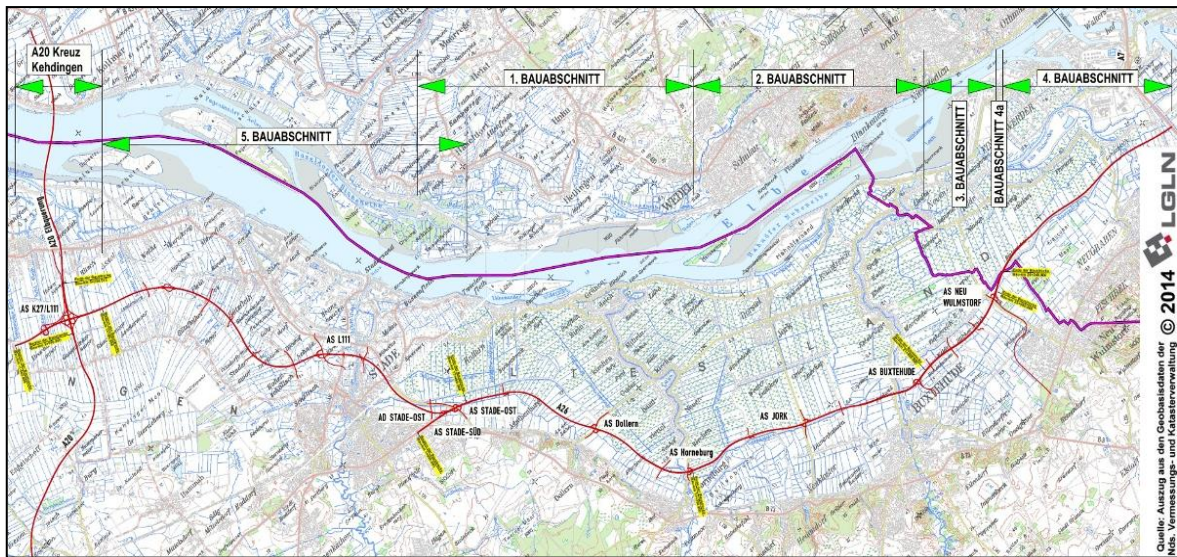
Der ursprünglich 15,76 km lange 5. Bauabschnitt wurde aufgrund der Aufnahme der geplanten Verlegung des Industriegleises 1263 Stade-Bützfleth durch den Vorhabenträger in die zwei Planungsabschnitte 5a und 5b unterteilt.

Gegenstand dieses Verfahrens ist der Abschnitt 5a mit der Verlegung der Freiburger Straße als Anbindung der geplanten Anschlussstelle Stade-Nord an das nachgeordnete Straßennetz.

Der vorliegende Bauabschnitt befindet sich im Landkreis Stade auf den Gebieten der Hansestadt Stade und der Gemeinde Drochtersen.

### 1.1 Planerische Beschreibung

Die geplante A 20 beginnt im Osten an den bereits fertiggestellten Abschnitten der A 20 (Ostseeautobahn) in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein. Sie verläuft über Lübeck und Bad Segeberg in Schleswig-Holstein und erreicht nach Querung der Elbe bei Drochtersen Niedersachsen. Am Autobahnkreuz Kehdingen wird die von Osten kommende A 20 mit der geplanten Weiterführung der A 20 nach Westen (früher A 22) und der A 26 verknüpft. Mit der Realisierung der A 20 wird eine neue durchgängige Fernstraßenverbindung von Skandinavien und dem Baltikum zu den westeuropäischen Staaten geschaffen. Durch den 5. Bauabschnitt der A 26 erhält der südlich der Elbe gelegene Teil der Metropolregion Hamburg mit der Verbindung von Stade bis zur A 7, perspektivisch auch bis zur A 1, eine Anbindung an die neue europäische Magistrale. Die A 26 ist in sechs Bauabschnitte aufgeteilt. Der folgende Kartenausschnitt zeigt die niedersächsischen Abschnitte der A 26.



**Abbildung 1: Übersichtskarte der Bauabschnitte A 26 in Niedersachsen (Stand: 02/2016)**

Der 1. Bauabschnitt der A 26 ist seit Oktober 2008 unter Verkehr. Für die Abschnitte 2 und 3 liegen die Planfeststellungsbeschlüsse vor und der Bau wurde bereits eingeleitet. Für den Abschnitt 4a liegt seit November 2018 der unanfechtbare Planfeststellungsbeschluss vor. Für den Abschnitt 4 auf Hamburger Gebiet liegt der Planfeststellungsbeschluss seit Dezember 2018 vor.

Die wichtigsten vorhandenen Straßenverbindungen im Planungsabschnitt verlaufen parallel zur A 26. Diese sind zwischen der A 26 und der Elbe die L 111 und südlich der A 26 die B 73 von Cuxhaven über Stade nach Hamburg.

## 1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die Bundesautobahn 26 ist als Überregionalautobahn mit einem zweibahnigen 4-streifigen Regelquerschnitt mit Seitenstreifen geplant.

Die Länge der Baustrecke der Autobahntrasse beträgt 10,050 km.

Im Zuge des Autobahnneubaus sind die K 29, die K 31 sowie die Freiburger Straße zu verlegen und höhenungleich über die A 26 zu führen. Weiterhin sind drei bestehende Wirtschaftswege bzw. Gemeindewege in angepasster Lage zu überführen.

Die A 26 ist in dem hier betrachteten Bauabschnitt als anbaufreie Überregionalautobahn mit planfreien Knotenpunkten geplant. Am Bauende des Abschnitts, bei ca. Bau-km 11+310, ist am Kreuzungspunkt mit der "verlegten" Freiburger Straße eine Anschlussstelle mit Anbindung an die L 111 vorgesehen.

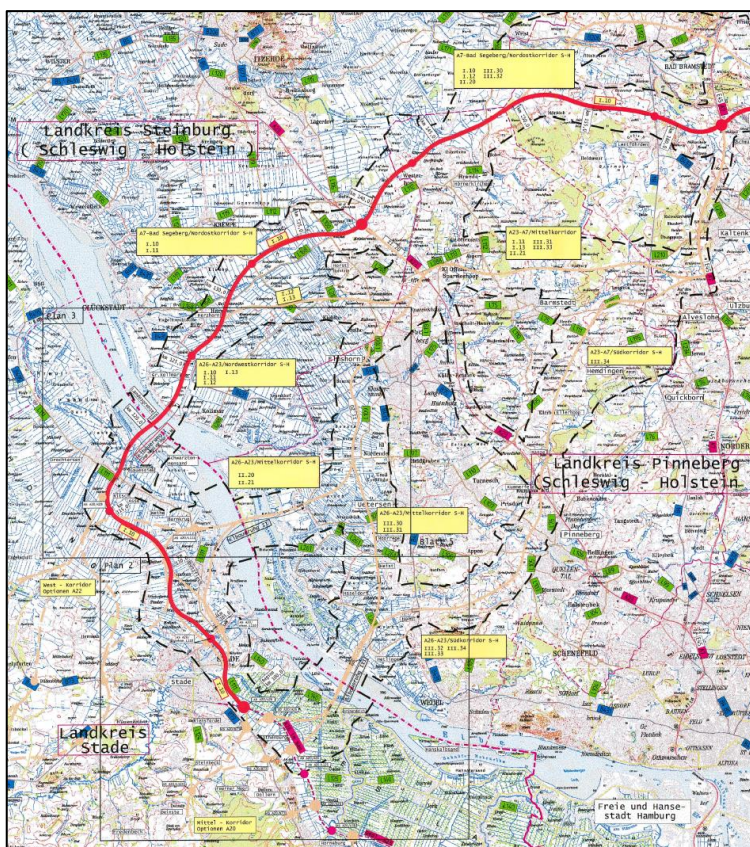
Der Wirtschaftsweg „Schneeweg“, der im Bereich der geplanten Anschlussstelle von der A 26 gekreuzt wird, ist Teil des touristisch überaus bedeutsamen, 1.200 km langen „Elberadweges“. Die Radwegeverbindung wird in der vorliegenden Planung aufgenommen und erhalten.



## 2. Begründung des Vorhabens

### 2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Ab dem Jahr 2000 fand das Raumordnungsverfahren mit integrierter Prüfung der Umweltverträglichkeit für die Nord-West-Umfahrung Hamburg statt und wurde 2004 mit der sogenannten Landesplanerischen Feststellung abgeschlossen. Die Linienbestimmung gemäß § 16 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) erfolgte 2005 durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVWB) und entspricht im Wesentlichen der im Antrag vorgeschlagenen Trasse zwischen der geplanten Elbquerung bei Drochtersen und dem Netzanschluss mit der A 26 bei Stade (vgl. Abbildung 2).



**Abbildung 2: Vorzugsvariante, Landesplanerischen Feststellung (2004)**

In der Neuaufstellung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2004 wurde die A 22 neu aufgenommen und in die Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ eingestuft. Der heutige 5. Abschnitt der A 26 von Drochtersen bis östlich Stade wurde, wie die gesamte Nord-West-Umfahrung, als Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs in den Bedarfsplan 2004 aufgenommen.

2009 erfolgte der Abschluss des Raumordnungsverfahrens für die A 22 durch die landesplanerische Feststellung der Vorzugsvariante. Diese schloss sich in Verlängerung des Elbtunnels an die A 20 an und beinhaltete ein Autobahndreieck zur Anbindung der

A 26. Am 25. Juni 2010 wurde die Linienbestimmung für die A 20 erlassen. Gleichzeitig wurde die bislang als A 22 bezeichnete Autobahn in A 20 umbenannt.

Seit 2016 ist die ganze A 20 einschließlich A 26 im vordringlichen Bedarf ausgewiesen. Die notwendige Planrechtfertigung ist damit gesetzlich verbindlich gegeben.

Das Vorhaben hat aufgrund des § 3 UVPG<sup>1</sup> in Verbindung mit der Anlage 1, Nr. 14.3 eine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung: Bau einer (neuen) Bundesautobahn.

Ein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag wurde hingegen im Bundesverkehrswegeplan nicht ausgewiesen.

## **2.2 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens**

### **2.2.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung**

Mit dem Bauabschnitt 5a wird in Verbindung mit der A 20 und der A 26 maßgeblich das Planungsziel der Schaffung einer leistungsfähigen West-Ost-Verbindung bei gleichzeitiger Entlastung der vorhandenen Magistralen sowie der Ortsdurchfahrten unter Erhöhung der Verkehrssicherheit verfolgt. Ebenfalls soll sie eine positive Entwicklung der Wirtschaftspotentiale fördern.

### **2.2.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse**

Die in erster Linie durch Bundes- und Landesstraßen umgrenzte Metropolregion Hamburg stellt einen Engpass im norddeutschen Fernstraßennetz dar. Hieraus resultieren täglich erhöhte Staubildungen und damit verbundene Wartezeiten innerhalb des gesamten Einzugsgebietes. Eine grundlegende Verbesserung dieser unbefriedigenden Situation kann nur durch eine weiträumige Umfahrung der Region Hamburg erreicht werden.

In der Verkehrsuntersuchung wird zusammenfassend festgestellt, dass mit dem Neubau der A 20 und A 26 eine wesentliche Verlagerung des Verkehrs von den vorhandenen Straßenzügen und damit aus den Ortsdurchfahrten auf die Autobahnen erreicht wird. Durch die Verlagerung des Verkehrs vom nachgeordneten Straßennetz auf die A 26 wird

---

<sup>1</sup> UVPG, Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (Bundesgesetzblatt Teil I, S. 94). Für die Planaufstellung (Feststellungsentwurf) wurde das UVPG in der vor dem 16.05.2017 geltenden Fassung der Bek. v. 24.2.2010 I 94 angewendet, vgl. § 74 Abs. 2 UVPG (zuletzt geändert durch Art. 2 G v. 8.9.2017 I 3370).

die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf allen Straßen erhöhen. Gleichzeitig verkürzen sich die Reisezeiten, so dass insgesamt positive Wirkungen von der A 26 ausgehen werden.

Die Erreichbarkeit des südwestlich der Elbe gelegenen Wirtschaftsraums wird erheblich verbessert. Dieses lässt auch eine Verbesserung der wirtschaftlichen Entwicklung in dieser Region erwarten.

### **3. Vergleich der Varianten und Wahl der Linie**

Der gesamte Streckenabschnitt der A 26 verläuft durch den Naturraum der Elbmarschen linksseitig der Elbe und wird charakterisiert durch die landwirtschaftlich genutzten Marschen, deren Nutzung durch die Regulierung der Gebietsentwässerung (Polderung) erst ermöglicht wird. Die wasserwirtschaftlichen Verhältnisse werden gekennzeichnet durch Entwässerungsgräben mit unterschiedlichen Abflussquerschnitten und den Polder- oder Stufenschöpfwerken, die für einen künstlichen Wasserstand sorgen.

Die Vorzugslinie für den vorliegenden Abschnitt 5a der A 26 wurde in den vorausgehenden Verfahren zur Raumordnung und Linienbestimmung der A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg sowie der A 20 Küstenautobahn bestimmt. Alle diese Untersuchungen werden im Kapitel 2.1 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1, Langfassung) ausführlich beschrieben und erklärt.

Es zeigt sich, dass die aufgrund der vorausgegangenen Untersuchungen festgelegte Trassenführung der A 26 im Abschnitt 5a sich auch unter Abwägung der seither z.T. veränderten Randbedingungen, wie einer verfestigten A 20-Planung, bestätigt. Andere Varianten drängen sich nicht als vorzugswürdig auf. Somit stellt die seit 2010 im Verfahren befindliche Trassenführung, in Kapitel 2.1 der Unterlage 1 als Variante 1 bezeichnet, unvermindert die Vorzugsvariante dar.

Die Abwägung der Raumordnung, die im Ergebnis die vorliegende Variante als vorzugswürdig ausweist, kann dem Erläuterungsbericht zur Landesplanerischen Feststellung sowie den Lageplänen zur Landesplanerischen Feststellung und Linienbestimmung auf der Internetseite der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr entnommen werden ([www.strassenbau.niedersachsen.de](http://www.strassenbau.niedersachsen.de)).

Die Planfeststellungsunterlagen der 1. öffentlichen Auslegung 2010 können ebenfalls auf der Internetseite der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr eingesehen werden ([www.strassenbau.niedersachsen.de](http://www.strassenbau.niedersachsen.de)). Da sie durch das vorliegende Deckblatt ersetzt wurde, sind alle Unterlagen der Fassung 2010 dort mit dem Vermerk „ungültig“ gekennzeichnet.



## 4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

### 4.1 Ausbaustandard der A 26

Gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) wird die A 26 im Bauabschnitt 5a der Kategorie AS II - Überregionalautobahn zugeordnet. Auf Grundlage der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) Ausgabe 2008, korrigierte Fassung 2014, ergibt sich dadurch die zugehörige Entwurfsklasse EKA 1 B.

Der Entwurfsklasse werden die folgenden Gestaltungsmerkmale zugeordnet:

| Entwurfsklasse   | EKA 1 B                         |
|--|---------------------------------|
| Bezeichnung  | Überregionalautobahn            |
| Beschilderung  | Z 330 StVO (Autobahn)           |
| Wegweisung   | blau                            |
| Zulässige Höchstgeschwindigkeit                          | keine (mit Ausnahmen)           |
| Empfohlene Knotenpunktabstände                           | > 5.000 m                       |
| Verkehrsführung in Arbeitsstellen vierstreifiger Straßen | 4 + 0 in der Regel erforderlich |

**Tabelle 1: Gestaltungsmerkmale EKA 1B, Tabelle 10 der RAA**

Die Dimensionierung der Entwurfselemente erfolgt auf der Grundlage von Sicherheits- erwägungen und fahrdynamischen Gesichtspunkten.

### 4.2 Bisherige / zukünftige Straßen- und Wegenetzgestaltung

#### Widmung / Umstufung / Einziehung

Die Neubaustrecke der A 26 sowie die Rampen der Anschlussstelle an der verlegten Freiburger Straße werden zur Bundesautobahn, die verlegte Freiburger Straße und der Anschluss der Wischhafener Straße werden zur Gemeindestraße gewidmet.

Die Unterhaltung und Verwaltung der A 26 und der Rampen in der Anschlussstelle obliegt der Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung.

#### Kreuzende Straßen und Wege

Durch die Autobahn werden insgesamt sechs Straßen- und Wegebeziehungen zerschnitten. Diese werden durch Ersatzbauten im vorhandenen Straßen- und Wegenetz wieder hergestellt, so dass es zu keiner maßgeblichen Änderung im vorhandenen Netz kommt.

Im Einzelnen sind dies die Kreisstraßen 29 (Moorchaussee) und 31 (Götzdorfer Straße), die Wirtschaftswege Wegefährels, Mühlen- und Röhrweg sowie die verlegte Freiburger Straße im Bereich des vorhandenen Schneewegs.

### 4.3 Bundesautobahn 26

Die ca. 10,0 km lange Strecke der A 26 verläuft weitestgehend durch weitläufige ländliche Strukturen in einem Korridor, der zwischen der Landesstraße 111 und der Kreisstraße 27 liegt. Wie im nachfolgenden Kartenausschnitt dargestellt, verläuft die neue A 26 im Abschnitt 5a etwa in der Mitte zwischen den beiden Straßen und Siedlungsbändern (siehe Abbildung 3).



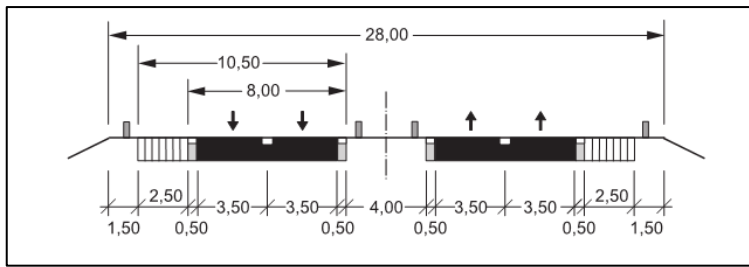
**Abbildung 3: Verlauf der A 26 Abschnitt 5a**

Die A 26 verläuft dabei ausschließlich innerhalb des Marschgebietes westlich der Elbe im Land Kehdingen, das durch eine ebene Flächenstruktur gekennzeichnet und von relativ vielen Wasserläufen und Gräben durchzogen ist. Der Höhenverlauf der Autobahn hat deshalb auch keine besonderen Gefälle- oder Steigungsstrecken. Lediglich in Abschnitten, in denen die Autobahn Gewässer oder andere Verkehrswege kreuzt, wird der Höhenverlauf beeinflusst.

In Abschnitten, in denen ein Querneigungswechsel erforderlich ist, wird die Längsneigung der Gradienten auf  $s \geq 0,7 \%$  angehoben.

Die sich aus der Richtgeschwindigkeit bzw. aus der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ergebenden erforderlichen Haltesichtweiten werden für den vorgesehenen Regelquerschnitt RQ 28 auf der gesamten Strecke eingehalten.

Der zur Aufnahme der erwarteten Verkehrsbelastung begründet gewählte Regelquerschnitt RQ 28 weist folgende Abmessungen (ohne Ein- und Ausfahrten) auf:



**Abbildung 4: Regelquerschnitt RQ 28 gem. RAA (Bild 5)**

Die Fahrbahnen der A 26 erhalten eine Querneigung von  $\min q = 2,5 \%$ . Im vorliegenden Streckenabschnitt beträgt die maximale Querneigung in Kurven  $\max q = 5,00 \%$ .

Für die Autobahn wird eine Belastungsklasse 100 ermittelt. Da die dimensionierungsrelevante Anzahl der Achsübergänge nicht im Bereich außergewöhnlicher Beanspruchung liegt, darf die spätere Fahrbahnbefestigung mit Asphalttrag- und Asphaltdeckschichten ausgeführt werden.

Als Bauverfahren zur Konsolidierung des gering tragfähigen Untergrundes im Marschgebiet soll das Überschüttverfahren zur Anwendung kommen. Die aufzubringende Überschüttung von Sanddämmen muss um mind. 2 m über der späteren Fahrbahnhöhe oder um 5 m über dem vorhandenen Gelände liegen. Die Böschungen des Vorbelastungsdamms erhalten eine Neigung von 1 : 1,5. Neben den Böschungen werden zusätzlich Arbeitsebenen und Entwässerungsgräben vorgesehen, so dass insgesamt an beiden Seiten der Dammkrone der Autobahn ein jeweils rund 11 m breiter Böschungstreifen entsteht. Weil ein Rückbau nicht praktikabel ist, weist die Autobahn im Endzustand dieselbe Gesamtausdehnung wie während der Vorbelastungsphase auf. Der bauzeitlich am Dammfuß vorhandene Randgraben, welcher der Ableitung des ausgepressten Porenwassers aus dem Vorbelastungsdaamm dient, wird im Endzustand zum Straßenseitengraben bzw. Regenrückhaltegraben ausgebaut.

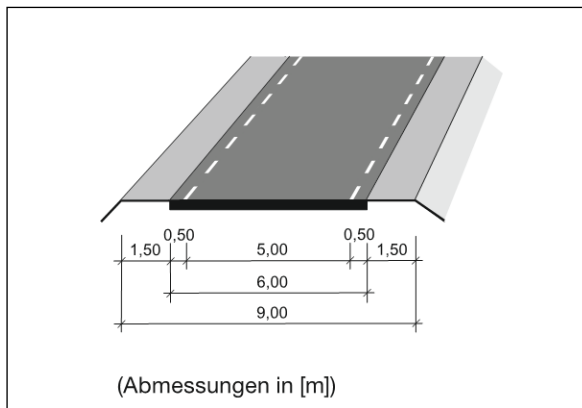
#### 4.4 Kreuzende Straßen und Wege

##### 4.4.1 Kreisstraßen 29 und 31

Die K 29 sowie die K 31 werden so über die Autobahn geführt, dass sie in Parallelage zu ihrer derzeitigen Trasse neu hergestellt werden können.

Grundlage der Neuplanung ist die Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) Ausgabe 2012. Die Streckenabschnitte der Kreisstraßen werden entsprechend den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) in die Kategorie LS IV und damit in die Entwurfsklasse 4 gem. RAL eingestuft. Entsprechend dem Bestand wird der jeweilig vorhandene Radweg gemeinsam mit der Kreisstraße verlegt.

Die Kreisstraßen erhalten den nachfolgend abgebildeten Regelquerschnitt RQ 9 gemäß den RAL:



**Abbildung 5: Regelquerschnitt RQ 9 gem. RAL 2012 (Bild 8)**

Die mitgeführten Radwege erhalten neben dem 1,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen eine befestigte Breite von 2,50 m.

Die erforderlichen Haltesichtweiten für die Überführung betragen in der Gefällstrecke ca.  $S_H = 145$  m. Damit die Haltesichtweiten eingehalten werden, werden die Bankette soweit verbreitert, dass die Schutzeinrichtungen außerhalb des Sichtstrahls liegen.

Im gesamten Überführungsbereich können keine Überholvorgänge durchgeführt werden. Eine entsprechende Verkehrsbeschilderung muss aufgestellt werden.

Die Herstellung der Neubaustrecken der Kreisstraßen erfolgt entsprechend der im Bereich der BAB vorgesehenen Verfahren.

Die vorhandenen Fahrbahnen der alten Kreisstraßen werden entsprechend der Notwendigkeit ins Wirtschaftswegenetz integriert oder zur Erschließung der Flurstücke genutzt.

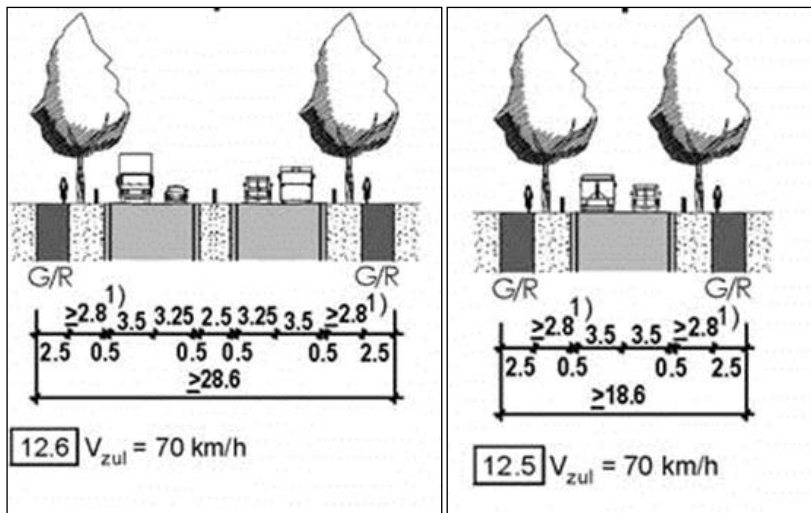
#### **4.4.2 Verlegte Freiburger Straße**

Im Hinblick auf den Neubau der Autobahn ist im Zuge der Freiburger Straße eine Anschlussstelle vorgesehen, die das untergeordnete Straßennetz mit dem künftigen Bundesfernstraßennetz (Autobahnnetz) verknüpft. Da ein Anschluss im Bereich der bestehenden Freiburger Straße, u.a. aufgrund der vorhandenen Bebauung, nicht möglich ist, wird hierfür die Freiburger Straße auf einer Länge von rd. 1.850 m neu trassiert.

Dieser Streckenzug fällt gem. RIN in die Straßenkategorie VS III und wird auf der Grundlage der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) Ausgabe 2006 geplant.

Die zulässige Geschwindigkeit wird für die Planung mit  $v = 70$  km/h festgelegt.

Im südlichen Verlegungsabschnitt von der vorhandenen Freiburger Straße bis zur Anschlussstelle erhält sie einen vierstreifigen Querschnitt mit Mittelstreifen. Im weiteren Verlauf bis zur L 111 ist die verlegte Freiburger Straße 2-streifig. Nachfolgend sind die Regelquerschnitte gem. RAST 2006 dargestellt.



**Abbildung 6: Regelquerschnitte 12.6 und 12.5 gem. RASSt.2006 (Bild 39)**

Die Anbindung an die vorhandene Freiburger Straße erfolgt über einen 4-armigen kleinen Kreisverkehrsplatz (KVP). An diesem schließt neben der vorhandenen Freiburger Straße auch die durch die Hansestadt Stade neu geplante Wischhafener Straße an und sorgt damit für eine verträgliche Aufteilung des Verkehrs im städtischen Straßennetz. Die geplante Stadtstraße ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

Die nördliche Anbindung der verlegten Freiburger Straße an die L 111 erfolgt ebenfalls durch einen Kreisverkehrsplatz.

Der geplante Streckenabschnitt der verlegten Freiburger Straße wird eine Verkehrsbelastung von DTV von ca. 14.800 Kfz/24h bis gut 22.000 Kfz/24h in den unterschiedlichen Teilabschnitten aufweisen.

Die Herstellung der Neubaustrecke erfolgt entsprechend der im Bereich der BAB vorgesehenen Verfahren.

#### **4.4.3 Ländliche Wege**

Die Autobahn kreuzt die Wirtschaftswege Wegefährels, Mühlenweg und Röhrweg. Deren Verbindungsfunktion wird im Zuge der Maßnahme wiederhergestellt. Die Wege werden als Überführungen geplant. Grundlage der Planung ist das DWA Regelwerk mit dem Arbeitsblatt DWA-A 904 - Richtlinien für den ländlichen Wegebau.

Die Überführungsrampen sind mit einer maximalen Steigung von 4,0 % geplant und weisen eine befestigte Fahrbahnbreite von  $b = 4,75$  m zuzüglich eines mind. 0,75 m breiten, befahrbaren Banketts auf.

Die Wirtschaftswege erhalten jeweils vor und hinter dem Brückenbauwerk eine Ausweiche für den Begegnungsfall und erhalten gemäß DWA-A 904 (Richtlinien für den ländlichen Wegebau, Ausgabe 2016) eine Befestigung für hohe Beanspruchung mit einer Asphaltdecke.

Ferner wird durch den Bau der Autobahn die bisherige Erreichbarkeit einzelner Flurstücke von den vorhandenen Wirtschaftswegen unterbrochen. Zur Gewährleistung der Erschließung der Flurstücke werden entlang der Autobahn Ersatzwege vorgesehen. Über diese Ersatzwege werden auch die Schöpfwerke der Gebietsentwässerung an das Wegenetz angeschlossen, so dass deren Erreichbarkeit mit Wartungsfahrzeugen gewährleistet ist.

Die Ersatzwege (Wirtschaftswege) werden entsprechend dem Arbeitsblatt DWA-A 904, Richtlinien für den ländlichen Wegebau geplant und weisen eine Fahrbahnbreite von  $B = 3,5$  m bei einer Gesamtkronenbreite von  $B = 5,50$  m auf. Die Bankette sind befahrbar. Die Ersatzwege werden ohne eine Belastung zu Vorwegnahme der Setzungen hergestellt. Die Erstellungshöhe über Gelände beträgt im Mittel  $0,80$  m. Zu den Flurstücken werden entsprechende Zufahrten vorgesehen.

#### 4.5 Knotenpunkte

Im Bauabschnitt 5a sind drei neue Knotenpunkte geplant:

Teilplanfreie Knotenpunkte

- Anschlussstelle Stade Nord (verlegte Freiburger Straße) als Neubau

Plangleiche Knotenpunkte

- Alte Freiburger Straße - verlegte Freiburger Straße - geplante Wischhafener Straße (Kreisverkehr)
- Verlegte Freiburger Straße - L 111 (Kreisverkehr)

Der Entwurf des teilplanfreien Knotenpunkts erfolgt nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) Ausgabe 2008. Die plangleichen Knotenpunkte werden entsprechend den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) unter Berücksichtigung der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) Ausgabe 2012 entworfen.

Die Anschlüsse (Einmündungen) der Verbindungsrampe an die verlegte Freiburger Straße sind als lichtsignalisierte Knotenpunkte konzipiert. Die Anbindungen der verlegten Freiburger Straße an die Straßenzüge des vorhandenen Netzes erfolgt über Kreisverkehrsplätze mit einem Außendurchmesser von  $40,0$  m bzw.  $45,0$  m. Zur Gewährleistung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit wird am Knoten der Freiburger Straßen die Abbiegebeziehung von der BAB in Richtung Stade mit einem zusätzlichen Bypass gestattet.



Der Radverkehr wird an den Knotenpunkten auf 2-Richtungsradwegen geführt und an das vorhandene Radwegenetz angebunden.

#### **4.6 Besondere Anlagen**

Im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt der A 26 sind keine besonderen Anlagen enthalten. Die ursprünglich geplante nicht bewirtschaftete PWC-Anlage bei Depenbeck ist nicht mehr Gegenstand des aktuellen Verfahrens. Nach Abschluss der laufenden Standort-überprüfung wird für die PWC-Anlage ein gesondertes Planfeststellungsverfahren angestrebt.

#### **4.7 Ingenieurbauwerke**

Die Autobahn kreuzt im vorliegenden Streckenabschnitt Straßen und Wege des untergeordneten Straßennetzes. Sie werden als Überführungen über die Autobahn geführt.

Die Bauwerke der überführten Straßen und Wege werden als Zwei- oder Mehrfeldbauwerke hergestellt. Die lichte Höhe über der Fahrbahn der BAB beträgt am ungünstigsten Punkt mind. 4,70 m. Damit wird für spätere Deckenerneuerungsarbeiten die Möglichkeit eines Hocheinbaus gewährleistet.

Die Bauwerke für die Unterführung der Gewässer sind in ihren Abmessungen so ausgelegt, dass zunächst das Gewässerprofil ohne Einschränkung unterführt werden kann. Aus landschaftspflegerischen Erwägungen, um die Durchlässigkeit für Kleintiere zu erhöhen, erhalten Sie an beiden Uferseiten Bermen. Die Unterkante der Bauwerke soll in den meisten Fällen eine lichte Höhe von  $L_H \geq 1,50$  m GOK erhalten. In einigen Ausnahmefällen ist die lichte Höhe für den Unterflug von Fledermäusen über dem mittleren Hochwasserstand oder dem Einschalt-Wasserstand der Polderschöpfwerke ausschlaggebend.

Insgesamt sind 17 Ingenieurbauwerke als Über- oder Unterführungen im Zuge der Maßnahme geplant.

#### **4.8 Lärmschutzanlagen**

Im vorliegenden Bauabschnitt 5a der A26 sind keine aktiven Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

#### **4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen**

Durch die Verlegung der Freiburger Straße werden die Regionalbuslinien der KVG Stade an der alten Freiburger Straße zunächst nicht verändert. Eine Verlegung der Regionalbuslinien wird erst im Zuge des Bauabschnitts 5b zum Zeitpunkt der Überbauung und Sperrung der vorhandenen Freiburger Straße notwendig.

An der K31 wird die Bushaltestelle Götzdorfer Straße 44 der Regionalbuslinie der KVG Stade durch den Bau der Rampe verdrängt und wird an den Beginn der Baustrecke verlegt.

#### **4.10 Leitungen**

Im Planungsabschnitt 5a kreuzen mehr als 30 verschiedene vorhandene und geplante Ver- und Entsorgungsleitungen unterschiedlicher Versorgungsträger die Trasse der A 26.

Die vorhandenen Leitungen in oder neben öffentlichen Straßen und Wegen 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 den Leitungsbetreibern und den Straßenbaulastträgern vor Beginn der Bauarbeiten einvernehmlich abgestimmt. Die Regelungen zu den Leitungen sind dem Regelungsverzeichnis in der Unterlage 11 zu entnehmen.

#### **4.11 Baugrund/Erdarbeiten**

Infolge der Trassierung in den Marschgebieten links der Elbe mit den gering tragfähigen Untergrund werden besondere Maßnahmen zur Verbesserung des Baugrundes erforderlich.

Nach dem vorliegenden Baugrundgutachten ergibt sich folgender allgemeine Baugrundaufbau:

- Oberboden / Auffüllung (örtlich begrenzt)
- Organische Weichschichten
- Holozäne Ablagerungen und pleistozäne Sande

Die pleistozänen Sande bilden den Hauptgrundwasserleiter, der in die Elbe als Vorfluter entwässert. Aufgrund der weitgehend wasserundurchlässigen Deckschichten (Weichschichten) liegt das Grundwasser z.T. als gespanntes Grundwasser vor.

Aus Gründen der Standsicherheit ist auf dem wenig tragfähigen Boden ein Sanddamm als Vorbelastung zur Vorwegnahme der zu erwartenden Setzungen und als Unterbau des Straßenkörpers vorgesehen. Um eine ausreichende Trassenbreite zu erhalten, wird mit einer Schütthöhe von 5,0 m über Gelände und einer Böschungsneigung von 1 : 1,5 gerechnet. Hinzu kommen beidseitig ca. 3 m breite Bermen neben dem Vorbelastungsdamm und die erforderlichen Abflussgräben für das austretende Porenwasser. Zur Beschleunigung des Konsolidierungsprozesses werden Vertikaldrainagen zur Ableitung

des im Untergrund gebundenen Porenwassers eingebracht. Die Liegezeit des Vorbelastungsdammes wird mit mindestens 24 Monaten erwartet.

Das während der Setzungsphase anfallende ausgepresste eisenhaltige Porenwasser wird in parallelen Sammelgräben aufgefangen, in Absetzbecken, den geplanten Porenwasserbehandlungsanlagen, gereinigt und dann der Vorflut zugeführt. Für die Porenwasserbehandlungsanlagen werden zusätzliche Flächen in der Planung ausgewiesen.

Nach den durchgeführten Baugrunderkundungen steht das Poren- oder Schichtenwasser im Planungsgebiet flurnah in Tiefen zwischen 0,1 m und 2,2 m unter der Geländeoberkante an.

Die Grundwasserverhältnisse werden im hydrogeologischen Grundlagengutachten beschrieben.

## **4.12 Entwässerung**

### **4.12.1 Gebietsentwässerung**

Die geplante Verkehrsanlage zerschneidet das vorhandene System der Gebietsentwässerung (Drainagesystem und Oberflächenwasser von landwirtschaftlichen Flächen) im Verbandsgebiet des UHV Kehdingen.

Insgesamt werden folgende Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Gebietsentwässerung im UHV Kehdingen vorgesehen:

- Neubau von 10 Sammelleitungen zur Abfangung / Verlängerung der vorh. Hauptsammler
- Neubau von 2 Ersatzgräben auf Dräntiefe
- Neubau von 9 Polderschöpfwerken (P-SW) in Schachtbauweise
- Neubau eines Dükers unter dem Hörne-Götzdorfer Kanal (Anschluss Sammelleitung 9 an PSW-8)

Die bestehende Gebietsentwässerung ist bereits vor Beginn des Autobahnbaus derart umzugestalten und zu ergänzen, dass ihre Funktion jederzeit sichergestellt bleibt.

Die Beschreibung der einzelnen Maßnahmen sind der Unterlage 18.2.1 „Wassertechnische Fachbeitrag“ zu entnehmen.

### **4.12.2 Autobahntwässerungsanlagen**

Das Niederschlagswasser, das im Bereich der Fahrbahnen mit Dachprofil anfällt, wird über die Bankette und die Böschungen abgeleitet. Auf den relativ breiten Böschungen

kann das Niederschlagswasser zum Teil versickern und tritt dann am Böschungsfuß aus dem Straßendamm in die beidseitig angeordneten Straßenentwässerungsgräben wieder aus. Der Anteil des Niederschlagswassers welches nicht versickert, wird direkt von den seitlich angeordneten Straßenentwässerungsgräben abgefangen. In den Abschnitten, in denen eine Richtungsfahrbahn zum Mittelstreifen geneigt ist, erfolgt der Abfluss des Niederschlagswassers über Pflasterrinnen mit Straßenabläufen, deren Anschlussleitungen zusammengefasst werden und in den seitlichen Straßenentwässerungsgräben münden.

Die straßenparallelen Entwässerungsgräben sind als Rückhalteraum mit Drosselfunktion bemessen. Für die Bemessung wurde ein 10-jähriges Regenereignis angesetzt.

Vor der jeweiligen Einleitstelle in die Vorflut wird ein einheitlich gestaltetes Einleitbauwerk mit Drosselfunktion inkl. Notüberlauf und einer Tauchwand als Leichtstoffrückhaltetvorrichtung angeordnet. Zur Gewährleistung eines freien Abflusses aus dem Rückhaltetgraben erfolgt die Einleitung jeweils auf Höhe bzw. oberhalb des Einschaltpegels des nächsten Schöpf- oder Stufenschöpfwerks. Auf der Autobahnabgewandten Seite des Regenrückhaltetgrabens wird eine Berme mit Geländeanpassung angeordnet. Durch diese „Verwallung“ wird der Freibord des Grabens sichergestellt und verhindert, dass der Graben in tiefer gelegenen Bereichen des Geländes, z.B. beim Durchschneiden einer Grütze, bei Starkregenereignissen „ausläuft“.

#### **4.13 Straßenausstattung**

Die Autobahn und die damit verbundenen Maßnahmen an den untergeordneten Straßen und Wegen, werden mit den notwendigen Anlagen und Ausstattungen versehen, um einen sicheren und reibungslosen Verkehr abzuwickeln.

Zur Vermeidung von Wildunfällen werden entlang der A 26 beidseitig Wildschutzzäune mit Untergrabungsschutz vorgesehen. Abschnittsweise werden diese zusätzlich Amphibien bzw. Fischottergerecht ausgeführt.

### **5. Zusammenfassung der Angaben zu den Umweltauswirkungen und den Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen**

#### **5.1 Beschreibung nach Schutzgütern**

Um eine Einschätzung der Umweltauswirkungen durch das Vorhaben auf die Schutzgüter nach § 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vornehmen zu können, wurden neben der Sichtung und Auswertung vorhandener Datengrundlagen (wie z.B. übergeordnete raumordnerische Vorgaben der Regional- oder Vorgaben der Landschaftsplanung, bestehende Schutzgebietskulisse mit entsprechenden Schutzgebietsverordnungen, Datenbankserver verschiedener Behörden oder bereits vorhandene

Kartierungen) umfangreiche Erfassungen vor Ort durchgeführt. Dazu zählen - neben einer schalltechnischen und luftschadstofftechnischen Untersuchungen für die Ermittlung von Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Menschen insbesondere der menschlichen Gesundheit - eine flächendeckende Erfassung von Biototypen (unter Berücksichtigung gesetzlich geschützter Biotope), Erfassungen der Tierartengruppen Brut- und Gastvögel, Fledermäuse, Amphibien, Reptilien, Libellen, limnisches Makrozoobenthos und Fische (Grundlagen für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt). Für die Beurteilung von Auswirkungen auf das Schutzgut Boden und Wasser bestehen zudem wasserrechtliche Untersuchungen zur Straßen- und Gebietsentwässerung, ein Konzept zur Behandlung von ausgepresstem eisenhaltigem Porenwasser, ein Chloridgutachten sowie Untersuchungen zur hydrologischen Beweissicherung. Die erhobenen und für die Analyse der Auswirkungen durch das Vorhaben verwendeten Daten liegen aus den Jahren 2013 bis 2018 vor.

Umweltauswirkungen für das Schutzgut Menschen insbesondere menschliche Gesundheit entstehen zum einen durch den Verlust von Gebäuden sowie durch Verlärmung des Wohnumfeldes (im Bereich von 4 Gebäuden). Den punktuellen Überschreitungen von Grenzwerten hinsichtlich Lärmimmissionen entlang der Trasse kann mit passiven Schallschutzmaßnahmen entgegen gewirkt werden. Durch Verkehrsumlagerungen im nachgeordneten Straßennetz treten im avisierten Bauzustand (Planfall E 6 der Verkehrsprognose 2030) teils Zunahmen der Emissionspegel auf. Der geplante Endzustand (Planfall E4 der Verkehrsprognose 2030) ist dagegen frei von erheblichen Zunahmen der Emissionspegel. Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe überschreiten nicht die relevanten Beurteilungswerte.

Für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt entstehen Beeinträchtigungen durch Flächen- bzw. Lebensraumverluste sowie Zerschneidungseffekte und Barrierewirkungen. Im Zuge eines Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages wurde geprüft, in wie weit das Vorhaben mit dem Artenschutzrecht im Einklang steht. Nach Berücksichtigung umfangreicher Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen, wie z.B. Optimierungen der Gestaltung von Gewässerunterführungen, Anlage von Schutzzäunen und -wänden oder Anlage von trassenbegleitenden Gehölzstrukturen, verbleiben kompensationsrelevante Beeinträchtigungen für Biotope, Brut- und Rastvögel, Fledermäuse und Fische. Das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände kann nicht konstatiert werden. Ausgewiesene Schutzgebiete werden durch den Straßenkörper nicht in Anspruch genommen.

Flächenverbrauch findet einerseits durch das Bauvorhaben an sich statt (Straßenkörper) sowie durch Flächeninanspruchnahme aufgrund erforderlicher Kompensationsmaßnahmen (Schutzgut Fläche). Erhebliche und damit kompensatorisch zu berücksichtigende Beeinträchtigungen für das Schutzgut Boden entstehen durch Versiegelungen und Überbauung entlang der Trasse.

Umweltauswirkungen für das Schutzgut Wasser können vermieden oder so vermindert werden, dass erhebliche zu kompensierende Beeinträchtigungen nicht entstehen. Im

Zuge eines Fachbeitrages wurde das Vorhaben in Bezug zu den wasserrechtlichen Anforderungen, die sich im Wesentlichen durch das Wasserhaushaltsgesetz und die Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) definieren, betrachtet, mit dem Ergebnis, dass das Bauvorhaben mit den Zielen der WRRL vereinbar ist.

Ebenso können für das Schutzgut Luft und Klima keine erheblichen Beeinträchtigungen ermittelt werden, da Betroffenheiten bedeutender Strukturen ausgeschlossen werden können.

Für das Schutzgut Landschaft resultieren erhebliche Beeinträchtigungen aus der technischen Anlage in dem gegenüber Überformung empfindlichen Landschaftsraum. Das Bauwerk wird weithin sichtbar und verändert das Erscheinungsbild der Landschaft.

Auswirkungen auf bekannte Boden- oder Baudenkmale (Schutzgut Kultur- und Sachgüter) sind nicht zu erwarten (Lage außerhalb des Wirkungsbereichs des Vorhabens). Sollten im Zuge der Erdarbeiten dennoch Fundstellen offengelegt oder sonstige Hinweise auf archäologische Vorkommen aufgedeckt werden sind diese nach § 14 NDSchG meldepflichtig und das Landesamt für Denkmalpflege für den weiteren Umgang hinzuzuziehen.

Nach den Betrachtungen der Wechselwirkungen der einzelnen Schutzgüter untereinander, wurde im Zuge der Planungen unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen der Kompensationsbedarf für die einzelnen Schutzgüter nach BNatSchG ermittelt und ein Maßnahmenkonzept entwickelt, um die erheblichen Beeinträchtigungen zu kompensieren.

Hinsichtlich der gemäß § 2 UVPG zusätzlichen Schutzgüter Menschen insbesondere der menschlichen Gesundheit sowie Kultur- und Sachgüter können erhebliche Umweltauswirkungen zum einen durch die Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen und zum anderen durch den fachgerechten Umgang mit archäologischen Funden (Meldepflicht) im Zuge der Baumaßnahmen vermieden werden.

Im Zuge der Entwicklung der landschaftspflegerischen Maßnahmen, welche die erheblichen Beeinträchtigungen im Zuge der Eingriffsregelung kompensieren, wurde grundsätzlich von einer Mehrfachwirkung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für verschiedene Funktionsbeeinträchtigungen ausgegangen (multifunktionale Kompensation). Aufgrund der spezifischen rechtlichen Anforderungen des Artenschutzes bilden die daraus erforderlichen funktionserhaltenden Maßnahmen für die betroffenen geschützten Arten das Grundgerüst des Maßnahmenkonzeptes:

Für die beeinträchtigten Wiesen- bzw. Offenlandbrutvögel sowie Rastvögel ist die Aufwertung von bestehenden Lebensräumen im NSG Asselersand (im Einklang mit der aktuellen Naturschutzgebietsverordnung) vorgesehen. Die Aufwertung des Gebietes geschieht u.a. mit Hilfe von Wiedervernässungsmaßnahmen großflächiger Grünlandbereiche, durch Rücknahme von Obstbauplantagen, gezielter Besucherlenkung oder ein optimiertes Pflege- und Bewirtschaftungskonzept. Für Gehölzbrüter werden östlich von



Agathenburg sowie am Bützflether Kanal Lebensraumstrukturen neu geschaffen. Während der An- und Aufwuchsphase der Gehölze werden für Halbhöhlenbrüter Nistkästen bereitgestellt.

Für die Artengruppe der Fledermäuse werden baubedingte Verluste von Quartierhabitaten mithilfe von Fledermauskästen kompensiert

Beeinträchtigungen der Tierartengruppe Fische (Verlust an Lebensraumqualität) werden durch die Aufwertung von Fließgewässerabschnitten am Hörne-Götzdorfer Kanal kompensiert (naturnahe Entwicklung durch z.B. Verbreiterungen und ökologische Optimierung des Gewässerprofils, Anlage von Seiten- und Altarmen, Entwicklung von Verlandungszonen usw.).

Der Ausgleich der Biotopfunktion sowie von Beeinträchtigungen des Schutzguts Boden geschieht überwiegend multifunktional im Zusammenhang mit der Aufwertung und Neuanlage von Lebensraumstrukturen für die beeinträchtigten Tierartengruppen.

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden vornehmlich durch die landschaftsgerechte Eingrünung der Trasse insbesondere auf den Straßenebenenflächen kompensiert. Darüber hinaus verbleibende Beeinträchtigungen werden multifunktional über die Biotop- und Habitatfunktionen ausgeglichen.

Der gesamte Kompensationsumfang für die A 26 im Abschnitt 5a verteilt sich insgesamt auf 9 Maßnahmenkomplexe. Es ergibt sich ein Gesamtkompensationsumfang von rund 289 ha. Mit den vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen können die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts gleichartig ausgeglichen oder gleichwertig ersetzt werden. Das Landschaftsbild wird landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet.

## 5.2 Lärmschutzmaßnahmen

Die Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung in Unterlage 17.1 zeigen, dass ohne Lärmschutzmaßnahmen im Tagzeitraum zwischen 6 und 22 Uhr der Immissionsgrenzwert der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) für Dorf- und Mischgebiete von 64 dB(A) an allen Immissionsorten eingehalten wird. Im Nachtzeitraum hingegen wird der Immissionsgrenzwert von 54 dB(A) an vier Gebäuden im Bereich Hohenschölisch um bis zu 3 dB überschritten. An diesen vier Gebäuden an der Götzdorfer Straße besteht ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach. Die Untersuchung zeigt auch, dass die Kosten des erforderlichen, aktiven Schallschutzes, z.B. für eine Lärmschutzwand, im vorliegenden Fall in einem ungünstigen Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden, weshalb von der Durchführung aktiver Schallschutzmaßnahmen abgesehen wird. Die betroffenen erhalten jedoch einen Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Dieser kann bspw. durch Einbau von schalldämmenden Fenstern hergestellt werden.

### 5.3 Auswirkungen auf das nachgeordnete Verkehrsnetz

Mit dem Neubau der A 26, BA 5a inklusive der AS Stade-Nord werden sich zudem Verkehrsumlagerungen im nachgeordneten Straßennetz ergeben, sodass in diesen Bereichen ebenfalls mit einem Lärmzuwachs zu rechnen ist. Daher wurde für folgende Planfälle eine schalltechnische Untersuchung im nachgeordneten Netz, immer im Vergleich mit dem „Bezugsfalls plus“ (ohne A 20 und ohne A 26 in den Abschnitten 5a, 5b und 6), durchgeführt:

- Planfalls E4: A 20 und A 26 durchgängig befahrbar (Unterlage 17.3)
- Planfalls E4a: A 20 und A 26 durchgängig befahrbar, jedoch in Stade noch ohne die geplante Wischhafener Straße (Unterlage 17.4)
- Planfall E6/E6a: Realisierung des Abschnitts 5a bis zur AS Drochtersen, d.h. mit einer Teilfreigabe der Maßnahme „A 20 Kreuz Kehdingen“, sowie der A 26 zwischen Stade und Hamburg. Keine Realisierung von weiteren relevanten Abschnitten der A 20, in Stade jeweils mit / ohne durchgängige Befahrbarkeit der geplanten Wischhafener Straße (Unterlage 17.5)

Die schalltechnischen Untersuchungen in den Unterlagen 17.3, 17.4 und 17.5 dienen lediglich der Anstoßwirkung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Ein rechtlicher Anspruch der Betroffenen leitet sich hieraus nicht ab.

## 6. Kosten

Kostenträger der Baumaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung).

## 7. Verfahren

Zur Erlangung der Baurechte ist die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) erforderlich.

## 8. Durchführung der Baumaßnahme

Im Rahmen der Baudurchführung werden die nachstehend gelisteten 5 Bauphasen erforderlich.

- Bauphase 1 Erschließung des Baufeldes
  - Einrichten von Umleitungsstrecken/Verkehrslenkung
  - Herstellen der Ersatzwege
  - Herstellen der wasserwirtschaftlichen Maßnahmen
  - Räumen des Baufeldes

- Bauphase 2 Verlegen von Leitungen
- Bauphase 3 Herstellen der Unterführungsbauwerke für Gewässer  
Herstellen der sonstigen Brückenbauwerke (Überführung von Straßen  
und Wegen)
- Bauphase 4 Durchführung der Erdarbeiten (Vorbelastung)
- Bauphase 5 Herstellen der Verkehrsanlagen (Fahrbahn / Autobahntwässerung /  
Ausstattung)

Für die Baudurchführung werden neben den dauerhaft überplanten Flächen, die für die Verkehrsanlagen benötigt werden, Arbeitsstreifen für die Durchführung des Straßenbaus aber auch für die Wiederherstellungsmaßnahmen der Gebietsentwässerung, der zu schützenden Leitungen, der Vorgewende sowie für Lagerflächen erforderlich. Die Arbeitsstreifen werden in den Unterlagen 5 und 14 dargestellt.

Die zeitliche Abwicklung der Baumaßnahmen ist abhängig vom Verfahren, das für die Untergrundverbesserung gewählt wird. Unter Zugrundelegung der oben beschriebenen Vorbelastung wird mit einer Bauzeit von 6 Jahren gerechnet.