

Planfeststellungsbeschluss

über den Bau der B 3 n westlich / nördlich von Neu Wulmstorf zwischen A 26 und B 73;
Umgehung Neu Wulmstorf

A. Tenor

A.I Feststellender Teil

A.I.1 Feststellung des Planes

Für das vorgenannte Bauvorhaben wird nach § 17 Abs. 1 FStrG in Verbindung mit § 1 des NVwVfG i. V. mit § 72 ff des VwVfG der aus den unter A.I.2 aufgeführten Unterlagen bestehende Plan festgestellt.

A.I.2 Planunterlagen

A.I.2.1 Auflistung der festgestellten Unterlagen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Planunterlagen	Anzahl der Blätter	Maßstab
1	Erläuterungsbericht mit Stand vom 28.09.2006	42	
3	Übersichtslageplan vom 28.09.2006	1	1:5.000
4	Übersichtshöhenplan vom 16.02.2004	1	1:5.000/500
6	Straßenquerschnitt vom 16.02.2004	5	1:50
7	Lageplan vom 28.09.2006	3	1:2.000
8	Höhenplan vom 16.02.2004	3	1:1.200/200
8.1	Höhenplan Bahnhofstraße, Liliencronstraße, B 73 vom 16.02.2004	3	1:1.200/200
10	Bauwerksverzeichnis mit Vorblatt vom 16.02.2004	16	
11	Schalltechnische Untersuchung, Vorblatt v. 28.09.2006	1	
11.3	Schalltechnischer Übersichtslageplan vom 28.09.2006	1	1:5.000
12.3.1	Vorblatt Übersichtsplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 28.09.2006	1 1	1:5.000
12.3.2	Vorblatt Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 28.09.2006	1 3	1:2.000
12.3.3	Landschaftspflegerische Maßnahmenkartei mit Vorblatt, Stand vom 28.09.2006	38	
13.6	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen vom 28.09.2006	3	1:2.000
14	Deckblatt Grunderwerb vom 28.09.2006	1	
14.1	Grunderwerbsplan vom 28.09.2006	4	1:2.000
14.2	Grunderwerbsverzeichnis mit Vorblatt,	36	

	Stand vom 28.09.2006		
--	----------------------	--	--

Von den Planunterlagen werden die 1. bis 6. Ausfertigung (jeweils 2 Ordner) festgestellt. Die festgestellten Unterlagen sind mit dem Dienstsiegel Nr. 61 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet.

A.I.2.2 Nachrichtlich beigefügte Unterlagen

A.I.2.2.1 Unterlagen, die der Planfeststellung nicht bedürfen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Planunterlagen	Anzahl der Blätter	Maßstab
0	Merkblatt zur Planfeststellung	4	
1a	Allgemein verständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG mit Stand vom 28.09.2006	55	
1b	Ergebnisse der FFH - Verträglichkeits-Prüfung für das europäische Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“, Stand vom 28.09.2006	55	
2	Übersichtskarte, Stand vom 16.02.2004	1	1:25.000
11.1	Schalltechnischer Erläuterungsbericht, Stand vom 28.09.2006	8	
11.2	Vorblatt Schalltechnische Berechnungsunterlagen, Stand vom 28.09.2006	1	
11.2.1	Berechnung der Emissionspegel	1	
11.2.2	Zusammenstellung der Beurteilungspegel	6	
11.LuS	Vorblatt vom 28.09.2006	1	
11.LuS.1	Erläuterungsbericht zur luftschadstofftechnischen Untersuchung, Stand vom 28.09.2006	8	
11.LuS.2	Berechnungen zur luftschadstofftechnischen Untersuchung, Stand vom 28.09.2006	9	
12	Deckblatt zum landschaftspflegerischen Begleitplan vom 28.09.2006	1	
12.1	Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan, Stand vom 28.09.2006	84	
12.2	Vorblatt, Bestands- und Konfliktplan, Stand 28.09.2006	1	1:5.000
12.3	Vorblatt landschaftspflegerische Maßnahmen	1	
12.4	Gutachtliche Stellungnahmen der Unteren Naturschutzbehörden gem. § 14 NNatG und Benehmensherstellungen mit Vorblatt; Landkreis Stade vom 25.06.2002, 31.01.2006 und 04.10.2006; Landkreis Harburg vom 26.06.2002, 10.01.2006 und 28.08.2006	17	
12.5	Materialien zum landschaftspflegerischen Begleitplan mit Vorblatt, Stand vom 28.09.2006	54	
13	Vorblatt	1	
13.1	Wassertechnischer Erläuterungsbericht vom 16.02.2004	15	
13.2	Wassertechnische Berechnungsunterlagen vom 16.02.2004	27	
13.3	Zusammenstellung der Einleitungen in Gewässer; Stand vom 16.02.2004	2	

13.4	Übersichtskarte der Entwässerungsmaßnahmen	1	1:25.000
13.5	Übersichtslageplan der Entwässerung vom 28.09.2006	1	1:5.000

Diese Unterlagen sind mit einem grünen Stempelaufdruck „Nur nachrichtlich“ versehen.

A.1.2.2.2 überholte Planunterlagen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Planunterlagen	Anzahl der Blätter	Maßstab
1	Erläuterungsbericht mit Stand vom 16.02.2004	42	
1a	Allgemein verständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG mit Stand vom 16.02.2004	56	
1b	Ergebnisse der FFH - Verträglichkeits-Prüfung für das europäische Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“, Stand vom 24.02.2004	46	
3	Übersichtslageplan vom 16.02.2004	1	1:5.000
7	Lageplan vom 16.02.2004	3	1:2.000
11	Schalltechnische Untersuchung, Vorblatt v. 16.02.2004	1	
11.1	Schalltechnischer Erläuterungsbericht Stand vom 16.02.2004	8	
11.2	Vorblatt Schalltechnische Berechnungsunterlagen, Stand vom 16.02.2004	1	
11.2.1	Berechnung der Emissionspegel	1	
11.2.2	Zusammenstellung der Beurteilungspegel	5	
11.3	Schalltechnischer Übersichtslageplan vom 16.02.2004	1	1:5.000
11.LuS	Vorblatt;	1	
11.LuS.1	Erläuterungsbericht zur luftschadstofftechnischen Untersuchung, Stand vom 16.02.2004	6	
11.LuS.2	Berechnungen zur luftschadstofftechnischen Untersuchung, Stand vom 16.02.2004	12	
12	Deckblatt zum landschaftspflegerischen Begleitplan;	1	
12.1	Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan, Stand vom 16.02.2004	79	
12.2	Vorblatt, Bestands- und Konfliktplan, Stand 16.02.2004	1	1:5.000
12.3	Vorblatt landschaftspflegerische Maßnahmen	1	
12.3.1	Vorblatt Übersichtsplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 16.02.2004	1	1:5.000
12.3.2	Vorblatt Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 16.02.2004	3	1:2.000
12.3.3	Landschaftspflegerische Maßnahmenkartei mit Vorblatt, Stand vom 16.02.2004	38	
12.4	Gutachtliche Stellungnahmen der Unteren Naturschutzbehörden gem. § 14 NNatG; Landkreis Stade vom 27.02.2004, Landkreis Harburg vom 17.02.2004	3	
12.5	Materialien zum landschaftspflegerischen Begleitplan	57	
13.5	Übersichtslageplan der Entwässerung vom 16.02.2004	1	1:5.000
13.6	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen vom 16.02.2004	3	1:2.000
14	Deckblatt Grunderwerb vom 16.02.2004	1	

14.1	Grunderwerbsplan vom 16.02.2004	5	1:2.000
14.2	Grunderwerbsverzeichnis mit Vorblatt, Stand vom 16.02.2004	40	

Diese überholten Planunterlagen, die die Planung zu dem Zeitpunkt der Auslegung wiedergeben, liegen den festgestellten Planunterlagen in zwei gesonderten Ordnern informativ bei und sind mit dem Vermerk: „Überholte Planunterlage! Sie ist zur Information beige-fügt!“ versehen.

A.1.3 Änderungen, Vorbehalte, Nebenbestimmungen

A.1.3.1 Änderungen

Die Unterlagen wurden nicht geändert.

A.1.3.2. Vorbehalt zur Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen

Zur Kompensation der Beeinträchtigungen des VSG 59 „Moore bei Buxtehude“ durch den Bau der A 26 und der B 3 n wurde eine Gesamtkonzeption für die erforderlichen Ausgleichs- und Kohärenzsicherungsmaßnahmen erarbeitet, die abschließend im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für den dritten Planungsabschnitt der A 26 umgesetzt wird. Die der B 3 n zuzuordnenden Kompensationsmaßnahmen und –flächen innerhalb des VSG 59 werden im Zuge des Verfahrens für den dritten Bauabschnitt der A 26 im Rahmen des Gesamtkonzeptes konkretisiert und festgestellt.

A.1.3.3 Nebenbestimmungen

A.1.3.3.1 Beteiligungen, Abstimmungen

Die NLStBV – GB STD hat sich rechtzeitig vor Baubeginn mit allen betroffenen Verkehrs-, Versorgungs- und Leitungsträgern (DB Netz AG, Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG, EWE AG, HGC Hamburger Gas Consult GmbH, E.ON Netz GmbH, Hamburger Stadtentwässerung) in Verbindung zu setzen, um technische Einzelheiten im Rahmen der Bauausführung und zur Leitungssicherung abzustimmen.

Die NLStBV – GB STD hat die uNB über Abnahmetermine nach der Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen zu informieren, um deren Beteiligung zu ermöglichen.

A.1.3.3.2 Auflagen

A.1.3.3.2.1 Land- und forstwirtschaftliche Belange

Rechtmäßig vorhandene Zufahrten und Zugänge sind auf Kosten der NLStBV – GB STD im Benehmen mit den Grundeigentümern wiederherzustellen oder in gleichwertiger Bauweise neu herzustellen. Das gilt auch, wenn sie aus den Plänen nicht ersichtlich sein sollten. Während der Bauphase ist der Baustellenbetrieb so zu organisieren, dass die Nutzflächen jederzeit erreichbar bleiben.

Während der Bauphase vorübergehend in Anspruch genommene Flächen sind in Abstimmung mit den Grundeigentümern nach Abschluss der Bauarbeiten zu rekultivieren.

A.1.3.3.2.2 Belange des Naturschutzes

Die Baufeldfreiräumung ist außerhalb der Vogelbrutzeit (01. März bis 30. Juni) der Europäischen Vogelarten (Wachtelkönig und Wiesenvogelarten) durchzuführen.

A.1.3.3.2.3 Fahrbahnbelag

Für die Fahrbahn der B 3 n ist durchgängig ein Belag zu verwenden, der gegenüber dem in der Verkehrslärmschutzverordnung zugrunde gelegten Referenzbelag eine Minderung der Verkehrsgeräusche um mindestens - 2 dB(A) bewirkt.

A.1.3.4 Zusagen

A.1.3.4.1 Land- und Forstwirtschaft

Die NLStBV – GB STD sagt zu, bei vorzunehmenden Pflanzungen im Rahmen von Kompensationsmaßnahmen vorhandene Zufahrten in dem notwendigen Umfang freizuhalten.

Die NLStBV – GB STD sagt zu, die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Hauptstelle Bundesforst Wense im Rahmen der Ausführungsplanung zu beteiligen.

A.1.3.4.2 Wasserwirtschaft

Die NLStBV - STD sagt zu, die unteren Wasserbehörden über Änderungen der Entwässerung zu informieren und sich mit ihnen abzustimmen.

Bei einem Bodenaustausch wird die „gespannte“ Grundwassersituation berücksichtigt.

A.1.3.4.3 Denkmalschutz

Die NLStBV – GB STD sagt zu, das Helms-Museum rechtzeitig über den Baubeginn zu informieren und sich vor anstehenden Bodenbewegungen mit ihm abzustimmen. Bei Ausgrabung von Torf wird kontrolliert, ob sich in dieser oder der darunter liegenden Schicht archäologische Fundgüter befinden. Gegebenenfalls wird die NLStBV – GB STD die Bergung nach vorheriger Abstimmung unterstützen. Die NLStBV – GB STD wird die Einhaltung der Zusagen zum Denkmalschutz im Rahmen der örtlichen Bauleitung sicherstellen.

A.1.3.4.4 Einmündung Justus-von-Liebig-Straße / B 3 n

Die NLStBV – GB STD sagt zu, sich im Rahmen der Ausführungsplanung mit der PI Harburg darüber abzustimmen, ob eine Trennung der Links- und Rechtsabbiegerspuren an der Einmündung der Justus-von-Liebig-Straße in die B 3 n vorzusehen ist.

A.1.3.4.5 Umleitungen

Die NLStBV – GB STD sagt zu, bei einer Vollsperrung der L 235 rechtzeitig die notwendige Ausschilderung der Umleitungsstrecken zu veranlassen.

A.1.4 Entscheidungen über Einwendungen

Die in dem Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Planänderungen, durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss und/oder durch Zusagen des Vorhabensträgers berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

A. II Nachrichtlicher Teil

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird über die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der erforderlichen Folgemaßnahmen entschieden. Der Beschluss entfaltet nach § 75 VwVfG Konzentrationswirkung. Damit sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen oder Zustimmungen nicht mehr erforderlich. Sie werden durch diesen Beschluss ersetzt.

Die Planfeststellung regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Bestehende Eigentumsverhältnisse werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind daher nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Der Beschluss ersetzt nicht die Zustimmung der Grundstückseigentümer, die Grundstücke im Sinne des Antrages zu

nutzen. Kommt keine Einigung zustande, muss zusätzlich ein förmliches Enteignungsverfahren durchgeführt werden.

Bei den getroffenen Entschädigungsregelungen wird nur eine Entschädigung dem Grunde nach festgestellt. Führen die Vereinbarungen zwischen den Eigentümern und der Straßenbauverwaltung nicht zu einem Erfolg, muss die Entschädigung durch ein gesondertes Verfahren geklärt werden.

Die in Folge der Baumaßnahme erforderlichen verkehrsbehördlichen Anordnungen trifft die untere Verkehrsbehörde außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

B. Sachverhalt

B.I Beschreibung des Vorhabens

B.I.1 Straßenbaumaßnahmen

Nach Fertigstellung der A 26 wird der Querverkehr zwischen A 26 und A 1 über die L 235, B 73 und B 3 zunehmen. Um die in diesem Straßenzug liegenden Ortsdurchfahrten (Neu Wulmstorf, Wulmstorf, Daerstorf, Elstorf) vom erhöhten Verkehrsaufkommen zu entlasten und einen zügigen Verkehrsfluss zu erreichen, soll eine großräumige Verlegung der B 3 hergestellt werden. Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen befindet sich der Abschnitt zwischen B 73 und A 26 im vordringlichen und der zwischen B 73 und Bachheide (südlich Elstorf) im weiteren Bedarf.

Die vorliegende Planung umfasst den im vordringlichen Bedarf enthaltenen Teilabschnitt der B 3 n zwischen der geplanten A 26 (Stade – Hamburg) nördlich von Neu Wulmstorf und der vorhandenen B 73 westlich der Ortschaft mit einer Länge von 3,957 km. Mit der Baumaßnahme wird die Anbindung der geplanten A 26 an das nachgeordnete Straßennetz hergestellt. Durch den Neubau der B 3 n wird der Zubringerverkehr zur A 26 westlich um den Ort Neu Wulmstorf geführt und so die Ortslage Neu Wulmstorf durch diese Umgehung entlastet.

Die Baumaßnahme beginnt am südlichen Ende der Überführungsrampe der L 235 über die A 26 mit Bau-km 500+930, verläuft auf der vorhandenen L 235 in Richtung Süden, schwenkt vor Neu Wulmstorf aus der L 235 nach Westen und verläuft zunächst parallel zur Bahnstrecke Hamburg-Cuxhaven, die höhenungleich gekreuzt wird. Anschließend verläuft die B 3 n wieder südlich am westlichen Rand des vorhandenen Gewerbegebietes von Neu Wulmstorf und anschließend auf einer Länge von rd. 400 m durch einen Kiefernwald bis zur höhengleichen Verknüpfung mit der B 73 bei Bau-km 504+887. Außerhalb der Ausbaustrecke der L 235 verläuft die neue Bundesstraße ausschließlich in Dammelage in rd. 1,00 bis 1,50 m über dem Gelände.

Die B 3 n wird über Knotenpunkte mit der L 235 (Bahnhofstraße), der Justus-von-Liebig-Straße und der B 73 verknüpft. Zur Kreuzung der Bahnlinie Hamburg-Cuxhaven wird die Bundesstraße über eine Brücke mit einer lichten Höhe von 6,15 m geführt. Eine weitere neue Brücke mit einer lichten Höhe von 4,70 m ist zur Überführung der Liliencronstraße über die B 3 n erforderlich.

Die durch den neuen Straßenzug zerschnittenen Wegeverbindungen werden in dem erforderlichen Umfang neu hergestellt bzw. verlegt, so dass die Verbindungen und die Erschließung der durchtrennten landwirtschaftlichen Flächen wiederhergestellt werden.

Die Entwässerung des Oberflächenwassers von der Fahrbahn der B 3 n wird für den gesamten Streckenbereich breitflächig über die Bankette und über die Böschungen geleitet, auf denen das Niederschlagswasser versickern soll. Entlang der Böschungsfüße werden Mulden bzw. Ersatzgräben vorgesehen. In Bereichen, wo der erforderliche Flurabstand

zum Grundwasser für eine Versickerung nicht eingehalten werden kann bzw. die Böschungflächen nicht zur vollständigen Versickerung ausreichen, soll die Dimensionierung der Mulden und Straßengraben so erfolgen, dass sie als Regenrückhaltung wirksam werden.

Die geplante Trasse der B 3 n kreuzt für die Oberflächenentwässerung wichtige Gewässer, deren Entwässerungsfunktion durch geeignete Maßnahmen (Durchlässe, Verlegung, Ersatzgewässer) aufrechterhalten wird. Der Wasserabfluss der vorhandenen Gewässer wird durch die Straßenbaumaßnahme nicht negativ verändert.

B.I.2 Kompensationsmaßnahmen

Im Planungsraum liegt das VSG 59 „Moore bei Buxtehude“, das durch die Maßnahme erheblich beeinträchtigt wird. Gleichwohl wird die Baumaßnahme im Wege einer Ausnahme nach den Vorgaben des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL zugelassen.

Die zu erwartenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft können durch geeignete Schutz-, Gestaltungs-, Ausgleichs-, und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden.

Unter A.I.3.2 ist in einem Vorbehalt aufgenommen, dass die erforderlichen Ausgleichs- und Kohärenzsicherungsmaßnahmen im Rahmen einer umzusetzenden Gesamtkonzeption im Verfahren für den dritten Planungsabschnitt der A 26 konkretisiert und festgestellt werden.

Das BVerwG hat mit der Entscheidung vom 31.01.2006 – 4 B 49/05 – festgestellt, dass die Regelung von Einzelheiten eines Kohärenzausgleichs einem ergänzenden Planfeststellungsbeschluss vorbehalten bleiben kann; jedenfalls dann, wenn die Durchführung der notwendigen Kohärenzsicherungsmaßnahmen nicht ungewiss ist.

Der erste Bauabschnitt der A 26 von Stade nach Horneburg wurde mit Planfeststellungsbeschluss vom 31.10.1997 festgestellt. Der Bedarf wird in jedem Bauabschnitt für die gesamte Autobahn von Stade nach Hamburg betrachtet, wobei der Gesetzgeber über den aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der als Anlage 1 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) Gesetzeskraft erlangt hat, den Bedarf für die gesamte A 26 zwischen Stade und Hamburg gesehen hat. Gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 31.10.1997 wurde geklagt. In dem gerichtlichen Verfahren wurde auch der Frage nach der Planrechtfertigung nachgegangen. So hat das Nds. OVG mit Urteil vom 18.01.2001 festgestellt, dass Gründe für ein Überschreiten des gesetzgeberischen Ermessens nicht vorlägen. Alle Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss wurden zurückgewiesen und der Planfeststellungsbeschluss wurde mit dem Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 31.07.2002 bestandskräftig.

Der 2. Bauabschnitt der A 26 von östlich Horneburg bis östlich von Buxtehude wurde mit Planfeststellungsbeschluss vom 30.01.2004 festgestellt. Gegen den Planfeststellungsbeschluss wurden ebenfalls Klagen und einstweilige Rechtsschutzverfahren angestrengt. In einem einstweiligen Rechtsschutzverfahren hat das Nds. OVG mit Beschluss vom 12.12.2005 die Planrechtfertigung für die A 26 nochmals bestätigt. Durch die Feststellungen in dem gerichtlichen Beschluss aus Naturschutzgründen erforderlich werdende Umpfanungen eines Bereichs der vorgesehenen Trasse im 2. Bauabschnitt der A 26 ändern an der Planrechtfertigung der A 26 nichts. So hat das Nds. OVG in dem zitierten Beschluss bestätigt, dass die mit der Planung verfolgte Lösung der Verkehrsprobleme des Untereiberbaues und die Verbesserung der mit der unzureichenden Verkehrsinfrastruktur einhergehenden Folgeprobleme durch die Weiterführung der A 26 im zweiten Bauabschnitt einem durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleiteten staatlichem Handeln entspricht.

Mit der für Mitte 2007 vorgesehenen Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den dritten Bauabschnitt der A 26 soll die A 26 mit ihrem ersten und zweiten Bauabschnitt nahtlos fortgeführt werden.

Aufgrund des funktionalen Zusammenhanges zwischen den geplanten Projekten A 26 und B 3 n besteht auch eine naturschutzfachlich begründete, räumliche Verzahnung der Kompensationsmaßnahmen nach der Eingriffsregelung gem. NNatG und den Sicherungsmaßnahmen gem. FFH-Richtlinie. Zur Kompensation der Beeinträchtigungen des VSG 59 „Moore bei Buxtehude“ durch den Bau der A 26 und der B 3 n wurde eine Gesamtkonzeption für die erforderlichen Ausgleichs- und Kohärenzsicherungsmaßnahmen erarbeitet; die abschließend im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für den dritten Planungsschnitt der A 26 umgesetzt wird. Dieses Gesamtkonzept umfasst 100 ha innerhalb des VSG „Moore bei Buxtehude“ und die Schaffung eines neuen 200 ha großen Wachtelkönig- und Wiesenvogellebensraumes im Gauensieker Sand bei Drochtersen.

Soweit die der B 3 n zuzuordnenden Kompensationsmaßnahmen nicht zeitnah in Trassennähe umgesetzt werden können, werden sie vorübergehend in dem vorgenannten Bereich im Gauensieker Sand angesiedelt. Diese bundeseigenen Flächen bei Drochtersen werden seit 2002 als Kohärenzsicherungsmaßnahme für die A 26 hergerichtet, wovon 120 ha durch den 2. BA der A 26 belegt sind und die übrigen 80 ha als geeigneter Flächenpool zur Verfügung stehen. Die vorübergehende Verlagerung der der B 3 n zuzuordnenden Kompensationsmaßnahmen in den Gauensieker Sand wurde erforderlich, da mit der ursprünglichen Maßnahme E 13 – 40 ha kohärenzsichernde Maßnahmen im VSG „Moore bei Buxtehude“ – Existenzgefährdungen geltend gemacht wurden, die zur einer entsprechenden Umplanung geführt haben, vgl. B.II.3. Die vorübergehende Verlagerung des Ausgleichsflächenanspruchs von ca. 40 ha in den Gauensieker Sand ist naturschutzfachlich vertretbar, weil die maßgeblichen Wirkungen der B 3 n erst durch die Inbetriebnahme der Straße eintreten (verkehrsbedingte Lärmwirkungen).

Mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den 3. BA der A 26 folgt ein begleitendes Flurbereinigungsverfahren im Gebiet „Moore bei Buxtehude“. In dem Flurbereinigungsverfahren sollen dann die Flächenansprüche des Gesamtkonzeptes aus der FFH – Verträglichkeitsprüfung für die Kohärenzsicherungsmaßnahmen für die B 3 n und die A 26 vorrangig bereitgestellt werden. Daneben wird seitens der Straßenbauverwaltung auch ein freihändiger Flächenerwerb innerhalb des VSG angestrebt. Die nach derzeitiger Planung des Vorhabensträgers – bei disponierter Dauer des Baues der B 3 n von 2,5 Jahren – frühestens vorgesehene Verkehrsfreigabe der B 3 n ist für Ende 2009 avisiert, so dass bis zu diesem Zeitpunkt durch freien Flächenerwerb und/oder das dann laufende Flurbereinigungsverfahren Flächen innerhalb des Vogelschutzgebietes „Moore bei Buxtehude“ mit ausreichendem Zeitvorlauf zur Verfügung stehen.

B.II. Verfahrensablauf

B.II.1 Zuständigkeiten

Die Aufgaben als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für den Bau bzw. die Änderung für die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen genannten Bundesstraßen nimmt nach Auflösung der Bezirksregierungen ab 01.01.2005 die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – NLStBV – wahr (vgl. Gesetz zur Umsetzung der Verwaltungsmodernisierung im Geschäftsbereich des MW vom 05.11.2004, Nds. GVBl. S. 406, und RdErl. MW vom 22.12.2004, Nds. MBl. S. 879). Diese Aufgaben werden vom Dezernat 33 der Zentrale wahrgenommen.

Das Straßenbauamt Stade wurde im Zuge der Verwaltungsreform durch Beschluss der Landesregierung vom 07.09.2004 mit Wirkung vom 01.01.2005 aufgelöst und in die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr integriert. Die NLStBV unterhält in Stade einen regionalen Geschäftsbereich. Zuständige Straßenbaubehörde für Bundesstraßen ist gem. Nr. 1 I des RdErl. des MW vom 22.12.2004 die NLStBV.

B.II.2 Antrag

Das SBA Stade (ab 01.01.2005: NLStBV – GB STD) beantragte mit Schreiben vom 27.02.2004 ein Planfeststellungsverfahren nach § 17 Abs. 1 FStrG für den Bau der B 3 n westlich / nördlich von Neu Wulmstorf zwischen A 26 und B 73; Umgehung Neu Wulmstorf, durchzuführen.

B.II.3 Zeitliche Durchführung des Planfeststellungsverfahrens

Nach Eingang aller notwendigen Planunterlagen leitete die Anhörungsbehörde am 22.03.2004 das Verfahren ein.

Das Verfahren wurde in der Gemeinde Neu Wulmstorf und der Stadt Buxtehude bekannt gemacht. Gleichzeitig mit der Einleitung wurden die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange eingeholt, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt ist. Parallel wurden die nach dem Naturschutzgesetz anerkannten Verbände beteiligt.

Die Unterlagen wurden von der Gemeinde Neu Wulmstorf und der Stadt Buxtehude zu folgenden Zeiten ausgelegt:

Gebietskörperschaft	Bekanntmachung	Auslegungszeitraum
Gemeinde Neu Wulmstorf	01.04.2004	13.04.2004 bis 13.05.2004
Stadt Buxtehude	08.04.2004	19.04.2004 bis 18.05.2004

Die Bekanntmachung erfolgte für die Gemeinde Neu Wulmstorf im amtlichen Mitteilungsblatt der Gemeinde, in Stadt Buxtehude im Buxtehuder Tageblatt.

Gem. § 73 Abs. 4 VwVfG konnte jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist bei der jeweiligen Gemeinde oder der Bezirksregierung Lüneburg (ab 01.01.2005: NLStBV) Einwendungen erheben.

Die Anhörungsbehörde stellte die eingegangenen Hinweise, Anregungen oder Einwendungen zusammen und gab dem SBA (ab 01.01.2005: GB STD) Gelegenheit, zu den einzelnen Äußerungen Stellung zu nehmen. Aufgrund entsprechender Einwendungen von drei Landwirten hat der GB STD für deren landwirtschaftlichen Betriebe jeweils ein Gutachten zur Überprüfung einer möglichen Existenzgefährdung als Folge der Kompensationsmaßnahme E 13 erstellen lassen. Die Gutachten und weiteren Stellungnahmen wurden der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 30.09.2005 vorgelegt. Gleichzeitig hat der GB STD den betroffenen Landwirten eine Ausfertigung des Gutachtens zur Frage einer möglichen Existenzgefährdung zugesandt.

Die Stellungnahmen des GB STD wurden den einzelnen Beteiligten mit der Einladung zum Erörterungstermin übersandt.

Die gegen den Plan erhobenen Einwendungen sowie Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wurden gem. § 73 Abs. 6 VwVfG mit den Beteiligten am 01.02.2006 und 02.02.2006 im Ratssaal der Gemeinde Neu Wulmstorf erörtert. Auf den Erörterungstermin war von den oben genannten Gebietskörperschaften durch ortsübliche Bekanntmachung hingewiesen worden. Zusätzlich hatte die Anhörungsbehörde die Träger öffentlicher Belange und die Einwender über diesen Termin schriftlich informiert. Über den Erörterungstermin wurde eine Ergebnisniederschrift gefertigt und denjenigen übersandt, die einen entsprechenden Eintrag in die Anwesenheitsliste vorgenommen hatten.

Mit dem Abschluss des Erörterungstermins war das Verfahren noch nicht entscheidungsreif. Während der Anhörung waren verschiedene Probleme vorgetragen worden, die von der Planfeststellungsbehörde zusammengestellt und als Arbeitsaufträge an den GB Stade zur weiteren Bearbeitung gegeben wurden.

Neben redaktionellen Änderungen waren verschiedene Planunterlagen, vornehmlich zum Bereich Naturschutz, zu ändern bzw. anzupassen.

Die Umsetzung der Maßnahme E 13 wird vorübergehend auf bundeseigenen Flächen im Bereich Gauensieker Sand erfolgen (vgl. A.I.3.2 und B.I.2). Eine konzeptionelle Änderung der Planung ist damit nicht verbunden. Es handelt sich lediglich um eine zeitlich befristete Verlagerung bei der Umsetzung der Maßnahme, die mit den unteren Naturschutzbehörden abgestimmt wurde. Eine ergänzende Anhörung der betroffenen Naturschutzverbände war daher nicht notwendig.

Die Maßnahmen zur Kompensation des Waldeingriffs sind konkretisiert worden.

Die Planänderung beinhaltet auch eine Überarbeitung des Luftschadstoffgutachtens. Die ursprüngliche Untersuchung nach dem Berechnungsverfahren zum „Merkblatt über die Luftverunreinigungen an Straßen ohne und mit lockerer Randbebauung (MLuS_02)“ wurde durch ein Gutachten nach MLuS_02 in der geänderten Fassung 2005 ersetzt. Im Rahmen einer ergänzenden Anhörung nach § 73 Abs. 8 VwVfG wurden die in ihrem Aufgabenbereich betroffenen Behörden (MU, LK Harburg, LK Stade) am 23.05.2006 beteiligt. Gegen die Neuberechnung nach MLuS_02 in der geänderten Fassung 2005 wurden keine Bedenken erhoben.

Der GB STD hatte zu prüfen, ob durch die Änderung des Trassenentwurfs der B 3 n eine Verringerung der Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes V 59 erreicht werden kann. Die Antragstellerin hat alternativ zwei Varianten aufgestellt und berechnet, deren Wirkungen zur Betrachtung von Minimierungen der Beeinträchtigungen gegenüber gestellt wurden (vgl. C.III.4.1). Eine Planänderung wurde in dieser Hinsicht nicht vorgenommen.

Eine Umplanung der Maßnahme E 14 führte zu stärkeren Betroffenheiten bei mehreren Grundstückseigentümern, so dass eine ergänzende Anhörung nach § 73 Abs. 8 VwVfG erforderlich wurde. Die daraufhin erhobene Einwendung eines Privaten richtete sich nach wie vor grundsätzlich gegen die Maßnahme (Heckenpflanzung) und der damit verbundenen Inanspruchnahme seines Grundstückes. Da auf die Kompensationsmaßnahme aus naturschutzfachlicher Sicht nicht verzichtet werden kann, wurde keine weitere Planänderung in dieser Hinsicht vorgenommen.

B.II.4 Abschnittsbildung

Die Rechtsfigur der planungsrechtlichen Abschnittsbildung stellt eine richterrechtliche Ausprägung des allgemeinen rechtsstaatlichen Abwägungsgebots dar. Ihr liegt die Erwägung zugrunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, die Planfeststellungsbehörde ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklichen kann. Die jeweils getroffene Abschnittsbildung muss sich inhaltlich rechtfertigen lassen.

Zum einen hat die Bildung von Teilabschnitten ihrerseits das Ergebnis planerischer Abwägung zu sein. Die der Planfeststellungsbehörde zustehende planerische Gestaltungsfreiheit vermag nicht zu rechtfertigen, dass Teilabschnitte ohne sachlichen Bezug auf eine konzeptionelle Gesamtplanung gebildet werden. Erst dieser Bezug wird es regelmäßig rechtfertigen können, dass trotz gewisser planerischer Schwächen, die - bei isolierter Betrachtung - ein einzelner Teilabschnitt enthalten mag, die Teilplanung vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung dennoch als ausgewogen angesehen werden kann (vgl. BVerwG, Urteil v. 26.06.92, Az.: 4 B 1-11/92 u.a., DVBl. 1992, 1435 ff.).

Zum anderen bedarf der planfestgestellte Streckenabschnitt der eigenen Planrechtfertigung, die allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten Gesamtplanung zu sehen ist. Daher muss der jeweilige Teilabschnitt eine insoweit selbständige Verkehrsfunktion besitzen (BVerwG Urteil v. 19.05.98, DVBl. 98, 900 ff.; BVerwG Urteil v. 27.10.2000, DVBl.

2001, 386 ff.). Danach ist die Aufspaltung eines Gesamtvorhabens in Teilschritte grundsätzlich zulässig. Jeder Streckenabschnitt, der einer eigenständigen Planung unterworfen wird, muss indes für sich alleingegenommen eine Verkehrsfunktion erfüllen, damit gewährleistet bleibt, dass die Teilplanung auch dann nicht sinnlos wird, wenn sich das Gesamtplanungskonzept im nachhinein als nicht realisierbar erweist. Hinter der Senatsrechtsprechung steht das Motiv, einer willkürlichen Parzellierung der Planung entgegenzuwirken und der Gefahr der Entstehung eines Planungstorsos von vornherein vorzubeugen.

Mit der Gesamtmaßnahme „Verlegung der B 3“ sollen die an dem Straßenzug L 235, B 73 und B 3 liegenden Ortsdurchfahrten (Neu Wulmstorf, Wulmstorf, Daerstorf, Elstorf) von dem erhöhten Verkehrsaufkommen nach Fertigstellung der A 26 entlastet und ein zügiger Verkehrsfluss erreicht werden. Die vorliegende Planung der B 3 n zur Verbindung der B 73 mit der künftigen A 26 und Entlastung der Ortsdurchfahrt Neu Wulmstorf (L 235 / Bahnhofstraße) ist als erster Abschnitt zu betrachten. Ausweislich der landesplanerischen Feststellung vom 17.04.1989 als Ergebnis des vorangegangenen Raumordnungsverfahrens ist dieser Abschnitt als Teilstrecke einer Verbindung zwischen der A 26 und der B 3 bei Elstorf mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung vereinbar. Hierzu erging die Maßgabe, dass die B 3 n so an die B 73 anzubinden ist, dass daraus eine Weiterführung bis zur B 3 bei Elstorf entwickelt werden kann (vgl. auch unter C.III.3).

C. Entscheidungsgründe

C.I. Verfahrensrechtliche Bewertung

Bei dem Bau der B 3 n zwischen A 26 und B 73 handelt es sich um eine Bundesfernstraße. Gem. § 17 Abs. 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt wurde. Dies setzt ein Verfahren im Sinne des § 72 VwVfG voraus.

Das Verfahren wurde nach den Vorgaben des FStrG in Verbindung mit dem NVwVfG sowie dem VwVfG durchgeführt. Die Öffentlichkeit wurde beteiligt. Jeder, dessen Belange betroffen sein konnten, hatte die Möglichkeit, sich in das Verfahren einzubringen.

Für den Neubau bzw. die Änderung einer Bundesfernstraße ist nach Nr. 14.6 der Anlage 1 zu § 3 c UVPG in Verbindung mit §§ 2 und 3 ff. UVPG dann eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich, wenn eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls eine entsprechende Pflicht hierzu ergeben hat. Der GB STD ist bei der Erstellung der Planunterlagen davon ausgegangen, dass für das Bauvorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig sein wird und hat die erforderlichen UVP-Unterlagen erstellt. Die Planfeststellungsbehörde hat keine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles zur Feststellung der UVP-Pflicht vorgenommen, da an der Notwendigkeit hierzu keine vernünftigen Zweifel bestehen. Im folgenden Abschnitt wird die Umweltverträglichkeitsprüfung für das beantragte Vorhaben als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt.

Das Bauvorhaben berührt auch das europäische Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“, das als V 59 gemeldet wurde. Dieses Gebiet wurde von dem Land Niedersachsen am 07.10.2002 in dem Nds. MBl. Nr. 35 auf den Seiten 717 und 722 als europäisches Vogelschutzgebiet erklärt und gem. § 10 Abs. 6 BNatSchG im Bundesanzeiger Nr. 106a vom 11.06.2003 bekannt gemacht. Damit sind die formalen Voraussetzungen erfüllt, um eine Prüfung nach § 34 BNatSchG durchführen zu können.

Die Vorhabensträgerin hat diese Vorgaben beachtet und mit der Unterlage 1 b die Verträglichkeit gem. Art. 6 Abs. 3 sowie eine Ausnahme gem. Art. 6 Abs. 4 der FFH-Richtlinie geprüft.

Die Einbeziehung der Öffentlichkeit im Sinne des § 9 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 Abs. 3 FStrG bzw. nach § 73 Abs. 3 VwVfG. Mit diesem Plan-

feststellungsbeschluss wird das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie bzw. der Prüfung nach § 34 BNatSchG der Öffentlichkeit nach den Bestimmungen des § 3 a UVPG zugänglich gemacht.

C.II Umweltverträglichkeitsprüfung

C.II.1 Untersuchungsraum

Die räumliche Abgrenzung des Untersuchungsraumes ergibt sich aus der Betrachtung der B 3 n im Zusammenhang mit der A 26 sowie des nachgeordneten Netzes und reicht im Norden bis an die Elbe sowie im Süden bis in den Geestbereich hinein. Innerhalb dieses gesamten Untersuchungsgebietes macht die B 3 n nur einen kleinen Wirkungsbereich aus. Der Planungsraum für die B 3 n erstreckt sich nördlich von Neu Wulmstorf in Richtung Rübke sowie westlich und südlich von Neu Wulmstorf bis zur Anbindung an die B 73 und entspricht dabei dem zu erwartenden Auswirkungsbereich der Baumaßnahme auf die Teilbereiche des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild. Es handelt sich überwiegend um Sietland (Hoch- und Niedermoorflächen), das sich bis zur Geestkante und anschließender Geest im Bereich der B 73 ausdehnt.

C.II.2. Zusammenfassende Darstellung gem. § 11 UVPG

Für den Bau und die Änderung einer Bundesfernstraße ist nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG in Verbindung mit den §§ 2 und 3 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Diese Prüfung wird nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit im Sinne des § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 Abs. 3 FStrG bzw. nach § 73 Abs. 3 VwVfG. Die Darstellung in der Unterlage 12 (Landschaftspflegerischer Begleitplan mit Aussagen zur Umweltverträglichkeit) und die Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG reichen aus, die Umweltverträglichkeit zu beurteilen.

Für die Darstellung nach § 11 UVPG wurde die Zusammenfassung gem. § 6 UVPG, die in dem Verfahren abgegebenen behördlichen Stellungnahmen sowie Äußerungen der Öffentlichkeit herangezogen.

Die Angaben des Vorhabensträgers nach § 6 UVPG, die in den einzelnen Planbestandteilen enthalten sind, wurden von der Planfeststellungsbehörde überprüft. Im Ergebnis treffen die Aussagen in der allgemein verständlichen Zusammenfassung (Unterlage 1a) in vollem Umfang zu. Die Unterlage 1 a wird deshalb zum Gegenstand der zusammenfassenden Darstellung gemacht. Im Hinblick auf Beschreibung, Art und Umfang des Vorhabens, Beschreibung der Umwelt (Schutzgüter) sowie Art und Menge der zu erwartenden Wirkfaktoren wird auf die Ausführungen dieser Planunterlage Bezug genommen.

Auf dieser Grundlage, ergänzt um Hinweise in Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange und in Einwendungen von Privatpersonen, lassen sich die wesentlichen Umwelteinwirkungen wie folgt zusammenfassen:

Menschen

Die B 3 n verläuft außerhalb geschlossener Siedlungsbereiche. Im Bereich der Abzweigung von der L 235 liegt ein Mischgebiet in ca. 200 m Entfernung. Im weiteren bahnparallelen Streckenverlauf befindet sich ein Wohngebiet südlich der Bahn. Westlich von Neu Wulmstorf verläuft die B 3 n unmittelbar an einem Gewerbegebiet und anschließend in ca. 300 m – 450 m Entfernung von einem Wohngebiet. Die Siedlungsbereiche sind aufgrund der Wohnfunktion empfindlich gegenüber Verlärmung und Schadstoffbelastung. Gleiches gilt für das Landschaftserleben und die Erholungsfunktion in der freien Landschaft. Die ortsnahe Erholung wird in der Qualität durch den Lärm verringert.

Ausweislich der schadstofftechnischen Untersuchung steigen im Bereich der Straße gegenüber der allgemeinen Vorbelastung die Konzentrationen der Stäube und Schadgase, insbesondere NO₂ und SO₂.

Tiere

Aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten des Untersuchungsraums mit seinen überwiegend feuchten Standorteigenschaften ist er als Lebensraum insbesondere für folgende feuchtigkeitsgebundene Tierarten von Bedeutung:

- Wiesenvögel
- Amphibien
- Libellen
- Heuschrecken
- Weißstorch (als Nahrungshabitat)

Als relevanter Indikator für das Spektrum der gesamten Umweltbeeinträchtigungen durch das Vorhaben sind die Beeinträchtigungen der Wiesenvögel bzw. der Wiesenvogelgebiete zu sehen.

Durch Überbauung von Flächen mit Bedeutung für Wiesenvögel kommt es zu einem Totalverlust und damit zur Reduzierung möglicher Lebensräume. Die Zerschneidung der Wiesenvogellebensräume führt zu einer Abwertung der verbleibenden aber verkleinerten Lebensräume. Diese verkleinerten Areale bieten den Wiesenvögeln keine ausreichenden Fluchtdistanzen mehr. Die Wiesenvögel reagieren mit einem Abwandern aus diesen Gebieten.

Flächen mit Vorkommen von gefährdeten und feuchtigkeitsliebenden Heuschreckenarten westlich von Neu Wulmstorf werden durch die B 3 n überbaut und vollständig von der offenen Landschaft abgetrennt. Mittelfristig ist von einem vollständigen Verlust als Lebensraum auszugehen.

Die B 3 n verläuft durch den südöstlichen Randbereich des europäischen Vogelschutzgebietes V 59 „Moore bei Buxtehude“. Die Auswirkungen auf die Erhaltungsziele dieses besonderen Schutzgebietes werden gesondert in der FFH-Verträglichkeitsprüfung untersucht (vgl. Abschnitt C.II.4).

Pflanzen

Der Planungsraum ist im Sietland weitgehend geprägt durch Intensivgrünland, Feuchtgrünland, Sumpfbiotope und eingestreute Gehölze. Im südlichen Teil des Planungsraumes sind dagegen Forst- und Offenlandbiotope ärmerer Standorte vorherrschend.

Durch die B 3 n kommt es zu einem Biotopverlust von ca. 21 ha. Erhebliche Beeinträchtigungen treten in den Bereichen der Trasse auf kleinen Teilflächen auf, in denen es zu einem Verlust oder Teilverlust von Biotopflächen mit hoher und allgemeiner Lebensraumbedeutung kommt. Es handelt sich u. a. um Flächen mit Vorkommen von gefährdeten Pflanzenarten und/oder –gesellschaften, landesweit gefährdeten Biotoptypen oder Bereiche mit einem Wert als besonders geschützte Biotope nach §§ 28 a, 28 b NNatG.

Boden

Die geplante Trasse der B 3 n verläuft weitgehend im Bereich des Bodentyps Niedermoor. Hochmoorböden befinden sich östlich der L 235. In dem südlich gelegenen Übergang zur Geest dominieren im Bereich der Hangkante grundwassernahe feuchte Gleye oder Gley-Podsole; in den oberen Hangbereichen grundwasserferne äußerst nährstoffarme Podsolböden.

Durch die Baumaßnahme wird ca. 12,9 ha gewachsener Boden überbaut und verliert seine natürliche Regelungsfunktion für Stoff- und Energieflüsse im Naturhaushalt, z. B. Fil-

tereigenschaften bei bestimmtem Schadstoffeintrag. Durch Arbeitsstreifen, die zusätzlich ca. 8,1 ha beanspruchen, wird der Boden ebenfalls beeinträchtigt. Durch Baufahrzeuge wird der Oberboden beschädigt und verdichtet. Die Zwischenlagerung von Boden in Mieten führt ebenfalls zu einer Verdichtung des darunter liegenden Bodens.

Wasser

Die Grundwasserverhältnisse im Planungsraum werden durch das künstlich geschaffene Poldersystem beeinflusst. Maßgeblich für die herrschenden Grundwasserstände sind die künstlich zu regulierenden Wasserstände der zahlreichen Kanäle, Gräben und Wettern. Innerhalb dieses Poldersystems werden die Fließgewässer, deren Wasserspiegel teilweise unter NN liegen, über Schöpf- oder Pumpwerke mit Verbindung zu Hauptvorflutern gesteuert. Durch die Einleitung von Niederschlagsabflüssen in die Vorfluter, die mit dem oberen Grundwasserstock in Verbindung stehen, ergibt sich keine Veränderung der Grundwasserneubildungsrate. Aufgrund des geringen Flurabstandes und des geringen Pufferungs- und Absorptionsvermögens der Niedermoorböden besteht eine erhöhte Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen.

Das künstlich entstandene Entwässerungssystem hat trotz seines Ausbauzustandes mit relativ gradlinigen Strukturen eine hohe Lebensraumbedeutung für zahlreichen Tier- und Pflanzenarten, darunter auch gefährdete und schutzwürdige Arten.

Durch Überbauung und Verrohrung von zwei Gräben auf jeweils 35 m bzw. 45 m Länge kommt es zu einem Verlust der Biotopfunktion und Unterbrechung von Austauschbeziehungen. Hiervon sind Gewässerabschnitte von ca. 600 m Länge betroffen. Die Überbauung und Verlegung des Grabens „Elstorfer Moorbeck“ im Zuge der Überführungsrampen der Bahnbrücke berührt zudem einen Bereich mit besonderer Bedeutung für Gewässerlebensgemeinschaften.

Klima/Luft

Aufgrund des geringen Reliefunterschiedes der betroffenen Bereiche, die vergleichsweise geringe Längenausdehnung der Bauwerke und die teilweise höherwüchsigen Vegetationsbestände lassen auf keine nachhaltige oder erhebliche Beeinträchtigung der Klimaausgleichsfunktion schließen.

Die prognostizierte Zunahme der Verkehrsbelastung im Untersuchungsraum führt zu einer leichten Erhöhung der Schadstoffbelastung entlang der B 3 n mit ihrer Zubringerfunktion zur A 26. Es kommt jedoch nicht zu Grenzwertüberschreitungen, die Belastungen liegen deutlich im Zulässigkeitsbereich.

Landschaft

Den zentralen Bereich und flächenmäßig größten Anteil des Planungsraumes nimmt das so genannte Sietland ein, dessen Landschaftscharakter durch die weiten Niedermoorflächen mit Grünlandnutzung bestimmt wird. Die Bedeutung dieses Bereiches liegt insbesondere in dem hohen Anteil naturnaher Offenlandbiotope, die den Charakter einer weitgehend ungestörten norddeutschen Niederungslandschaft vermitteln.

Den südlichen Bereich des Planungsraumes nehmen die Geestkante und die anschließende Geest ein, welche von einem deutlich wahrnehmbaren Geländeanstieg aus der vorgelagerten Unterelbeniederung sowie ein kleinräumig deutlich bewegtes Relief geprägt ist. Wesentliches Gestaltelement dieses Bereiches sind daneben die flächigen Kiefernbestände auf den armen sandigen Geestböden.

Der Trassenkörper der B 3 n steht in deutlichem Kontrast zu den naturräumlichen Gegebenheiten. Im Landschaftsbild entsteht ein Bruch zwischen den natürlichen bzw. kulturhistorischen Landschaftselementen und dem technischen Bauwerk. Außerdem verändert sich die Maßstäblichkeit des Raumes im Bereich des Überführungsbauwerkes über die

Bahn. Durch die horizontbegrenzende Wirkung werden Blickbeziehungen lokal erheblich beeinträchtigt.

Der Verlust wertvoller Biotopstrukturen beinhaltet gleichzeitig eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, da Flora und Fauna eine wesentliche Grundlage des Naturerlebens darstellen.

Kultur und sonstige Sachgüter

Bei dem von der B 3 n betroffenen Bereich handelt es sich um den Übergangsgürtel als Moorgebiet zur Geest mit geringen kulturlandschaftlichen Beeinträchtigungen.

Bedeutende Natur- und Bodendenkmale sind durch die Trasse nicht betroffen.

Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit des Poldersystems oder von Leitungssystemen werden durch begleitende Baumaßnahmen oder Schutzmaßnahmen vermieden.

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Bei einer Gesamtbetrachtung aller Schutzgüter wird deutlich, dass sie zusammen ein komplexes Wirkungsgefüge darstellen, in dem sich viele Funktionen gegenseitig ergänzen und aufeinander aufbauen. Ziel ist es nicht, alle diese denkbaren funktionalen und strukturellen Beziehungen aufzuzeigen. Vielmehr sollen die Bereiche herausgestellt werden, in denen starke gegenseitige Abhängigkeiten bestehen und wo vorhabensbezogene Auswirkungen eine Vielzahl von Folgewirkungen haben können. Derartige Überlagerungen sind insbesondere zwischen den Schutzgütern Boden, Pflanzen, Tiere und Landschaftsbild festzustellen.

Mit der Versiegelung von Boden und dem Verlust von Biotopen im Trassenverlauf gehen Lebensraumfunktionen und ein Teillebensraumverlust für Tiere verloren. Durch den Verlust von Gehölzbeständen sowie typischen Grünlandflächen mit Beetstruktur, die als gliedernde und landschaftsbildbelebende und –prägende Elemente eine Funktion für das Erscheinungsbild des Landschaftsraumes besitzen, ist gleichzeitig das Schutzgut Landschaft bzw. Landschaftsbild betroffen.

C.II..3 Bewertung nach § 12 UVPG

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung in dem Zulassungsverfahren. Sie erfolgt in dem Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Die Auswirkungen auf die Umwelt werden nach den Umständen des Einzelfalles bewertet.

Durch das Planfeststellungsverfahren wurde die Öffentlichkeit über die Auswirkungen der Baumaßnahme auf die nach § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter informiert und in das Verfahren einbezogen.

Anhand der fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäbe ergeben sich bei Einzelbetrachtung erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Pflanzen, Tiere, Boden, Wasser und Landschaft. Unter dem Gesichtspunkt der Umweltvorsorge sind die nachteiligen Auswirkungen auf Wasser weniger gravierend, weil entweder nur geringe Veränderungen im betroffenen Naturraum verursacht werden oder eine erfolgreiche Kompensation möglich ist. Das geringere Konfliktpotential aus Sicht einer wirksamen Umweltvorsorge besteht nach gegenwärtigem Erkenntnisstand bei den Schutzgütern Luft, Kultur- und sonstigen Sachgütern. Die klimatischen Auswirkungen sind unbedenklich.

Bei den Umweltauswirkungen auf den Menschen überwiegen die positiven Elemente. Die A 26 mit den Verkehrsbelastungen einer bis zur A 7 durchgehenden Trasse sowie der An-

bindung an das untergeordnete Verkehrsnetz über die B 3 n führt insbesondere im unmittelbaren Umfeld der B 73 sowie im innerörtlichen Bereich von Neu Wulmstorf zu deutlichen Entlastungen der Ortslage vom Verkehrslärm. Für das Umfeld der B 73 ist eine leichte Entlastung der Schadstoffsituation zu erwarten.

Die prognostizierte Verkehrsbelastung der A 26 und der B 3 n hat eine erhöhte Sicherheit des Wohnumfeldes zur Folge, da sich die innerörtlichen Verkehrsströme in Neu Wulmstorf deutlich verringern.

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Gemäß § 2 Abs. 1 Ziff. 4 UVPG sind auch eventuelle Wechselwirkungen, die sich zwischen den Schutzgütern ergeben könnten, in die Betrachtungen einzubeziehen. So ist zu berücksichtigen, dass sich ggf. die Umweltauswirkungen beim Zusammenwirken verschiedener Beeinträchtigungen gegenseitig beeinflussen und potenzieren können. Allerdings sind Bewertungsmaßstäbe für Wechselwirkungen fachgesetzlich nicht vorgegeben.

Soweit der Eingriff erhebliche negative Umweltauswirkungen hervorruft, werden diese, sofern möglich, nach der gesetzlichen Verpflichtung aus § 10 NNatG ausgeglichen (Ausgleichsmaßnahmen). Dort, wo im Einzelfall ein Ausgleich nicht möglich ist, erfolgt eine Kompensation durch geeignete Ersatzmaßnahmen, so dass die durch den Eingriff zerstörten Funktionen oder Werte des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes an anderer Stelle des von dem Eingriff betroffenen Raumes in ähnlicher Art und Weise wiederhergestellt werden. Ausweislich des LBP können beeinträchtigte Werte und Funktionen hinreichend kompensiert werden. Es ist nicht erkennbar, dass nach erfolgter Kompensation negative Wechselwirkungen auftreten werden.

Allerdings ist bei dieser Betrachtung zu berücksichtigen, dass sich die Eingriffsregelung nach § 7 ff NNatG lediglich auf die Belange von Naturhaushalt und Landschaftsbild beschränkt; eine Kompensation findet folglich auch nur in diesem Rahmen statt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung hat hingegen einen erweiterten Ansatz, indem sie neben den Umweltmedien des Naturhaushalts weitere Schutzgüter wie Mensch und Kulturgüter einbezieht.

Auch im Rahmen dieser erweiterten Betrachtung ist nicht erkennbar, dass durch Wechselwirkungen eine erhebliche Gefährdung der Schutzgüter eintritt. Die nachteiligen umweltbezogenen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem UVPG waren insgesamt in die Abwägung nach § 17 FStrG einzustellen. Das Ergebnis der Gesamtabwägung nach § 11 NNatG und § 17 FStrG ist in der allgemeinen Begründung unter Ziffer C.V.11 dargestellt. Bei der Prüfung der Umweltauswirkungen haben sich keine Erkenntnisse ergeben, die Bedenken gegen die Zulassung des Vorhabens begründen könnten.

C.III Verträglichkeitsprüfung nach der Vogelschutzrichtlinie bzw. § 34 BNatSchG / § 34 c NNatG

C.III.1 Rechtliche Grundlagen

Die Trasse der B 3 n durchquert das Gebiet „Moore bei Buxtehude“. Dieses Gebiet ist gemäß § 10 Abs. 6 BNatSchG vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit als Europäisches Vogelschutzgebiet bekannt gemacht worden. Die Bekanntmachung vom 2. Mai 2003 ist im Bundesanzeiger vom 11. Juni 2003 veröffentlicht worden.

Es handelt sich bei dem Gebiet „Moore bei Buxtehude“ um ein Europäisches Vogelschutzgebiet nach Artikel 4 der EU-Richtlinie 79/409/EWG vom 2. April 1979 (Vogelschutz-Richtlinie). Nach Art. 4 Abs. 1 der Vogelschutz-Richtlinie erklären die Mitgliedsstaaten insbesondere die für die Erhaltung der in Anhang 1 der Richtlinie genannten Arten zahlen- und flächenmäßig geeigneten Gebiete zu Vogelschutzgebieten. Die im Gebiet

„Moore bei Buxtehude“ maßgebliche Art ist der in Anhang 1 Ziffer 87 genannte Wachtelkönig. Die Auswahl des Gebietes hat gemäß den Regelungen des § 33 BNatSchG stattgefunden.

Für Europäische Vogelschutzgebiete gelten bestimmte Schutzvorschriften, die sich in § 33 Abs. 5 BNatSchG bzw. § 34b Abs. 5 NNatG niederschlagen. Danach sind alle Vorhaben, Maßnahmen, Veränderungen oder Störungen, die zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen können, unzulässig. Mit dieser Vorschrift wird Art. 6 Abs. 2 der EU-Richtlinie 92/43/EWG vom 21. Mai 1992 (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie = FFH-Richtlinie) in deutsches Recht umgesetzt.

Das Schutzregime für Europäische Vogelschutzgebiete entspricht dem der FFH-Gebiete. Denn gemäß Art. 7 der FFH-Richtlinie treten die Verpflichtungen nach Art. 6 Abs. 2-4 FFH-Richtlinie ab dem Zeitpunkt der Erklärung zum besonderen Schutzgebiet nach Art. 4 Abs. 1 Satz 1 Vogelschutz-Richtlinie an die Stelle der in der letztgenannten Vorschrift genannten Verpflichtungen.

Die Verpflichtungen des Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-Richtlinie sind in § 34 BNatSchG in deutsches Recht umgesetzt worden. Danach sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Europäischen Vogelschutzgebietes zu überprüfen. Ergibt die Prüfung der Verträglichkeit, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen eines solchen Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es unzulässig. (vgl. § 34 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 BNatSchG, § 34c Abs. 1 und 2 NNatG). In Art. 6 Abs. 3 FFH-Richtlinie heißt es entsprechend, dass die einzelstaatlichen Behörden unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfung und vorbehaltlich des Absatzes 4 (Ausnahmeregelung) dem Projekt nur zustimmen, wenn sie festgestellt haben, dass das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird.

Eine Ausnahmemöglichkeit ergibt sich aus § 34 Abs. 3 BNatSchG bzw. § 34c Abs. 3 NNatG, die auf Art. 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie basieren. Auch bei einem negativen Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung darf ein Projekt zugelassen werden, soweit es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art notwendig ist und zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

C.III.2 Bestehen eines Europäischen Vogelschutzgebietes

Das Gebiet „Moore bei Buxtehude“ ist von dem Kabinett des Landes Niedersachsen in seiner Sitzung am 30.04.2002 zum europäischen Vogelschutzgebiet erklärt worden. Die Bekanntmachung des Gebietes im Bundesanzeiger gemäß § 10 Abs. 6 Nr. 1 BNatSchG erfolgte am 2. Mai 2003, veröffentlicht am 11. Juni 2003. Das Europäische Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ in den Landkreisen Stade und Harburg hat eine Größe von 1.317 ha. Die nationale Unterschutzstellung erfolgte durch die NSG-VO „Moore bei Buxtehude“ vom 02.08.2006 (Nds. MBl. Nr. 27/2006)

Das Erhaltungsziel des Gebietes „Moore bei Buxtehude“ besteht gemäß Bekanntmachung im Nds. MBl. 2002, S. 717 im wesentlichen darin, für die wertbestimmende Vogelart Wachtelkönig einen günstigen Erhaltungszustand des Lebensraumes zu erhalten oder - falls erforderlich - wieder herzustellen. In den Erhaltungszielen sind weitere Vogelarten des Anhanges 1 gem. Art. 4, Abs.1 VRL bzw. gem. Art. 4 Abs. 2 VRL zu berücksichtigen, die in dem Gebiet vorkommen. In dem besonderen Schutzzweck der NSG-VO – § 2 Abs. 5 – werden die Erhaltungsziele für das Europäische Vogelschutzgebiet konkretisiert.

Zur Beschreibung des Gebietes wird, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die Unterlage 1 b, Seiten 16 – 24, verwiesen.

Das Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ wird entscheidend bestimmt durch das Brutvorkommen des Wachtelkönigs, der in den Jahren 1998, 2001, 2002, 2003 und 2006 kartiert wurde. Es ergaben sich 1998 40 Rufplätze, davon 24 mit Mehrfacherfassung und 22 Rufplätze im Jahr 2001, davon 5 mit Mehrfacherfassung. Zumindest bei den mehrfach (d. h. zu verschiedenen Zeitpunkten) erfassten Rufplätzen kann auf einen Brutplatz geschlossen werden. Hinsichtlich der Einzelheiten der Kartierungen sei auf die Gutachten des Büros Aland „Sondergutachten Wachtelkönig 1998“ bzw. „Gutachten Wachtelkönig 2001“ verwiesen.

Eine wiederholte Kartierung des Wachtelkönigs im August 2006 durch das Büro Aland weist für den direkten Trassenbereich der B 3 n keinen Rufplatz nach.

Nach verschiedenen gutachtlichen Äußerungen, die in der Unterlage 1 b (Seiten 22 - 24) wiedergegeben werden, handelt es sich bei dem Gebiet „Moore bei Buxtehude“ um eines der wichtigsten Brutgebiete des Wachtelkönigs in Deutschland. Es bildet zudem eine wichtige Verknüpfung im Netz der Wachtelkönigvorkommen an der Elbe.

Die Bedeutung des Gebietes „Moore bei Buxtehude“ ergibt sich zusätzlich aus seinem unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit dem östlich angrenzenden Gebiet „Moorgürtel“ in Hamburg mit einer Größe von ca. 740 ha. Letzteres ist ebenfalls im Bundesanzeiger vom 11. Juni 2003 bekannt gemacht worden und ist gemäß VO vom 7. August 2001 (Hbg. GVBl. S. 306) Naturschutzgebiet. Beide Europäischen Vogelschutzgebiete zusammen bilden einen Komplex von rd. 2000 ha.

C.III.3 Beeinträchtigung des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moore bei Buxtehude“

durch das Vorhaben B 3 n

Die Unterlage 1 b kommt in der Verträglichkeitsprüfung (Seiten 24 - 31) nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass die planfestgestellte Trasse der B 3 n eine erhebliche Beeinträchtigung des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moore bei Buxtehude“ in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen und damit zugleich eine Beeinträchtigung des Gebietes als solches verursacht.

Die Beeinträchtigungen beruhen insbesondere auf folgenden Faktoren:

- Flächeninanspruchnahme durch Versiegelung und Übererdung
- Zerschneidung des Gebietes, damit Verlust kleiner vom verbleibenden Gebiet abgeschnittener Randflächen
- Störungen durch Verkehrslärm, die zu einer teilweisen bis vollständigen Entwertung von Flächen als Lebensraum des Wachtelkönigs und anderer Vogelarten führen.

Der direkte Verlust von Flächen im Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ mit einer erhöhten Bedeutung als Lebensraum für Vogelarten gem. Art. 4 Abs. 1 VRL (Wachtelkönig und Neuntöter, der graduell geringer betroffen ist) beträgt - einschließlich der abgeschnittenen Randflächen - ca. 7 ha.

Für die regelmäßig auftretenden Zugvogelarten gem. Art. 4 Abs. 2 VRL liegt der Flächenverbrauch bei ca. 5 ha.

Weitere Auswirkungen auf die Eignung als Lebensraum für die im Vogelschutzgebiet vorkommenden Arten ergeben sich durch Lärm-Ausstrahlungseffekte. Je nach Tageszeit und Intensität des Lärms ergeben sich unterschiedliche Wirkungen auf den Lebensraum der Vogelarten.

Für die wertbestimmende Art Wachtelkönig sind nächtliche Schallimmissionen von 53 dB(A) und 50 dB(A) entscheidungsrelevant. Es ist davon auszugehen, dass ab einem nächt-

lichen Wert von 53 dB(A) keine Eignung als Lebensraum vorliegt; im Bereich ab 50 dB(A) ist eine verringerte Eignung anzunehmen.

Für die lärmempfindlichen Wiesenvögel ist eine entsprechende Wirkung auf die Lebensraumeignung bei Schallimmissionen tagsüber (62, 56, 47 dB(A)) zu erwarten.

Durch die nachteiligen Auswirkungen des von der B 3 n ausgehenden Lärms werden rechnerisch ca. 30 ha Habitatsfläche des Wachtelkönigs beeinträchtigt und als Lebensraum ganz oder teilweise ungeeignet. Hinsichtlich der Vogelarten gem. Art. 4 Abs. 2 der VRL werden als Folge der Lärmstörungen ca. 100 ha des Gebietes entsprechend beeinträchtigt.

Die Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG kommt zu dem Ergebnis, dass erhebliche Beeinträchtigungen des VSG „Moore bei Buxtehude“ zu erwarten sind. Somit kann das Vorhaben B 3 n nur zugelassen werden, wenn es gem. § 34 Abs. 3 BNatSchG aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art notwendig ist und zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

C.III.4 Ausnahmeprüfung gem. § 34 Abs. 3 BNatSchG / § 34 c Abs. 3 NNatG bzw. Art. 6 Abs. 4 FFH- Richtlinie

C.III.4.1 Vorliegen einer zumutbaren Alternative

Der mit dem Projekt verfolgte Zweck ist die Anbindung der geplanten A 26 an das nachgeordnete Straßennetz über die L 235 und B 73 sowie mit dem vorliegenden ersten Planungsabschnitt die Entlastung der Ortsdurchfahrt von Neu Wulmstorf. Nach Weiterführung der B 3 n bis Bachheide sollen die vom künftig zunehmenden Querverkehre zwischen A 26 und A 1 betroffenen Ortsdurchfahrten an der L 235, B 73 und B 3 (Neu Wulmstorf, Wulmstorf, Daerstorf, Elstorf) entlastet werden.

Der Verzicht auf das Vorhaben, d. h. die Nullvariante, stellt unbestritten keine zumutbare Alternative im Sinne der o. g. Vorschriften dar (vgl. C.V.3).

Auch Varianten, mit denen der Zweck der Maßnahme nicht oder nur zu einem geringen Teil erreicht werden kann, wären keine Alternative in diesem Sinne. Denn theoretisch ist eine Variante, die an einem geschützten Gebiet vorbeiführt, immer denkbar, wenn man extreme Umwege und/oder Mehrkosten in Kauf nähme. Da die Vorschriften aber gerade die Möglichkeit von Ausnahmen regeln, kann eine Variante nur dann als Alternative in Betracht kommen, wenn sie mit dem geplanten Vorhaben zumindest vergleichbar ist. Somit wären Varianten, die nicht zu einer zügigen Anbindung der geplanten A 26 an das nachgeordnete Straßennetz und zu einer Entlastung der o. g. Ortsdurchfahrten führen würden, keine Alternativen im Sinne der Ausnahmeregelung.

Andererseits muss bei der Betrachtung einer Alternative von der Vorhabensträgerin verlangt werden, dass sie Abstriche an ihrer Planung vornimmt. Eine Alternative ist auch dann gegeben, wenn sie den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck in geringerem Maße erreicht als die geplante Variante. Angesichts der Bedeutung der Europäischen Vogelschutzgebiete und FFH-Gebiete kann eine Ausnahme nicht zugelassen werden, solange eine Alternative vorhanden ist, mit der der Zweck - wenn auch suboptimal - erreicht wird und diese Alternative zumutbar ist.

Für die Planfeststellung der B 3 n steht die Frage nach Alternativen im Mittelpunkt der Betrachtung, die vor allem das Europäische Vogelschutzgebiet V 59 „Moore bei Buxtehude“ nicht oder weniger beeinträchtigen und gleichzeitig eine ausreichende verkehrliche Eignung aufweisen.

Aus Sicht des eingangs beschriebenen Zwecks der Maßnahme B 3 n kommen nur zwei grundsätzliche Möglichkeiten in Betracht, sowohl die Anbindungsfunktion an die A 26 zu gewährleisten und gleichzeitig die Ortschaft Neu Wulmstorf zu umgehen. Da die Verbindung zwischen A 26 und B 73 in etwa von Norden nach Süden verläuft, kann der Ort nur westlich oder östlich umfahren werden. Eine Verbindung über die bestehende L 235 (Ortsdurchfahrt) entspräche der Nullvariante, die als Alternative unberücksichtigt bleiben kann (vgl. Ziff. C.V.3).

Zur Darstellung von Alternativlösungen wurden folgende Möglichkeiten untersucht:

1. Optimierung des Bauentwurfs
2. Prüfung anderer Lagen-Varianten
 - Weitere Optimierung der Westumfahrung von Neu Wulmstorf
 - Prüfung einer Ostumfahrung von Neu Wulmstorf
3. Prüfung der Nullvariante

C.III.4.1.1 Optimierung des Bauentwurfs

Ausgehend von der unter B.I beschriebenen Planfeststellungstrasse und den von ihr ausgehenden Beeinträchtigungen des VSG 59 durch Flächenverbrauch und Lärmstörungen ist ein Bedarf an Kompensationsflächen im Umfang von ca. 65 ha erforderlich. Bei unveränderter Trassenlage könnten Lärmschutzmaßnahmen die Schallimmissionen im VSG und damit den Flächenbedarf für Kompensationsmaßnahmen verringern.

Die Antragstellerin hat für verschiedene Immissionspegel die Schallausbreitung anhand von Isophone (Stand 1/2006) ermittelt. Diese Berechnungen haben ergeben, dass sich der Kompensationsbedarf auf ca. 53 ha verringern ließe, wenn die B 3 n auf der gesamten Strecke einseitig zum VSG hin mit einer Lärmschutzwand ausgestattet werden würde.

Eine Optimierung der Planfeststellungstrasse, um die Ausbreitung von Lärm zu verhindern, stößt im vorliegenden Verfahren auf verschiedene grundsätzliche Probleme:

- Lärmstörungen wirken sich auf die Lebensweise des Wachtelkönigs insbesondere durch Kommunikationsbeeinträchtigungen zwischen den rufenden Männchen am Boden und den anzulockenden Weibchen in der Luft aus. Die Vertikalkomponente der Lärmausbreitung ist von sehr viel größerer Bedeutung als die Horizontalkomponente. Auf horizontaler Ebene sind Lärmstörungen für die Kommunikation zwischen Elterntieren und den Jungen von Bedeutung, aber in erster Linie in geringen Entfernungsbereichen.
Die Effektivität von aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist für die vertikale Ausbreitung generell gering anzusetzen; erst ab einem gewissen Winkel zum Boden ist eine Lärminderung zu verzeichnen.
- Alle Maßnahmen können nur eine Verringerung der Ausbreitung bewirken, nicht jedoch die Ausbreitung an sich verhindern oder eine Reduzierung der Lärmquelle erreichen.
- Die beengte Lage westlich von Neu Wulmstorf bedingt, dass Lärmschutzmaßnahmen mit Flächenverlusten im VSG verbunden wären, wodurch neue Beeinträchtigungen ausgelöst werden könnten.

Zur Verringerung der Lärmauswirkungen wurde auch eine Unterquerung der Bahnlinie in Betracht gezogen. Dadurch könnte die wirksame Höhe der Lärmquelle stark reduziert werden. Allerdings würde die Absenkung nur einen relativ kurzen Straßenabschnitt betreffen, so dass die Hinterstrahlung den größten Teil der an sich abgeschirmten Bereiche erfassen und den Lärminderungseffekt weitgehend wieder aufheben würde.

Darüber hinaus ist bei einer Bahnunterquerung mit z. T. erheblichen Folgeproblemen hinsichtlich des Baugrundes und des Grundwassers zu rechnen, die sich auch negativ auf das

VSG auswirken können. Weiterhin liegen erfahrungsgemäß die Bau – und Betriebskosten eines Trogbauwerkes über denen eines Brückenbauwerkes.

C.III.4.1.2 Weitere Optimierung der Westumfahrung von Neu Wulmstorf

Auf der Grundlage einer zusätzlichen schalltechnischen Untersuchung der Ing.-Gesellschaft Odermann-Krause (Stand 5/2006) hat der GB STD eine weitere Optimierung der Westumfahrung von Neu Wulmstorf geprüft. Dabei wurden die Varianten „Planfeststellungstrasse mit Lärmschutzwänden“ und „Variante 2006 mit nach Süden verschobener neuer Linienführung“ zur Abschätzung des Kompensationsflächenbedarfs für Beeinträchtigungen des VSG verglichen. Gleichzeitig wurden die Kosten dieser Varianten denen des Planfeststellungsentwurfes gegenübergestellt.

Variante Planfeststellungstrasse mit Lärmschutzwand

Die Linienführung der Planfeststellungstrasse bleibt unverändert. Die Straße wird jedoch zur Abschirmung des VSG „Moore bei Buxtehude“ gegen den Verkehrslärm mit einer 2,00 m hohen Lärmschutzwand zwischen Bau-km 501+600 und Bau-km 504+732 ausgestattet. Auf der Straßenseite wird die Oberfläche der Lärmschutzwand hochabsorbierend ausgeführt, so dass sich für die gegenüberliegende Wohnbebauung keine nachteiligen Folgen (Reflexion) ergeben.

Durch den aktiven Lärmschutz verringert sich die verlärmte Fläche des Vogelschutzgebietes, wodurch sich der Bedarf an Kompensationsflächen von ca. 65 ha auf ca. 59 ha, also um ca. 6 ha reduziert.

Variante 2006

Um die Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes zu minimieren, wird die Linienführung dieser Variante im Streckenabschnitt nördlich von Neu Wulmstorf näher an die Bahn und somit auch an die Bebauung verlegt.

Der Straßenquerschnitt entspricht im Wesentlichen dem der Planfeststellungstrasse. Durch die Änderung der Straßenlage ergeben sich Veränderungen an den Bauwerken „Bahnüberführung“ und „Überführung Liliencronstraße“.

Es entsteht ein spitzerer sehr ungünstiger Kreuzungswinkel zwischen Bahnüberführung und B 3 n, wodurch sich die Länge des Brückenbauwerkes erhöht. In diesem Kreuzungsbereich ist zudem an der südöstlichen Fahrbahnseite eine Lärmschutzwand mit ca. 480 m Länge und ca. 2,50 m Höhe vorzusehen, um die maßgebenden Immissionsgrenzwerte für die am nordwestlichen Ortsrand gelegene Kindertagesstätte einzuhalten. Die Lärmschutzwand ist mindestens 5 m vom Fahrbahnrand entfernt zu errichten, um die notwendige Haltesichtweite in der Kurve zu gewährleisten.

Der Wirtschaftsweg in Verlängerung der Liliencronstraße kann infolge des geringen Abstandes der neuen Trassenführung zur Eisenbahn nicht mehr in gerader Linie überführt werden. Die erforderlichen Rampenneigungen müssen durch eine parallele Führung zur B 3 n die Längsentwicklung erhalten.

Nur durch die Lageänderung dieser Variante würden ca. 3 ha Flächenverluste im Vogelschutzgebiet vermieden und nur noch geringfügig Flächen in diesem Gebiet direkt in Anspruch genommen. Der Bedarf an Kompensationsflächen würde sich von ca. 65 ha auf ca. 60 ha, also um ca. 5 ha reduzieren.

Zur Abschirmung des VSG „Moore bei Buxtehude“ gegen den Verkehrslärm ist auch für diese Variante eine 2,00 m hohen Lärmschutzwand zwischen Bau-km 501+600 und Bau-km 504+732 vorgesehen. Dadurch würde sich insgesamt der Bedarf an Kompensationsflächen von ca. 65 ha auf ca. 53 ha, also um ca. 12 ha reduzieren.

C.III.4.1.3 Ostumfahrung von Neu Wulmstorf / Nullvariante

Unter Hinweis auf die Ausführungen zum Abschnitt „Planungsvarianten“ (C.V.3) ist sowohl die Ostumfahrung von Neu Wulmstorf, als auch die Nullvariante als nicht zumutbare Alternative i. S. des § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG zu beurteilen.

C.III.4.1.4 Kostenvergleich

Als Grundlage für die Kostenermittlung hat der GB STD für die Varianten „Planfeststellungstrasse mit Lärmschutzwand“ und „Variante 2006“ jeweils ein Planungskonzept aufgestellt, das die geänderten Anforderungen berücksichtigt. Die wesentlichen technischen Auswirkungen werden beschrieben und die daraus resultierenden Änderungen der Kosten berechnet. Um die Kosten der Planungsvarianten mit denen der beantragten Trasse vergleichen zu können, wurden die Aufwendungen jeweils für die Gesamtstrecke ermittelt.

Kostengegenüberstellung

	Baukosten	Grunderwerb	Gesamtkosten
Planfeststellungsentwurf	8.632.000 €	1.044.000 €	9.676.000 €
Planfeststellungstrasse mit LSW	10.989.000 €	1.070.000 €	12.059.000 €
Variante 2006	11.277.000 €	1.087.000 €	12.364.000 €

Ausgehend von den Kosten lt. Planfeststellungsentwurf erhöhen sich die Gesamtkosten für die Varianten um rd. 2,4 Mio. € (rd. 25 %) bzw. um rd. 2,7 Mio. € (rd.28 %). Soweit sich der Bedarf an nicht bundeseigenen Kompensationsflächen verringert, würden sich die Mehrkosten um etwa 10.000 €/ha vermindern; d.h., maximal um rd. 60.000 € bzw. rd. 120.000 €.

C.III.4.1.5 Bewertung

Insgesamt ließ sich durch die Wahl einer der beschriebenen Varianten die Beeinträchtigung des VSG verringern, so dass sich ein bis zu 12 ha reduzierter Bedarf an Kompensationsflächen ergeben könnte. Die entlastende Wirkung kann im Wesentlichen durch den Bau von aktivem Lärmschutz erzielt werden.

Neben den unter C.III.4.1.1 dargestellten, grundsätzlichen Problemen im Zusammenhang mit dem Bau von aktivem Lärmschutz zugunsten des VSG, sind hier insbesondere auch die Kostenfolgen zu betrachten. Die technischen Auswirkungen der für das VSG günstigeren Varianten bedingen Kostenerhöhungen, die erkennbar außer Verhältnis zum erreichbaren „Gewinn“ für das VSG stehen. Sie stellen somit keine zumutbaren Alternativen im Sinne von § 34 Abs. 3 BNatSchG / § 34 c Abs. 3 NNatG dar.

C.III.4.2 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Auch wenn für das Vorhaben keine zumutbare Alternative besteht, kann es nur zugelassen werden, wenn es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich sozialer oder wirtschaftlicher Gründe, notwendig ist.

Der Bedarf im Sinne einer Planrechtfertigung ist unter C.V.2 dargestellt worden. Die B 3 n ist Bestandteil des Bedarfsplans, der als Anlage des Fernstraßenausbaugesetzes Gesetzeskraft hat. Damit hat der Gesetzgeber zum Ausdruck gebracht, dass er die verkehrliche Notwendigkeit zur Errichtung dieser Verkehrsverbindung sieht. Gleichwohl ist damit noch nicht gesagt, dass das Vorhaben aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist. Denn der Vergleich muss gezogen werden zu dem mit der Vogelschutz-Richtlinie und der FFH-Richtlinie und den darauf basierenden Vorschriften des BNatSchG und des NNatG verfolgten Zweck, ein europäisches Schutzgebietsnetz zu schaffen. Dieser Zweck wird durch den beantragten Bau der B 3 n beeinträchtigt. Es ist der Vergleich zu

ziehen zwischen dem öffentlichen Interesse an der Verwirklichung der B 3 n und dem Interesse, die konkreten Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes „Moore bei Buxtehude“ zu vermeiden.

Die Notwendigkeit für den Bau der B 3 n ergibt sich aus mehreren Erwägungen, nämlich aus wirtschaftlichen Gründen, aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs und der Verkehrsteilnehmer und aus Gründen der Gesundheit der Anwohner und Benutzer der durch sie entlasteten Straßen. In der Unterlage 1 b, Kap. IV (S. 44 – 46) sind die zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses für den Bau der B 3 n allein aber auch im Zusammenhang mit der A 26 ausführlich beschrieben und wie folgt zusammenzufassen:

- Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses und wirtschaftliche Verbesserung für den überregionalen Verkehr durch Verkürzung der Reisezeit und den damit verbundenen Einsparungen von Betriebskosten sowie der Erhaltung der Kaufkraft in den Geschäften im Zuge der L 235
- Durchgreifende und nachhaltige Verbesserung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer – vor allem der Kinder auf ihren Wegen zu den Schulen und Kindergärten – durch die Verlagerung und Bündelung des Verkehrs auf eine bezogen auf die Verkehrssicherheit leistungsfähige anbaufreie B 3 n mit Anschluss an die A 26
- Deutlich spürbare Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität der Anwohner in der Ortschaft bezogen auf ihre Gesundheit sowie auf die Sozial- und Umweltverträglichkeit des Wohnumfeldes.

Im Rahmen der hier vorzunehmenden vergleichenden Betrachtung zwischen dem Integritätsinteresse an der Erhaltung des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moore bei Buxtehude“ und den als zwingend zu qualifizierenden Gründen des öffentlichen Interesses ist festzustellen, dass die Beeinträchtigungen des Gebietes vom Umfang und der Bedeutung her – vor allem der betroffenen Population des Wachtelkönigs – nicht von besonderer Schwere sind, sondern eine randliche Betroffenheit des Gesamtgebietes darstellen. Das Vogelschutzgebiet geht nicht verloren, sondern wird weiterhin ein wichtiges Gebiet insbesondere für den Wachtelkönig bleiben. Es wird auch weiterhin seine Funktion innerhalb des Netzes der für den Wachtelkönig wichtigen Vogelschutzgebiete wahrnehmen, von denen sich mehrere entlang der Elbe befinden. Die Beeinträchtigung des Gebietes ist im Vergleich eher hinnehmbar, zumal sie durch kohärenzsichernde Maßnahmen ausgeglichen werden muss und auch ausgeglichen werden kann. Die verloren gehenden Funktionen als Wachtelkönig-Lebensraum in einem Teil des Gebietes sind nicht unersetzlich, sondern werden an anderer Stelle inner- und außerhalb des Gebietes wieder hergestellt.

Die aufgeführten Gründe des öffentlichen Interesses, die zugleich in unmittelbarer Verbindung mit den hauptsächlichen Zielsetzungen des Straßenbauvorhabens stehen, sind als gewichtiger zu beurteilen, als das gemeinschaftliche Interesse an einem Unterlassen von Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes.

Das Vorhaben ist ausnahmsweise zuzulassen, da es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist.

C.III.4.3 Kohärenzsichernde Maßnahmen

Zur Sicherung des Zusammenhanges des Netzes Natura 2000 sind die nach Art. 6 Abs. 4 der FFH-Richtlinie notwendigen Maßnahmen vorgesehen worden, die die Kohärenz des Netzes trotz der Durchführung des Straßenneubaus sichern (vgl. Kap. V, S. 48 – 50 der Unterlage 1b).

Aufgrund des funktionalen Zusammenhanges zwischen den geplanten Projekten A 26 und B 3 n besteht auch eine räumliche Verzahnung der Sicherungsmaßnahmen gem. FFH-Richtlinie. Zur Kompensation der Beeinträchtigungen des VSG 59 „Moore bei Buxtehude“ durch den Bau der A 26 und der B 3 n wurde eine Gesamtkonzeption für die erforderlichen Ausgleichs- und Kohärenzsicherungsmaßnahmen erarbeitet; die abschließend im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für den dritten Planungsabschnitt der A 26 umgesetzt wird. Dieses Gesamtkonzept umfasst 100 ha innerhalb des VSG „Moore bei Buxtehude“ und die Schaffung eines neuen 200 ha großen Wachtelkönig- und Wiesenvogellebensraumes im Gauensieker Sand bei Drochtersen.

Die innerhalb des Gesamtvorhabens der B 3 n zuzuordnenden Ausgleichsmaßnahmen laut FFH-Richtlinie zu Gunsten des Wachtelkönigs (Arten gem. Art. 4 Abs. 1 VRL) haben einen Umfang von ca. 25 ha. Von den Maßnahmen zu Gunsten von Zugvogelarten gem. Art. 4 Abs. 2 VRL sind der B 3 n ca. 47 ha zuzuordnen.

Die innerhalb des VSG „Moore bei Buxtehude“ umzusetzenden Kohärenzsicherungsmaßnahmen werden zeitlich versetzt im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für den dritten Planungsabschnitt der A 26 realisiert und bis dahin funktional im Gauensieker Sand bei Drochtersen angesiedelt. Weitere Einzelheiten hierzu werden in Kap. 6.6.4 der Unterlage 12.1 und unter B.I.2 dieses Beschlusses erläutert. Zur Absicherung wurde ein entsprechender Vorbehalt unter A.I.3.2 aufgenommen.

Das Gesamtkonzept der Maßnahmen zur Sicherung der Kohärenz des europäischen Netzes „Natura 2000“ ist geeignet, die Anforderungen der §§ 34 Abs. 5 BNatSchG, 34 c Abs. 5 NNatG zu erfüllen. Es handelt sich um Maßnahmen, die zur Sicherung des Netzzusammenhanges notwendig sind.

C.IV Artenschutz

C. IV.1 Rechtliche Grundlagen: § 42 BNatSchG und Art. 5 VRL

§ 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG beinhaltet Vorschriften, die für besonders und die streng geschützten Tier- und Pflanzenarten Verbote für unterschiedliche Beeinträchtigungen festlegen. Für alle besonders geschützten Arten gilt demnach ein Schädigungsverbot (§ 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG), für alle streng geschützten Arten und europäischen Vogelarten weitergehende Störungsverbote (§ 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Bei den in § 42 Abs. 1 formulierten Verboten handelt es sich um individuenbezogene Verbote, die besagen, dass bereits die Schädigung oder erhebliche Störung eines Individuums einer Art ausreicht, um den Verbotstatbestand zu erfüllen.

In Bezug auf die besonders oder streng geschützten europäischen Vogelarten tritt eine Schädigung durch die B 3 n insofern ein, als dass bau – und anlagenbedingt Flächen von randlich liegenden Wiesenvogel- und Wachtelkönig- Habitatflächen in Anspruch genommen werden. Die betroffenen Vogelarten sind kleinräumig gesehen nicht an dauerhafte oder regelmäßig genutzte Brutplätze, die existenziell für die jeweilige Art sind, gebunden. Ein lokales Ausweichen auf Standorte mit geeigneten Strukturen ist möglich.

Von der B 3 n gehen auch Störungen durch Lärm aus, von denen die die streng geschützten lärmempfindlichen Wiesenvogelarten Bekassine, Kiebitz und Wachtelkönig als Teile einer lebensfähigen Wiesenvogelpopulation betroffen sind. Der Planungsraum ist ein randlich gelegener Teil des großflächigen Wiesenvogel- und Wachtelkönig- Lebensraumes.

Da durch den Bau, die Anlage und den Betrieb der B 3 n mit Störungen von lärmempfindlichen Wiesenvogelarten sowie Schädigungen der Lebensstätten der jeweils einem Individuum der Art Rebhuhn, Nachtigall und Wachtelkönig zu rechnen ist, tritt der Verbotstat-

bestand des § 42 Abs. 1 BNatSchG mit seinem individuenbezogenem Verbot dem Grunde nach ein.

Sind europäische Vogelarten betroffen, gelten nicht allein die Verbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG, sondern es ist auch Art. 5 VRL zu beachten, wobei der Anwendungsbereich des Art. 5 VRL zum Teil deutlich enger gefasst ist als der in § 42 Abs. 1 BNatSchG; dies gilt insbesondere für Art. 5 Buchstabe b) der VRL. Danach haben die Mitgliedsstaaten zum Schutz aller unter Art. 1 VRL fallenden Vogelarten Maßnahmen zu ergreifen, die das Verbot umfassen, b) der absichtlichen Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern und der Entfernung von Nestern. Der in dieser Regelung enthaltene enge Zusammenhang zwischen Nestern und Eiern macht deutlich, dass Nester, die nicht mehr genutzt und auch nicht erneut genutzt werden, vom Verbotstatbestand nicht erfasst werden, vgl. auch BVerwG, Urteil vom 21.06.2006 – 9 A 28.05 -. Die Brutstandorte von Rebhuhn und Nachtigall sind als Einzelvorkommen im Jahre 2001 erfasst worden, werden aber im Rahmen der aktuellen Brutvogelerfassung aus 2006 nicht mehr bestätigt. Auch die aktuelle Wachtelkönigerfassung aus 2006 weist für den direkten Trassenbereich der B 3 n keinen Rufplatz nach. Eine Beeinträchtigung von Eiern und aktuell genutzten Nestern sowie auch die Gefahr des absichtlichen Tötens von Individuen (Art. 5 Buchstabe a) der VRL) im Trassenbereich ist dadurch ausgeschlossen, dass die Baufeldfreiräumung, die zu einer Entfernung aller Brutmöglichkeiten führt, nicht während der Vogelbrutzeit (01. März bis 30. Juni) durchgeführt wird, siehe auch Auflage unter A.I.3.3.2. Der Verbotstatbestand des Art. 5 Buchstabe a) und b) der VRL ist damit nicht erfüllt.

Auch der Verbotstatbestand des Art. 5 Buchstabe d) ist nicht erfüllt. Eine absichtliche Störung, insbesondere während der Brut- und Aufzuchtzeit, ist danach verboten, sofern sich diese Störung auf die Zielsetzung der Richtlinie erheblich auswirkt. Eine solche Auswirkung ist mit Blick auf das Schutzziel der Erhaltung der wildlebenden Vogelarten, vgl. Präambel und Art. 1 VRL, sowie das in Art. 13 VRL festgelegte Verschlechterungsverbot nicht gegeben, wenn der aktuelle Erhaltungszustand der betroffenen Vogelarten sichergestellt ist. Das setzt allerdings – auch bei Beachtung der Pflicht zur Schaffung eines zusammenhängenden Netzes von Lebensräumen - nicht den Schutz jeder lokalen Population voraus, sondern bedarf einer gebietsbezogenen Gesamtbetrachtung.

Bei dem VSG 59 „Moore bei Buxtehude“ handelt es sich um ein traditionelles Wachtelkönigbrutgebiet. Aufgrund der langfristigen Besiedlung des Gebietes zwischen Buxtehude und der Landesgrenze zu Hamburg wird davon ausgegangen, dass der Wachtelkönig ein überlebensfähiges Element der „Moore bei Buxtehude“ bildet und langfristig weiterhin bilden wird.

Durch die B 3 n kommt es zu einer Inanspruchnahme von randlichen Flächen des Vogelschutzgebietes V 59. Durch die Störung der Wiesenvogelpopulation und des Wachtelkönigs infolge der Lärmwirkungen sowie der Beschädigung einer Habitatfläche mit Funktion als Wachtelkönig- Brutplatz wird keine kritische Populationsgröße unterschritten, die dazu führt, dass der Wachtelkönig keine geeigneten Lebensräume mehr in dem Vogelschutzgebiet findet. Die zusammenhängende Größe des niedersächsischen und des hamburgischen Gebietes, das zum Schutz des Wachtelkönigs ausgewiesen wurde, beträgt über 2.000 ha. Das heißt, bei einem angenommenen Flächenverlust durch die B 3 n von ca. 30 ha für den Wachtelkönig verbleibt ein ausreichend großer, funktionsfähiger Wachtelköniglebensraum. Auch wenn die Wirkungen der A 26, 3. BA, hinzugenommen werden, verbleiben in Niedersachsen etwa 800 ha zusammenhängender Fläche an Wachtelköniglebensraum. Die untere Grenze für einen zusammenhängenden Lebensraum wird mit 200 ha angenommen. Zur Stützung der Populationen und der Arten sind im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung verschiedene Biotopverbessernde und – stabilisierende Maßnahmen vorgesehen, die auch die Lebensraumbedingungen für die betroffenen

Arten erheblich verbessern und somit für die Besiedlung verfügbar machen (Renaturierung von Gräben, Umwandlung von Intensiv- in Extensivgrünland, Anlage naturnaher Waldränder, Anlage von Feldhecken und Entwicklung von Feucht- und Nassgrünland).

Da den Wiesenvögeln und dem Wachtelkönig eine ausreichend große Fläche in der unmittelbaren Umgebung zur Verfügung steht, ist nicht mit einer Vergrämung des Vogelbestandes zu rechnen. Der Verlust eines Wachtelkönig- Brutplatzes sowie der Störung der lärmempfindlichen Wiesenvogelpopulation wirkt sich nicht ungünstig auf die Population aus. Die Populationen verbleiben weiterhin in einem günstigen Erhaltungszustand. Aufgrund der für die Nachtigall und das Rebhuhn im Planungsraum vorhandenen günstigen Strukturen ist nicht mit einer Beschädigung oder Zerstörung von wesentlichen, für das Überleben der Population unverzichtbaren (Teil-) Lebensräumen auszugehen. Die umgebenden Flächen sind geeignet, die beeinträchtigte Funktion als Brutplatz zu übernehmen.

C.IV.2 Ausnahmen von den Verboten des § 42 Abs. 1 BNatSchG

Nach § 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG gelten die Verbote des § 42 Abs. 1 und 2 BNatSchG nicht für den Fall, dass die Handlungen unter anderem bei der Ausführung eines nach § 19 BNatSchG zugelassenen Eingriffs vorgenommen werden, soweit hierbei Tiere, einschließlich ihrer Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten nicht absichtlich beeinträchtigt werden. § 19 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG regelt, dass, wenn als Folge des Eingriffs Biotope zerstört werden, die für dort wildlebende Tiere der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, der Eingriff nach dieser Bestimmung nur zulässig ist, wenn er aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt ist. Das BVerwG hat hierzu in seiner Entscheidung vom 16.03.2006 – 4 A 1075.04 – in Ansehung der Rechtsprechung des EuGH – so Urteil vom 10.01.2006 – C 98/03 – festgestellt, dass es nicht zutrifft, dass die Eingriffsregelung den Artenschutz thematisch vollumfänglich in sich aufnimmt, da es sich um Normenkreise handelt, die sich überschneiden, aber nicht vollständig decken. Das europäische Artenschutzrecht macht in Art 9 VRL eine Abweichung von den Verboten des Art. 5 VRL zusätzlich davon abhängig, dass es „keine anderweitige zufriedenstellende Lösung gibt“. Dies läuft auf eine Alternativenprüfung hinaus, die der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung fremd ist.

Zusätzlich dürfen für die Anwendbarkeit des § 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG die Handlungen, durch die die Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG erfüllt werden, sich nicht als „absichtliche“ Beeinträchtigungen im Sinne des § 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG qualifizieren lassen. Auch hier hat es das BVerwG in der vorgenannten Entscheidung in Ansehung der neueren Rechtsprechung des EuGH es als zweifelhaft angesehen, ob Beeinträchtigungen, die sich als unausweichliche Konsequenz rechtmäßigen Handelns ergeben, als nicht absichtliche Beeinträchtigungen eingestuft werden können. Das BVerwG hat in der zitierten Entscheidung festgestellt, dass der § 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG mit seinem Absichtsbegriff nicht vom europarechtlichen Hintergrund des Art. 5 VRL zu lösen ist, und deswegen die Annahme nicht von der Hand zu weisen ist, dass § 42 Abs. 2 BNatSchG tatbestandlich unabhängig davon eingreifen kann, ob die in dieser Vorschrift genannten Handlungen durch § 19 BNatSchG gedeckt werden oder nicht. Hier wird davon ausgegangen, dass durch das Planvorhaben die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfüllt sind und der Ausnahmetatbestand des § 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG nicht greift.

C.IV.3 Naturschutzrechtliche Befreiung nach § 62 BNatSchG

Nach § 62 Abs. 1 Ziffer 2 BNatSchG kann von den Verboten des § 42 BNatSchG eine Befreiung erteilt werden, wenn a) überwiegende Gründe des Allgemeinwohls die Befreiung erfordern und b) die Art. 5 bis 7 und 9 VRL nicht entgegenstehen.

C.IV.3.1 Überwiegende Gründe des Allgemeinwohls

Für das Planvorhaben der B 3 n liegende zwingende Gründe des Gemeinwohls bzw. des übergeordneten öffentlichen Interesses vor. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird

auf die Ausführungen zum Bedarf und somit zur Planrechtfertigung der B 3 n unter C.V.2, auf die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung unter C.III.4.2 und im Rahmen der Abwägung nach § 11 NNatG unter C.V.11. verwiesen.

C.IV.3.2 Art. 5, 9 und 13 VRL

Art. 5 VRL ist durch das Bauvorhaben der B 3 nicht verletzt, vgl. Ausführungen zu C IV 1., so dass sich auch die Prüfung des Art. 9 VRL als Regelung einer Abweichung von den Vorgaben des Art. 5 VRL nicht stellt.

Art. 13 VRL regelt, dass es in Anwendung der VRL getroffenen Maßnahmen nicht zu einer Verschlechterung der derzeitigen Lage in Bezug auf die Erhaltung aller unter Art. 1 VRL fallenden Vogelarten kommen darf.

Im Rahmen der FFH – Verträglichkeit gem. Art. 6 Abs. 3 FFH- RL für die A 26 mit den Netzbestandteilen B 3 n, K 40 für das Europäische Vogelschutzgebiet V 59 mit seiner Bedeutung als Wachtelkönig- Lebensraum wurden zudem umfangreiche populationsbezogene Kohärenzsicherungsmaßnahmen für den Wachtelkönig und die Wiesenvögel festgelegt. Das Gesamtkonzept umfasst ca. 100 ha innerhalb des VSG „Moore bei Buxtehude“ und die Schaffung eines neuen 200 ha großen Wachtelkönig- und Wiesenvogellebensraums im „Gauensieker Sand“, siehe auch B. I.2

Abschließend ist unter Verweis auf Rechtsprechung des BVerwG –siehe zitiertes Urteil vom 16.03.2006 – darauf hinzuweisen, dass der Verlust eines lokalen Vorkommens oder eines Reviers nicht zwangsläufig mit einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der betroffenen Vogelart gleichzusetzen ist. Hierzu führt das BVerwG aus: „Dass einzelne Exemplare oder Siedlungsräume im Zuge der Verwirklichung eines Planvorhabens vernichtet werden oder verloren gehen, schließt nicht aus, dass die Population als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, dass über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt. Träfe die Ansicht des Klägers zu, so wäre jedes Großvorhaben, bei dem sich negative Einwirkungen im Sinne des Art. 5 VRL nicht schlechterdings verhindern lassen, aus artenschutzrechtlichen Gründen von vornherein zum Scheitern verurteilt. Dies liefe ersichtlich den Intentionen des Europarechts zuwider, dass nicht allein auf die Wahrnehmung umweltrechtlicher Belange fixiert ist, sondern auch einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur leistet (vgl. Art. 154 ff EGV). Auch Art. 2 Abs. 3 FFH- RL und Art. 2 VRL machen deutlich, dass dem Naturschutz kein einseitiger Vorzug gebührt, sondern dass er in Einklang u. a. mit den wirtschaftlichen Erfordernissen zu bringen ist.“

Die tatbestandlichen Voraussetzungen einer naturrechtlichen Befreiung nach § 62 Abs. 1 Ziffer 2 BNatSchG liegen vor, die hiermit im Rahmen der verfahrensrechtlichen Konzentrationswirkung im Sinne des § 75 Abs. 1 VwVfG im Benehmen mit den uNB erteilt wird.

C.V Materiell-rechtliche Würdigung

C.V.1 Ermessensentscheidung

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Planung des Neubaus der B 3 n zwischen A 26 und B 73, einschließlich der vorübergehenden Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen in dem Bereich des Gauensieker Sandes, entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung. Sie berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

C.V.2 Notwendigkeit der Maßnahme

Der Bau der B 3 n zwischen A 26 und B 73 ist in dem aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der als Anlage zu § 1 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20.01.2005 (BGBl. I, S. 201) Gesetzeskraft hat, in dem vordringlichen Bedarf enthalten. Die Feststellung des Bedarfs ist für die Planfeststellung verbindlich. Mit der Aufnahme in den Bedarfsplan wird die abschließende Prüfung der Zulässigkeit eines Vorhabens nicht vorweggenommen. Die Planfeststellungsbehörde wird nicht entbunden, alle für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange abzuwägen. Der Verkehrsbedarf stellt hierbei nur einen unter vielen Belangen dar.

Zweifel, dass ein Bedarf für das in den Bedarfsplan aufgenommene Vorhaben besteht, sind nicht gegeben.

Nach § 3 Abs. 1 FStrG hat der Träger der Straßenbaulast einer Bundesfernstraße diese in ihrer Leistungsfähigkeit so zu bauen oder zu unterhalten, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht. Dabei sind die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit für Anforderungen an den überörtlichen Verkehr zugrunde zu legen.

Die Planung für den Neubau der B 3 n ist eng verknüpft mit der Planung der A 26 Stade – Hamburg. Um die wirtschaftliche Entwicklung des Unterelberaumes zwischen Hamburg, Cuxhaven und Bremerhaven zu fördern, wurden schon frühzeitig Konzepte für die Entwicklung eines Straßenverkehrsnetzes aufgestellt, u. a. die Autobahnverbindung A 26 Stade – Hamburg. Nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens 1989 erfolgte die Linienbestimmung mit dem Erlass des BMVBW vom 06.06.1990 für die geplante A 26 zwischen Stade und der Landesgrenze zu Hamburg bei Neu Wulmstorf / Rübke sowie der geplanten B 3 nördlich und westlich von Neu Wulmstorf.

Die derzeit wichtigste Straßenverbindung zwischen Cuxhaven, Stade, Buxtehude und Hamburg ist die B 73. Auf ihr ist infolge der wirtschaftlichen Entwicklung des Unterelberaumes sowie der allgemeinen Verkehrssteigerung ein hohes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen. Dies gilt auch für die L 235 als einer der Zubringer zu den Flugzeugwerken in Finkenwerder. Innerhalb von Neu Wulmstorf lag die Verkehrsbelastung im Jahr 2000 im Zuge der B 73 zwischen rd. 22.000 Kfz/24 h bis rd. 32.000 Kfz/24 h; im Zuge der L 235 bei rd. 9.000 Kfz./24 h.

Die für das Jahr 2015 prognostizierte Verkehrsbelastung ohne A 26 und B 3 n liegt für die B 73 bei rd. 29.000 Kfz/24 h bis rd. 37.000 Kfz/24 h und für die L 235 bei rd. 14.400 Kfz/24 h. Mit dem gegenwärtigen Ausbauzustand der B 73 und L 235 könnte der zu erwartende Verkehr nicht mit der erforderlichen Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit abgewickelt werden.

Durch den geplanten Bau der A 26 wird die B 73 als großräumige und regionale Straßenverbindung ersetzt. Die neue Bundesautobahn wird neben dem überregionalen Verkehr auch einen erheblichen Teil des regionalen Wirtschafts- und Berufsverkehrs aufnehmen. Daraus wird sich eine Änderung der Verkehrsbeziehungen sowie der Verkehrsmengen ergeben. Zur Erreichbarkeit der A 26 sind leistungsfähige Verbindungen an das untergeordnete Straßennetz, im Planungsraum insbesondere die Anbindung an die B 73, erforderlich.

Mit der vorgesehenen Anschlussstelle nördlich der Gemeinde Neu Wulmstorf (AS Rübke) erfolgt die Anbindung der A 26 an das untergeordnete Straßennetz über die L 235. Die Verkehrsprognose für das Jahr 2015 ergibt für den Fall der Verkehrsfreigabe der A 26 zwischen Stade und Hamburg eine ungünstigste Verkehrsbelastung der Verbindung A 26 – B 73 von: $DTV^{2015} = 16.800 \text{ Kfz/24 h}$.

Durch den Neubau der B 3 n soll eine zügige Anbindung der B 73 an die A 26 geschaffen und die B 73 sowie die L 235 entlastet werden. Ausweislich der Verkehrsprognose ergibt sich für die B 3 n ein Hauptverkehrsstrom über die B 73 von Buxtehude zur B 3 n in Richtung A 26. Aufgrund der sich neu einstellenden Verkehrsbelastungen und Verkehrsbeziehungen ist der B 3 n eine erhebliche verkehrliche Bedeutung beizumessen.

Durch den Neubau der B 3 n kommt es zur Entlastung der Verkehrsengepässe auf der B 73, innerhalb von Neu Wulmstorf auch auf der L 235. Die Sicherheit und die Zügigkeit des Verkehrs werden deutlich verbessert.

Umweltbeeinträchtigungen werden verringert, indem Verkehr aus dem nachgeordneten Straßennetz, insbesondere die B 73 und L 235 in Ortslage, abgezogen und der B 3 n zugeführt und dort gebündelt wird. An dem neu herzustellenden Verkehrsweg können Maßnahmen zum Schutz der Umwelt konzentriert vorgenommen werden.

Die geplante B 3 n wird den Verkehr zwischen der B 73 und der geplanten A 26 westlich von Neu Wulmstorf vorbeiführen. Somit wird vermieden, dass die L 235, die im Ort Neu Wulmstorf in Süd-Nord-Richtung verläuft und an die B 73 anschließt, den sich einstellenden Verkehr zwischen A 26 und B 73 abzuwickeln hat.

C.V.3 Planungsvarianten

Für die geplante A 26 zwischen Stade und Hamburg ist 1988/89 ein Raumordnungsverfahren gem. § 14 NROG durchgeführt worden, mit dem auch eine Anbindung der B 3 n betrachtet wurde. Ausweislich der landesplanerischen Feststellung vom 17.04.1989 ist die vorgeschlagene Variante 8.5 als Teilstrecke einer Verbindung zwischen der A 26 und der B 3 bei Elstorf mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung vereinbar. Hierzu erging die Maßgabe, dass diese Variante westlich von Neu Wulmstorf so an die B 73 anzubinden ist, dass daraus eine Weiterführung bis zur B 3 bei Elstorf entwickelt werden kann.

Für die erste Teilstrecke der B 3 n beginnend an dem Anschluss an die geplante A 26 (AS Rübke) ist auf einer Länge von ca. 570 m ein Ausbau der vorhandenen L 235 vorgesehen. Im weiteren Verlauf ab einem geplanten Knotenpunkt nördlich von Neu Wulmstorf ist zur Umgehung der Ortschaft der Bau einer völlig neuen Straße erforderlich.

Eine grundsätzliche Entscheidung ist bereits durch das Fernstraßenausbaugesetz und die Linienbestimmung des BMVBW vom 06.06.1990 getroffen worden, die das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens berücksichtigt. Demnach soll die Anbindung der B 3 n an die B 73 westlich von Neu Wulmstorf erfolgen.

Mit der Gesamtmaßnahme „Verlegung der B 3“ sollen die an dem Straßenzug L 235, B 73 und B 3 liegenden Ortsdurchfahrten (Neu Wulmstorf, Wulmstorf, Daerstorf, Elstorf) von dem erhöhten Verkehrsaufkommen nach Fertigstellung der A 26 entlastet und ein zügiger Verkehrsfluss erreicht werden. Die vorliegende Planung der B 3 n zur Verbindung der B 73 mit der künftigen A 26 und Entlastung der Ortsdurchfahrt Neu Wulmstorf (L 235 / Bahnhofstraße) ist als erster Abschnitt zu betrachten (vgl. auch unter B.II.4). Die Vorhabensträgerin hat hierfür neben einer westlichen auch eine östlich gelegene Variante zur Umgehung von Neu Wulmstorf untersucht.

Die Null-Variante, also der Verzicht auf die Verwirklichung des Bauvorhabens und Beibehaltung des gegenwärtigen Zustandes muss als nicht tragbar angesehen werden, weil sie zu einer weiteren Verschärfung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse auf der L 235 und der B 73 im Raum Neu Wulmstorf führen würde. Ein Ausbau dieser Straßen wäre nur in ungenügendem Umfang möglich, insbesondere im Zuge der Bahnhofstraße (L 235) innerhalb von Neu Wulmstorf. Mit Baumaßnahmen an den vorhandenen Straßen kann die erforderliche leistungsfähige Anbindung an die A 26 nicht hergestellt und die angestrebte Entlastung der Ortsdurchfahrt von Neu Wulmstorf nicht erreicht werden. Die Null-Variante kann daher in der weiteren Betrachtung unberücksichtigt bleiben.

Bei einem Variantenvergleich sind nicht nur die einzelnen Kriterien für den vorliegenden Planungsabschnitt zwischen A 26 und B 73 gegenüber zu stellen, sondern es sind auch die Möglichkeiten einer späteren Weiterführung nach Süden zur Verwirklichung der Gesamtmaßnahme zu berücksichtigen (s. B.II.4).

C.V.3.1. Variante Westumgehung von Neu Wulmstorf

Die vorliegende Planung berücksichtigt eine westliche Umgehung von Neu Wulmstorf, der Verlauf des vorliegenden Planungsabschnittes zwischen A 26 und B 73 ist unter B.I beschrieben.

Im weiteren Verlauf südlich der B 73 verläuft die Strecke zunächst auf einer Länge von rd. 1000 m durch einen Kiefernwald, anschließend über landwirtschaftliche Flächen östlich an Ketzendorf vorbei, wird zwischen Ardestorf und Elstorf höhengleich mit der K 42 verknüpft und bei Bachheide an die vorhandene B 3 angeschlossen.

Die Westumgehung ist zwischen A 26 und B 73 ca. 4 km, von der B 73 bis Bachheide rd. 5,7 km lang.

C.V.3.2 Variante Ostumgehung von Neu Wulmstorf

Auch eine Ostumgehung beginnt am südlichen Ende der Überführungsrampe über die A 26, verläuft auf der vorhandenen L 235 in Richtung Süden und schwenkt kurz vor Neu Wulmstorf aus der L 235 nach Osten heraus. Nach kurzer Parallellage zur Bahnstrecke Hamburg / Cuxhaven, die höhenungleich gekreuzt wird, schwenkt die Straße wieder nach Süden, verläuft in einem Abstand von 100 m bis 200 m zur östlichen Wohnbebauung von Neu Wulmstorf und wird dann höhengleich mit der B 73 verknüpft.

Im weiteren Verlauf südlich der B 73 ist aufgrund der vorhandenen Bebauung von Neu Wulmstorf und auf Hamburger Gebiet eine Führung nur im Bereich des Riethbaches möglich in unmittelbarer Nähe eines Tennisplatzes, Minigolfplatzes und eines Freibades.

Ab dem südlichen Ortsrand von Neu Wulmstorf führt eine Ostumgehung östlich von Daerstorf und Schwiederstorf vorbei und schließt bei Bachheide an die vorhandene B 3 an. Auf diesem Abschnitt sind keine klassifizierten Straßen vorhanden, die an die B 3 n anzuschließen wären.

Die Ostumgehung ist zwischen der A 26 und der B 73 ca. 3,1 km, von der B 73 bis Bachheide rd. 7 km lang.

C.V.3.3 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft

Beide Varianten verlaufen im gleichen Landschaftsraum (s. C.II.1). Der Unterschied zwischen den Varianten besteht u. a. in der Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes V 59 „Moore bei Buxtehude“. Im gemeinsamen Verlauf auf der vorhandenen L 235 sind die Auswirkungen auf das VSG gleich.

Beim Verlassen der L 235 werden für die Ostumgehung keine Flächen aus dem VSG direkt in Anspruch genommen. Es entsteht jedoch eine Verlärmung des südlichen Randbereiches.

Die Westumgehung verläuft zum Teil außerhalb, innerhalb und am Rand des VSG. Dadurch werden nördlich der Bahnlinie Flächen am südlichen Rand des VSG beeinträchtigt. Darüber hinaus werden Teilbereiche durch Verlärmung beeinträchtigt.

C.V.3.4 Vergleich der Varianten

C.V.3.4.1 Städtebau

Die Westumgehung verläuft aus der L 235 heraus nördlich der Misch- und Gewerbegebiete, die von der Gemeinde Neu Wulmstorf nördlich der Bahnlinie geplant sind. Südlich der Bahnstrecke ist zwischen Bahnseitenweg und dem Wohngebiet ein Lärmschutzwall vor-

handen, der von westlich der Bahnhofstraße bis zur Liliencronstraße 3,50 m und anschließend bis zum Regenrückhaltebecken 5,00 m hoch ist.

Nach höhenungleicher Kreuzung der Bahn führt die Westumgehung in Richtung Süden am westlichen Rand des vorhandenen Gewerbegebietes und durch eine forstwirtschaftlich genutzte Fläche und endet zunächst an der B 73. Auf diesem Abschnitt wird die Justus-von-Liebig-Straße an die Westumgehung angeschlossen, über die der Güterverkehr aus dem Gewerbegebiet direkt auf die B 3 n abfließen kann. Mit der Herausnahme des Güterverkehrs aus den Straßen der Wohngebiete verbessert sich entsprechend die Wohnqualität.

Die spätere Weiterführung bis südlich Elstorf hat keine städtebaulichen Auswirkungen auf die Ortslagen Ketzendorf, Ardestorf und Elstorf, da die Trasse in einem ausreichenden Abstand verläuft.

Die Ostumgehung durchschneidet nach dem Verlassen der L 235 bis zum Elstorfer Heuweg das hier geplante Wohngebiet in West- / Ostrichtung. Diese Führung verträgt sich nicht mit den städtebaulichen Vorstellungen der Gemeinde Neu Wulmstorf zur Ausweisung eines Wohngebietes, das hier nach dem im März 2002 gefassten Aufstellungsbeschluss zur Änderung des Flächennutzungsplanes entwickelt werden soll.

Anschließend verläuft die Ostumgehung auf Hamburger Gebiet über landwirtschaftlich genutzte Flächen zunächst bis zur B 73 und hat hier städtebaulich keine Auswirkungen. Es kann aber nicht der Güterverkehr aus dem Gewerbegebiet aus den Straßen der Wohngebiete herausgenommen werden.

Anders ist es bei einer späteren Weiterführung bis südlich Elstorf. Hier trennt die Ostumgehung rd. 400 m südlich der B 73 auf einer anschließenden Länge von ca. 700 m die östliche Wohnbebauung von der westlichen Ortslage ab und führt zu einer städtebaulichen Trennung der beiden Ortsteile. Durch das „Riethbachtal“ und das östlich ca. 4,00 m bis 5,00 m höher gelegene Gelände ist zwar eine natürliche Trennwirkung vorhanden, aber durch eine neue B 3 n mit beidseitig 4,00 m hohen Lärmschutzwänden kommt es zu einer fast völligen Zerschneidung und Abtrennung der beiden Ortsteile. Weiterhin verläuft die Ostumgehung auf diesem Abschnitt in unmittelbarer Nähe von Freizeitanlagen wie Tennisplatz, Minigolfanlage und dem Freibad.

Im weiteren Verlauf der Ostvariante bis südlich Elstorf entstehen in städtebaulicher Hinsicht keine weiteren Beeinträchtigungen, da auch hier die Trasse in ausreichendem Abstand zu den Ortslagen Wulmstorf, Daerstorf und Schwiederstorf geführt werden kann.

C.V.3.4.2 Verkehrsverhältnisse

Die B 3 n wurde in der allgemeinen Verkehrsuntersuchung für die A 26 berücksichtigt. Zur Ermittlung des Durchschnittlichen Täglichen Verkehrs (DTV) für das Prognosejahr 2015 wurde der Raum zwischen Stade und Hamburg in großräumige Verkehrszellen eingeteilt.

Für die Untersuchung möglicher Varianten der B 3 n hat die Vorhabensträgerin eine gesonderte Verkehrsuntersuchung mit kleineren Verkehrszellen durchgeführt, um den Ziel- und Quellverkehr in und um Neu Wulmstorf genauer erfassen zu können. Die Ergebnisse sind in Form von Tabellen in der Unterlage 1, S. 11 und 12, dargestellt. Zunächst wird die Verkehrsbelastung zum Prognosehorizont auf zehn Teilstrecken der B 73 und der L 235 im Raum Neu Wulmstorf für den Fall ohne A 26 ausgewiesen und den Werten gegenüber gestellt, die mit dem Bau der A 26 und einer West- bzw. Ostumgehung bis zur B 73 prognostiziert werden. Eine weitere Übersicht berücksichtigt zusätzlich drei Abschnitte der B 3 zwischen dem Knotenpunkt mit der B 73 und Elstorf sowie die Gesamtmaßnahme B 3 n zwischen A 26 und Elstorf, jeweils als West- bzw. Ostvariante.

Anhand der Daten, die sich aus der Gegenüberstellung der möglichen Ausbausituationen ergeben, ist erkennbar, dass auf den einzelnen Straßenabschnitten der Verkehr mit einer

A 26 und den Umgehungen insgesamt erheblich abnimmt im Vergleich zu der Prognose 2015 ohne Straßenneubauten.

Bei einer Betrachtung des ersten Abschnittes der B 3 n zwischen A 26 und B 73 ohne Weiterführung bis Elstorf zeigt sich, dass die Verkehrsabnahme auf der B 73 und L 235 bei einer Westumgehung bis zu 6.800 Kfz/24 h höher ist als bei einer Ostumgehung. Lediglich im Zuge der Bahnhofstraße (L 235) ist es umgekehrt. Dies ist darin begründet, dass sich die Einmündung einer Ostumgehung innerhalb der Ortsdurchfahrt von Neu Wulmstorf befindet und die Einmündung der Westumgehung vom westlichen Ortsrand ca. 500 m entfernt an der freien Strecke liegt. Dieser rückläufige Umweg würde von den Verkehrsteilnehmern aus Neu Wulmstorf westlich der L 235 nicht angenommen, sie würden weiterhin die Bahnhofstraße nutzen.

Die Betrachtung der Gesamtmaßnahme (B 3 n zwischen A 26 und Elstorf) ergibt für die Straßenabschnitte der B 73 und L 235 im Raum Neu Wulmstorf keine wesentlichen Unterschiede bei der Verkehrsabnahme zwischen einer westlichen oder östlichen Umgehung gegenüber der Prognose 2015 ohne Straßenbaumaßnahmen.

Ein deutlicher Unterschied hinsichtlich der Verkehrsabnahme ergibt sich für die B 3 und die Ortschaft Elstorf. Bei einer Ostumgehung verbleiben auf der vorhandenen B 3 in Richtung Elstorf rd. 7.800 Kfz/24 h gegenüber rd. 1.000 Kfz/24 h bei einer Westumgehung. Damit kann das Ziel, die Ortsdurchfahrt Elstorf vom Durchgangsverkehr zu entlasten, mit einer Ostumgehung nicht erreicht werden.

C.V.3.4.3 Lärmauswirkungen

Im gesamten Verlauf der Westumgehung zwischen A 26 und Elstorf können die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung eingehalten werden. Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Eine Ostumgehung verläuft zwischen der L 235 nördlich von Neu Wulmstorf und dem Elstorfer Heuweg quer durch ein geplantes Wohngebiet. Sofern die gleichzeitige Planung eines Wohngebietes und der B 3 n überhaupt verwirklicht werden können, wären umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Im weiteren Verlauf bis zur Neuwiedentaler Schulstraße ist durch die Lage der Ostumgehung zur vorhandenen Wohnbebauung kein Lärmschutz erforderlich. Anschließend ist in Richtung Süden nur noch eine Führung im Bereich des Riethbaches möglich, zum Teil in unmittelbarer Nähe der vorhandenen Wohnbebauung mit daraus resultierenden möglichen Lärmschutzansprüchen. Ab der Neuwiedentaler Schulstraße bis zum südlichen Ortsrand sind beidseitig Lärmschutzwände zwischen 2,00 m und 4,00 m Höhe erforderlich. Im weiteren südlichen Verlauf bis zum Anschluss an die bestehende B 3 bei Bachheide kann die B 3 n so geführt werden, dass keine Lärmschutzmaßnahmen bei den Ortschaften Wulmstorf, Daerstorf und Schwiederstorf vorzusehen sind.

C.V.3.4.4 Kosten / Wirtschaftlichkeit

Die Kosten der Westumgehung belaufen sich für den vorliegenden Planungsabschnitt zwischen der A 26 und der B 73 auf rd. 9,5 Mio. € einschließlich des Brückenbauwerkes über die Bahn. Für die restliche Teilstrecke von der B 73 bis südlich von Elstorf bei Bachheide wurden Kosten in Höhe von rd. 12 Mio. € ermittelt. Die Gesamtkosten einer großräumigen Verlegung der B 3 zwischen der A 26 und Bachheide westlich von Neu Wulmstorf und Elstorf betragen somit rd. 21,5 Mio. € bei einer Länge von ca. 9,7 km.

Die Kosten der Ostumgehung belaufen sich für den Abschnitt von der A 26 bis B 73 auf rd. 8,1 Mio. € einschließlich des Brückenbauwerkes über die Bahn und der Errichtung von Lärmschutzwänden. Für den weiteren Abschnitt von der B 73 bis Bachheide liegen die Kosten einschließlich eines Brückenbauwerkes im Zuge der Gemeindestraße „Am Bach“

und des Baues von Lärmschutzwänden bei rd. 17,5 Mio. €. Somit belaufen sich die Gesamtkosten einer Ostumgehung zwischen A 26 und Bachheide auf rd. 25, 6 Mio. € bei einer Straßenlänge von ca. 10,1 km.

C.V.3. 5 Variantenauswahl

Die der vorliegenden Planung zugrunde liegende Westumgehung führt zwar zu einer erheblichen Beeinträchtigung des VSG 59 „Moore bei Buxtehude“. Sie stellt jedoch aus städtebaulicher Sicht, im Hinblick auf den Schutz der Anwohner vor Lärmauswirkungen und auch unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten die zweckmäßigere Lösung im Vergleich zu einer Ostumgehung dar. Mit der Westumgehung kann im weiteren Verlauf die Ortsdurchfahrt Elstorf erheblich vom Durchgangsverkehr entlastet werden, was mit einer Ostumgehung nicht möglich ist.

Zur Kompensation der ökologischen Beeinträchtigungen, insbesondere des VSG, durch die Westumgehung können Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem notwendigen Umfang durchgeführt werden. Die durch eine Ostumgehung zu erwartenden Nachteile in Bezug auf Städtebau und Emissionsschutz wären kaum oder nur unzureichend ausgleichbar. Eine Ostumgehung stellt keine zumutbare Alternative zur vorliegenden Planung dar, da das Ziel der Gesamtkonzeption für eine großräumige Verlegung der B 3 nicht erreicht werden kann.

Die geplante Trasse des ersten Abschnitts der B 3 n mit einer westlichen Umgehung von Neu Wulmstorf ist am ehesten geeignet, die künftigen südlichen Abschnitte anzubinden und die Ziele der Gesamtmaßnahme zu erreichen (vgl. B.II.4).

C.V.4 Ausbaustandard

Bei der geplanten Maßnahme handelt es sich um den Bau einer Bundesstraße, die den überörtlichen Verkehr aufzunehmen hat. Entsprechend ihrer verkehrlichen und wirtschaftlichen Bedeutung wird die B 3 n als Straße eingestuft, die anbaufrei eine überregionale / regionale Verbindung gewährleistet.

Der GB STD hat seinen Planungen die RAS-L zugrunde gelegt. Diese Richtlinien dokumentieren den Stand der Technik. Ihre Aussagen beruhen auf theoretischen Überlegungen, auf Forschungsergebnissen und den Erfahrungen aus der Praxis.

Entsprechend der prognostizierten Verkehrsbelastung erhält die B 3 n einen zweistreifigen, einbahnigen Querschnitt mit einer Kronenbreite von 11,00 m (RQ 10,5r). Diese Breite setzt sich wie folgt zusammen:

Bankett	= 1,50 m
Randstreifen	= 0,50 m
Fahrstreifen	= 3,50 m
Fahrstreifen	= 3,50 m
Randstreifen	= 0,50 m
Bankett	= 1,50 m

Zwischen Bau-km 502+290 und 503+407 ist auf der östlichen Seite zur Einhaltung der Haltesichtweite eine Aufweitung des Banketts mit zurückgesetztem Einbau der Schutzplanke erforderlich. In diesem Bereich ist die Kronenbreite variabel.

Der vorgesehene Ausbaustandard entspricht dem gültigen Regelwerk und beschränkt den Flächenverbrauch auf den notwendigen Umfang.

C.V.5 Immissionsschutz

C.V.5.1 Schalltechnische Bewertung

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sind die §§ 41 und 42 BImSchG i. V. m. der gem. § 43 BImSchG erlassenen „16. Verordnung zur Durchführung des BImSchG“ (Verkehrslärmschutzverordnung). Hier handelt es sich um den Neubau einer Bundesstraße.

Die Verkehrslärmschutzverordnung schreibt in § 3 vor, wie der Beurteilungspegel zu berechnen ist. Für Straßen ist der Beurteilungspegel nach Anlage 1 dieser Vorschrift zu berechnen. Das Berechnungsverfahren wird ergänzt durch die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V., Köln, erarbeiteten Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90).

Gemäß Ziffer 10.6 (1) der VlärmSchR 97 in Verbindung mit § 3 der 16. BImSchV werden die Verkehrslärmemissionen und –immissionen grundsätzlich berechnet und nicht gemessen. Zum einen kann man an geplanten Verkehrswegen und für Schallereignisse in der Vergangenheit keine Messungen durchführen. Zum anderen unterliegen Messungen u. a. Witterungseinflüssen, Schwankungen in der Verkehrsbelastung aber auch dem Zustand der Straßenoberfläche. Auch spielt die Zusammensetzung der Verkehre eine Rolle. Es ist ein Unterschied, ob der Anteil der Lastkraftwagen niedrig oder hoch ist. Die erzielten Ergebnisse müssen vergleichbar sein. Dies kann unter Umständen schon dann nicht mehr gewährleistet werden, wenn unterschiedliche Messeinrichtungen benutzt werden. Eine nach der Verkehrsfreigabe durchgeführte Messung kann ebenfalls nicht mit der Berechnung verglichen werden, da die ihr zu Grunde liegende Verkehrsstärke erst im Prognosejahr vorhanden sein wird. Außerdem müssten bei der Messung exakt die unten aufgeführten Voraussetzungen vorhanden sein.

Aus diesen Gründen hat der Ordnungsgeber in § 3 der 16. BImSchV vorgeschrieben, den Beurteilungspegel zu berechnen und die Berechnungsmethode verbindlich eingeführt. Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus der Stärke und Dauer eines Einzelgeräusches während eines bestimmten Beurteilungszeitraumes (Mittelungspegel), dem Zuschläge für Störwirkungen gemacht werden, die nicht messbar sind, aber Auswirkungen auf die Emission haben, wie die:

- Verkehrsstärke
- Verkehrszusammensetzung
- Längsneigung der Straße
- Straßenoberfläche
- Abstand zu den Gebäuden
- Windgeschwindigkeit

So wird z. B. angenommen, dass der Wind mit 3 m/sec. auf das Gebäude zuweht. 3 m/sec. deshalb, weil Geschwindigkeiten darunter die Schallübertragung nicht unterstützen und Geschwindigkeiten darüber eigene Geräusche erzeugen, die die Fahrgeräusche der Fahrzeuge überlagern können. Es wird immer zu Gunsten der Betroffenen gerechnet.

Eine Berechnung auf dieser Grundlage ist bei der vorliegenden Planung für die Strecke des gesamten Bauabschnittes durchgeführt worden. Die so ermittelten Beurteilungspegel werden als Grundlage für diesen Planfeststellungsbeschluss herangezogen.

Das menschliche Ohr reagiert auf niedrige Frequenzen – also auf tiefe Töne – weniger empfindlich als auf hohe. Die so genannte A-Bewertung berücksichtigt diese Besonderheit. Beurteilungspegel für Verkehrsgeräusche werden deshalb grundsätzlich in A-bewerteten Schallpegeln angegeben. Ihre Einheit ist das Dezibel(A) bzw. das dB(A).

Um den Beurteilungspegel berechnen zu können, wird der Mittelungspegel gebildet. In den Mittelungspegel gehen Stärke und Dauer jedes Einzelgeräusches während eines bestimmten Beurteilungszeitraumes ein.

Für die Planung der B 3 n wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Die Verkehrsprognosedaten resultieren auf der Grundlage eines Gutachtens aus dem Jahr 2001 und einer darauf basierenden Prognose für das Jahr 2015. Für die schalltechnische Berechnung wurden die Verkehrsmengen auf der B 3 n berücksichtigt, die zum Prognosehorizont 2015 nach vollständiger Fertigstellung der A 26 (Stade – Hamburg) erwartet werden. Danach ergeben sich für die einzelnen Abschnitte folgende DTV-Werte:

Abschnitt	DTV 2015 (Kfz/24 h)	LKW-Anteil
Beginn der Baustrecke AS A 26 bis Knoten Bahnhofstraße	16.800	20 %
Knoten Bahnhofstraße bis Knoten Justus-von-Liebig-Straße	12.200	20 %
Knoten Justus-von-Liebig-Straße bis Knoten B 73	8.000	20 %

Die Lkw-Anteile wurden entsprechend der RLS 90 (Tabelle 3 für Bundesstraßen) mit 20 % tags / nachts angesetzt.

Die Fahrbahn der B 3 n wird durchgängig mit einem Belag versehen, der eine Minderung der Verkehrsgeräusche um - 2 dB(A) gegenüber dem in der Verkehrslärmschutzverordnung zugrunde gelegten Referenzbelag bewirkt (siehe auch A. I.3.3.2.3).

Den Gebietseinstufungen liegt der Flächennutzungsplan der Gemeinde Neu Wulmstorf zugrunde. Danach liegen die untersuchten Objekte im Bereich der Bahnhofstraße in einem Mischgebiet, die Flächen südlich der Bahnstrecke sind als Wohngebiet ausgewiesen. Im Westen der Gemeinde liegen Gewerbeflächen, an dessen Anschluss zur B 73 hin eine Fläche als Wohngebiet ausgewiesen ist.

Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung (s. Unterlage 11.2) werden die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts für Wohngebiete, 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts für Dorf- und Mischgebiete sowie 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts für Gewerbegebiete nicht überschritten, so dass weder aktive noch passive Lärm-schutzmaßnahmen erforderlich sind.

Die Prognosezahlen sind während des Anhörungsverfahrens teilweise in Frage gestellt worden. Es sind aber keine substantiierten Begründungen vorgetragen worden, die auf eine fehlerhafte Prognose hindeuten.

Auch zusätzliche LKW-Verkehre auf der B 3 n, die insbesondere durch Sandtransporte zur Baustelle der A 26 (2./3. Bauabschnitt) verursacht werden, beeinflussen die Verkehrsprognose für das Jahr 2015 nicht. Der GB STD hat zur Ermittlung dieser zusätzlichen LKW-Verkehre und der damit zusammenhängenden Erhöhung des Emissionspegels die entsprechenden LKW-Verkehre während der Bauphase des 1. Abschnittes der A 26 zum Vergleich herangezogen. Zum Sandeinbau im 1. Bauabschnitt der A 26 waren zu Spitzenzeiten rd. 50 LKW mit je 20 Fahrten in der Zeit von 6:00 Uhr bis 18:00 Uhr im Einsatz. Daraus ergeben sich zusätzlich 1.000 LKW/24 h.

Wenn in die schalltechnische Berechnung der vorliegenden Planung dieser erhöhte LKW-Anteil (+ 1.000/24 h) eingesetzt wird, ergeben sich direkt an der B 3 n folgende Erhöhungen des Emissionspegels:

Abschnitt	LKW-Anteil - DTV 2015 -	LKW-Anteil (+ 1.000/24 h)	Differenz Emissionspegel
Beginn der Baustrecke AS A 26 bis Knoten Bahnhofstraße	20 %	28 %	+ 1,0 dB(A)
Knoten Bahnhofstraße bis Knoten Justus-von-Liebig- Straße	20 %	28 %	+ 1,0 dB(A)
Knoten Justus-von-Liebig-Straße bis Knoten B 73	20 %	33 %	+ 1,8 dB(A)

Bei dieser Betrachtung ist zu berücksichtigen, dass von dem LKW-Verkehr im Jahr 2015 ausgegangen wurde und zusätzlich die Sandtransporte addiert wurden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlichen und auch nur für einen befristeten Zeitraum anfallenden Transporte weit vor dem Prognosehorizont 2015 abgeschlossen sein werden, so dass der sich daraus ergebende Lärmpegel tatsächlich niedriger zu erwarten ist. Zudem liegt diese unter ungünstigsten Bedingungen ermittelte Zunahme des Lärms um bis zu 1,8 dB(A) unter 3 dB(A), da erst dann eine Pegelerhöhung vom menschlichen Ohr wahrgenommen wird.

Der vorübergehend auftretende, erhöhte LKW-Verkehr lässt Lärmschutzmaßnahmen an der B 3 n nicht erforderlich werden.

Die infolge der planfestgestellten Baumaßnahme zu erwartende Lärmbelastung in dem betroffenen Raum ist hinsichtlich der Auswirkungen auf besiedelte Gebiete nicht als kritisch anzusehen und führt in der Abwägung nach § 17 FStrG nicht dazu, dass die Zulässigkeit des Vorhabens in Frage gestellt werden könnte.

C.V.5.2 Luftschadstofftechnische Bewertung

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt sieht Art. 4 Abs. 1 der RL 96/62/EG über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität (Luftqualitätsrahmenrichtlinie) vor, dass die Kommission Vorschläge für die Festlegung von Grenzwerten für bestimmte Stoffe macht. Drei Tochterrichtlinien wurden aufgrund dieser Luftqualitätsrahmenrichtlinie beschlossen: die RL 1999/30/EG vom 22.04.1999 über die Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid, Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft, die RL 2000/69/EG vom 15.11.2000 über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft sowie die Richtlinie 2002/3/EG vom 12.02.2002 über den Ozongehalt der Luft. Diese sog. Tochterrichtlinien mussten seitens der Mitgliedstaaten zum 19.07.2001 bzw. 13.12.2002 bzw. 09.09.2003 in nationales Recht umgesetzt werden. Dies erfolgte für die beiden erstgenannten Richtlinien durch die novellierte 22. BImSchV vom 11.09.2002, die auf der Grundlage von § 48 a Abs. 1 und 3 des BImSchG erlassen wurde. Diese 22. BImSchV wurde 2004 überarbeitet und in ihrer jetzigen Fassung den Berechnungen zugrunde gelegt. Die Umsetzung der 3. Tochterrichtlinie erfolgte durch den Erlass der Verordnung zur Verminderung von Sommersmog, Versauerung und Nährstoffeinträgen - 33. BImSchV vom 13.07.2004.

Die festgestellte Planung wird in bestmöglicher Weise dem Optimierungsgebot in § 50 BImSchG gerecht. Hiernach sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich zu vermeiden. Als schädliche Umwelteinwirkungen in diesem Sinne gelten Immissionen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Die Emissionen durch den Verkehr auf der Straße werden infolge der Eröffnung des Gemeindegebrauchs dem Straßenbaulastträger insofern zugerechnet, als dieser nach dem Stand der Technik dafür Sorge zu tragen hat, dass mit der bestimmungsgemäßen Nutzung keine unzulässigen Auswirkungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft entstehen. Dabei sind die Möglichkeiten des Straßenbaulastträgers auf sein planerisches Ermessen, also z. B. die bauliche Gestaltung der Straße, deren Linienführung und auf Schutzvorkehrungen im Straßenrandbereich begrenzt. Maßnahmen zur Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen sind am wirkungsvollsten, sofern sie bei dem direkten Verursacher, also den Kraftfahrzeugen als Emittenten ansetzen. Die gesetzgeberischen Initiativen, verkehrsbedingte Emissionen global zu reduzieren (z. B. durch Vorgaben in der Zulassung, der Verwendung der Treibstoffe und Werkstoffe) sind aber ebenso wie umwelt- und verkehrspolitische Konzepte nicht in der Planfeststellung zu bewerten.

Unter dem Gesichtspunkt der Umweltvorsorge, des Gesundheits- und Sachgüterschutzes ist in der Abwägung nach § 17 FStrG und der Prüfung der Zulässigkeit des Vorhabens nach § 75 VwVfG von Bedeutung, welche Intensität die zu prognostizierenden Schadstoffbelastungen erreichen, insbesondere,

- ob sie erheblich oder gar unzumutbar sind (Erheblichkeitsschwelle in § 3 BImSchG, Grenzwerte und Leitwerte),
- ob sie Schutzauflagen und/oder verkehrsbezogene Auflagen zur Reduzierung erfordern (§ 74 Abs. 2 VwVfG),
- ob sie gesundheits- oder eigentumsverletzend sind (Art. 2, 14 GG).

Unbestritten ist, dass mit Verkehrsfreigabe einer Straße Schadstoffimmissionen nicht vermeidbar sind und dass der Straßenbaulastträger nicht den Nachweis einer völligen - wissenschaftlich unstrittigen - Unbedenklichkeit führen kann und muss. Eine lückenlose Aufklärung lässt der gegenwärtige Stand der Wissenschaft und Technik wegen des Fehlens technischer Regelwerke und ausreichender Forschungserkenntnisse über Langzeitwirkungen von verkehrsbedingten Immissionen nicht zu. Die Immissionsbelastung durch Straßen kann nur unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalles in die Planabwägung eingestellt werden (vgl. Beschluss BVerwG vom 30.01.1991 - 4 B 166.90/4 ER 303.90 -).

Die für den Straßenverkehr relevanten Grenzwerte nach der 22. BImSchV, die aufgrund der Ermächtigungsgrundlage des § 48 a BImSchG zur Umsetzung der

- RL 80/779/EWG über Grenzwerte und Leitwerte der Luftqualität für Schwefeldioxid und Schwebstaub, geändert durch RL 89/427/EWG,
- RL 82/884/EWG betreffend einen Grenzwert für den Bleigehalt der Luft,
- RL 85/203/EWG über Luftqualitätsnormen für Stickstoffdioxid, geändert durch RL 1999/30/EG,
- RL 96/62/EG über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität,
- RL 1999/30/EG über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft und
- RL 2000/69/EG über Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft

erlassen wurde, lagen den luftschadstofftechnischen Berechnungen zugrunde.

In der 33. BImSchV wurden entsprechend der RL 2002/3/EG über die Luftverschmutzung durch Ozon keine Grenzwerte, sondern lediglich Zielwerte festgelegt. Diese Zielwerte sollen mit einem nationalen Programm mit dauerhaften und kosteneffizienten Maßnahmen so weit wie möglich eingehalten werden. Eine Überschreitung hat lediglich Mess-, Informations- und Berichtspflichten zur Folge.

Mit dem Ausbreitungsverhalten, der Intensität des Schadstoffeintrages, den Wirkungen insbesondere auf Menschen und Tiere sowie den Möglichkeiten zur Vermeidung und Reduzierung hat sich die Vorhabensträgerin in den Planunterlagen entsprechend dem Stand der Technik auseinandergesetzt (s. Unterlage 11.LuS der Planunterlagen).

Methodisch ist nicht zu beanstanden, dass die Schadstoffberechnungen nach dem von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, herausgegebenen Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung - MLuS-02, geänderte Fassung 2005, durchgeführt worden sind, dessen Anwendung durch ARS 6/2005 des BMVBW empfohlen worden ist. Das Merkblatt basiert auf der Auswertung eines durch den TÜV Rheinland entwickelten Prognosemodells zur Schadstoffausbreitung und Immissionsbelastung an Straßen, das auf gesicherten Forschungserkenntnissen aufbaut und allgemein fachlich Anerkennung gefunden hat. Zwar lässt das Merkblatt Aussagen über maximale Kurzzeitbelastungen nicht zu, es ermöglicht aber die Abschätzung der Jahresmittelwerte und der 98-Perzentile. Außerdem lässt es eine Abschätzung über die Anzahl von Überschreitungen definierter Schadstoffkonzentrationen für NO_2 und PM_{10} zu. Ein Verfahren zur Umsetzung der neuen Grenzwertstatistik der EU-Richtlinien sowie eine Prognose zu Vorbelastungen wurden 2002 neu in das Berechnungsverfahren eingestellt.

Durch die Novellierung der 22. BImSchV und die Aufhebung der 23. BImSchV sowie einige redaktionelle Änderungen wurde eine Neufassung der MLuS 02 notwendig. Das PC-Berechnungsverfahren zum Merkblatt wurde aufgrund der Neuauflage des HBEFa (Version 2.1) und neuerer Forschungsergebnisse zu PM_{10} -Emissionen an Außerortsstraßen einer Überarbeitung unterzogen und als PC-Berechnungsverfahren zum MLuS 02, geänderte Fassung 2005, vorgelegt.

Die Randbedingungen des dem Merkblatt zugrunde liegenden Prognosemodells treffen für den Bau der B 3 n zu. Es handelt sich um eine Straße, die keine oder eine lockere Randbebauung aufweist.

Im Emissionsmodell werden unter Berücksichtigung einer abstandsabhängigen Ausbreitungsfunktion und unter Berücksichtigung einer mittleren Windgeschwindigkeit in 10 m Höhe über Grund die Zusatzbelastungen und die Gesamtbelastungen als Mittelwert und als 98-Perzentil (nur für für NO_2), folgender Stoffe, für die Beurteilungswerte vorliegen, ermittelt:

- Kohlenmonoxid (CO),
- Stickstoffmonoxid (NO),
- Stickstoffdioxid (NO_2),
- Blei (Pb)
- Schwefeldioxid (SO_2).
- Benzol (C_6H_6) und
- Feinstaub (PM_{10}).

Die für den Straßenverkehr relevanten Grenzwerte nach der 22. BImSchV, die aufgrund der Ermächtigungsgrundlage des § 48 a BImSchG der Umsetzung der RL 80/779/EWG, RL 82/884/EWG, RL 85/203/EWG, RL 96/62/EG, RL 1999/30/EG, RL 2000/69/EG und der RL 2002/3/EG erlassen wurde, sind in der Tabelle 4. 1 des MLuS aufgeführt. Beachtenswert dabei sind im Vergleich zu den bisherigen Beurteilungswerten die zum Teil unterschiedlichen statistischen Definitionen, andere zeitliche Bezugssysteme und andere Schadstoffe. Insgesamt stellt dies eine wesentliche Verschärfung der Grenzwerte, insbesondere bei Partikeln, aber auch bei NO_2 dar. Für SO_2 und NO_x sind auch Grenzwerte zum Schutz der Vegetation von Ökosystemen definiert.

Mit dem luftschadstofftechnischen Abschätzungsverfahren sind für den maximalen Belastungsfall die Luftschadstoffe rechnerisch bis zu einem Abstand von 200 m von der B 3 n ermittelt worden. Die Ergebnisse sind in der Unterlage 11.LuS zusammengestellt.

Die über das PC-Berechnungsverfahren ermittelten Luftschadstoffe auf der Basis der teilweise abgeschätzten Berechnungsgrundlage zeigen, dass die vom Verkehr auf der B 3 n ausgehenden Immissionen die Beurteilungswerte für Luftschadstoffe nicht überschreiten.

Die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV stellt im Übrigen keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung dar (vgl. Urteil BVerwG 9 A 5.03 vom 26.05.2004). Dem Grundsatz der Problembewältigung im Hinblick auf die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV ist nach Ansicht des Gerichtes in der Regel dann hinreichend Rechnung getragen, wenn nicht absehbar ist, dass die Verwirklichung des Vorhabens die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung dieser Grenzwerte mit Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern.

Schutzaufgaben nach § 74 Abs. 2 VwVfG zur Reduzierung der Schadstoffbelastung sind nicht erforderlich. Aus lufthygienischer Sicht begegnet das Vorhaben keinen Bedenken.

C.V.6 Belange der Landwirtschaft

Für den Bau der B 3 n werden einschließlich der Böschungen, Arbeitsstreifen sowie Ersatzwege und -gewässer rd. 21 ha Fläche in Anspruch genommen. Davon werden etwa 8,1 ha vorübergehend als Arbeitsstreifen während der Bauphase benötigt und anschließend von der Vorhabensträgerin rekultiviert. Mit Ausnahme der vorhandenen bit. Fahrbahn der L 235, die aufgenommen und gemäß dem RQ 10,5 wieder hergestellt werden soll, handelt es sich bei den benötigten Flächen vorwiegend um landwirtschaftlich genutzte Grundstücke. Die betroffenen Flächen nördlich und westlich von Neu Wulmstorf werden hauptsächlich als Grün- und Ackerland bewirtschaftet.

Im Planungsraum liegt das VSG 59 „Moore bei Buxtehude“, das durch die Maßnahme erheblich beeinträchtigt wird. Für die Umsetzung der naturschutzfachlich notwendigen Kompensationsmaßnahmen nach der Eingriffsregelung gem. NNatG und den Sicherungsmaßnahmen gem. FFH-Richtlinie sind landwirtschaftliche Flächen auch außerhalb der Trasse vorgesehen. Innerhalb des VSG und im Bereich Gauensieker Sand bei Drochtersen werden hierfür jeweils rd. 40 ha benötigt.

Die direkte Inanspruchnahme der Flächen im VSG hätte für drei landwirtschaftliche Betriebe eine Existenzgefährdung zur Folge. Aus diesem Grund wird die Umsetzung der Kompensationsmaßnahme an der geplanten Stelle vorläufig zurückgestellt und vorübergehend funktional dem Gauensieker Sand zugeordnet. Im Rahmen einer Gesamtkonzeption zur Kompensation der Beeinträchtigungen des VSG 59 „Moore bei Buxtehude“ durch den Bau der A 26 und der B 3 n werden die der B 3 n zuzuordnenden Maßnahmen im VSG mit dem Verfahrens für den dritten Bauabschnitt der A 26 realisiert (vgl. B.I.2).

Mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den dritten Abschnitt der A 26 soll ein Flurbereinigungsverfahren im Gebiet „Moore bei Buxtehude“ erfolgen, mit dem die Flächenansprüche für die B 3 n und auch die A 26 vorrangig bereit gestellt werden. Daneben bemüht sich der GB Stade auch um einen freien Flächenerwerb innerhalb des Gebietes.

Der Eingriff in private Flächen und landwirtschaftliche Betriebe durch die Maßnahme hält sich in einem planerisch unvermeidbaren Umfang. Die Inanspruchnahme ist gerechtfertigt, weil die Planmaßnahme nach Abwägung aller von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange zulässig ist und dem Allgemeinwohl dient. Auch die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen für die vorgesehenen LBP-Maßnahmen nach dem NNatG sowie zur Sicherung der Kohärenz des Netzes Natura 2000, die Bestandteil des

festgestellten Plans sind, ist notwendig, weil nur so sichergestellt werden kann, dass die gesetzlich vorgeschriebene Kompensation erreicht wird.

Das NEG regelt, dass für die Inanspruchnahme von Eigentum eine Entschädigung zu leisten ist. Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach den Erhebungen, die der Gutachterausschuss der Katasterverwaltung ermittelt. Für die unmittelbare Inanspruchnahme von Grundeigentum sowie die Festsetzung der Entschädigung im Nichteignungsfall hat der Gesetzgeber das sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellungsbehörde kann hierzu keine Regelungen treffen.

Bei allen Flächen, die in dem Grunderwerbsplan von der Straßenbauverwaltung als „vorübergehend in Anspruch zu nehmen“ gekennzeichnet sind, handelt es sich um Flächen, die nur für die Baudurchführung vorgesehen sind. Diese Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten rekultiviert.

C.V.7 Belange der Forstwirtschaft

Durch den Bau der B 3 n gehen rd. 3,2 ha Waldfläche verloren. Dieser Eingriff in den Waldbestand stellt eine Waldumwandlung im Sinne des NWaldLG dar, die gem. § 8 Abs. 1 NWaldLG der Genehmigung bedarf sowie nach § 8 Abs. 7 NWaldLG eine Ausgleichs- oder Ersatzaufforstung erforderlich macht.

Die Vorgaben des NWaldLG werden mit der vorliegenden Planung berücksichtigt. Als Ersatz für den Verlust an Waldflächen hat die Antragstellerin in Abstimmung mit der Bundesforstverwaltung und den unteren Waldbehörden vorgesehen, dass westlich der in Bau befindlichen A 26, 1. Bauabschnitt, südlich der AS Dollern auf einer Fläche von ca. 3,2 ha eine Laubwaldbegrünung sowie die Gestaltung von Waldrändern vorgesehen wird. Zusätzlich zur Neuaufforstung wird auf einer nördlich angrenzenden Fläche ein vorhandener Pappelbestand zur Förderung des Erlenunterwuchses im Umfang von ca. 1,2 ha ausgeglichen (vgl. Unterlage 12.1, Kap. 1.3.2).

Die Genehmigung zur Waldumwandlung wird im Rahmen der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses mit erteilt.

C.V.8 Wertminderungen/Entschädigungen

Nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG hat der von der Planung Betroffene einen Anspruch auf eine angemessene Entschädigung in Geld, wenn (weitere) Schutzvorkehrungen nicht vorgenommen werden können, um Nachteile abzuwenden. Dies gilt insbesondere, wenn Beeinträchtigungen durch geeignete Maßnahmen überhaupt nicht verhindert werden können. Voraussetzung ist stets, dass sich technisch-reale Maßnahmen als unzureichend oder angesichts der Höhe ihrer Kosten als unverhältnismäßig erweisen. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG eröffnet hingegen keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, die ein Planungsvorhaben auslöst. Dabei kann es sich sowohl um die Höhe einer Entschädigung aber auch um die Frage handeln, ob überhaupt eine Entschädigung zu zahlen ist.

Bei der von einigen Einwendern vorgetragenen Wertminderung infolge Lärmbelastung handelt es sich nicht um Folgen solcher tatsächlichen Beeinträchtigungen, die grundsätzlich durch Vorkehrungen zu verhindern wären. Es handelt sich vielmehr um wirtschaftliche Nachteile hinsichtlich der allgemeinen Verwertbarkeit der Grundstücke, die sich aus der Lage der Grundstücke ergeben. Dieser Lagenachteil hat nur deshalb eine Minderung des Grundstückswertes zur Folge, weil der Markt solche Grundstücke anders bewertet als Grundstücke, die keine unmittelbare Belegenheit zu einer Autostraße haben. Diese Wertminderungen, die keine Folge einer förmlichen Enteignung sind, werden von § 74 Abs. 2 VwVfG nicht erfasst.

Die durch § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG bestimmte Begrenzung des finanziellen Ausgleichs ist verfassungsgemäß. Es handelt sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG (vgl. Urteil BVerwG vom 24.05.1996 – 4 A 39.95 – NuR 1997, Seite 86).

C.V.9 Belange der Wasserwirtschaft

Durch die geplante Trasse der B 3 n werden keine Wassergewinnungsgebiete betroffen, so dass besondere bautechnische Maßnahmen zum Schutz der Gewässer nicht erforderlich sind. Das betroffene Gebiet entwässert über eine Vielzahl von Beetgräben, Sammelgräben und Vorfluter zum Fluss Este (Hauptvorfluter), der in die Elbe mündet.

Durch geeignete Entwässerungsmaßnahmen soll die Entwässerung der geplanten B 3 n so hergestellt werden, dass der Wasserabfluss der vorhandenen Gewässer nicht negativ verändert wird.

In dem oberflächennahen Boden sind gering wasserdurchlässige organische Weichschichten vorhanden. Sie werden durch den vorgesehenen Bodenaustausch entfernt und haben somit keinen Einfluss mehr auf die Versickerung von Oberflächenwasser bzw. den Grundwasserspiegel. Das Grundwasser wurde in Tiefen zwischen 0,50 m und 2,20 m gemessen. Aufgrund des flüchtig bzw. lokal anstehenden Torfes ist davon auszugehen, dass es sich um gespanntes Grundwasser in den Sanden unterhalb der organischen Weichschicht bzw. um Stauwasser in den örtlich anstehenden sandigen Auffüllungen handelt. Soweit während der Bauphase ein Bodenaustausch vorzunehmen ist, wird der Torf Zug um Zug ausgetauscht, um hydraulische Grundbrüche zu vermeiden. Zudem wird ein Vor-Kopf-Verfahren angewendet, um Bodenmassen über bereits ausgetauschte Flächen abzutransportieren.

Das Oberflächenwasser von der Fahrbahn der B 3 n wird für den gesamten Streckenabschnitt breitflächig über die Bankette und die Böschungen geleitet. An den Böschungsfüßen sind Rasenmulden bzw. Ersatzgewässer vorgesehen, so dass auch bei extremen Niederschlagsereignissen sowie bei gefrorenem Untergrund eine kontrollierte Ableitung des Niederschlagswassers gewährleistet werden kann. In Teilbereichen, in denen der für eine Versickerung erforderliche Flurabstand zum Grundwasserhorizont nicht eingehalten werden kann, sollen die Mulden als Regenrückhaltung genutzt werden. Die Mulden erhalten einen Notüberlauf an die vorhandenen Gewässer. Durch den Bau kleiner Ablaufbauwerke mit integrierter Tauchwand bzw. Drosseleinrichtung kann ein eventueller Schadstoffeintrag in die Gewässer verhindert werden.

Die geplante Trasse der B 3 n kreuzt für die Oberflächenentwässerung wichtige Gewässer. Deren Funktion wird durch geeignete Maßnahmen (Durchlässe, Gewässerverlegung, Ersatzgewässer) aufrechterhalten bzw. wieder hergestellt.

Das Entwässerungskonzept für die vorliegende Planung der B 3 n wird allen wassertechnischen Belangen gerecht. Die nach NWG erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen werden aufgrund der Konzentrationswirkung des Beschlusses im Einvernehmen mit den uWB erteilt.

C.V.10 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger nach § 3 Abs. 1 FStrG die Belange des Umweltschutzes zu beachten. Bei der Planfeststellung nach § 17 Abs. 1 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange nach § 1 NNatG sowie §§ 1 und 2 BNatSchG konkretisiert. Die in diesen Gesetzen enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen sind gegen die sonstigen Anforde-

rungen der Allgemeinheit abzuwägen.

Der festgestellte LBP (Unterlage 12) stellt die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Einzelnen dar und bewertet sie.

In dem LBP werden zunächst die natürlichen Gegebenheiten des Planbereichs beschrieben. Anschließend sind im Detail die für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts wichtigen Funktionen und Werte des Raumes ermittelt und bewertet worden. Dabei erfolgte eine sektorale Betrachtung der biotischen und abiotischen Komponenten des Naturhaushaltes sowie des Landschaftsbildes. Dazu gehören die biotischen Bestandteile Pflanzen, Tiere und Biotope sowie die abiotischen Komponenten Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaftsbild und Erholung. Diesen nach naturschutzfachlich anerkannten Methoden erhobenen und dargestellten Funktionen und Werten sind die durch das Vorhaben zu erwartenden bau-, betriebs- und anlagebedingten Beeinträchtigungen gegenüber gestellt und somit Umfang und Intensität des Eingriffs analysiert und bewertet worden. Abschließend werden die notwendigen Kompensationsmaßnahmen ermittelt und beschrieben. Bestandteil des LBP sind landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne, Maßnahmenpläne und eine Maßnahmenkartei.

Mit dem LBP werden auch die Ansätze und Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ (vgl. C.III) aufgenommen. Diesem Vorgehen liegt der fachlich begründete Ansatz zugrunde, dass sich die Kompensationsansprüche nach der Eingriffsregelung (NnatG) sowie die Kohärenzsicherungsmaßnahmen gem. der FFH-Richtlinie überlagern lassen. Es handelt sich hier um dieselben zu kompensierenden bzw. zu sichernden Funktionen und Werte. Daher kann der Vorhabensträger nicht verpflichtet werden, Kompensationsmaßnahmen zweimal umzusetzen.

Die Kompensationsmaßnahmen für den durch die B 3 n beeinträchtigten Wachtelköniglebensraum haben nach der Eingriffsregelung und auch im Rahmen der Kohärenzsicherung einen identischen Umfang. Für die Beeinträchtigung des Lebensraumes von Wiesenvögeln ist der Kompensationsflächenumfang gem. Eingriffsregelung höher als derjenige, der zur Sicherung der Kohärenz erforderlich ist. Die Ursache liegt darin begründet, dass sich Flächen mit Lebensraumbedeutung für Wiesenvögel auch außerhalb des europäischen Vogelschutzgebietes befinden, für dessen Ausweisung als solches die Art Wachtelkönig als Wertmaßstab berücksichtigt wurde.

Die Ermittlungsintensität des LBP ist ausreichend, um die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege in die Abwägung nach § 17 FStrG einstellen zu können und den notwendigen Ausgleich nach § 10 NNatG bzw. den erforderlichen Ersatz nach § 12 NNatG ermitteln zu können.

Die nach § 14 NNatG vorgeschriebene Einbeziehung der unteren Naturschutzbehörden ist durch die gutachtlichen Stellungnahmen der Landkreise Stade und Harburg vom 25.06.2002 bzw. vom 26.06.2002 erfolgt. Der LBP ist im Benehmen mit den unteren Naturschutzbehörden erstellt worden, wie sich aus den entsprechenden Erklärungen des Landkreises Stade vom 31.01.2006 und 08.08.2006 bzw. des Landkreises Harburg vom 10.01.2006 und 14.06.2006 ergibt.

Die durch das Vorhaben zu erwartenden Eingriffe sind in Kapitel 5 der Unterlage 12.1 sowie in dem Bestands- und Konfliktplänen der Unterlage 12.2 nachvollziehbar beschrieben und dargestellt worden. Die textlichen und zeichnerischen Darstellungen ermöglichen eine hinreichende Einschätzung und Bewertung der Werte und Funktionen des Raumes und der durch das Vorhaben entstehenden Konflikte und Beeinträchtigungen.

Als anlagebedingte Beeinträchtigungen sind insbesondere die Versiegelung des Bodens durch Fahrbahnen, Böschungen, Arbeitsstreifen, Ersatzwege und –gewässer mit einer Gesamtfläche von ca. 21 ha zu nennen.

Des Weiteren verursacht die Anlage der B 3 n aufgrund ihres technischen Charakters sowie der Überführungsbauwerke im Bereich von Neu Wulmstorf randliche Zerschneidungseffekte in der ortsnahen offenen Landschaft. Dem nördlichen Ortsrand wird zusätzlich zur bestehenden Bahnlinie in 200 – 300 m Entfernung ein neues technisches und den Raum begrenzendes Bauwerk hinzugefügt. Der offene, von weiten Blickbeziehungen geprägte Landschaftscharakter stellt sich erst 200 – 300 m nördlich ein. Dies betrifft in gleicher Weise insbesondere avifaunistische Lebensräume, die durch das Straßenbauwerk randlich gegenüber ihrer bisherigen Ausdehnung beschnitten werden.

Die Anlage der B 3 n verursacht eine Veränderung des Landschaftsbildes. Durch die Dammlage der Trasse und der geplanten Böschungsbepflanzung wird eine zusätzliche „Kammerung“ des weitgehend offenen Landschaftscharakters hervorgerufen. Der offene Charakter der Landschaft verstärkt die Sichtbarkeit des Straßenbauwerkes.

Infolge der Lage der B 3 n nahe des nördlichen Ortsrandes von Neu Wulmstorf relativieren sich jedoch die negativen Auswirkungen des Bauwerkes in der Weise, dass die Intensität des Wirkfaktors zwar grundsätzlich eintritt, jedoch im Wesentlichen die raumbegrenzenden Wirkungen des bestehenden Bahndammes und der 3,50 m bzw. 5,00 m vorhandenen Lärmschutzwälle nun in sehr ähnlicher Form von der Straßentrasse etwa 250 m nördlich der Ortslage übernommen werden. Westlich des Ortes verläuft die Trasse der B 3 n unmittelbar entlang des Gewerbegebietes, so dass der visuelle Faktor hier nur eingeschränkt vor dem Hintergrund der visuellen Wirkungen des Gewerbegebietes zu betrachten ist.

Die geplante Überführung eines Wirtschaftsweges und das Brückenbauwerk zur Querung der DB-Strecke wirken störend auf das Landschaftsbild in dem weitgehend ebenen Landschaftsraum.

Bau- und betriebsbedingt sind als wesentliche Beeinträchtigungen die Störungen der Fauna durch Lärm sowie durch optische Beunruhigungen sowie baulich-strukturelle Veränderungen der Umgebung hervorzuheben. Dies betrifft insbesondere die Lebensräume des Wachtelkönigs und der lärmempfindlichen Wiesenvögel (vgl. Ausführungen zu C.III.3). Durch die Auswirkungen des Lärms, die Zerschneidung von Wegeverbindungen und die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ergeben sich negative Effekte für die Erholungsfunktion des Raumes.

Aufgrund seiner Auswirkungen auf Natur und Landschaft stellt das Vorhaben eine Veränderung der Gestalt und Nutzung von Grundflächen dar, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und auch das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen kann. Es handelt sich somit um einen Eingriff im Sinne der §§ 7ff NNatG.

Nach § 8 NNatG dürfen Eingriffe die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild nicht mehr als unbedingt notwendig beeinträchtigen. Vermeidbare Beeinträchtigungen sind somit zu unterlassen, d. h., bei der konkreten Ausgestaltung des Vorhabens sind die Auswirkungen auf Natur und Landschaft möglichst gering zu halten.

Die festgestellte Planung enthält die notwendigen Vorkehrungen, um die gesetzlichen Anforderungen (Optimierungs- und Vermeidungsgebot der §§ 1, 2 und 8 NnatG) umzusetzen. Der LBP sieht Schutzmaßnahmen vor, um die Flächeninanspruchnahme für das Vorhaben auf den notwendigen Umfang zu beschränken sowie das Risiko von Beeinträchtigungen zu minimieren (s. Unterlagen 12.1, Kap. 6.1 und 12.3.3, S01 – S04).

Soweit vom Eingriff nicht vermeidbare, erhebliche Beeinträchtigungen ausgehen, sind diese gem. § 10 NNatG durch Ausgleichsmaßnahmen zu kompensieren. Es sind Maßnahmen zu treffen, die auf den betroffenen Grundflächen dazu führen, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes zurückbleiben; verloren gegangene Funktionen sind wieder herzustellen.

Zum Ausgleich für Neuversiegelung, Verlust von Gehölzbiotopen sowie für den Verlust oder die Isolation von Biotopflächen mit erhöhter Lebensraumbedeutung sind verschiedene Maßnahmen zur Aufwertung von Biotopstrukturen vorgesehen:

- Rekultivierung von nicht mehr benötigter Verkehrsfläche (A 05)
- Bepflanzung der straßennahen Bereiche und Böschungen mit Gehölzen (A 06/08)
- Aufwertung von Biotopflächen mit allgemeiner Bedeutung (A 11)
- Entwicklung von extensivem Feucht und Nassgrünland (A 16)

Die Maßnahmen A 06 und A 08 haben zusätzlich die landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes zum Ziel.

Beeinträchtigungen durch Gewässerverlegung und Zerschneidung von Fließgewässern werden durch die naturnahe Gestaltung von verlegten Fließgewässern (A 09) bzw. die Renaturierung von Grabenabschnitten (A 10) ausgeglichen. Weitere Ausgleichsmaßnahmen betreffen die landschaftsgerechte Einbindung technischer Bauwerke (A 07) und die Entwicklung naturnaher Waldränder und Waldsäume (A 12) als Ausgleich für den Verlust von Waldflächen (s. auch C.V.7 – Anforderungen nach dem NWaldLG).

Es verbleiben allerdings Beeinträchtigungen, die weder vermieden noch ausgeglichen werden können. Diese sind in Kap. 6.3 der Unterlage 12.1 beschrieben. So ist ein Ausgleich der Versiegelung durch Entsiegelung von Flächen an anderer Stelle nur in geringem Umfang möglich. Nicht ausgleichbar sind:

- Sicht- und Lärmbeunruhigung von Flächen mit Bedeutung als Lebensraum für Wiesenvögel
- Sicht- und Lärmbeunruhigung von Flächen mit Bedeutung als Lebensraum für den Wachtelkönig innerhalb des VSG „Moore bei Buxtehude“
- Beeinträchtigung von Blickbeziehungen und die horizontbegrenzende Wirkung des Straßenbauwerkes mit negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild
- Lärmbelastungen und Beeinträchtigung der Erreichbarkeit von ruhigen Bereichen mit Bedeutung für das Landschaftserleben

C.V.11 Naturschutzfachliche Abwägung nach § 11 NNatG

Als Folge des Eingriffs sind erhebliche Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts zu erwarten, die weder vermieden noch ausgeglichen werden können. Nach § 11 NNatG sind daher alle Anforderungen an Natur und Landschaft untereinander abzuwägen. Den dargestellten Beeinträchtigungen infolge des Eingriffs ist die Bedeutung und Notwendigkeit des Vorhabens gegenüber zu stellen. Der Eingriff ist unzulässig, wenn dabei die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorgehen.

Der Bedarf im Sinne einer Planrechtfertigung ist bereits unter C.V.2 dargestellt und begründet worden. Insbesondere folgende Gründe belegen die zwingende Notwendigkeit, durch den Neubau der B 3 n die Anbindung der geplanten A 26 an das nachgeordnete Straßennetz herzustellen und den Ort Neu Wulmstorf durch die Umgehung zu entlasten:

- Verbesserung unzureichender Verkehrsverhältnisse auf der B 73 und der L 235, insbesondere im Hinblick auf das Unfallgeschehen
- Entlastung der Ortsdurchfahrt Neu Wulmstorf, damit
 - Erhöhung der Sicherheit und
 - Reduzierung der Umweltbelastung in der Ortslage

Nach Fertigstellung der A 26 wird der Querverkehr zwischen A 26 und A 1 über die L 235, B 73 und B 3 zunehmen. Der Bau des festgestellten Abschnittes der B 3 n ermöglicht am ehesten die notwendige Weiterführung bis zur B 3 bei Elstorf, um künftig die in diesem Straßenzug liegenden Ortsdurchfahrten (Wulmstorf, Daerstorf, Elstorf) vom erhöhten Verkehrsaufkommen zu entlasten und einen zügigen Verkehrsfluss zu erreichen.

Im Vergleich zur Bedeutung und Notwendigkeit des Baues der B 3 n sind die nicht ausgeglichenen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts nicht derart gravierend, dass auf das Vorhaben verzichtet werden müsste.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft untereinander die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht vorgehen. Der Eingriff ist damit im Sinne des § 11 NNatG zulässig.

C.V.12 Ersatzmaßnahmen nach § 12 NNatG

Die durch den Eingriff zerstörten Werte und Funktionen des Naturhaushalts oder Landschaftsbildes, die nicht ausgeglichen werden können, sind an anderer Stelle des betroffenen Raumes in ähnlicher Weise wieder herzustellen. Diese Verpflichtung zu Ersatzmaßnahmen ergibt sich aus § 12 NNatG.

Die Problematik der Beeinträchtigung des Wachtelkönig-Lebensraumes ist ausführlich in der FFH-Verträglichkeitsprüfung (s. C.III) bearbeitet und bewertet worden. An dieser Stelle ist zu prüfen, inwieweit die dort festgelegten Kohärenzsicherungsmaßnahmen auch Kompensationsleistungen innerhalb der Eingriffsregelung enthalten. Da es sich bei beiden Betrachtungen um dieselbe Konstellation von Projekt, Wirkraum und funktionaler Wirkbeziehung handelt, ist festzustellen, dass die ermittelten Beeinträchtigungen, die zur Ableitung von Maßnahmen zur Kohärenzsicherung geführt haben, funktional den Anforderungen an die Kompensation gemäß der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung entsprechen. Um Doppelkompensation zu vermeiden, ist eine Überlagerung mit den Ersatzmaßnahmen der Eingriffsregelung möglich. Gleiches gilt für die in der FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie innerhalb der Eingriffsregelung festgelegten Maßnahmen für Wiesenvögel.

Die notwendigen Ersatzmaßnahmen sind in der Unterlage 12.3.3 mit den Maßnahmeblättern E 13, E 14 und E 15 ausführlich beschrieben:

- E 13 – Ersatz für die Beeinträchtigung von Wiesenvogel-Lebensräumen und Ersatz für Neuversiegelung durch Entwicklung von Lebensraum für Wiesenvögel (Zur Umsetzung der Maßnahme E 13 innerhalb des Gesamtkonzeptes mit der A 26 und vorübergehender Verlagerung zum Gauensieker Sands. Ausführungen zu C.III.4.3)
- E – 14 Ersatz für die Beeinträchtigung von Wachtelkönig-Lebensräumen, Ausgleich für den Verlust von Gehölzbiotopen, landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes durch die Anlage einer Feldhecke
- E 15 – Ersatz für die Beeinträchtigung von Wiesenvogel-Lebensräumen, Ersatz für die Beeinträchtigung der Wachtelkönig-Lebensräume, Ausgleich für die Isolation von höherwertigen Biotopflächen, Ausgleich für den Verlust an Biotopflächen mit allgemeiner Bedeutung durch Schaffung von Lebensraum für Wiesenvögel und für den Wachtelkönig

Insgesamt wird durch die in der Unterlage 12 vorgesehenen Maßnahmen ein angemessener Ersatz für den Eingriff, soweit er nicht vermieden oder ausgeglichen werden kann, geschaffen. Ermittlung, Bewertung und Kompensation des Eingriffs sind in enger Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde erfolgt. Das Konzept der Vermeidungs-,

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist in sich schlüssig und entspricht dem ermittelten und bewerteten Eingriff.

C.VI Verordnung über das Naturschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ vom 02.08.2006

Das Bauvorhaben B 3 n verstößt gegen die Schutzbestimmungen des § 3 NSG-VO, da es die in dem Schutzzweck (§ 2 NSG-VO) genannten Bestandteile beschädigt (vgl. C.III.3).

Eine Befreiung von den Verboten kann gem. § 5 NSG-VO erteilt werden, wenn

- dies zur Realisierung von Plänen und Projekten erforderlich ist und
- die Voraussetzungen des § 34 Abs. 3 und 5 NNatG erfüllt sind.

Die Trasse der B 3 n schneidet das NSG. Eine zumutbare Alternative zum planfestgestellten Projekt ist nicht gegeben. Somit kann das Projekt ohne eine Befreiung nicht realisiert werden. Die Voraussetzungen des § 34 Abs. 3 und 5 NNatG sind erfüllt; hierzu wird auf die Ausführungen zu C.III.4 verwiesen.

Die Befreiung gem. § 5 NSG-VO wird im Rahmen der Konzentrationswirkung dieses Beschlusses im Benehmen mit den uNB erteilt.

D. Stellungnahmen und Einwendungen (aus Gründen des Datenschutzes hier nicht wiedergegeben)

E. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht, Uelzener Straße 40, 21335 Lüneburg (Postfach 2371, 21313 Lüneburg) erhoben werden. Die Klageerhebung muss schriftlich erfolgen. Eine Klage wäre gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76 A, 30453 Hannover, zu erheben. Dabei ist zu beachten, dass sich vor dem Oberverwaltungsgericht jeder Beteiligte – Ausnahmen gelten für juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden (§ 67 Abs. 1 Satz 3 VwGO) – durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen muss. Die Klage wäre gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zu richten.

Der Bau der B 3 n zwischen der A 26 und der B 73 ist in dem Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf enthalten. Gemäß § 17 Abs. 6 a FStrG hat deshalb eine Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung. Einen Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO an das Gericht, die aufschiebende Wirkung einer Klage wiederherzustellen, kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden.

F. Hinweise zur Auslegung des Planes

Die festgestellten Pläne werden für zwei Wochen in der Gemeinde Neu Wulmstorf und der Stadt Buxtehude öffentlich ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht. Gem. § 74 Abs. 4 VwVfG gilt der Planfeststellungsbeschluss gegenüber den Betroffenen, denen er nicht gesondert zugestellt wurde, mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt.

Im Auftrage

Ingo Dannemann
Oberregierungsrat