



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Planfeststellungsbeschluss

für die Verlegung der B 210 südlich Emdens

von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+918

24.01.2012

3321-31027-04/09



Niedersachsen



Inhaltsverzeichnis

Seite

1	Verfügender Teil	5
1.1	Planfeststellung	5
1.1.1	Feststellung des Plans	5
1.1.2	Planunterlagen	5
1.1.2.1	Festgestellte Planunterlagen	5
1.1.2.2	Nachrichtliche Unterlagen	6
1.1.3	Nebenbestimmungen, Änderungen	7
1.1.3.1	Vorbehalte	7
1.1.3.1.1	Allgemeiner Vorbehalt	7
1.1.3.2	Auflagen	7
1.1.3.2.1	Naturschutzrechtliche Auflagen	7
1.1.3.2.1.1	Herstellungskontrolle Eingriffsregelung, Kontrollbericht	7
1.1.3.2.1.2	Landschaftspflegerischer Ausführungsplan (LAP)	8
1.1.3.2.1.3	Schutz der Vegetation bei Bauarbeiten	8
1.1.3.2.2	Übersendung der Ausführungspläne an die UWB	8
1.1.3.2.3	Dokumentation	8
1.1.3.2.4	Sachverständiger gem. § 18 BBodSchG	8
1.1.3.2.5	Grundwassermonitoring	8
1.1.3.2.6	Anzeige und Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde	8
1.1.3.2.7	Brücke über den Ems-Seitenkanal	8
1.1.3.2.8	Zustandsfeststellungen an Gebäuden („Beweissicherung“)	9
1.1.3.2.9	Sicherung von Bodendenkmälern	9
1.1.3.3	Änderungen	9
1.1.3.3.1	Landschaftspflegerische Maßnahme 7 A/E	9
1.2	Weitere Entscheidungen	9
1.2.1	Wasserrechtliche Erlaubnis	9
1.2.1.1	Erlaubte Benutzung	9
1.2.1.2	Inhalts- und Nebenbestimmungen	10
1.2.1.3	Betrieb und Unterhaltung	10
1.2.1.4	Anzeigepflichten	10
1.3	Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen	10
1.4	Hinweise	10
1.4.1	Kostenregelungen bezüglich der Ver- und Entsorgungsleitungen	10
1.4.2	Abstimmung mit der Deutschen Telekom AG	10
1.4.3	Abstimmung mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Emden	11
1.4.4	Abstimmung mit der Fa. PLEdoc	11
1.4.5	Bodenfunde	11
1.4.6	Baumaschinen / Baulärm	11
2	Begründender Teil	11
2.1	Sachverhalt	12
2.1.1	Beschreibung des Vorhabens	12
2.1.2	Vorgängige Planungsstufen (Raumordnung)	12
2.1.3	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	12
2.1.4	Umweltverträglichkeitsprüfung	13
2.2	Rechtliche Bewertung	13
2.2.1	Formalrechtliche Würdigung	13



2.2.1.1	Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens	13
2.2.1.2	Zuständigkeit.....	14
2.2.2	Materiellrechtliche Würdigung.....	14
2.2.2.1	Planrechtfertigung.....	14
2.2.2.2	Verkehrliche Ziele, Auswirkungen im Straßennetz.....	15
2.2.2.3	Varianten.....	18
2.2.2.3.1	Beschreibung der untersuchten Varianten	18
2.2.2.3.1.1	Vorbemerkung zum Variantenvergleich.....	18
2.2.2.3.1.2	Nullvariante.....	18
2.2.2.3.1.3	Variante I.....	19
2.2.2.3.1.4	Variante II.....	19
2.2.2.3.1.5	Variante III.....	19
2.2.2.3.1.6	Variante IV.....	19
2.2.2.3.2	Vergleich und Bewertung der Varianten	19
2.2.2.3.2.1	Umweltbelange	19
2.2.2.3.2.2	Verkehrliche und Wirtschaftlichkeitsbelange.....	22
2.2.2.3.2.3	Landwirtschaftliche und Wasserwirtschaftliche Belange.....	24
2.2.2.3.2.4	Bewertung der Trassenvarianten im Vorstadium.....	25
2.2.2.3.2.5	Variante V (Planfeststellungsvariante)	26
2.2.2.3.2.6	Zusammenfassende Bewertung der Trassenvarianten.....	27
2.2.2.3.3	Ergebnisse des Anhörungsverfahrens.....	27
2.2.2.3.3.1	Alternative Trassenführung „Parallelverbindung Petkumer Straße“	27
2.2.2.4	Immissionen.....	28
2.2.2.4.1	Lärm.....	28
2.2.2.4.1.1	Allgemeines	28
2.2.2.4.1.2	Lärmberechnung.....	29
2.2.2.4.1.3	Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung.....	30
2.2.2.4.2	Luftverunreinigungen, Schadstoffe	30
2.2.2.4.2.1	Allgemeines	30
2.2.2.4.2.2	Staubimmissionen	31
2.2.2.4.2.3	Stickstoffdioxidbelastung.....	32
2.2.2.5	Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege.....	33
2.2.2.5.1	Verbote (u.a. FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete, Artenschutz).....	33
2.2.2.5.2	Eingriffsregelung.....	37
2.2.2.5.2.1	Vermeidbarkeit der Beeinträchtigungen.....	37
2.2.2.5.2.2	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	38
2.2.2.6	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	39
2.2.2.6.1	Grundlagen der Umweltverträglichkeitsprüfung.....	39
2.2.2.6.2	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG ..	40
2.2.2.6.3	Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG.....	40
2.2.2.6.3.1	Auswirkungen auf den Menschen	41
2.2.2.6.3.2	Tiere.....	42
2.2.2.6.3.3	Pflanzen.....	42
2.2.2.6.3.4	Boden.....	43
2.2.2.6.3.5	Wasser.....	44
2.2.2.6.3.6	Klima.....	44
2.2.2.6.3.7	Luft.....	45
2.2.2.6.3.8	Landschaft	45
2.2.2.6.3.9	Kultur- und sonstige Sachgüter.....	46
2.2.2.6.3.10	Medienübergreifende Gesamtbewertung	46
2.2.2.7	Wasserwirtschaftliche Belange.....	47
2.2.2.8	Eigentum.....	47
2.2.2.9	Landwirtschaft/ Existenzgefährdungen	48
2.2.2.9.1	Ausgleichsmaßnahme 7 A/E	50
2.2.2.10	Denkmalschutzrechtliche Belange.....	52
2.2.2.11	Gesamtergebnis der Abwägung.....	53
2.3	Wasserrechtliche Erlaubnis	54



2.4	Stellungnahmen und Einwendungen	54
2.4.1	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	54
2.4.1.1	Stadt Emden	54
2.4.1.2	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen Aurich	56
2.4.1.3	Landwirtschaftskammer Niedersachsen.....	56
2.4.1.4	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	57
2.4.1.5	Polizeiinspektion Leer/Emden	57
2.4.1.6	Ostfriesische Landschaft	57
2.4.1.7	IHK für Ostfriesland und Papenburg.....	57
2.4.1.8	Wasser- und Schifffahrtsamt Emden	57
2.4.1.9	Wehrbereichsverwaltung Nord	58
2.4.1.10	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben	58
2.4.1.11	DB Services Immobilien GmbH	58
2.4.1.12	DB Energie GmbH	58
2.4.1.13	Entwässerungsverband Oldersum/Ostfriesland.....	58
2.4.1.14	I. Entwässerungsverband Emden	58
2.4.1.15	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH.....	59
2.4.1.16	Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG	59
2.4.1.17	Transpower Stromübertragungs GmbH	59
2.4.1.18	WINGAS GmbH & Co. KG.....	59
2.4.1.19	Erdgas Münster	59
2.4.1.20	Gasunie Deutschland Services GmbH.....	59
2.4.1.21	ExxonMobil Production Deutschland GmbH	59
2.4.1.22	PLEdoc GmbH	59
2.4.1.23	E.ON Netz GmbH.....	60
2.4.2	Einwendungen.....	60
2.4.2.1	Einwender E 1.....	60
2.4.2.2	Einwender E 2.....	66
2.4.2.3	Einwender E 3.....	66
2.4.2.4	Einwender E 4.....	68
2.4.2.5	Einwender E 5.....	69
2.4.2.6	Einwender E 6.....	70
2.4.2.7	Einwender E 7.....	71
2.4.2.8	Einwender E 8.....	71
2.4.2.9	Einwender E 9.....	73
2.4.2.10	Einwender E 10	75
2.4.2.11	Einwender E 11	77
2.4.2.12	Einwender E 12	77
2.4.2.13	Einwender E 13	78
3	Rechtsbehelfsbelehrung	79
3.1	Klage	79
3.2	Sofortige Vollziehbarkeit	79
4	Hinweise	81
4.1	Hinweis zur Auslegung.....	81
4.2	Außerkräfttreten.....	81
4.3	Berichtigungen.....	81
4.4	Fundstellennachweis mit Abkürzungsverzeichnis.....	81
5	Anhang / Abkürzungsverzeichnis	82



1 Verfügender Teil

1.1 Planfeststellung

1.1.1 Feststellung des Plans

Der Plan der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Land Niedersachsen, dieses vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Aurich (NLStBV GB AUR), für die Verlegung der B 210 südlich Emden von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+918 in der Stadt Emden wird gem. den unter Ziffer 1.1.2.1 aufgeführten Unterlagen nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt.

1.1.2 Planunterlagen

1.1.2.1 Festgestellte Planunterlagen

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Blatt Nr.	Maßstab
3	Übersichtslageplan vom 03.07.2009	1	1 : 5.000
4	Übersichtshöhenplan vom 03.07.2009	1	1 : 5.000/500
6	Straßenquerschnitte vom 03.07.2009	1-3	1 : 50
7	Lagepläne vom 03.07.2009	1-3	1 : 1.000
7.1	Lagepläne-Detail (Knotenpunkte) vom 03.07.2009	1-4	1 : 250
8	Höhenpläne vom 03.07.2009	1-3	1 : 1.000/100
8.1	Höhenpläne einmündender Ast B 210 alt vom 03.07.2009	1	1 : 1.000/100
10	Bauwerksverzeichnis	1-5	-
12	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 03.07.2009 bestehend aus:		
12.3	- Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan; ersetzt durch das Deckblatt vom 24.02.2011	1	1 : 2.500
12.3.1	- Landschaftspflegerische Maßnahmenkartei; ergänzt durch das Maßnahmenblatt 7 A/E neu	1-18	-
13	Wasserrechtliche Untersuchung vom 03.07.2009 mit:		
13.1	- Erläuterungsbericht	1-3	-
13.2	- Berechnungsunterlagen	1-23	-
13.3	- Zusammenstellung der Einleitungen in Gewässer	1	-
13.4	- Lageplan-Entwässerung	1-3	1 : 1.000
14	Grunderwerb vom 03.07.2009 mit:		
14.1	- Grunderwerbspläne, von denen die Blätter 2 bis 4 durch die Deckblätter 2D bis 4D vom 24.02.2011 ersetzt werden	1, 2D, 3D, 4D	1 : 1.000
14.2	- Grunderwerbsverzeichnis (Stand 04/09),	1-13	-



Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Blatt Nr.	Maßstab
	welches durch das Deckblatt (Stand 02/11) ersetzt wird		
16	Verlegung der Bahnstromleitung , bestehend aus:		
16.1	- Erläuterungsbericht vom März 2008	1-3	-
16.2	- Höhenplan vom 18.12.2007	1	1 : 2.000/500
16.3	- Lageplan vom 17.12.2007	1	1 : 1.000

Die Planunterlagen sind mit dem Dienstsiegel Nr. 27 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet.

1.1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Blatt Nr.	Maßstab
1	Erläuterungsbericht vom 03.07.2009	1- 24	-
1a	Allgemein verständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG vom 03.07.2009	1-16	-
2	Übersichtskarte vom 03.07.2009	1	1 : 25.000
6.1	Ermittlung der Bauklasse vom 27.04.2009	1-2	-
6.2	Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS vom 07.07.2009	1-17	-
9	Bodenuntersuchungen , bestehend aus:		
9.1	Geotechnisches Gutachten/Gefährdungsabschätzung Deponie vom 30.08.2007 nebst Anlagen	1-13	-
9.2	Geotechnisches Streckengutachten vom 30.08.2007 und 20.12.2007	1-26 1-7	- -
11	Schalltechnische Untersuchung bestehend aus:		
11.1	- Erläuterungsbericht vom 08.06.2009	1-12	-
11.2	- Berechnungsunterlagen vom 08.06.2009 bestehend aus		
11.2.1	- Digitalisierungsplan mit Lage Immissionspunkte	1	1 : 5.000
11.2.2	- Berechnungsunterlagen	1-5	-
11.2.3	- Rechenlaufinformation	1	-
11.LuS	Luftschadstofftechnische Untersuchung vom 03.07.2009, bestehend aus:		
11.LuS.1	- Erläuterungsbericht	1-6	-
11.LuS.2	- Berechnungsunterlagen	1-8	-
12	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 03.07.2009 bestehend aus:		
12.1	- Erläuterungsbericht; tlw. abgeändert und ergänzt durch den Erläuterungsbericht zur Planänderung vom 17.02.2011	1-73 1-7	-



Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Blatt Nr.	Maßstab
12.2	- Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan - Bestandsplan Brutvögel 2008	1 2	1 : 2.500
12.4	- Benehmensherstellung	1	-
15	Verkehrsuntersuchung , bestehend aus:		
15.1	- Verkehrsuntersuchung vom Juli 2007	1-14	-
15.2	- Knotenstrombelastungsplan vom 30.08.2007	1	-
17	Variantenuntersuchung mit integrierter Umweltverträglichkeitsstudie vom Dezember 2005	1-40	-
18	Umstufungskonzept , bestehend aus: - Übersichtskarte - Tabelle Sollplan	1 1	1 : 25.000

Hinweis zu Planänderungen

Der ursprünglich ausgelegte Plan wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch die Trägerin des Vorhabens teilweise überarbeitet und durch Deckblätter geändert. In den vorstehend aufgeführten Planunterlagen wurde die geänderte Fassung als Deckblatt gekennzeichnet. Der ursprünglich ausgelegte Plan wird in diesem Fall nicht festgestellt.

1.1.3 Nebenbestimmungen, Änderungen

Die Nebenbestimmungen und Änderungen gelten vorrangig und verbindlich gegenüber der ursprünglichen Fassung der Planunterlagen.

Sie sind durch „Grüneintrag“ in den Planunterlagen kenntlich gemacht.

1.1.3.1 Vorbehalte

1.1.3.1.1 Allgemeiner Vorbehalt

Änderungen und Ergänzungen dieses Beschlusses, die aus rechtlichen, verkehrlichen oder bautechnischen Gründen erforderlich sind, bleiben vorbehalten; die Regel des § 76 VwVfG¹ bleibt hiervon unberührt.

1.1.3.2 Auflagen

Die Feststellung wird mit folgenden Auflagen verbunden:

1.1.3.2.1 Naturschutzrechtliche Auflagen

1.1.3.2.1.1 Herstellungskontrolle Eingriffsregelung, Kontrollbericht

Die Antragstellerin hat der Planfeststellungsbehörde nach Abschluss aller Maßnahmen einen Bericht über die Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten

¹ Es gelten die Gesetze in der zum Zeitpunkt dieser Entscheidung aktuellen Fassung

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen und Unterhaltungsmaßnahmen vorzulegen.

1.1.3.2.1.2 Landschaftspflegerischer Ausführungsplan (LAP)

Der landschaftspflegerische Ausführungsplan (LAP) wird im Einvernehmen zwischen der Unteren Naturschutzbehörde (Stadt Emden) und der Antragstellerin aufgestellt, unter Beteiligung der örtlichen Landwirtschaft.

1.1.3.2.1.3 Schutz der Vegetation bei Bauarbeiten

Zum Schutz der Vegetation bei Bauarbeiten ist die DIN 18920 („Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“) sowie die RAS LP 4 („Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen“) anzuwenden.

1.1.3.2.2 Übersendung der Ausführungspläne an die UWB

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme sind die Ausführungspläne der Unteren Wasserbehörde (Stadt Emden) zur Kenntnis zu geben.

1.1.3.2.3 Dokumentation

Hinsichtlich zukünftiger Sicherungsmaßnahmen im Bereich des Restdeponiekörpers neben der B 210 neu ist eine umfassende Dokumentation der ausgeführten Teilsanierung der Altablagerung durch den Straßendamm und der durchgeführten Überwachungsmaßnahmen zu fertigen und der Unteren Bodenschutzbehörde (Stadt Emden) zur Verfügung zu stellen.

1.1.3.2.4 Sachverständiger gem. § 18 BBodSchG

Die Baumaßnahmen (Bohrungen, Erdarbeiten, Sicherungsmaßnahmen) im Bereich der Altablagerung sind durch einen Sachverständigen gem. § 18 BBodSchG zu überwachen. Es ist sicherzustellen, dass er gegenüber in diesen Gewerken tätigen Baufirmen weisungsbefugt ist.

1.1.3.2.5 Grundwassermonitoring

Für die Zeitdauer der Bauausführung im Bereich der Altablagerung ist ein Grundwassermonitoring durchzuführen. Der beauftragte Sachverständige hat hierzu ein Monitoringkonzept auszuarbeiten und mit dem FD Umwelt (Stadt Emden) abzustimmen.

1.1.3.2.6 Anzeige und Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde

Der Beginn der Baumaßnahme im Bereich der Altablagerung ist dem FD Umwelt der Unteren Bodenschutzbehörde (Stadt Emden) mindestens zwei Wochen vor Beginn anzuzeigen. Die Verwendung von Ersatzbaustoffen ist mit der Unteren Bodenschutzbehörde (Stadt Emden) abzustimmen.

1.1.3.2.7 Brücke über den Ems-Seitenkanal

An der Brücke über den Ems-Seitenkanal ist zwischen den Pfeilern eine lichte Weite von mindestens 30,00 m einzuhalten.

1.1.3.2.8 Zustandsfeststellungen an Gebäuden („Beweissicherung“)

Für die Wohn- und ggf. Nebengebäude der Einwander E 8, E 9 und E 10 werden auf Kosten der Antragstellerin vor Beginn der Bautätigkeiten gutachtliche Zustandsfeststellungen („Beweissicherungen“) durchgeführt, die im Falle von während der Bauarbeiten eintretenden Schäden an den Gebäuden durch entsprechende vergleichende Schadensfeststellungen und Gutachten ergänzt werden.

1.1.3.2.9 Sicherung von Bodendenkmälern

Im Hinblick auf vermutete kulturhistorische Funde wird die Antragstellerin sich rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Archäologischen Dienst der Ostfriesischen Landschaft in Verbindung setzen, so dass diese vorgezogene Erkundungen in Bereichen vermuteter Bodendenkmäler im Sinne einer archäologischen Vorabuntersuchung (Prospektion) durchführen kann.

Die Kosten trägt die Antragstellerin.

1.1.3.3 Änderungen

Die Planunterlagen werden wie folgt geändert:

1.1.3.3.1 Landschaftspflegerische Maßnahme 7 A/E

Das Maßnahmenblatt 7 A/E (Unterlage 12.3.1) wird in 7 A/E alt umbenannt. Die Flächengröße der Maßnahme 7 A/E alt verringert sich durch die Herausnahme der Flurstücke 17, 18 und 19 von 15,5 ha auf rd. 11,06 ha.

Das Pflege- und Entwicklungskonzept des Maßnahmenblattes 7 A/E neu wird beim Unterpunkt „Begrenzung der Beweidung“ hinter den Wörtern „ ... 2 Rinder (1,5 GVE)“ um die Angabe „pro ha“ ergänzt und das Wort „übermäßigen“ gestrichen.

Das Pflege- und Entwicklungskonzept der Maßnahmenblätter 7 A/E alt und 7 A/E neu erhält hinsichtlich der Mahd folgende Fassung:

„Auf den Flächen 7 A/E neu und 7 A/E alt ist der erste Schnitt ab dem 20.06. eines jeden Jahres grundsätzlich zulässig. Auf Antrag der Landwirte können Ausnahmeregelungen im Rahmen des Monitorings im Einvernehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde (Stadt Emden) getroffen werden. Dazu sind die Flächen bis Mitte Mai eines jeden Jahres im Rahmen des Monitorings zu überprüfen. Sollten keine Brutnester auf den Flächen festgestellt werden, kommt als frühester Mahdtermin der 01.06. eines jeden Jahres in Betracht.“

1.2 Weitere Entscheidungen

1.2.1 Wasserrechtliche Erlaubnis

1.2.1.1 Erlaubte Benutzung

Der Antragstellerin wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers in die in der planfestgestellten Unterlage 13.3 „Zusammenstellung der Einleitungen in Gewässer“ genannten Einleitungsstellen erteilt.

1.2.1.2 Inhalts- und Nebenbestimmungen

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des NWG und WHG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht noch einmal klarstellend enthalten.

1.2.1.3 Betrieb und Unterhaltung

Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.

1.2.1.4 Anzeigepflichten

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

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

1.3 Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen

Die Einwendungen und Stellungnahmen werden zurückgewiesen, soweit sie sich nicht durch Zurücknahme oder auf andere Weise erledigt haben oder ihnen entgegen gesprochen wurde.

1.4 Hinweise

Die Planfeststellung wird mit folgenden Hinweisen verbunden:

1.4.1 Kostenregelungen bezüglich der Ver- und Entsorgungsleitungen

Die in dem Bauwerksverzeichnis enthaltenen Kostenregelungen bezüglich der Ver- und Entsorgungsleitungen haben keine rechtsbegründende Wirkung. Die darin angesprochenen Einzelfragen sowie die Fragen der Baudurchführung und der Kostentragung sind, soweit sie einer Regelung bedürfen, in Form von gesonderten Vereinbarungen zu klären.

1.4.2 Abstimmung mit der Deutschen Telekom AG

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der Deutschen Telekom AG, Ressort Produktion Technische Infrastruktur Niederlassung Nordwest in Leer,

in Verbindung setzen und die endgültigen Ausbaupläne übersenden. Die Kabelschutzanweisung wird beachtet.

1.4.3 Abstimmung mit dem Wasser- und Schiffsamt Emden

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Wasser- und Schiffsamt Emden in Verbindung setzen und Einzelheiten für die Baudurchführung absprechen. Die endgültigen Ausbaupläne werden rechtzeitig vor Baubeginn übersandt.

1.4.4 Abstimmung mit der Fa. PLEdoc

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der Fa. PLEdoc in Essen in Verbindung setzen, um Schutzmaßnahmen einschließlich eventueller Neuverlegungen oder Umlagungen für die Fernmeldekabel abzustimmen. Die endgültigen Ausbaupläne werden rechtzeitig vor Baubeginn übersandt.

1.4.5 Bodenfunde

Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (das können u.a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen u. Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese gemäß § 14 Abs. 1 des NDSchG meldepflichtig und müssen der Unteren Denkmalschutzbehörde (Stadt Emden) unverzüglich gemeldet werden.

Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 des NDSchG bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen, bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

1.4.6 Baumaschinen / Baulärm

Die im Zusammenhang mit der Sanierung verwendeten Baumaschinen müssen dem Stand der Technik entsprechen und die Einhaltung der relevanten Verwaltungsvorschriften zum Baulärm gewährleisten (32. BImSchV).

2 Begründender Teil

Rechtsgrundlage der Planfeststellung ist § 17 FStrG in Verbindung mit den Bestimmungen des Verwaltungsverfahrensrechts (VwVfG, NVwVfG).

Die beantragte Maßnahme kann festgestellt werden, da von ihr keine Beeinträchtigungen des Wohles der Allgemeinheit zu erwarten sind, die nicht durch Auflagen vermieden oder ausgeglichen werden können. Es gibt keine entgegenstehenden Belange, die gegenüber der Durchführung der Maßnahme als vorrangig einzustufen wären und deshalb zur Versagung der Planfeststellung hätten führen müssen.

2.1 Sachverhalt

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Der Antrag umfasst die Verlegung der B 210 auf einer Länge von 1,918 km südlich von Emden zwischen der Anschlussstelle Emden-Ost der BAB A 31 und der Landesstraße 2 („Petkumer Straße“) in den Ortsteilen Wolthusen und Friesland der Stadt Emden. Die Straße wird als anbau- und zufahrtsfreie Bundesstraße mit höhengleichen Knotenpunkten an den Anschlüssen erstellt. Vom Beginn der Baustrecke an der L 2 bis zur Einmündung der jetzigen B 210 in die B 210 neu erhält sie 2 Fahrstreifen. Ab da bis zum Bauende in Richtung A 31 erhält sie zusätzlich einen Überholfahrstreifen.

2.1.2 Vorgängige Planungsstufen (Raumordnung)

Die Verkehrsverbindung zum niedersächsischen Seehafen Emden ist seit jeher ein stark frequentierter Verkehrsweg. Durch den Lückenschluss der A 31 im Jahre 2004 gewinnt die Verkehrsverbindung Ostfrieslands und im Besonderen der Hafenstadt Emden mit dem Ruhrgebiet zusätzlich an Bedeutung.

Erste Konzepte zur Linienführung wurden im Dezember 2004 erarbeitet. Darauf aufbauend wurden mehrere Trassenvarianten entwickelt und in einer Variantenuntersuchung mit integrierter Umweltverträglichkeitsstudie unter Berücksichtigung straßenbautechnischer, verkehrlicher und landschaftspflegerischer Belange verglichen und bewertet (siehe Unterlage 17). Als Ergebnis der Vorplanungen wurde eine Vorzugsvariante empfohlen.

Die Verlegung der B 210 ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der durch das Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20.01.2005 (BGBl. I S. 201) vom Deutschen Bundestag verabschiedet wurde, in den vordringlichen Bedarf eingestuft.

Der Plan steht mit den Belangen der Raumordnung in Einklang, insbesondere widerspricht er nicht dem Landesraumordnungsprogramm. Nach Teil C 3.6.3. der Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen – Teil II – vom 18.07.1994 sind Umgehungsstraßen zur Verbesserung des Straßennetzes notwendig, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, um die Verkehrsberuhigung in den Siedlungsbereichen zu bewirken und in Einzelfällen zum Abbau von Verkehrsengpässen zu dienen. Genau diesen Zwecken dient das Vorhaben.

2.1.3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Die Antragstellerin hat am 21.07.2009 den Antrag auf Planfeststellung der vorstehend beschriebenen Maßnahme gestellt. Der Plan hat bei der Stadt Emden vom 24.08.2009 bis 23.09.2009 einschließlich zu Jedermanns Einsicht ausgelegen. Zeit und Ort der Auslegung sind nach der vorliegenden amtlichen Bescheinigung ortsüblich bekannt gemacht worden.

In der Bekanntmachung sind diejenigen Stellen angegeben worden, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich bis zum 08.10.2009 einschließlich einzureichen

oder mündlich zu Protokoll zu geben waren. Nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung des Termins wurden die abgegebenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen am 19.10.2010 in der Nordseehalle Emden erörtert.

Auf das Protokoll des Erörterungstermins wird Bezug genommen.

Als Ergebnis dieses Anhörungsverfahrens wurde eine Änderungsplanung erforderlich. Wesentlicher Inhalt dieser Planänderung ist eine Änderung im Umfang, der Lage und einer Neuregelung der Bewirtschaftungsauflagen der naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme 7 A/E (siehe hierzu auch Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.9.1).

Die Antragstellerin hat am 24.02.2011 den Antrag auf Planänderung für die vorstehend beschriebene Maßnahme gestellt. Die Planänderung hat bei der Stadt Emden vom 21.03.2011 bis 20.04.2011 einschließlich zu Jedermanns Einsicht ausgelegen. Zeit und Ort der Auslegung sind nach der vorliegenden amtlichen Bescheinigung ortsüblich bekannt gemacht worden.

In der Bekanntmachung sind diejenigen Stellen angegeben worden, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich bis zum 04.05.2011 einschließlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren. Nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung des Termins wurden die abgegebenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen am 29.06.2011 im Verwaltungsgebäude II der Stadt Emden erörtert.

Auf das Protokoll des Erörterungstermins wird Bezug genommen.

2.1.4 Umweltverträglichkeitsprüfung

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach §§ 3a, 3c Sätze 1 und 3 sowie Anlage 1 Nr. 14.6 UVPG erforderlich.

Die Unterlagen 11 bis 13 der Planung entsprechen den Anforderungen des § 6 UVPG, insbesondere ist eine allgemein verständliche zusammenfassende Darstellung der Maßnahme und ihrer Umweltauswirkungen in Unterlage 1a enthalten. Die Einhaltung der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung ist durch dieses Planfeststellungsverfahren sichergestellt. Die nach § 11 UVPG erforderliche zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen findet sich in diesem Beschluss unter Ziffer 2.2.2.6. Die Bewertung der Umweltauswirkungen und deren Berücksichtigung bei der Abwägung nach § 12 UVPG schließen daran an.

2.2 Rechtliche Bewertung

2.2.1 Formalrechtliche Würdigung

2.2.1.1 Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens

Die Maßnahme beinhaltet den Neubau einer Bundesfernstraße und bedarf daher gemäß § 17 FStrG einer Planfeststellung. Für das Planfeststellungsverfahren gelten die §§ 72 bis 78 des VwVfG nach Maßgabe der §§ 17a bis 17f FStrG. Die Maßgaben gel-

ten für die Regelungen Niedersachsens zur Planfeststellung in § 5 NVwVfG entsprechend (vgl. § 17 Sätze 3 und 4 FStrG).

2.2.1.2 Zuständigkeit

Die Aufgaben als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für den Bau bzw. die Änderung von Bundesautobahnen und für den Bau bzw. die Änderung für im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen genannten Bundesstraßen nimmt 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 obliegen dem Dezernat 33 des zentralen Geschäftsbereichs der NLStBV.

Antragsteller in diesem Verfahren ist der regionale Geschäftsbereich Aurich der NLStBV. Zuständige Straßenbaubehörde für Bundesautobahnen und Bundesstraßen ist gem. Nr. 1 I des RdErl. MW vom 22.12.2004 die NLStBV.

2.2.2 Materiellrechtliche Würdigung

Die Planfeststellungsbehörde lässt den Bau der B 210 zu, da er mit dem materiellen Recht im Einklang steht.

Der Umfang der materiellrechtlichen Prüfung wird durch das Fachplanungsrecht und die Wirkungen der Planfeststellung bestimmt. Da durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt wird (sog. Gestattungswirkung, § 75 Abs. 1 Satz 1, erster Satzteil VwVfG), ist neben dem FStrG das gesamte berührte öffentliche Recht bei der Gestattung des Vorhabens entweder zwingend zu beachten oder in der Abwägung zu berücksichtigen.

Einschlägige öffentlichrechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen des berührten öffentlichen Rechts sind deshalb grundsätzlich im Rahmen dieser Planfeststellung geprüft. Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt sämtliche dieser ansonsten erforderlichen Gestattungsakte (sog. Konzentrationswirkung, § 75 Abs. 1 Satz 1, zweiter Satzteil VwVfG).

Das Vorhaben hält sich in den vom materiellen Recht gesteckten Grenzen. In den folgenden Ausführungen mit abgebildetes zwingendes und in der Abwägung unüberwindbares Recht sowie zwingend einzuhaltende höherstufige Planungen sind beachtet, sodass die Planfeststellungsbehörde in die Abwägung eintreten konnte. Die nach § 17 Satz 2 FStrG von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind bei der Planfeststellung in folgender Weise im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

2.2.2.1 Planrechtfertigung

Die Verlegung der B 210 südlich Emden von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+918 ist in dem aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf enthalten. Der Bedarfsplan hat als Anlage 1 zu § 1 FStrAbG Gesetzeskraft. Nach § 1 Abs. 3 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes.



Mit der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen hat der Gesetzgeber verbindlich nicht nur die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG festgestellt, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs entschieden (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 - 4 C 26.94 - E 100, 388 ff.). Bei der Festlegung dieses Bedarfs stand dem Gesetzgeber ein weiterer Gestaltungs- und Prognosespielraum zu (vgl. BVerfG, Beschluss vom 08.06.1998 - 1 BvR 650/97 - NVwZ 1998, 1060 ff.).

Allerdings wird mit der Aufnahme in den Bedarfsplan die abschließende Zulässigkeit des Vorhabens nicht vorweggenommen. Mit ihr ist nur über eine der tatbestandlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen entschieden (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.01.1996 - 4 C 5.95 - E, 98, 339 ff.). Die weiteren für die konkrete Betroffenheit entscheidenden Voraussetzungen hat die Planfeststellungsbehörde geprüft. Dabei hat sie alle für und gegen das Vorhaben sprechenden sowohl öffentlichen als auch privaten Belange gegen- und untereinander abgewogen. Der Verkehrsbedarf stellte hierbei nur einen unter vielen Belangen dar.

Die gegen das Vorhaben als solches vorgebrachten Einwendungen werden zurückgewiesen, weil der Gesetzgeber den Bedarf für dieses Vorhaben verbindlich festgelegt hat. Eine andere Frage ist, ob die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in diverse sowohl private als auch öffentliche Belange der Umsetzung des Vorhabens im Konkreten entgegenstehen, insbesondere ob das gesetzgeberische Ziel nicht auf andere Weise mit geringeren Eingriffen gleichermaßen erreicht werden kann. Dabei steht die Prüfung im Vordergrund, ob sich nicht eine andere Variante als nahe liegend aufdrängt, weil sie unter Abwägung aller Belange das gesetzgeberische Ziel mit geringeren Eingriffen erfüllen kann.

2.2.2.2 Verkehrliche Ziele, Auswirkungen im Straßennetz

Verkehrliches Ziel des festgestellten Planes ist neben der Steigerung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der B 210 eine quantitative und qualitative Verbesserung der straßenverkehrlichen Infrastruktur von und zum Seehafen Emden. Die Anbindung des Hafens soll im Einklang mit der wirtschaftlichen Entwicklung verbessert werden.

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird die Verlegung der Bundesstraße 210 auf ca. 2 km Länge als leistungsfähiger Hafenzubringer zugelassen. Die B 210 verbindet im betrachteten Untersuchungsraum die Bundesautobahn A 31 mit den südlich gelegenen Emden Stadtteilen Wolthusen, Borßum und Widdelswehr (Jarßum) sowie den Großteil des Emden Hafengebietes. Die B 210 ist hier die einzige überörtliche Anbindung für den südöstlichen Teil des Hafengebietes, wobei die Hafenverkehre derzeit umwegig über das innerstädtische Straßennetz abgewickelt werden. Wegen der vorhandenen Hafen- und Schleusenstrukturen ist eine andere Zufahrt der LKW-Verkehre durch Umfahrung Emdens zu diesem Teil des Hafens nicht möglich. Die Verlegung der B 210 soll daher die zum heutigen Zeitpunkt mangelhafte Erschließung des Hafens verbessern und die „Petkumer Straße“ entlasten. Zudem ist diese stark frequentierte Landesstraße durch den Anbau zahlreicher privater und gewerblicher Zufahrten gekennzeichnet, was den Verkehrsfluss entscheidend hemmt. Im signalisier-



ten Knotenpunkt der L 2 mit der Straße „Zum Nordkai“ kreuzt eine Güterverkehrs-Bahnlinie den direkten Zubringer, so dass bei Zugverkehren ein Rückstau in die Landesstraße zu verzeichnen ist. Das Unfallrisiko ist hoch. Unfälle sind besonders an Kreuzungen und Einmündungen festzustellen, an denen auch schwächere Verkehrsteilnehmer (Radfahrer und Fußgänger) beteiligt sind. Durch den hohen Schwerverkehrsanteil wird das Umfeld der L 2 stark beansprucht. Luftschadstoff- und Lärmimmissionen wirken dabei auf die angrenzende Wohnbebauung ein.

Um die künftige Weiterentwicklung als Seehafen zu gewährleisten und die prognostizierte Steigerung der Güterverkehre zu verkräften, ist die verkehrliche Infrastruktur zu verbessern. Der Seehafen Emden wird nach den Prognoseerwartungen der deutschen Seehafenwirtschaft als Umschlagplatz für Waren und Sachgüter aller Art erheblich wachsen. Mit der Ansiedlung eines bedeutenden Herstellers von Offshore-Windkraftanlagen und einer Betonturmfabrik für Windkraftanlagen hat Emden einen wichtigen Schritt in Richtung Windkraft-Basishafen getan, der mit weiteren geplanten Ansiedlungen im Hafengebiet einhergeht. Anzumerken ist dabei auch der Umstand des sehr straßenintensiven Transports von Windkraftanlagen insbesondere im Zulauf über die A 31/B 210 zum Hafen.

Eine gut funktionierende Hafenentwicklung in Emden ist für die gesamte Küstenregion als Wirtschaftsstandort und somit für die Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen von Bedeutung. Für eine zukunftsorientierte Sicherung und Weiterentwicklung des Hafengebietes ist eine leistungsfähige Verkehrsanbindung zur A 31 unabdingbar. Die Optimierung der Hinterlandanbindung ist für die Weiterentwicklung der vorhandenen Betriebe im Emdener Hafen genauso wichtig wie für die Entwicklung zum Schwerpunkthafen für Offshore und Windparks in der Nordsee.

Durch eine kürzere und verbesserte Anbindung an das übergeordnete Straßennetz ist eine wesentliche Entlastung der innerstädtischen Straßenabschnitte und Verkehrsknoten erreichbar. Mit Realisierung der Neubaustrecke kann entsprechend den Zielsetzungen der Stadt Emden mittelfristig die Durchfahrt¹ Friesland verkehrsberuhigt und mit einem Durchfahrverbot für den Schwerverkehr belegt werden.

Der festgestellten Planung liegt eine Verkehrsuntersuchung der „Ingenieurgemeinschaft Schnüll Haller und Partner“ von Juli 2007 zugrunde. Diese Untersuchungen sind als Planungsgrundlage für die Vorhabensträgerin und für die Abwägung im Planfeststellungsverfahren geeignet. Sie sind in ihren Ausführungen schlüssig und nachvollziehbar. Die im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen ermittelten Ergebnisse sind nach anerkannten wissenschaftlichen Methoden erarbeitet worden, wie sie auch in anderen Straßenplanungen üblicher Standard sind. Auf zuverlässigere Ermittlungsmethoden oder Erkenntnisquellen als die in der Verkehrsuntersuchung aufgeführten Rechenmodelle und Verkehrszählungen kann nicht zurückgegriffen werden. Eine Prognose ist schon der Sache nach stets mit gewissen Unsicherheitsfaktoren belastet. Maßgebend ist, dass alle erheblichen Sachverhalte, die Auswirkungen auf die Verkehrsuntersuchung haben können, nicht außer Acht gelassen wurden. Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt.

In dieser Verkehrsuntersuchung wurden die regionalen Entwicklungen im Bereich Wohn- und Gewerbeansiedlung sowie die allgemeine Verkehrszunahme bis 2025 berücksichtigt. Diese Prognoseverkehrsmengen liegen den Leistungsfähigkeitsbe-



rechnungen, der Festlegung des Straßenquerschnittes und der schalltechnischen Untersuchung zugrunde.

Die Prognoseverkehrsmengen 2025 ohne die Maßnahme „Verlegung der B 210“ betragen auf der L 2 („Petkumer Straße“) im Bereich südlich des Knotenpunktes „Zum Nordkai“ 14.600 Kfz/24h und nördlich davon 20.600 Kfz/24h. Auf der B 210 alt ist lt. Prognose mit einer Verkehrsbelastung von 22.300 Kfz/24h zu rechnen.

Die Prognoseverkehrsmengen 2025 mit der Maßnahme „Verlegung der B 210“ betragen auf der L 2 nördlich des Knotenpunktes „Zum Nordkai“ 9.100 Kfz/24h und für die B 210 neu 11.500 Kfz/24h, während die Verkehrsmengen auf der L 2 südlich des Knotenpunktes mit 14.500 Kfz/24h und auf der B 210 alt mit 22.800 Kfz/24 sich nur unwesentlich gegenüber der Prognose für den Status Quo verändern.

Aus diesen Prognosezahlen wird deutlich, dass die „Petkumer Straße“ durch die B 210 neu nachhaltig vom Verkehr entlastet wird, und zwar um 11.500 Kfz/24h. Dies entspricht einer Entlastungswirkung von 56 % der Belastung des Planungsnullfalls.

Die Feststellungen der Verkehrsuntersuchung, gegen deren Richtigkeit im Anhörungsverfahren keine überzeugenden Einwände vorgebracht wurden, belegen die verkehrliche Entlastungswirkung durch die verlegte B 210 auf die Landesstraße 2. Die dort nach Fertigstellung des Neubauvorhabens verbleibenden örtlichen Verkehre sind auf lange Sicht nicht nur von der Straßenanlage aufnehmbar; es werden darüber hinaus sogar die Voraussetzungen geschaffen, durch gestalterische Maßnahmen im Straßenumfeld das Ortsbild zu verbessern.

Durch die vorgesehene Neubaumaßnahme werden die Leistungsfähigkeit, die Sicherheit und auch die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs sowohl auf der Bundesstraße als auch auf der Landesstraße erheblich gesteigert. Die Verkehrsqualität verbessert sich für alle Verkehrsteilnehmer deutlich. Mit der B 210 neu soll dem starken Hafenz- bzw. Durchgangsverkehr eine leistungsfähige und verkehrssichere Straße zur Verfügung gestellt werden.

Mit dem Neubau der Bundesstraße 210 erfolgt durch die geänderte Verkehrsbedeutung von Straßen (§ 2 FStrG i. V. mit §§ 3 und 4 NStrG) eine Netzneugestaltung. Der nach dem Neubau der B 210 neu verbleibende bisherige Bundesstraßenzug verliert seine Bedeutung als Bundesfernstraße, da er überwiegend örtlichen Verkehren dienen wird. Gleiches gilt auch für die Landesstraße 2 für den Bereich Knotenpunkt „Zum Nordkai“ bis zum Knotenpunkt B 210 alt. Sie werden daher zu gegebener Zeit entsprechend der verbleibenden Bedeutung im untergeordneten Straßennetz umgestuft werden. Das Umstufungskonzept für die neue Netzgestaltung nach Fertigstellung der B 210 neu ist der nachrichtlich beigefügten Unterlage 18 zu entnehmen.

Insgesamt wird die künftige straßenbauliche Infrastruktur zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses zu einer erheblichen wirtschaftlichen Standortverbesserung und zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität beitragen.

2.2.2.3 Varianten

2.2.2.3.1 Beschreibung der untersuchten Varianten

2.2.2.3.1.1 Vorbemerkung zum Variantenvergleich

In den einzelnen Planungsstadien wurden verschiedene Varianten entwickelt, die sich jedoch aufgrund der verhältnismäßig kurzen Baustrecke und der vorgegebenen Zwangs- und Konfliktpunkte innerhalb eines engen Korridors bewegen.

Die den Planungskorridor begrenzenden Zwangs- und Konfliktpunkte sind:

- Anschluss an die Landesstraße 2 („Petkumer Straße“)
- Ablösung von der vorhandenen B 210 westlich der vorhandenen „Bormawegbrücke“
- Brückenbauwerke über zwei Gewässer und über eine zweigleisige Hauptverbindungsstrecke der Deutschen Bahn
- Wohnbebauung am „Fehntjer Tief“ und am „Verbindungskanal“
- Umspannwerk und Umspannfeld zwischen Ems-Seitenkanal und Landesstraße 2
- Gasstation und Gasversorgungsleitungen

Im Rahmen der Variantenuntersuchung mit integrierter Umweltverträglichkeitsstudie vom Dezember 2005 wurden insgesamt 4 Trassenvarianten erarbeitet und untersucht. Sie sind zeichnerisch in der Unterlage 17 dargestellt.

2.2.2.3.1.2 Nullvariante

Die Nullvariante bedeutet den Verzicht auf einen Straßenneubau, wobei die vorhersehbare Verkehrsentwicklung im Straßennetz auf die unveränderte Situation der heutigen L 2 und B 210 zu projizieren ist.

Aus Sicht der möglichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft entsteht durch eine Nullvariante kein unmittelbarer Eingriff in den Naturhaushalt und es werden keine zusätzlichen Flächen in der freien Landschaft benötigt.

Aus den bereits oben erläuterten Gründen wäre diese Nullvariante allerdings nicht geeignet, die Defizite bezüglich der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrsablaufes zu beseitigen. Durch den wachsenden Verkehr würde die Unfallhäufigkeit aller Voraussicht nach steigen; Verkehrslärm und Schadstoffimmissionen wüchsen ebenfalls. Zunehmende Behinderungen für den Hafenerschließungsverkehr, aber in gleicher Weise auch für den örtlichen Verkehr, gingen damit einher. Die Qualität der Siedlungs- und Wohnfunktion der innerstädtischen Wohnbereiche (Kolonie Friesland) wird durch Lärm, Abgase und Gefährdung der Anlieger durch den Verkehr empfindlich gestört. Die Realisierung einer Nullvariante würde diesen Zustand festschreiben und bei wachsendem Verkehr weiter verschärfen. Eine Entlastung der Anwohner an der L 2 vom Hafen- und Durchgangsverkehr und eine städtebauliche Weiterentwicklung in diesem Bereich sind mit der Nullvariante nicht möglich.

Auch vor dem Hintergrund der hier gegebenen Maßnahmenveranlassung im Rahmen des gesetzlich festgeschriebenen Fernstraßenbedarfsplans (s. o. Abschnitt 2.2.2.1) scheidet eine Nullvariante aus und wird im Weiteren nicht mehr betrachtet.

2.2.2.3.1.3 Variante I

Die Trasse der Variante I verläuft mit zwei gegenseitig gerichteten Kreisbogenelementen großräumig um die Kolonie Friesland auf dem vorhandenen Knotenpunkt „Petkumer Straße“/„Zum Nordkai“ zu. Der Ablösepunkt an der vorhandenen B 210 befindet sich unmittelbar an der „Bormawegbrücke“. Die Trasse kreuzt den „Ems-Seitenkanal“ unter einem Winkel von 31 gon. Die Baustrecke beträgt 1.890 m.

2.2.2.3.1.4 Variante II

Durch zwei zusätzliche Kreisbogenelemente rückt die Linienführung der Variante II näher an den „Verbindungskanal“ heran. Der Kreuzungswinkel mit dem „Ems-Seitenkanal“ stellt sich bei 50 gon ein, die Baustrecke verkürzt sich auf 1.850 m.

2.2.2.3.1.5 Variante III

Im Rahmen der trassierungstechnischen Möglichkeiten erfolgt bei der Variante III für den nördlichen und südlichen Abschnitt eine weitere Annäherung an den „Verbindungskanal“. Zur Begrenzung der Brückenlänge über den „Ems-Seitenkanal“ ergibt sich ein nahezu rechtwinkliger Kreuzungswinkel von 82 gon. Der nachfolgende Kurvenradius der Hauptachse wird mit 80 m entsprechend klein gewählt.

2.2.2.3.1.6 Variante IV

Die Variante IV optimiert den Verlauf der Variante III mit dem Ziel einer insgesamt kürzeren Linienführung. Der Ablösepunkt von der vorhandenen B 210 rückt weiter nach Westen, so dass sich insgesamt eine kürzere Baustrecke von 1.550 m ergibt. Die untergeordnete Reststrecke der B 210 alt wird östlich des „Fehntjer Tiefs“ als Abkröpfung an die neue Fahrbahn angebunden. Der nördliche Abschnitt erfährt somit eine weitere Annäherung in Richtung Verbindungskanal. Der südliche Abschnitt entspricht der Linienführung der Variante III.

2.2.2.3.2 Vergleich und Bewertung der Varianten

2.2.2.3.2.1 Umweltbelange

Die einzelnen Varianten werden zunächst einem Vergleich der umwelterheblichen Wirkfaktoren unterzogen, wobei zwischen anlage-, bau- und betriebsbedingten Wirkfaktoren unterschieden wird.



Wirkfaktoren	Trassenvarianten			
	I (grün)	II (rot)	III (violett)	IV (blau)
Anlagebedingt				
Bodenverlust/Beeinträchtigungen von Wasser und Klima/Luft durch Versiegelung (Fahrbahnen, Pfeiler, Widerlager, versiegelte Wege, Auffahrten etc.)	-	-	-	○
Bodenverlust/Beeinträchtigungen von Wasser und Klima/Luft durch Überbauung und Strukturveränderung/Veränderung des Wasserhaushaltes (unversiegelte Nebenanlagen: Dämme, Gräben, Erstellung/Verlegung unversiegelter Wege etc.)	-	-	-	○
Biotopverlust durch Versiegelung und Überbauung/Strukturveränderung	-	-	-	-
Veränderung des Wasserlebensraums unter Brücken (Standortveränderung)	-	-	○	○
Zerschneidung von Biotopen/Strukturen (z. B. Grabenquerung, Überbauung)	-	-	-	○
Verlust faunistischer Funktionsräume und Funktionsbeziehungen für Vögel und Säuger durch Versiegelung/Überbauung	-	-	-	○
Entwertung faunistischer Funktionsräume und Funktionsbeziehungen durch visuelle Störreize, Zerschneidung, Standortveränderung für Wiesenvögel und Rehwild	-	-	-	○
Zerschneidung faunistischer Lebensräume, Wander-/Funktionsbeziehungen Rehwild	○	○	○	○
Visuelle Überprägung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung von weiträumigen Sichtbeziehungen, Visuelle Beeinträchtigung von Wegebeziehungen	--	-	-	-
Beeinträchtigung der Wohnqualität durch Verschattung, Beseitigung von Aussichten und Überprägung des Wohnumfeldes aufgrund Dammlage	-	--	-	--
Beanspruchung von Versorgungseinrichtungen (Gasleitungen, Umspannwerk)	--	-	○	+
Veränderung der Skorloff-Deponie durch eventuelle Auflast (Sicherung)	○	○	○	○
Baubedingt				
Veränderung der Skorloff-Deponie durch evtl. Abtrag/Entsorgung/Sicherung	○	○	○	○
Temporärer Biotop-, Struktur- und Bodenverlust/temporäre Beeinträchtigungen von Wasser und Klima/Luft durch Bauflächen/Baustreifen (einschl. temporäre Veränderung der Standortverhältnisse, der Bodenstruktur, visueller Wirkungen sowie temporärer Lärm- und Schadstoffemissionen durch den Baubetrieb, temporärer Verlust faunistischer Funktionsräume)	-	-	-	○
Beeinträchtigung der Wohnqualität durch Lärm- und Schadstoffemissionen sowie Staubverwehung	-	-	-	--
Betriebsbedingt				
Beeinträchtigung der Wohnqualität durch Verlärmung, Schadstoffbelastung, Bewegung, Lichtreflexion	--	--	-	--
Biotop-, Struktur- und Bodenbeeinträchtigung/Beeinträchtigungen von Wasser und Klima/Luft durch Schadstoffeintrag (diffus)	-	-	-	○
Gewässerbeeinträchtigung durch Einleitung von Straßenoberflächenwasser	○	○	○	○
Beeinträchtigung von für das Landschaftserleben bedeutsamen Räumen durch Verlärmung	○	○	-	-
Entwertung faunistischer Funktionsräume (s. o.) durch Verlärmung, visuelle Störung/ Schadstoffeintrag, Licht, Standortbeeinflussung, Unfalltoderisiko	--	-	-	-



Wirkungsweise:

- + = nicht gegeben bis gering
- = durchschnittlich
- = hoch
- = sehr hoch

In einem nächsten Schritt werden in der folgenden Tabelle die zusammengefassten Umweltauswirkungen der einzelnen Varianten schutzgutbezogen gegenübergestellt und gewichtet. Der schutzgutbezogene Variantenvergleich richtet sich nach den in der vorstehenden Tabelle gegenübergestellten Betroffenheiten der einzelnen Wirkfaktoren. Die anlagebedingten Wirkungen werden dabei höher gewichtet als die betriebs- und baubedingten Wirkweisen.

Schutzgüter gemäß § 2 UVPG	Variante:			
	I (grün)	II (rot)	III (violett)	IV (blau)
Menschen	-	+ / -	+	-
Pflanzen / Tiere	-	+ / -	+ / -	+ / -
Boden	+ / -	+ / -	+ / -	+
Wasser	+ / -	+ / -	+ / -	+
Luft / Klima	-	+ / -	+ / -	+
Landschaft	-	+ / -	+ / -	+
Kultur- und sonstige Sachgüter	+	-	+ / -	+

+ = Vorteilhaft gegenüber den anderen Varianten

- = Nachteilhaft gegenüber den anderen Varianten

+ / - = Keine Vor- oder Nachteile gegenüber den anderen Varianten

Schließlich werden die Varianten hinsichtlich des voraussichtlichen Kompensationsbedarfs verglichen, begrenzt auf die Haupteingriffsfaktoren:

Eingriffsfaktor	Trassenvariante			
	I (grün)	II (rot)	III (violett)	IV (blau)
Bodenversiegelung	-	-	○	+
Biotopbeseitigung durch Überbauung	-	-	○	○
Landschaftsraumzerschneidung	-	-	○	+
Zerschneidungswirkung auf Tierlebensräume (z. B. Rehwild, Wiesenvögel)	-	-	○	+



Der Kompensationsbedarf wird

- = höher als bei den anderen Varianten

○ = durchschnittlich

+ = geringer als bei den anderen Varianten

prognostiziert.

Das Ergebnis des umweltschutzbezogenen Variantenvergleichs zeigt, dass die Variante IV, insbesondere anlagebedingt, die meisten Vorteile aufgrund der kürzeren Baustrecke für die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft und Landschaft gegenüber den anderen Varianten aufweist:

- Der Landschaftsraumverbrauch ist bei der Trassierung in der Nähe des Verbindungskanals am geringsten.
- Die Versiegelungs- und Überbauungsrate ist deutlich am geringsten und somit wird der voraussichtliche Kompensationsbedarf am niedrigsten sein.
- Sachgüter wie z. B. Gasleitungen sind nur im geringen Maße betroffen.

Bei allen Varianten können schützenswerte Biotope und Tierbestände erheblich beeinträchtigt werden. Bei Variante I ist der Zerschneidungseffekt am höchsten. Aufgrund der Eingriffsart (Versiegelung) und Betroffenheit wertgebender Biotope sind Ersatzmaßnahmen bei allen Varianten erforderlich, die voraussichtlich bei Variante IV das geringste Volumen haben werden. Erhebliche Nachteile haben die Anwohner der zwei Wohnhäuser am Verbindungskanal bei der Variante IV zu erwarten. Bei den Varianten I und II liegt die Betroffenheit bei der Kleinsiedlung „Am Fehntjer Tief“.

2.2.2.3.2 Verkehrliche und Wirtschaftlichkeitsbelange

Beim Variantenvergleich aus verkehrstechnischer Sicht werden zunächst die wesentlichsten technischen Trassenmerkmale der einzelnen Varianten wie folgt gegenübergestellt:

Trassenmerkmale	Variante I (grün)	Variante II (rot)	Variante III (violett)	Variante IV (blau)
Baustrecke (Länge der Hauptachse)	1 890 m	1 850 m	1 860 m	1 546 m
Anzahl Kreisbogenelemente	2	4	4	4
Abstände der Hauptachsen:				
• zur Wohnbebauung „Fehntjer Tief“	30 m	50 m	110 m	230 m
• zur Wohnbebauung am Verbindungskanal (Ostseite)	175 m	60 m	90 m	25 m
• zur Räumgutdeponie	170 m	--	30 m	30 m
• zur Gasstation	120 m	50 m	35 m	25 m
• zum Feldgehölz	70 m	50 m	--	--
• zum Umspannwerk	--	13 m	22 m	22 m
Kleinster Kurvenradius der Hauptachse	600 m	300 m	80 m	80 m
Kleinster Übergangsbogen der Hauptachse	100 m	200 m	40 m	40 m
Kreuzungswinkel Brückenbauwerk „Ems-Seitenkanal“	31 gon	50 gon	82 gon	82 gon



Gemeinsam ist bei allen Varianten die erforderliche Überbauung der „Skorloff-Deponie“, da eine Anbindung der B 210 an die L 2 über den Knotenpunkt „Petkumer Straße“/„Zum Nordkai“ als örtlicher Zwangspunkt gegeben ist. Die Trassierung der Varianten I und II passt sich aus fahrdynamischer Sicht mit großen Trassierungselementen der vorhandenen Linienführung der B 210 an. Verläuft die Variante I in weiten Teilen am Rande des Untersuchungsraumes, so erfolgt durch die Wahl von insgesamt vier gegensinnig gerichteten Kreisbogenelementen bei Variante II eine deutliche Annäherung in Richtung Stadtgebiet. Die Kreuzung des „Ems-Seitenkanals“ führt bei beiden Varianten zu einem spitzwinkligen Brückenbauwerk, das eine große Stützweite zur Folge hat. Der verbleibende Abstand zum Konfliktpunkt Umspannwerk ist in beiden Fällen eng. Die Varianten III und IV optimieren den Verlauf der Variante II mit dem Ziel einer insgesamt kürzeren Linienführung. Im Rahmen der trassierungstechnischen Möglichkeiten erfolgt für den nördlichen und südlichen Abschnitt eine weitere Annäherung an den Verbindungskanal. Um das Brückenbauwerk über den „Ems-Seitenkanal“ zu begrenzen, wird ein möglichst rechtwinkliger Kreuzungswinkel angestrebt.

Die verkehrlichen Wirkungen der Trassenvarianten werden anhand der Hauptkriterien Fahrdynamik und -geschwindigkeit verglichen. Darin einbezogen sind z. B. der Fahrkomfort und die Sicherheitsaspekte.

	Variante I (grün)	Variante II (rot)	Variante III (violett)	Variante IV (blau)
Fahrdynamik	++	+	○	○
Fahrgeschwindigkeit	++	+	○	○

++ = sehr hoch

+ = hoch

○ = durchschnittlich

Aufgrund der größeren Kurvenradien und geringen Fahrtrichtungswechsel weist die Variante I die beste Fahrdynamik auf und ermöglicht die höchste Fahrgeschwindigkeit. Die Varianten III und IV haben geringere Kurvenradien und vier Fahrtrichtungswechsel, so dass Fahrdynamik und -geschwindigkeit geringer sind.

Die Trassenvarianten werden anhand der bekannten und variablen Hauptkostenfaktoren gegenübergestellt. Der Faktor „Straßenbaulänge“ bezieht auch die Aufwendungen für Kompensationsmaßnahmen mit ein.



Kostenrelevante Hauptparameter	Variante I (grün)	Variante II (rot)	Variante III (violett)	Variante IV (blau)
Straßenbaulänge	--	--	--	○
Brückenbaulänge Ems-Seitenkanal	--	-	+	+
Teilverlegung von Gasleitungen	-	--	-	○
Teilverlagerung des Umspannwerkes	--	-	++	++

Kosten:

-- = sehr hoch

- = hoch

○ = durchschnittlich

+ = gering

++ = nicht erwartet

Die höchsten Kosten werden für die Variante I erwartet. Hierzu tragen die größte Straßenbau- und Brückenbaulänge und der erhebliche Verlagerungsanteil des Umspannwerkes bei. Die kostengünstigste Variante IV weist die kürzeste Straßenbaulänge und Brücke über den Ems-Seitenkanal auf, erfordert die wenigsten Teilverlegungen von Versorgungsleitungen und berührt das Gelände des Umspannwerkes nicht.

Das Ergebnis des verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Variantenvergleichs zeigt, dass die Trassenvariante IV die meisten Vorteile im Vergleich zu den anderen Varianten in sich vereinigt, die im Wesentlichen mit der kurzen Baustrecke und günstigen Trassenlage zu begründen sind. So werden der Ems-Seitenkanal nahezu rechtwinklig gequert, Eingriffe in den Leitungsbestand der Versorger minimiert und Flächen des Umspannwerkes ausgenommen. Die ungünstigere Fahrdynamik und geringere Fahrgeschwindigkeiten betreffen Teilabschnitte der geplanten Trasse und sind straßenfunktionsbezogen akzeptierbar.

2.2.2.3.2.3 Landwirtschaftliche und Wasserwirtschaftliche Belange

Der Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen und die erschwerte Nutzung der Restflächen sind die Hauptauswirkungen des Straßenbaues, die für jede Variante eingestuft werden.

Auswirkungen auf landwirtschaftliche Nutzflächen durch	Variante I (grün)	Variante II (rot)	Variante III (violett)	Variante IV (blau)
Verlust durch Straßenbauwerk und Nebenanlagen	--	--	--	○
ungünstige Restflächengrößen	○	○	○	-
Zerschneidung	--	--	--	-
schlechte Zugänglichkeit	-	-	-	○
Verlust oder Nutzungsänderung durch Kompensationsmaßnahmen	-	-	-	○

Auswirkungen:

-- = sehr hoch

- = hoch

○ = durchschnittlich

Aufgrund der deutlich längeren Straße wird der Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen und die Zerschneidung noch nutzbarer Flächenanteile bei den Varianten I, II und III am höchsten sein. Da die bei Variante IV entstehenden schmalen Restflächen vorwiegend als landwirtschaftlich schlecht oder nicht nutzbar eingestuft werden, wird die Zerschneidungswirkung und schlechte Zugänglichkeit als weniger relevant und die Auswirkungen daher als geringer angesetzt.

In Bezug auf die wasserwirtschaftlichen Hauptauswirkungen ist anzumerken, dass Auswirkungen des Straßenbaues durch Gewässerbeseitigung (Gräben und Teiche), Kanalbrücken und Einleitung von größeren Mengen von zum Teil belastetem Wasser entstehen.

Auswirkungen durch	Variante I (grün)	Variante II (rot)	Variante III (violett)	Variante IV (blau)
Gewässerbeseitigung und -verlegung	-	-	-	○
Kanalüberbrückungen	--	-	○	○
Oberflächenabfluss durch Versiegelung	-	-	-	○
Einleitung von schadstoffbelastetem Straßenwasser	-	-	-	○

Auswirkungen:

-- = sehr hoch

- = hoch

○ = durchschnittlich

Bei der Variante IV sind die Auswirkungen wegen der kürzeren Straßenausbaustrecke und kürzesten Kanalbrücken am geringsten eingestuft worden.

Als Ergebnis des landwirtschaftlichen und wasserwirtschaftlichen Variantenvergleichs ist festzuhalten, dass im Vergleich zu den anderen Varianten die Beeinträchtigungen von landwirtschaftlichen Belangen und von Gewässern bei der Variante IV am geringsten sind. Allerdings werden für die Trassenvariante IV ungünstige Restflächengrößen prognostiziert, die teilweise für eine landwirtschaftliche Nutzung ungeeignet sind.

Aufgrund der deutlich geringeren Flächeninanspruchnahme und Auswirkungen wird die Variante IV bevorzugt.

2.2.2.3.2.4 Bewertung der Trassenvarianten im Vorstadium

Die Trassenvariante IV vereinigt die meisten Vorteile gegenüber den anderen Trassen in sich. Die Betrachtung der Einzelergebnisse und Variantenvergleiche nach den Umweltkriterien und aus verkehrstechnischer, wirtschaftlicher, landwirtschaftlicher und wasserwirtschaftlicher Sicht zeigen ebenfalls die größten Vorteile bei der Variante IV auf.

Die Variante IV wurde daher im weiteren Planungsverfahren als Vorzugsvariante zugrunde gelegt.

2.2.2.3.2.5 Variante V (Planfeststellungsvariante)

Im Zuge der detaillierten Entwurfsbearbeitung ergab sich eine weitere Variante für die Linienführung der B 210 neu, nachfolgend Variante V genannt. Gründe hierfür waren die Feststellung der genauen Lage trassenrelevanter Versorgungsleitungen sowie neue Erkenntnisse bei der Ergänzung des Verkehrsmodells und der Verkehrsprognosen. Die Variante V stellt eine Lösung zwischen den Varianten III und IV dar. Der nördliche Ast zwischen DB-Gleis und B 210 alt orientiert sich an den durch Ortung markierten Leitungsabschnitten der Ferngasleitungen von E.ON und EWE. Unter Einhaltung der trassierungstechnischen Möglichkeiten ist die Linie hier so gewählt, dass gegebenenfalls erforderliche Leitungsverlegungen auf ein Mindestmaß reduziert werden. Der südliche Ast zwischen DB-Gleis und Petkumer Straße entspricht der Linienführung der Variante III bzw. IV mit Ausnahme einer geringfügigen Verschiebung des Brückenbauwerkes über den „Ems-Seitenkanal“.

Wie bereits unter Punkt 2.2.2.3.2.4 erwähnt, wurde die Variante IV seinerzeit zur Vorzugsvariante erklärt. Die während der Entwurfsbearbeitung weiter modifizierte Trassenplanung mit dem Ergebnis einer neuen Variante V wird nachfolgend mit der ursprünglichen Vorzugsvariante IV verglichen.

Vorteile Variante V gegenüber Variante IV:

- Größere Trassierungselemente, Linienführung stellt sich fahrdynamisch günstiger dar
- Verbesserte Sichtweitenverhältnisse durch größere Radien und Übergangsbögen, damit höhere Verkehrssicherheit
- Größerer Kurvenmindestradius am Umspannwerk, dadurch besserer Verkehrsfluss in Richtung Endpunkt L 2
- Kostenintensive Verlegung von Hauptversorgungsleitungen (insbesondere Ferngasleitung DN 1.000) auf ein Minimum begrenzt
- Stadtf fernere Linienführung, dadurch größere Entlastung der Bebauung von Lärm und Abgasen
- Erhalt eines naturnahen Feldgehölzes
- Erhalt vorhandener Wirtschaftswegetrassen

Nachteile Variante V gegenüber Variante IV:

- Größere Baustrecke
- Längeres Brückenbauwerk über den „Ems-Seitenkanal“
- Größerer Eingriff in Natur und Landschaft durch Flächenzerschneidung

Vorgesehen ist eine Überbauung der „Skorloff-Deponie“. Dadurch mündet die neue B 210 verkehrstechnisch günstig direkt gegenüber der weiterführenden Hafenzufahrt auf die L 2. Diese Anbindung der L 2 erfolgt rechtlich gestützt auf den geltenden Flächennutzungsplan der Stadt Emden. Die sektorale Verkehrsplanung der Stadt Emden ist grundsätzlich auf diese Lösung ausgelegt, da sie die sinnvollste Verbindung zum Emdener Industriehafen darstellt.

2.2.2.3.2.6 Zusammenfassende Bewertung der Trassenvarianten

Die vergleichende Bewertung der Varianten kommt zu dem Ergebnis, dass sich die Variante V als günstigste Variante herausgestellt hat und es daher keine geeignetere Variante als die Planfeststellungsvariante gibt. Die Vor- und Nachteile sind in der Beurteilung der einzelnen Varianten dargelegt.

Sie erhält in fast allen Punkten bessere Einzelbewertungen als die anderen Varianten. Die zu erwartenden Nachteile bzw. Risiken lassen sich durch geeignete Schutzmaßnahmen weitestgehend beseitigen bzw. vollständig kompensieren. Dabei handelt es sich um die mit diesem Beschluss ausgewiesenen naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Auch die mit der Planfeststellungsvariante verbundenen erheblichen Eingriffe in das Eigentum Privater lassen keine der anderen Varianten als insgesamt vorteilhafter erscheinen. Es gibt keine andere Trassierungsmöglichkeit, die den Planungszweck nur unwesentlich beeinträchtigt und die seine Verwirklichung nicht unvertretbar erschwert, die aber entweder ohne oder mit weniger Privateigentum auskommt oder zu weniger schweren Eingriffen in das Privateigentum führt.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten ist gemäß den vorstehenden Ausführungen zusammenfassend festzustellen, dass der Planfeststellungsvariante der Vorzug vor den anderen Varianten zu geben ist.

2.2.2.3.3 Ergebnisse des Anhörungsverfahrens

2.2.2.3.3.1 Alternative Trassenführung „Parallelverbindung Petkumer Straße“

Von einigen Einwendern ist im Anhörungsverfahren auf eine frühere Alternativplanung verwiesen worden, die aus deren Sicht sowohl optimaler als auch kostengünstiger als die durch diesen Beschluss festgestellte Planung sei.

Die Planfeststellungsbehörde ist diesem Einwand nachgegangen und führt hierzu Folgendes aus:

Im Verkehrsentwicklungsplan 2003 der Stadt Emden, aufgestellt von der „Ingenieurgemeinschaft Schnüll Haller und Partner“, wurden für die Hafenanbindung verschiedene sog. Netzplanfälle untersucht. Ein Planfall war u.a. eine mögl. „Parallelverbindung Petkumer Straße“. Diese Variante im Bereich der Straße „Zur Alten Brikettfabrik“ ist als Entlastungsmöglichkeit des Wohngebietes Friesland überlegt worden. Die Erschließung des Hafengebietes war hier über die Südumgehung anstatt über die Petkumer Straße vorgesehen. Diese Lösung wurde als städtebauliche Variante geprüft, ist aber nicht als Lösung für den Bundesstraßenverkehr in Betracht gekommen, da sie lediglich eine lokal begrenzte Verkehrsverlagerung ermöglicht, ansonsten aber keine besonderen positiven Effekte aufweist. Diese Variante wurde im Verkehrsentwicklungsplan negativ beurteilt und von der Stadt Emden im weiteren Verlauf auch nicht weiterverfolgt. Um diese Parallelverbindung verkehrstechnisch korrekt an die vorhandene B 210 im Knotenpunktbereich mit der Petkumer Straße anzubinden, wäre ein Tunnelbauwerk von diesem Knotenpunkt unter der Bahn bis zur Stadtstraße „Zur Alten Brikettfabrik“ erforderlich. Von daher ist bei dieser Variante auch nicht von einer wesentlich kostengünstigeren Alternative auszugehen.

Zusammenfassend drängt sich der Planfeststellungsbehörde auch im Rahmen dieser Alternativenprüfung keine andere vorzugswürdigere Trassenführung auf.

2.2.2.4 Immissionen

2.2.2.4.1 Lärm

2.2.2.4.1.1 Allgemeines

Der Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm erfolgt nach den verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV).

Wenn den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabensträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

In § 3 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS - 90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht werden. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG v. 21.03.96, NVwZ 96, 1003).

Nach § 2 Abs. 1 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädli-

chen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)
- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) der vorstehenden Aufzählung entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsrgeräusche zum Schutze der Betroffenen, im Regelfall nicht überschritten werden darf. Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

2.2.2.4.1.2 Lärmberechnung

Zur Beurteilung der Zumutbarkeit der Lärmimmissionen und zur Prüfung, ob durch die Neubaumaßnahme die Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV eingehalten werden, wurde eine schalltechnische Untersuchung vorgenommen. Diese wurde von der Fa. ZECH Ingenieurgesellschaft mbH mit Datum vom 08.06.2009 erstellt.

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet.

Die Forderung verschiedener Einwender, den Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen auszulegen, findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG v. 21.03.96, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS 90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 85, 1159).

Auch dem Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich Autofahrer häufig nicht an Ge-

schwindigkeitsbegrenzungen hielten, kann nicht gefolgt werden, da die RLS 90 verbindlich sind. Die Lärmberechnung beruht auf der Annahme einer Pkw-Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h für die B 210 neu, von 70 km/h für die Teilabschnitte Brücke „Ems-Seitenkanal“ bis „Petkumer Straße“ und Knotenpunkt B 210 alt/B 210 neu sowie für die B 210 alt und von 50 km/h für die Landesstraße 2.

Die Prognose, die eine Verkehrsmenge auf der B 210 neu von 12.000 Kfz/24h, auf der B 210 alt von 22.000 Kfz/24h und von 8.500 Kfz/24h auf der L 2 im Prognosejahr 2025 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Die Verkehrsprognose beruht auf einer Untersuchung der „Ingenieurgesellschaft Schnüll Haller und Partner“ von Juli 2007.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese Verkehrsuntersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar; sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Ein längerer Prognosezeitraum musste nicht gewählt werden (BVerwG v. 21.03.96, DVBl 1996, 916).

Im Verfahren wurden die von der Fa. Zech Ingenieurgesellschaft mbH vorgenommenen Lärmberechnungen und die Richtigkeit der Ergebnisse mehrfach angezweifelt. Ein substantiiertes Vorbringen erfolgte jedoch nicht. Es gibt daher keinen Anlass zu einer anderen Beurteilung.

2.2.2.4.1.3 Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung

Es wurde an insgesamt 23 Immissionspunkten (Wohnhäuser) die schalltechnischen Auswirkungen der Baumaßnahmen untersucht. Wie den Berechnungsunterlagen (Unterlage 11) zu entnehmen ist, werden an sämtlichen Immissionspunkten die jeweils einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten bzw. unterschritten. Es besteht daher keine Notwendigkeit, aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen oder Entschädigungen für Außenwohnbereiche zu leisten.

2.2.2.4.2 Luftverunreinigungen, Schadstoffe

2.2.2.4.2.1 Allgemeines

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des § 74 Abs. 2 VwVfG.

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden.

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Solche Belastungen oder Einwirkungen, die für Anlieger Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen bedeuten können oder die Grenzwerte in der 22. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anlei-

tung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind lediglich hinsichtlich der Staubimmissionen PM 10 zu erwarten (vgl. dazu Ziffer 2.2.2.4.2.2). Die Kfz - Emissionen tragen vorwiegend zur allgemeinen Luftverschmutzung bei. Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet. Zu dieser Prognose werden neben dem MLuS-02 verschiedene Untersuchungsergebnisse herangezogen.

In Auswertung einiger Veröffentlichungen kommt die Bundesanstalt für Straßenwesen zu dem Ergebnis, dass die Gefahr einer zusätzlichen PAK-Kontamination (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) der Bevölkerung durch den Verzehr von Nahrungspflanzen, die zwischen 10 und 50 m neben stark befahrenen Straßen angebaut werden, nicht gegeben ist. Wie frühere Untersuchungen zur Bleibelastung zeigen, besteht bei Schwermetallen ein Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Abstand vom Fahrbahnrand einerseits und der Belastung andererseits. Durch die Vermischung von Erntegut aus straßennäheren und straßenentfernteren Bereichen und durch den verstärkten Einsatz der Krafthandwerkzeugkatalysatoren reduziert sich der Schadstoffgehalt soweit, dass mangels konkreter Nachteile auch für solche Grundstücksteilflächen, die an ein Straßengrundstück unmittelbar angrenzen, kein Ausgleichsanspruch besteht. Die o. g. Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen weist im Übrigen aus, dass der Belastungspfad Tierfutter - tierische Nahrungsmittel - Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt. Auf dem Pfad Boden - Pflanze - Tier - Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

Für den Stoffeintrag von Schwermetallen und organischen Verbindungen liegt auch eine Untersuchung des Instituts für Wasserbau und Kulturtechnik der Universität Karlsruhe im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg über "verkehrsbedingte Immissionen in Baden-Württemberg - Schwermetalle und organische Fremdstoffe in straßennahen Böden und Aufwuchs" vom Dezember 1992 vor, wobei ausschließlich straßennahe Böden beurteilt wurden, die mehr als 25 Jahre Kfz-bedingten Immissionen ausgesetzt waren. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass durch ausreichend breite (6 m) Straßenrandbepflanzungen bei Schwermetallen und organischen Verbindungen in Böden und Grünlandaufwuchs eine mittlere Reduzierung um 30 % gegenüber freier Ausbreitungsmöglichkeit der Immission erreicht werden kann.

Da ausweislich der landschaftspflegerischen Maßnahmenplanung derartige Bepflanzungen vorgesehen sind, die landwirtschaftliche Nutzung infolge der vorhabenbedingten Dämme größtenteils erst jenseits dieser Entfernung beginnt und die Schadstoffemissionen des einzelnen Fahrzeugs infolge gesetzlicher Maßnahmen schon erheblich geringer sind als sie zum o. a. Referenzzeitraum waren und sie künftig voraussichtlich noch weiter abnehmen werden, bleiben Schadstoffeinträge in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier.

Schädliche Bodenveränderungen gemäß § 2 Abs. 3 BBodSchG werden ebenfalls nicht eintreten.

2.2.2.4.2.2 Staubimmissionen

Die Luftschadstofftechnische Untersuchung (Unterlage 11.LuS) hat Überschreitungen der Beurteilungswerte für Staubimmissionen (PM 10) in zulässigem Rahmen ergeben:

Nach Durchführung der Baumaßnahme wird der zulässige Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM 10 in 10 m Abstand zum Fahrbahnrand nicht überschritten. Die Gesamtbelastung beträgt hier im Maximalfall $20,95 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der 24-h-Mittelwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird in 10 m Abstand zum Fahrbahnrand maximal 18 mal überschritten. Zulässig sind 35 Überschreitungen.

Die vorgesehenen Grenzwerte bzw. die Anzahl der Überschreitungen werden daher eingehalten. Damit kommt es zu keinem Konflikt in immissionsschutzrechtlicher Hinsicht.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 26.05.2004, Az.: 9 A 6.03; Urteil vom 18.11.2004, Az.: CN 11.03) ist die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV im Übrigen aber ohnehin keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens. Demnach ergibt sich keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Verordnung vorhabensbezogen sicherzustellen. Dies folgt letztlich daraus, dass die Grenzwerte in unmittelbarem Zusammenhang mit dem System der Luftreinhaltung (§ 47 BImSchG, § 11 22. BImSchV) stehen. Mit ihm hat der deutsche Gesetz- und Ordnungsgeber in Umsetzung gemeinschaftsrechtlicher Vorgaben einen abgestuften Regelungsmechanismus vorgesehen, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig begegnen soll. Zu den erforderlich werdenden Maßnahmen gehören vornehmlich Aktions- und Luftreinhaltepläne, die ein breites Spektrum vorhabensunabhängiger Maßnahmen zur Verfügung stellen können (z.B. allgemeine Verkehrsbeschränkungen; Auflagen für emittierende Anlagen; Planungsvorgaben), mit deren Hilfe Schadstoffbelastungen nicht nur reduziert, sondern auch kompensiert werden können. Solche Möglichkeiten stehen der Planfeststellungsbehörde nicht zu Gebote. In Niedersachsen ist das Umweltministerium zuständig, derartige Maßnahmen zu ergreifen.

Da keine Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte zu besorgen sind, bedarf es keiner weiterer Berücksichtigung im Rahmen des planungsrechtlichen Abwägungsgebotes beispielsweise durch Vorkehrungen gem. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG oder aber, indem die Durchführung der erforderlichen Problemlösungsmaßnahmen einem nachfolgenden Verwaltungsverfahren überlassen wird (vgl. Urteil des BVerwG v. 23.02.2005, Az: 4 A 6.04).

2.2.2.4.2.3 Stickstoffdioxidbelastung

Die Luftschadstofftechnische Untersuchung (Unterlage 11 MLuS) hat Überschreitungen der Beurteilungswerte für Stickstoffdioxid (NO₂) in zulässigem Rahmen ergeben:

Nach Durchführung der Baumaßnahme wird der ab 01.01.2010 zulässige Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für Stickstoffdioxid (NO₂) in 10 m Abstand zum Fahrbahnrand nicht überschritten. Die maximale Gesamtbelastung beträgt hier $18,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der 1-h-Mittelwert von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird in 10 m Abstand zum Fahrbahnrand im Maximalfall 4 mal überschritten. Zulässig sind 18 Überschreitungen, § 4 Abs. 2 und 4 der 22. BImSchV.

Die Bewertung der Stickstoffdioxidbelastung hat ergeben, dass sie bei den Langzeitwirkungen, als auch bei den Kurzzeitwirkungen deutlich unter den Orientierungswerten der TA-Luft, der VDI 2310 und der EG-Richtlinie liegen. Eine gesundheitsschädi-

gende Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung ist durch den Verkehr auf der B 210 neu somit nicht zu erwarten.

Schutzmaßnahmen sind daher nicht veranlasst.

2.2.2.5 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan beschrieben. Die Landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil des Landschaftspflegerischen Begleitplans beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, mit den oben aufgeführten Nebenbestimmungen für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

Das Vorhaben muss nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (vgl. BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (vgl. BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Bei Zielkonflikten sind die Ansprüche von Natur und Landschaft aber nicht dominierend (vgl. BVerwG vom 7.3.1997, UPR 97, 329).

Die Untere Naturschutzbehörde (Stadt Emden) hat eine gutachtliche Stellungnahme abgegeben. Das Benehmen ist hergestellt worden.

2.2.2.5.1 Verbote (u.a. FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete, Artenschutz)

Artenschutz

Rechtlicher Rahmen

Das Vorhaben wird den Anforderungen des Artenschutzes gerecht. Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es untersagt, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verbietet es, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, sie zu beschädigen oder zu zerstören. Schließlich ist es nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.



Für – wie hier – nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die vorgenannten Zugriffsrechte nicht vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG). Für europäische Vogelarten und in Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten gilt dies im Hinblick auf das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und hinsichtlich damit verbundener unvermeidbarer Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch bezüglich des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nur, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). Dies ist der Fall, wenn sich die ökologische Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Bereichs im Hinblick auf seine Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte nicht verschlechtert (BT-Drs. 16/5100, S. 12).

Bestandserfassung

Nach der fachlich und methodisch nicht zu beanstandenden Bestandserfassung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages (im Rahmen des LBP, Seite 24 ff.) kommen die in dieser Unterlage aufgeführten streng und europarechtlich geschützten Vogel- und Amphibienarten auf den Flächen vor, die gegebenenfalls bau-, anlage- oder betriebsbedingt durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden beziehungsweise ihr Vorkommen kann dort nicht mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Beurteilung der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG

Ausgehend von einer fachlich und methodisch zutreffend durchgeführten Konfliktanalyse ist unter ergänzender Berücksichtigung der im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen und zum Teil auch artenschutzrechtlich wirksamen Maßnahmen als Ergebnis zur Einschlägigkeit der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG Folgendes festzustellen:

Brutvögel

Im Hinblick auf die im Rahmen der Bestandserfassung genannten, im Plangebiet natürlich vorkommenden Brutvogelarten im Sinne des Art. 1 der Richtlinie 79/409/EWG werden die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG gewahrt.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist nicht erfüllt. Da die für die Durchführung des Vorhabens erforderliche Baufeldfreimachung vor Beginn der Brutzeit in den Herbst- und Wintermonaten zu erfolgen hat (vgl. Maßnahme S 6), ist sicher gestellt, dass sich im Baufeld keine brütenden Tiere aufhalten und demgemäß keine baubedingten Verluste eintreten. Ein über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehendes signifikantes Tötungsrisiko durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen ist nicht zu befürchten.

Mit der genannten Regelung ist auch die baubedingte Entnahme, Beschädigung oder der Verlust von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten ausgeschlossen. Die Tiere haben die Möglichkeit, in geeignete und ungestörte Bereiche auszuweichen. Ggf. be-

troffene Brutvogelarten sind in der Lage, in der neuen Brutsaison ein neues Nest zu bauen. Die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Lebensstätten kann daher im räumlichen Zusammenhang auch weiterhin erfüllt werden (vergleiche § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). Daher läge ein Verstoß gegen das vorgenannte Verbot selbst dann nicht vor, wenn einzelne Fortpflanzungsstätten durch das Vorhaben betroffen würden. Somit ist der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht erfüllt.

Letztlich ist – in Abweichung von der Beurteilung des Artenschutzbeitrages – auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht erfüllt. Die Brutvögel werden während der Fortpflanzungs-, Aufzucht, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeit nicht erheblich gestört. Die hierfür erforderliche Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist erst dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Reproduktionserfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert würden. Dies ist vorliegend im Hinblick auf die (Teil-) Habitats und Aktivitätsbereiche der Brutvögel, die in einem für die Lebensraumsansprüche ausreichendem räumlich-funktionalen Zusammenhang stehen, nicht der Fall. Visuelle und akustische Störungen werden durch die o.g. zeitliche Beschränkung für die Baufeldräumung sowie die Reduzierung der Baustellenflächen und -zuwegungen auf das unbedingt erforderliche Maß minimiert bzw. vermieden. Im Übrigen ist geeigneter Ausgleichsraum in erreichbarer Nähe vorhanden und weiterer auch (unter Begleitung eines von der Antragstellerin in den Plan aufgenommenen Monitorings) vorgesehen (Maßnahme 7 A/E neu), so dass sich durch ein mögliches Ausweichen der Tiere in weniger störbelastete Räume und dort eventuell eintretende Verdrängungseffekte der Erhaltungszustand der lokalen Population dieser Arten nicht maßgeblich verschlechtert. Überdies ist zu berücksichtigen, dass nach Maßgabe der Maßnahme S 6 auch der Baubeginn in der Zeit vom 01.10. bis 28.02. erfolgt und zur Vermeidung erneuter Ansiedlungen (und darauf folgender erneuter Verdrängung) während der Bauruhephasen eine mechanisch-optische Vergrämung vorgesehen ist. Insgesamt trägt das Vorhaben damit nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der jeweiligen lokalen Brutvogelpopulation bei. Entsprechende Störungen sind demnach als unerheblich zu bewerten.

Amphibien

Hinsichtlich der festgestellten und vermuteten Arten Teichmolch, Grasfrosch, Seefrosch und Erdkröte ist der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt. Das Vorkommen dieser Arten beschränkt sich auf die Bereiche der naturnahen Kleingewässer südlich des „Fehntjer Tiefs“ und östlich des Verbindungskanals sowie den breiten Entwässerungsgraben nördlich des „Ems-Seitenkanals“. Diese Bereiche sind durch das Vorhaben nicht betroffen. Auch die weiteren Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt. Die o.g. Arten sind, abgesehen vom Seefrosch, weit verbreitet und befinden sich in einem günstigen Erhaltungszustand. Populationsrelevante Beeinträchtigungen oder relevante Zerstörungen von Lebensstätten können jedoch selbst im Fall des Seefrosches ausgeschlossen werden, da sich dieser ganzjährig im Wasser oder am Uferbereich größerer Gewässer aufhält und im Übrigen durch das Vorhaben keine Laichgewässer betroffen sind.

Berücksichtigung von Art. 5 VRL

Sind europäische Vogelarten betroffen, gelten nicht allein die Verbote des § 44 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 § 44 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 der absichtlichen Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern und der Entfernung von Nestern umfassen. 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 (vergleiche auch BVerwG, Urteil vom 21.06.2006, Az.: 9 A 28.05).

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 bauvorbereitenden Arbeiten, die zu einer Entfernung aller Brutmöglichkeiten führen, außerhalb der Vogelbrutzeit durchgeführt werden. Der Verbotstatbestand des Art. 5 Buchstabe a und b der VRL ist damit nicht einschlägig (vergleiche zu Art. 5 Buchstabe b VRL BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, Az.: 9 A 3.06, Rn. 247).

Auch der Verbotstatbestand des Art. 5 Buchstabe d VRL 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 (vergleiche Präambel und Art. 1 VRL) sowie das in Art. 13 VRL festgelegte Verschlechterungsverbot nicht gegeben, da der aktuelle Erhaltungszustand der betroffenen Vogelarten sicher gestellt ist. Dies folgt daraus, dass die voranstehende Prüfung des Störungstatbestandes (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) schon keine Beeinträchtigungen der lokalen Populationen der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Vogelarten ergeben hat. Ist dies der Fall, „steht damit zugleich fest, dass keine negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Art in ihrem überörtlichen Verbreitungsgebiet zu besorgen ist.“ (BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, Az.: 9 A 3.06, Rn. 249 unter Verweis auf das Guidance document on the strict protection of animal species of Community interest under the Habitats Directive 92/43/EEC der EU-Kommission (Stand Februar 2007, S. 60 f.); vergleiche i.Ü. EuGH, Urteil vom 14.06.2007, Rs. 342/05 – Slg. 2007, I-4713, Rn. 29).

Ergebnis zu der Beurteilung der Verbotstatbestände

Die artenschutzrechtliche Prüfung hat ergeben, dass Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG und des Art. 5 VRL nicht gegeben sind.

Ausnahmeentscheidung gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG

Vor dem Hintergrund, dass o. g. Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht einschlägig sind, ergibt sich auch nicht das Erfordernis einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG.

FFH-Gebiete

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

Hier sind FFH- oder Vogelschutzgebiete durch das Vorhaben weder direkt noch indirekt betroffen. Die Notwendigkeit einer FFH-Verträglichkeitsprüfung besteht daher nicht.

2.2.2.5.2 Eingriffsregelung

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen der §§ 13 ff. BNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,

unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und

verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen oder zu ersetzen.

Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG hat bei nicht ausgleichbaren oder ersetzbaren erheblichen Beeinträchtigungen eine naturschutzrechtliche Abwägung stattzufinden. Ergibt diese die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens, so ist nach § 15 Abs. 6 BNatSchG Ersatz in Geld zu leisten. Dieses Entscheidungsprogramm des Naturschutzrechts steht selbstständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357).

Im Erläuterungsbericht des landschaftspflegerischen Begleitplanes ist der Eingriff beschrieben und bilanziert worden. Auf der Basis der vorliegenden naturschutzfachlichen und -rechtlichen Gegebenheiten sieht der landschaftspflegerische Begleitplan Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor.

Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend im landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Bilanzierung sachgerecht und vollständig. Im Einzelnen hatte die Anwendung der Eingriffsregelung der §§ 13 ff. BNatSchG folgende Ergebnisse:

2.2.2.5.2.1 Vermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 93, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, welche die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 13

und § 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechtes bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen.

Diesem strikten naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebot wird die Planung gerecht. Insoweit wird auf die Ausführungen in den Unterlagen 1a und 12 zur Trassenfindung und technischen Ausgestaltung der Straßenbaumaßnahme sowie die sonstigen vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen im landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen.

Schutzmaßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan auf den Seiten 57 ff. dargestellt.

2.2.2.5.2.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen nach § 15 Abs. 2 BNatSchG ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 93, 565 und Urteil v. 1.9.1997, NuR 1998, 41) ebenfalls striktes Recht. Der landschaftspflegerische Begleitplan (Unterlage 12 einschließlich Deckblättern) sieht in dem in der Unterlage 12 aufgeführten Umfang verschiedene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor.

Die Schutz- und Kompensationsmaßnahmen wurden von der Vorhabensträgerin mit der Unteren Naturschutzbehörde (Stadt Emden) abgestimmt. Im Ergebnis bestanden gegenüber dem Kompensationskonzept – auch unter Berücksichtigung der partiellen Verlegung der Kompensationsmaßnahme 7 A/E – keine Bedenken.

Nach Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird der Eingriff vollständig kompensiert sein, so dass eine naturschutzrechtliche Abwägung (§ 15 Abs. 5 BNatSchG) nicht vorzunehmen und ein Ersatz in Geld nach § 15 Abs. 6 BNatSchG nicht zu leisten ist.

Land- oder forstwirtschaftlich genutzte Flächen werden im vorliegenden Fall in dem Maße für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen, in dem dies zur Vermeidung, zum Ausgleich und Ersatz von Eingriffen in Natur und Landschaft sowie aufgrund artenschutzrechtlicher Bestimmungen zwingend erforderlich ist. Speziell mit Blick auf die hohe Wertigkeit von Böden, die von der Ausgangs-Planung zunächst betroffen waren, hat sich die Antragstellerin in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten zur Durchführung eines Planänderungsverfahrens entschlossen und in diesem Zusammenhang die Kompensationsmaßnahme 7 A/E teilweise verlegt. Dies erfolgte insbesondere in enger Abstimmung mit der örtlichen Landwirtschaft.

Vor diesem Hintergrund sieht die Planfeststellungsbehörde die agrarstrukturellen Belange im Sinne des § 15 Abs. 3 BNatSchG im vorliegenden Fall als berücksichtigt an.

2.2.2.6 Umweltverträglichkeitsprüfung

2.2.2.6.1 Grundlagen der Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das Bauvorhaben ist nach § 17 Satz 2 FStrG i. V. m. §§ 2 und 3 sowie 3a - 3f des UVPG i. V. m. Nr. 14 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Diese kann nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17a FStrG.

Gemäß § 6 UVPG hat die Trägerin des Vorhabens die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens der zuständigen Behörde (Planfeststellungsbehörde) zu Beginn des Verfahrens vorzulegen. Inhalt und Umfang der geforderten Unterlagen sind in § 6 UVPG ausführlich dargestellt.

Auf der Grundlage der Unterlagen gemäß § 6 UVPG und unter Einbeziehung der behördlichen Stellungnahmen und Äußerungen der Öffentlichkeit ist eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 11 UVPG erarbeitet worden, wobei die Unterlagen der Antragstellerin einer kritischen Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde unterzogen wurden. Sie erfolgt mit diesem Planfeststellungsbeschluss, weil zu diesem Zeitpunkt die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens in vollem Umfang zeitnah berücksichtigt werden können und - nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand - eine vollständige Erfassung der Umweltauswirkungen aktuell möglich ist. Die Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens erfolgte auf der Grundlage dieser zusammenfassenden Darstellung und ist ein fester Bestandteil der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens gemäß § 12 UVPG.

Für die Durchführung der Verfahrensschritte nach §§ 11 und 12 UVPG sind insbesondere die nachfolgend dargelegten Unterlagen / Quellen ausgewertet worden.

- Unterlagen der Trägerin des Vorhabens gemäß § 6 UVPG,
- Stellungnahmen / Einwendungen der Behörden, Träger öffentlicher Belange (TÖB) und der Privaten, die sich konkret mit Umweltaspekten der beantragten Baumaßnahme auseinandersetzen; da sich Stellungnahmen inhaltlich teilweise gleichen, werden themenbezogene Schwerpunkte gesetzt,
- Erörterungen am 19.10.2010 und 29.06.2011,
- sonstige Quellen.

Nach § 1 UVPG ist es Zweck des Gesetzes, aus Gründen der wirksamen Umweltvorsorge die Auswirkungen auf die Umwelt nach einheitlichen Grundsätzen frühzeitig und umfassend zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten sowie die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung so früh wie möglich bei der Entscheidung über die Zulässigkeit zu berücksichtigen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist gemäß § 2 UVPG kein eigenständiges Verfahren, sondern ein unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Sie befasst sich mit der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf bestimmte Schutzgüter:

1. Menschen, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt,
2. Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
3. Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie
4. die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung besteht aus einer zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 11 UVPG und der Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG. Die Bewertung findet bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne der §§ 1 und 4 UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze Berücksichtigung.

2.2.2.6.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG

Die von der Antragstellerin aufgestellte „Allgemein verständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG“ (Unterlage 1a) enthält Beschreibungen der Wirkfaktoren des Vorhabens auf die Umwelt, des Untersuchungsrahmens, der Umwelt und ihrer Bestandteile (Schutzgüter), der Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie der Schutz- und sonstigen Maßnahmen zur Verminderung und zum Ausgleich von erheblichen Beeinträchtigungen sowie Ersatzmaßnahmen. Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass die dort kodifizierten Inhalte in ihrer Aussagekraft als fachgerechte zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG angesehen werden können und somit eine Wiederholung dieser Darstellungen in diesem Beschluss aus verfahrensökonomischen Gründen entbehrlich ist.

Es wird daher bei der Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 11 UVPG auf die entsprechenden Ausführungen in der „Allgemein verständlichen Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG“ (Unterlage 1a) verwiesen.

2.2.2.6.3 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im 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. Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten².

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt in den Fällen, in denen es an Standards fehlt, somit als bewertende Darstellung der Umwelt(gesamt)belastungen aus insoweit übergreifender Sicht in einem qualitativ-verbaleen Sinne. Diese Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist hierzu ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, mit ein (Berücksichtigung).

² vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 95, 391.

2.2.2.6.3.1 Auswirkungen auf den Menschen

Gesetzliche Maßstäbe zur Beurteilung der Intensität von Einwirkungen auf Menschen durch Infrastrukturmaßnahmen gibt es nicht. Immissionsgrenzwerte zur Einwirkung von Verkehrslärm auf die Nachbarschaft ergeben sich aus der aufgrund § 43 BImSchG erlassenen Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.06.1990 in der jeweils gültigen Fassung. Orientierungswerte im Hinblick auf Luftschadstoffe enthält die 22. BImSchV zur Umsetzung der EG-Richtlinien über Luftqualitätskriterien und Luftschadstoffe (vgl. oben Ziffer 2.2.2.4.2). Hilfsweise können die Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 hinzugezogen bzw. aus sonstigen technischen Regelstandards abgeleitet werden (z. B. aus der VDI-Richtlinie zur Einwirkung von Schwingungen auf den Menschen – VDI 4150 – oder die für Straßenbauvorhaben grundsätzlich nicht unmittelbar einschlägige DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau –).

Als nicht umweltverträglich oder risikoreich müsste eine Planung bewertet werden, die über bloß subjektiv empfundene Lästigkeit oder Störungen des Umfeldes hinaus konkrete gesundheitliche Beeinträchtigungen befürchten ließe. Eine solche Planung wäre möglicherweise nicht zulässig, weil sie gegen das in Art. 2 Abs. 2 Grundgesetz garantierte Recht auf körperliche Unversehrtheit verstoßen würde und der Schutz der menschlichen Gesundheit der gesamten Rechtsordnung immanent ist.

Die Zumutbarkeitsschwelle ist nicht generell fachgesetzlich geregelt, sondern – sofern fachgesetzliche Maßstäbe fehlen – konkret im Einzelfall festzulegen (z. B. § 74 Abs. 2 VwVfG, § 906 BGB).

Relativ eindeutige Bewertungsmaßstäbe ergeben sich hinsichtlich der Wirkungen des Verkehrslärms auf den Menschen. Gehörschäden durch die hier zu beurteilende Maßnahme durch Verkehrslärm sind nicht zu befürchten. Das Vorbeifahren einzelner Fahrzeuge kann zwar zu gewissen Spitzenpegeln führen, der Dauergeräuschpegel überschreitet jedoch auch am Fahrbahnrand nicht die kritische Grenze von 70 dB(A). Die Wirkung von Verkehrsgeräuschen liegt im physischen / physiologischen und psychischen / psychologischen Bereich und äußert sich vor allem durch Störung von Schlaf und Entspannung, der verbalen Kommunikation und Belästigungsreaktionen. Störungen des Allgemeinbefindens durch Verkehrslärm sind also durchaus von einer geringeren Intensität an möglich (vgl. im Einzelnen: Krell, Handbuch für Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen, 2. Auflage, Kap. 1.2). Die festgestellte Planung führt nicht zu Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Verkehrslärm. Die in der 16. BImSchV festgelegten Zumutbarkeitswerte werden eingehalten.

Im Hinblick auf Luftschadstoffe kann es bei starker Intensität grundsätzlich ebenfalls zu gesundheitliche Beeinträchtigungen kommen. Es gibt aber keine wissenschaftlichen Erkenntnisse über Schwellenwerte und das Zusammenwirken verschiedener Faktoren, vor allem keine gesetzlich festgelegten Grenzwerte. Eine Gesundheitsschädigung durch Luftverunreinigungen wird angenommen, wenn durch unmittelbare Einwirkung luftverunreinigender Stoffe funktionelle oder morphologische Veränderungen des menschlichen Organismus eingetreten sind, die die natürliche Variationsbreite signifikant überschreiten (vgl. Speyerer Forschungsberichte Nr. 65, Dr. Udo Steiner, „Die Beschränkung von Luftverunreinigungen an Straßen in der straßenrechtlichen Planfeststellung“, unter Hinweis auf die VDI-Richtlinie 2310).

Die Immissionen durch Schadstoffe liegen im vorliegenden Fall größtenteils unterhalb aller bekannten Richt- und Orientierungswerte (vgl. Unterlage 11.LuS des festgestellten Plans sowie die Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.4.2.3). Soweit Überschreitungen zu verzeichnen sind, liegen diese im gesetzlich zulässigen Rahmen.

Zusammenfassend betrachtet ist die beantragte Baumaßnahme hinsichtlich des Schutzgutes Mensch anlage-, bau- und betriebsbedingt als verträglich i. S. d. § 12 UVPG zu bewerten, da Gesundheitsgefahren nicht bestehen und Zumutbarkeitsschwellen nicht überschritten bzw. durch entsprechende Maßnahmen eingehalten werden.

2.2.2.6.3.2 Tiere

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht, vor allem aus den unbestimmten Rechtsbegriffen in §§ 13 ff. BNatSchG abzuleiten. Aussagen über die Empfindlichkeit des betroffenen Raumes ergeben sich auch aus der Bestandsaufnahme der Flora und Fauna im Rahmen der Erarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12 des festgestellten Plans).

Die betriebsbedingten Auswirkungen sowohl durch Lärm als auch durch Luftschadstoffe sind hinsichtlich der Auswirkungen auf die Tierwelt nicht unerheblich. Die Straßenrandbereiche sind als belastet anzusehen. Aufgrund dieser Beeinträchtigungen ist ein Funktionsverlust in Straßennähe insbesondere für die vorkommende Avifauna anzunehmen.

Die betriebsbedingten Beeinträchtigungen durch Licht werden nicht als erheblich angesehen, da es sich überwiegend um Lichtquellen durch Kraftfahrzeuge handeln wird, so dass nachtaktive Tiere (z. B. Insekten) nicht übermäßig angelockt werden.

Die fachgesetzlich bereits im BNatSchG vorgesehene Erfassung der Eingriffswirkungen sowie deren Bilanzierung und Kompensation hat einen hohen Standard, der eine hinreichend genaue Einschätzung der Umweltauswirkungen und Bewertung unter dem Gesichtspunkt der Umweltvorsorge erlaubt. Hierzu wird auf die Ausführungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12 des festgestellten Plans) verwiesen.

Im Ergebnis ist die beantragte Baumaßnahme hinsichtlich des Schutzgutes Tiere bau- und betriebsbedingt als verträglich i. S. d. § 12 UVPG zu bewerten.

Die anlagebedingten Auswirkungen werden als nicht verträglich i. S. d. § 12 UVPG bewertet. Aufgrund der vorgesehenen, fachlich geeigneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen stehen die Beeinträchtigungen dem Vorhaben aber nicht entgegen.

2.2.2.6.3.3 Pflanzen

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht, vor allem aus den unbestimmten Rechtsbegriffen in §§ 13 ff. BNatSchG abzuleiten. Aussagen über die Empfindlichkeit des betroffenen Raumes ergeben sich auch aus der Bestandsaufnahme der Flora und Fauna im Rahmen der Erarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12 des festgestellten Plans).

Vor allem handelt es sich um anlagebedingte Vegetationsverluste von Gehölz-, Gewässer-, Röhricht- und Grünlandbiotopen mit den damit einhergehenden Funktionsverlusten dieser Biotoptypen. Auch der Verlust von Intensivgrünland als Lebensraum für bedrohte und besonders geschützte Wiesenvogelarten wird als gravierend eingestuft. Betriebsbedingte Einwirkungen auf Pflanzen ergeben sich durch Schadstoffimmissionen im Nahbereich des Fahrbahnrandes, die jedoch durch die überwiegend vorgesehenen Bermen abgeschirmt bzw. aufgenommen werden.

Zur fachgesetzlichen Eingriffsregelung wird auf die Ausführungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12 des festgestellten Plans) verwiesen. Wie sich auch aus der fachgesetzlichen Bewertung nach dem BNatSchG ergibt, sind die Umweltauswirkungen auf Pflanzen (auf das Schutzgut Pflanzen) nicht so schwerwiegend, dass nicht ein Ausgleich des Eingriffes möglich wäre. Der Landschaftspflegerische Begleitplan sieht entsprechende Ausgleichsmaßnahmen vor.

2.2.2.6.3.4 Boden

Die anlage- und baubedingten Auswirkungen sind, wie in den Antragsunterlagen bzw. im Verfahren nachvollziehbar dargelegt, nach 13 ff. BNatSchG als Eingriff in Natur und Landschaft zu bewerten.

Diese Auswirkungen führen insbesondere zu einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme durch Versiegelung sowie zu einer temporären Inanspruchnahme / Beeinträchtigungen im Bereich der Arbeitsstreifen. Durch die vorgesehene Entsiegelung von nicht mehr benötigten Verkehrsflächen ergeben sich zusätzliche Entlastungswirkungen.

Aufgrund des LBP und der dazu erfolgten Prüfungen und Stellungnahmen, insbesondere der Unteren Naturschutzbehörde, kann baubedingt davon ausgegangen werden, dass durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen insgesamt auch ein Ausgleich i. S. d. § 15 BNatSchG erreicht wird.

Es verbleiben allerdings anlagebedingt erhebliche Beeinträchtigungen, insbesondere aufgrund der Neu-Versiegelung und dauerhaften Flächeninanspruchnahme, welche allerdings in dem gebotenen Umfang kompensiert werden.

Im Hinblick auf die betriebsbedingten Auswirkungen ist eine Bewertung für das Schutzgut Boden problematisch, da es zur Zeit keine Immissionsgrenzwerte für Luftverunreinigungen im Zusammenhang mit dem Neubau von Bundesstraßen gibt und somit auch keine gesetzlichen Wertmaßstäbe für die über den Luftpfad resultierenden Beeinträchtigungen des Bodens bestehen. Mit der durchgeführten Luftschadstofftechnischen Untersuchung wird allerdings die zu erwartende Luftverunreinigung unter Berücksichtigung bekannter Vorbelastungen ausgewiesen und mit relevanten Immissionswerten verglichen (z. B. 22. BImSchV, TA Luft; vgl. Abschnitt 2.2.2.4.2).

Die ermittelten Prognosewerte führen zu keiner Grenzwertüberschreitung und werden für den überhaupt nachweisbaren Bereich (ca. 10 m beidseits der Straße) und auch für den in den Antragsunterlagen berücksichtigten Bereich (bis max. 200 m) nach heutigem Kenntnisstand nicht als Eingriff nach § 13 BNatSchG bewertet.

Im Ergebnis ist die beantragte Baumaßnahme hinsichtlich des Schutzgutes Boden bau- und betriebsbedingt als verträglich i. S. d. § 12 UVPG zu bewerten, da diese Be-

eintrüchtigungen nicht erheblich oder durch die bereits vorgesehenen Schutz- und Kompensationsmaßnahmen insgesamt ausgleichbar i. S. d. § 15 BNatSchG sind.

Die anlagebedingten Auswirkungen werden als nicht verträglich i. S. d. 12 UVPG bewertet, da Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich sind. Aufgrund der vorgesehenen, fachlich geeigneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen stehen die Beeinträchtigungen dem Vorhaben aber nicht entgegen.

2.2.2.6.3.5 Wasser

Vor allem handelt es sich um die anlagebedingte Erhöhung von Oberflächenabflüssen infolge der Neuversiegelung, den Verlust von Grundwasserneubildung und Filterwirkung sowie betriebsbedingte und anlagebedingte Schadstoffeinträge.

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht, vor allem aus den unbestimmten Rechtsbegriffen in §§ 13 ff. BNatSchG sowie aus dem Wasserrecht abzuleiten, wobei allerdings rechtlich verbindliche Grenzwerte für die Abführung von Straßenoberflächenwasser nicht vorgegeben sind. Der Schadstoffeintrag ist nicht quantifizierbar.

Für die B 210 neu werden trassenbegleitende Versickerflächen in den Bereichen der freien Strecken vorgesehen. Diese nehmen die Fahrbahnabwässer auf, wo sie teilweise versickern bzw. verdunsten. Organische Stoffe (Öle) werden im belebten Oberboden der Böschungen und Entwässerungsmulden durch mikrobiellen Abbau zudem reduziert. Eine Zuführung der Fahrbahnabwässer in Vorfluter oder das Grundwasser findet nicht statt.

Eine erhebliche Beeinträchtigung des Grabenwassers, insbesondere der Grundwassergüte, ist somit nicht zu erwarten; die wasserrechtlichen Grundsätze sind beachtet. Aufgrund der hohen Filterwirkung (Schadstoffpartikel werden fest an Bodenpartikel angelagert) ist auch das Gefährdungspotential bei Unfällen beherrschbar, da ein zeitnahe Bodenaustausch möglich ist.

Die hydraulischen Veränderungen im Gewässersystem sind nicht von erheblicher Bedeutung. Durch den Bau der B 210 neu bedingte Veränderungen der Grundwasserströme bzw. -stände können sich nur im Bereich weniger Zentimeter bewegen und sind daher nicht erheblich.

Aufgrund der vorgesehenen Entwässerungskonzeption, die dem gegenwärtigen Erkenntnisstand entspricht, sind besondere Risiken durch Belastung von Gewässern oder Grundwasser nicht zu erwarten.

2.2.2.6.3.6 Klima

Vor allem ist durch den Bau der B 210 neu mit erhöhten Luftverunreinigungen (Stickoxide, Schwermetalle, Stäube etc.) zu rechnen.

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht, vor allem aus den unbestimmten Rechtsbegriffen in §§ 13 ff. BNatSchG sowie aus dem BImSchG und den hierzu erlassenen Durchführungsverordnungen (Wechselwirkungen / Schutzgut Luft) abzuleiten.

Erhebliche Auswirkungen auf das Kleinklima sind nicht zu erwarten. Gleiches gilt für Störungen bodennaher Luftströmungen. Auswirkungen auf das regionale Klima und das globale Klima sind ebenfalls nach heutigem Wissensstand nicht zu erwarten. Die globalen Auswirkungen des Straßenverkehrs durch Anreicherung der Atmosphäre (Treibhauseffekt, CO₂) sind nicht Gegenstand der projektbezogenen UVP.

Mikroklimatische Auswirkungen in Wechselwirkung mit Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere werden nicht als entscheidungserheblich angesehen.

2.2.2.6.3.7 Luff

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe für den Bau von Straßen sind nicht vorhanden. Als Orientierungswerte können die Immissionsstandards aus der TA-Luft, der VDI-RL 2310, der 22. BImSchV sowie das Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen herangezogen werden.

Auch hinsichtlich der Staubimmissionen PM 10 werden keine Grenzwerte überschritten (vgl. Unterlage 11.Lus - Luftschadstofftechnische Berechnung; siehe dazu die Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.4.2.2). Da im Rahmen der UVP nur fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe heranzuziehen sind und die Zulassung von Projekten nicht von unverbindlichen Zielvorstellungen zur Reinhaltung der Luft abhängig gemacht werden kann, müssen die Auswirkungen auf das Schutzgut Luft nach gegenwärtigem Erkenntnisstand als hinnehmbar und insgesamt als unbedenklich angesehen werden.

Der betroffene Landschaftsraum wird hinsichtlich der Luftqualität durch die Baumaßnahme nicht nachhaltig beeinflusst. Der teilweise in der Literatur vertretenen Auffassung, dass im Sinne der Konkretisierung einer wirksameren Umweltvorsorge niedrigere Grenzwerte bzw. ein qualitativ höherwertiger Standard zugrunde zu legen sind (Kühling / Peters: „Die Bewertung der Luftqualität bei Umweltverträglichkeitsprüfungen“, Dortmund 1994) kann nicht gefolgt werden. Das UVPG, das die EG-Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Objekten in nationales Recht umsetzt, enthält - wie bereits ausgeführt - keine neuen Umweltstandards oder Bewertungsmaßstäbe (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.01.1996 - 4 C 5.95).

2.2.2.6.3.8 Landschaft

Vor allem handelt es sich um visuelle Auswirkungen durch Überführungsbauwerke, indem die Trasse horizontbegrenzend wirkt und Sichtbeziehungen unterbrochen werden.

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht, vor allem aus den unbestimmten Rechtsbegriffen in §§ 13 ff. BNatSchG sowie aus dem Wasserrecht abzuleiten (Veränderung von Gewässern und Uferbereichen = Wechselwirkung).

Die nach fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäben (BNatSchG) durchgeführte Erfassung der Eingriffswirkungen sowie deren Bilanzierung und Kompensation im Landschaftspflegerischen Begleitplan ist nachvollziehbar und auch unter dem Gesichtspunkt der Umweltvorsorge zutreffend. Hierzu wird auf die Erläuterungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12 des festgestellten Plans) verwiesen.

Wie sich aus der fachgesetzlichen Bewertung nach dem BNatSchG ergibt, sind die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Landschaft (Landschaftsbild) nicht ausgleichbar. Das Landschaftsbild wird durch die B 210 neu sowie die Brückenbauten verändert.

Bei der Entscheidung über die Zulassung der Maßnahme war daher zu berücksichtigen, dass das Vorhaben für das Schutzgut Landschaft unter dem Gesichtspunkt der Umweltvorsorge mit dauerhaft nachteiligen Beeinträchtigungen verbunden ist.

2.2.2.6.3.9 Kultur- und sonstige Sachgüter

Als fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe kommen das Niedersächsische Denkmalschutzgesetz, das BImSchG (s. § 1 ... Kultur- und sonstige Sachgüter ...) sowie sachgutbezogene Rechtsnormen (Eigentumsschutz, Nachbarschutz) in Betracht.

Der gesamte geplante Trassenverlauf der B 210 neu – wie im Übrigen auch alle anderen unter Ziffer 2.2.2.3 untersuchten Varianten - erstreckt sich durch eine Landschaft, in der mit archäologischen Funden aus der römischen Kaiserzeit zu rechnen ist.

Die vorgenommene und planfestgestellte Trassenwahl könnte dazu führen, dass Bodendenkmäler als wertvolles Zeugnis Siedlungsgeschichte in diesem Gebiet unwiederbringlich zerstört wird. Durch die in diesem Beschluss unter Ziffer 1.1.3.2.9 verfügte Auflage erfolgt jedoch eine sach- und fachgerechte archäologische Vorabuntersuchung, so dass ein Eingriff in denkmalschützerische Belange auszuschließen ist.

Umweltbeeinträchtigungen auf das Schutzgut „Kultur- und sonstige Sachgüter“ sind somit nicht gegeben.

2.2.2.6.3.10 Medienübergreifende Gesamtbewertung

Anhand der fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäbe ergeben sich bei einer Einzelbetrachtung erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Boden und Landschaft. Ein geringeres Konfliktpotential aus Sicht einer wirksamen Umweltvorsorge besteht nach gegenwärtigem Erkenntnisstand bei den Auswirkungen bei den Schutzgütern Wasser, Luft, Klima, Kulturgüter und den Menschen.

Zu berücksichtigen ist aber, dass sich die Umweltauswirkungen bei Zusammenwirken verschiedener Beeinträchtigungen potenzieren können. Auf Wechselwirkungen ist vereinzelt bei Bewertung der Umweltauswirkungen in den vorstehenden Abschnitten hingewiesen worden. Bewertungsmaßstäbe für Wechselwirkungen sind fachgesetzlich nicht vorgegeben. Auch das UVPG und die hierzu erlassene Verwaltungsvorschrift (UVPVwV) sehen keine Bewertungsmaßstäbe vor.

Eine Gesamtbetrachtung erfordert aber vor allem die Betrachtung der Auswirkungen auf Schutzgüter, die anhand ähnlicher fachgesetzlicher Bewertungsmaßstäbe gemeinsam erfasst werden können. Dies sind vor allem

- a) die Auswirkungen auf den Naturhaushalt (Tiere, Pflanzen, Wasser, Boden)
- b) Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft (Lärm, Mensch)
- c) Betriebsbedingte Auswirkungen durch Immissionen (Mensch, Lärm, Luft, Wasser, Boden)

Die Auswirkungen unter a) sind insgesamt - wenngleich für das Schutzgut Wasser bei diesem Vorhaben nicht gravierend - unter dem Gesichtspunkt zu werten, dass Lebensräume dauerhaft gestört werden und daher mit der Zielsetzung, dem Entstehen schädlicher Umweltauswirkungen vorzubeugen, grundsätzlich nicht vereinbar sind. Dies gilt bei den meisten Neubauvorhaben auch für die Auswirkungen unter b). Die durch das Vorhaben dauerhaft veränderte Landschaft erfährt durch das Zusammenwirken verschiedener Faktoren (visuelle Auswirkungen, Lärm) insgesamt eine nachhaltige Störung. Bei der Bewertung der Auswirkungen unter c) durch betriebsbedingte Immissionen erscheint in der Gesamtschau eine andere Gewichtung schädlicher Umweltauswirkungen gegenüber der Einzelbewertung nach gegenwärtigem Erkenntnisstand nicht sachgerecht (etwa Kontamination und Nahrungskreislauf). Die fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäbe und Orientierungswerte reichen insoweit aus, um im Vergleich zu anderen Regionen zu dem Ergebnis zu kommen, dass eine erhebliche Gefährdung der Schutzgüter nicht eintritt.

Die nachteiligen umweltbezogenen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem UVPG und die Aussage, dass Umweltbelange z.T. gegen die Zulassung des Bauvorhabens sprechen, waren insgesamt in die Abwägung nach § 17 FStrG einzustellen. Die nachteiligen Umweltauswirkungen führen jedoch im Gesamtergebnis der Abwägung nicht dazu, dass das Vorhaben deswegen nicht realisiert werden darf, da die Gründe überwiegen, die für das Vorhaben sprechen.

2.2.2.7 Wasserwirtschaftliche Belange

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden versickern zu lassen. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen in Vorfluter notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen. Die generellen Vorflutverhältnisse werden durch die Baumaßnahme jedoch nicht verändert. Vorhandene Grenzgräben im Einzugsgebiet, die durch den Straßenausbau durchschnitten werden, werden an die vorgesehenen Straßenseitengräben angeschlossen.

Wasserschutzgebiete sind vom Vorhaben nicht betroffen.

Alle Entwässerungseinrichtungen und die Einleitung in Gewässer sind in der Unterlage 13 nachgewiesen und erläutert. Die Nachweise der Versickerungsfähigkeit erfolgten entsprechend einschlägiger Regelwerke (Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung). Zweifel an der Richtigkeit der Berechnungen bestehen nicht.

2.2.2.8 Eigentum

Die Inanspruchnahme von in Privateigentum stehenden Flächen ist gerechtfertigt und in diesem Umfang angemessen, weil die Planmaßnahme nach Abwägung aller von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange zulässig ist und dem Allgemeinwohl dient. Der festgestellte Eingriff in das Privateigentum durch die Maßnahme hält sich in einem planerisch unvermeidbaren Umfang. Der Planfeststellungs-



beschluss beinhaltet zwar die sog. enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 19 Abs. 1 Satz 2 FStrG, § 74 Abs. 6 Satz 2 Halbsatz 1 VwVfG). Die Enteignung inklusive Entschädigung im Nichteinigungsfall ist jedoch einem gesonderten Enteignungsverfahren gemäß dem NEG vorbehalten. Davon erfasst ist ebenfalls die Frage des Anspruchs auf Übernahme eines Restgrundstücksteils. Die Planfeststellung regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Bestehende Eigentumsverhältnisse werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind daher auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Diese Planfeststellung ersetzt deshalb nicht die Zustimmung der Grundstückseigentümer zur Benutzung ihrer Grundstücke, soweit diese Zustimmung erforderlich ist.

2.2.2.9 Landwirtschaft/ Existenzgefährdungen

Im Rahmen der Prüfung der Zulässigkeit dieses Vorhabens und der entgegenstehenden Gesichtspunkte hat die Planfeststellungsbehörde auch die Belange und Anforderungen der Landwirtschaft zu prüfen. Hierunter fallen sowohl die weiteren Belange der Agrarstruktur und des Aufrechterhaltens einer funktionierenden Landwirtschaft als auch die einzelbetrieblichen Belange betroffener Landwirte bzw. Hofstellen.

Die Planfeststellungsbehörde misst der Vermeidung agrarstruktureller Nachteile ebenso wie dem Aufrechterhalt der Wettbewerbsfähigkeit landwirtschaftlicher Betriebe ein nicht ungewichtiges öffentliches Interesse bei.

Das festgestellte Vorhaben beansprucht in erheblichem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt wurden, und bewirkt Zerschneidungsschäden in nicht unerheblichem Maße.

Neben einer Flächeninanspruchnahme von rd. 7,8 ha für die eigentliche Straßentrasse (1,8 ha asphaltierte Straße und 6 ha Dammbereich) werden daneben für landschaftspflegerische Maßnahmen für den Verlust von Lebensräumen von Tieren und Pflanzen und die nachteiligen Wirkungen auf den Boden, das Grundwasser und das Landschaftsbild ca. 25,5 ha benötigt. Allein für die Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 7 A/E alt und 7 A/E neu zur Wiederherstellung bzw. Verbesserung eines Wiesenvogellebensraumes sind zusammen rd. 21,7 ha erforderlich.

Diese letztgenannten Kompensationsflächen werden zwar der konventionellen Landwirtschaft entzogen, sie sind allerdings auch zukünftig unter Extensivierungsaufgaben landwirtschaftlich zu bewirtschaften. Für die Pächter dieser Flächen entstehen keine wirtschaftlichen Nachteile. Betriebliche Nachteile gegenüber einer auflagenfreien Bewirtschaftung werden für die Restpachtzeit durch Reduzierung der Pacht bzw. Zahlung eines Bewirtschaftungsgeldes ausgeglichen, so dass auch mit diesen Flächen ein in etwa gleichwertiger Deckungsbeitrag wie für auflagenfreie Grünlandpachtflächen erwirtschaftet werden kann. Pachtzins, Ertrag und Mehraufwand werden also in der Weise verrechnet, dass diese Flächen den konventionellen Flächen wirtschaftlich gleichgestellt sind.

Ein Landverlust für die Landwirtschaft von 21,7 ha entsteht insofern nicht.

Gerade den Belangen der Landwirtschaft wurde sowohl als öffentlichem Belang als auch bezüglich einzelner Betriebe größte Beachtung geschenkt, wobei nicht verkannt wurde, dass im Bereich der Auswahl der Ausgleichs- und Ersatzflächen und der



für die Trasse benötigten Flächen erhebliche Kollisionen mit dem verständlichen Wunsch der Betroffenen nach dem Erhalt der Flächen auftraten. Eine annehmbare Alternativlösung, welche die betroffenen Grundstücke nicht oder in geringerem Umfang bzw. in anderer Weise in Anspruch nehmen würde, ohne dabei andere Grundstücke nicht mindestens in gleichem Umfang zu beeinträchtigen oder das Planungsziel und/oder andere zu berücksichtigende öffentliche Belange schwerwiegend zu beeinträchtigen, ist nicht zu verwirklichen.

Die Belange der Landwirtschaft sind in der Planfeststellung des Vorhabens angemessen berücksichtigt. Die agrarstrukturellen Belange müssen in der Abwägung hinter dem überwiegenden Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurückstehen, auch soweit für die gesetzlich vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen Flächeninanspruchnahmen erforderlich sind. Der Bau der B 210 neu ist ohne die Inanspruchnahme der Landwirtschaft nicht realisierbar. Nutzungsfreie Korridore sind in diesem Raum nicht vorhanden.

Die Frage einer möglichen durch das Vorhaben bedingten Existenzgefährdung von landwirtschaftlichen Betrieben hat die Planfeststellungsbehörde eingehend geprüft. Grundsätzlich ist hierbei anzumerken, dass nach allgemeiner Erfahrung der baubedingte Entzug von Grund und Boden bis ca. 5 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche bei gesunden landwirtschaftlichen Betrieben in der Regel zu keiner Existenzgefährdung führt, wenn kein wesentlicher Teil der bewirtschafteten Betriebsgrundstücke davon betroffen ist (BayVGH vom 19.10.1993 – 8 A 93.40002). Flächenverluste unterhalb dieser Grenze können erfahrungsgemäß durch betriebliche Umstrukturierung und Anpassungsmaßnahmen ausgeglichen werden.

Die Prüfung der von Inhabern landwirtschaftlicher Betriebe in deren Einwendungen geltend gemachten Existenzgefährdungen durch das Vorhaben ergab, dass in keinem einzigen Fall ein Betrieb durch den vorgesehenen Landabzug in seiner Existenzfähigkeit bedroht wird. In einem Einzelfall wurde zur Frage einer Existenzgefährdung ein einzelbetriebliches Gutachten in Auftrag gegeben. Der landwirtschaftliche Gutachter hat festgestellt, dass dieser Betrieb schon unter heutigen Gegebenheiten, also vor der Straßenbaumaßnahme, im Sinne der Rechtsprechung nicht existenzfähig ist und somit die Frage einer Existenzgefährdung durch die Baumaßnahme seitens des Gutachters nicht mehr weiter zu prüfen war.

Zur Betroffenheit im Einzelnen und zur Lösung der jeweiligen Konflikte wird auf die Begründung zu den Einzeleinwendungen verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde ist nach sorgfältiger Abwägung und Gewichtung zu der Auffassung gelangt, dass das dringende öffentliche Interesse an der Verbesserung der unzureichenden Hafenanbindung in Emden die Einwendungen zu überwinden vermag, die im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme privater Flächen vorgebracht wurden.

Für die mit diesem Beschluss zugelassene Inanspruchnahme von Flächen oder anderen Eingriffen in privates Eigentum ist grundsätzlich Entschädigung zu leisten. Die Festsetzung der Entschädigung für Eingriffe in das Privateigentum oder für andere Vermögensnachteile erfolgt außerhalb der Planfeststellung in dem dafür vorgesehenen Entschädigungsfeststellungs- oder Enteignungsverfahren.

2.2.2.9.1 Ausgleichsmaßnahme 7 A/E

Die ursprüngliche (= Haupt-) Planung sah zur Kompensation des u.a. durch das Vorhaben eintretenden Funktionsverlustes von Wiesenvogelbrutbereichen (10 ha) und Amphibienlebensraum (7,5 ha) die naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme 7 A/E auf einer Gesamtfläche von 15,5 ha vor. Im Einzelnen war Ziel dieser Maßnahme die Umwandlung von Acker in Extensivgrünland und Vernässung (2 ha), die Extensivierung und Vernässung von Intensivgrünland (12 ha) und die Neuanlage von Gewässern (rd. 1,5 ha).

Im Rahmen der Erstellung der landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse durch die Landwirtschaftskammer Niedersachsen vom 20.04.2010 stellte diese fest, dass es sich vor allem bei den zwei betroffenen Marschflächen um sehr wertvolle und nährstoffreiche, denen bereits im Rahmen ihrer Entstehung kostenaufwändige Baumaßnahmen in Form von Landbau-, bzw. Entwässerungsmaßnahmen durch Drainagen zuteil wurden, handelt. Nach deren fachlichen Beurteilung sollte aus agrarstruktureller Sicht auf eine Einbeziehung dieser wertvollen Nutzflächen im Rahmen der Kompensation als extensiv zu nutzendes Grünland verzichtet werden. Die geplante extensive Nutzung dieser hoch mit Nährstoffen versorgten Marschböden sei aus fachlicher und praktischer Sicht unter dem Aspekt des Wiesenvogelschutzes nach Auffassung der Kammer nicht sinnvoll. Daher hat sich die Landwirtschaftskammer im Rahmen der Betroffenheitsanalyse für eine Verlagerung der Kompensationsteilflächen auf Grünlandflächen ausgesprochen.

Auch die beiden betroffenen Landwirte haben sich in ihren Einwendungen gegen die Inanspruchnahme ihrer Ackerflächen für Kompensationszwecke ausgesprochen.

In Folge dessen hat sich die Landwirtschaftskammer im Erörterungstermin am 19.10.2010 (siehe Protokoll) auch gegen die Inanspruchnahme von Ackerflächen für LBP-Maßnahmen ausgesprochen. Sie seien dafür nicht erforderlich und auch für die vorgesehene Extensivierung nicht geeignet. Die betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe wollen auf diese für die Landwirtschaft wertvollen Nutzflächen nicht verzichten und haben im Erörterungstermin ebenfalls eine Teilverlegung der darauf vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gefordert.

Die Untere Naturschutzbehörde (Stadt Emden) konnte im Erörterungstermin der Argumentation der Landwirte und der Landwirtschaftskammer insoweit folgen, dass aufgrund des hohen Grades der Nährstoffversorgung der Ackerböden ein Problem in der zeitnahen Auslagerung der Flächen und somit eine längere Herstellungszeit der Kompensationsfläche durch Umwandlung von Acker in Grünland zur Erreichung der Funktionserfüllung gegeben sei und daher eine Teilverlegung der Maßnahme durchaus untersucht werden sollte.

Hinzu kam der Umstand, dass aufgrund der im Vorfeld des Erörterungstermins zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadt Emden zur Lösung der eingegangenen Einwendungen geführten Gespräche einem betroffenen Betrieb eine stadteigene Fläche als Ersatzfläche im Rahmen eines freiwilligen Landtausches angeboten werden konnte, so dass es denkbar erschien, die Kompensation von den Ackerflächen auf diese künftig in öffentlicher Hand und in unmittelbarer Nachbarschaft stehende Fläche zu verlegen.

Um mit den Landwirten eine einvernehmliche Lösung zu erreichen und um den Belangen der Landwirtschaft im Allgemeinen möglichst Rechnung zu tragen, wurde im Einvernehmen aller Beteiligten auf dem Erörterungstermin vereinbart, dass eine Teilverlegung der Kompensationsflächen unter Berücksichtigung der ornithologischen Aufwertungseignung wie auch eine Überarbeitung der vorgesehenen Bewirtschaftungsauflagen unter Beteiligung der betroffenen Landwirte geprüft werden sollte.

Die durchgeführte Prüfung ergab, dass die als Ersatz vorgeschlagene städtische Fläche wegen ihrer Lage direkt an der Baustrecke nur zum Teil als Kompensationsfläche aufwertbar ist, da hier die sog. Effektdistanzen der im Planungsraum betroffenen Brutvogelarten bis 200 m Abstand zur geplanten Trasse zu berücksichtigen sind. Um den weiteren Flächenbedarf abzudecken, wurden zusätzliche an die Kompensationsfläche angrenzende Grundstücke mit zum Teil im Verfahren noch nicht beteiligten Eigentümern bzw. Pächtern herangezogen.

Im weiteren Verlauf wurden geänderte Planungsunterlagen erstellt, die die vereinbarten Zielvorgaben

- Verzicht auf die Extensivierung der Ackerflächen,
- Ausweisung alternativer landwirtschaftlicher Flächen, um eine vollständige Kompensation des Eingriffs zu ermöglichen und
- Abstimmung mit der örtlich betroffenen Landwirtschaft sowie der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Emden

enthielten.

Hierzu fanden mehrere naturschutzfachliche Abstimmungsgespräche sowie auch am 21.12.2010 und 27.01.2011 durchgeführte Besprechungen mit den Eigentümern und Pächtern der betroffenen Flächen statt, um im Vorfeld der öffentlichen Auslegung der Planänderungsunterlagen einen möglichst großen Konsens der Planänderung zu erreichen.

Konkreter Inhalt dieser Planänderung ist der Entfall des Flächenanteils der o.a. Ackerflächen aus der Maßnahme 7 A/E, die nunmehr die Bezeichnung 7 A/E alt erhält. Die Flächengröße reduziert sich von ehemals 15,5 ha auf jetzt 11,06 ha. Nach wie vor soll der Flächenkomplex dieser Maßnahme als Kernbereich den baubedingt verdrängten Wiesenvögeln alternative Brutstandorte bieten sowie als Lebensraum für die dauerhaft verdrängten Brutkolonien dienen. Neu geschaffen wird die Maßnahme 7 A/E neu mit einer Größe von 10,67 ha. Dieser Flächenkomplex ist zwischen der B 210 neu im Westen, dem Fehntjer Tief im Norden, der Bahnlinie im Süden und den Flächen der Maßnahme 7 A/E alt im Osten belegen. Aufgrund der vorherrschenden beeinträchtigenden Randeffekte durch Bahn- und Straßenverkehr in diesem Maßnahmenbereich ist die Zielsetzung vorrangig die Verbesserung eines Nahrungsreiches für Wiesenvögel, der als Ergänzung und als Puffer dem Kernbereich zuzuordnen ist. Die Bewirtschaftungsauflagen für die Maßnahme 7 A/E alt bleiben, so wie sie die Hauptplanung enthält, weiterhin bestehen; eine Änderung durch die Maßnahme 7 A/E neu, die eigenständige Bewirtschaftungsauflagen vorsieht, erfolgt nicht.

Von Seiten der Landwirtschaft wurden im Planänderungsverfahren nunmehr keine grundsätzlichen Bedenken mehr erhoben. Im Erörterungstermin am 29.06.2011 hat die Landwirtschaftskammer jedoch vorgeschlagen, dass die Bewirtschaftungsauflagen für die Maßnahmen 7 A/E alt und 7 A/E neu aneinander angeglichen werden

sollten. Es wurde auf diesem Erörterungstermin daher vereinbart, dass die Landwirte sich zusammen mit der Vorhabenträgerin und der Unteren Naturschutzbehörde über bestimmte Punkte der Auflagen (z.B. Gülleaufbringung) verständigen und nach Möglichkeit einen Konsens hierüber erzielen.

Die Planfeststellungsbehörde hat die auf der Besprechung am 11.08.2011 zwischen der Vorhabenträgerin, der Stadt Emden sowie den Landwirten erzielten Ergebnisse in diesem Beschluss durch Aufnahme einer Änderung unter Ziffer 1.1.3.3.1 zur Mahd der Kompensationsbereiche 7 A/E alt und 7 A/E neu und einer Auflage unter Ziffer 1.1.3.2.1.2 hinsichtlich der Aufstellung des landschaftspflegerischen Ausführungsplanes entsprechend berücksichtigt.

Zu dem Themenkomplex Gülleausbringung/Düngung konnte unter den Teilnehmern keine einvernehmliche Einigung erzielt werden. Die Planfeststellungsbehörde weist hierzu auf Folgendes hin:

Dem verständlichen Wunsch der Landwirte auf Ausbringung von Gülle auch im Kernbereich (7 A/E alt) ist zu entgegenen, dass dieses dem Kompensationsziel „Schaffung von mesophilem Grünland“ grundsätzlich entgegensteht. Die Untere Naturschutzbehörde sieht die Ausbringung von Dünger in der Anfangszeit als problematisch an, da zunächst die Erreichung des Zielbiotops ohne Düngung Vorrang hat. Anschließend wird eine Erhaltungsdüngung nach Bodenanalysen zugestimmt. Bis zur Erreichung des Zielbiotops ist daher auf diesen Flächen auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kein Dünger auszubringen.

Die Planfeststellungsbehörde misst bei dieser Entscheidung dem gesetzlichen Auftrag auf Kompensation des von dem Vorhaben verursachten Eingriffs in den Naturhaushalt Vorrang vor den individuellen Interessen der Landwirte bei. Mit einer Düngung/Gülleausbringung auf der Kompensationsfläche 7 A/E alt besteht die Gefahr, dass das naturschutzrechtliche Ziel nicht erreicht werden könnte. Einen Nachteil für die Landwirte sieht die Planfeststellungsbehörde durch diese Entscheidung nicht, da – wie bereits unter Ziffer 2.2.2.9 ausgeführt – betriebliche Nachteile gegenüber einer auflagenfreien Bewirtschaftung finanziell ausgeglichen werden, da Pachtzins, Ertrag und Mehraufwand in der Weise verrechnet werden, dass diese Flächen den konventionellen Flächen wirtschaftlich gleichgestellt sind.

Gleichwohl bleibt nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde festzuhalten, dass in diesem Planfeststellungsverfahren den Belangen der Landwirtschaft im Allgemeinen wie auch den Einzelinteressen der betroffenen Landwirte in größtmöglicher Weise entgegengekommen wurde.

2.2.2.10 Denkmalschutzrechtliche Belange

Seitens der Ostfriesischen Landschaft wird mitgeteilt, dass gegen das Vorhaben aus Sicht der archäologischen Denkmalpflege zwar keine grundsätzlichen Bedenken erhoben werden, aber ein begründeter Verdacht bestehe, dass im Verfahrensgebiet archäologische Denkmäler vorhanden sind. Aus diesem Grunde wird die Durchführung einer archäologischen Vorabuntersuchung (Prospektion) auf Kosten der Antragstellerin vorgeschlagen.

Die Planfeststellungsbehörde merkt hierzu Folgendes an:

Gemäß NDSchG sind die Belange des Denkmalschutzes rechtzeitig zu berücksichtigen und weitmöglichst zu schützen. Grundsätzlich besteht diesbezüglich ein Zerstörungs- und Beschädigungsverbot. Unvermeidbare Eingriffe / Beeinträchtigungen sind gemäß NDSchG genehmigungsfähig, wenn überwiegende öffentliche Interessen vorliegen (§ 7 Abs. 2). Gem. § 10 Abs. 5 besteht hingegen kein Genehmigungserfordernis, wenn der Bund / das Land Eigentümer des Denkmals ist oder als Eingreifer auftritt; gleichwohl gelten aber nach wie vor die materiellen Voraussetzungen des NDSchG wie auch für einen privaten Vorhabenträger.

Das Minimierungs- / Vermeidungsgebot gilt gleichwohl und wurde bereits in der UVS durch die Bearbeitung des Schutzgutes „Kultur- und Sachgüter“ eingehend geprüft und berücksichtigt.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Ansicht, dass bei dem vorgesehenen Bauverfahren, dem sog. Überschütt- oder Auflastverfahren, von einer Zerstörung evtl. vorhandener Denkmäler zwar im Grundsatz nicht, hier jedoch in Abweichung von diesem Grundsatz deshalb auszugehen ist, weil die Antragstellerin Vertikaldrains in den Boden einbringen will und überdies nicht ausgeschlossen werden kann, dass die denkmalgeschützten Funde und Befunde sich bereits unmittelbar unter der Grasnarbe befinden. Daher bietet auch ein möglicherweise in Erwägung zu ziehender partieller Verzicht auf diese Vertikaldrains keinen nennenswerten Schutz für vermutete Bodendenkmäler.

Die Planfeststellungsbehörde kommt daher den Forderungen der Ostfriesischen Landschaft auf Durchführung einer archäologischen Vorabuntersuchung (Prospektion) in der Weise nach, in der es auch durch die Antragstellerin vorgeschlagen worden ist. Durch die Auflage unter Ziffer 1.1.3.2.9 wird verfügt, dass die Antragstellerin dem Archäologischen Dienst der Ostfriesischen Landschaft rechtzeitig im Vorfeld der Bauarbeiten eine archäologische Vorabuntersuchung ermöglichen wird. Die Kosten hierfür trägt die Straßenbauverwaltung.

Im Übrigen wird auf den Hinweis unter Ziffer 1.4.5 verwiesen.

2.2.2.11 Gesamtergebnis der Abwägung

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



2.3 Wasserrechtliche Erlaubnis

Für die Einleitung von Niederschlagswasser in die in der Unterlage 13.3 „Zusammenstellung der Einleitungen in Gewässer“ genannten Einleitungsstellen wird in Ziffer 1.2.1.1 die gehobene Erlaubnis erteilt. Gesetzliche Grundlage sind die §§ 12 bis 15 WHG sowie § 15 NWG³.

Diese Einleitungen bedürfen gem. § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG einer Erlaubnis (§§ 12 bis 13 WHG) bzw. gehobener Erlaubnis (§ 15 WHG) oder Bewilligung (§§ 12 bis 14 WHG). Für eine Bewilligung ist gemäß § 14 Abs. 1 Nr. 3 WHG kein Raum, sodass die gehobene Erlaubnis im Vergleich zur einfachen Erlaubnis die einzig sinnvolle und angemessene Lösung zur Straßenentwässerung (§ 15 Abs. 1 Alternative 1 WHG) ist. Diese Entscheidung wird von der Zuständigkeitskonzentration der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 und 3 WHG nicht erfasst, sondern unter Nr. 1.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses gesondert im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde ausgesprochen.

Ein Versagungsgrund des § 12 Abs. 1 WHG ist nicht gegeben. Es sind keine nicht vermeidbaren oder nicht ausgleichbaren Gewässerveränderungen zu erwarten. Auch stehen keine Anforderungen anderer öffentlich-rechtlicher Vorschriften oder auch nachteilige Einwirkungen auf die Rechte Dritter im Sinne von § 15 Abs. 2, § 14 Abs. 3 WHG dem Vorhaben entgegen. Bei Beachtung der unter Nr. 1.2 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen öffentlich-rechtlicher Vorschriften sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht anzunehmen. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG.

Im Rahmen der Ausübung des Bewirtschaftungsermessens aus § 12 Abs. 2 WHG lassen sich weder Rechts- noch Zweckmäßigkeitserwägungen gegen die Erteilung der gehobenen Erlaubnis erkennen.

2.4 Stellungnahmen und Einwendungen

Im Folgenden werden die Stellungnahmen und Einwendungen zusammengefasst dargestellt und beantwortet. Wegen der Einzelheiten der Stellungnahmen und Einwendungen wird auf die jeweiligen Schriftstücke verwiesen.

2.4.1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

2.4.1.1 Stadt Emden

Die Stadt Emden erhebt in ihrer Stellungnahmen vom 30.09.2009 verschiedene Bedenken und Forderungen und gibt Anregungen aus Sicht der Unteren Wasser-, Naturschutz- und Bodenschutzbehörde sowie des Kreisjägermeisters. Zu der Planänderung hat die Stadt gem. ihrer Stellungnahmen vom 12.04.2011 keine Bedenken.

Im Einzelnen teilt die Planfeststellungsbehörde hierzu Folgendes mit:

Untere Wasserbehörde:

Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 1.2.1, 2.2.2.7 und 2.3 sowie auf die Auflage unter Ziffer 1.1.3.2.2 verwiesen.

Untere Naturschutzbehörde:

Zu den einzelnen Punkten der Stellungnahme:

Ausnahmegenehmigung Artenschutz/Bauzeitenregelung

Eine Ausnahmegenehmigung nach § 45 BNatSchG ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich, auf Ziffer 2.2.2.5 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die (noch über die Maßnahme S 6 hinausgehende) angeregte Bauzeitenregelung hält die Planfeststellungsbehörde für rechtlich nicht angezeigt; im Hinblick auf die Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände und auch im Sinne einer Eingriffsminimierung, die u.a. unter Berücksichtigung eines aus Sicht der Antragstellerin handhabbaren Bauablaufs vorzunehmen ist, wird vielmehr das durch die Maßnahme S 6 erreichte Schutzniveau als angemessen und ausreichend angesehen.

Monitoring

Ein von der Stadt gefordertes Monitoring für die Effizienz der Ersatzmaßnahmen sieht der LBP bereits vor.

Herstellung der Ausgleichsflächen

Bezüglich der von der UNB geforderten Herrichtung der Kompensationsmaßnahmen außerhalb der Brutzeit wird auf die entsprechenden Ausführungen in der Gegenäußerung der Antragstellerin verwiesen, den sich die Planfeststellungsbehörde anschließt.

Bodenaushubverwendung etc.

Die Erfüllung bzw. Beachtung der weiteren Forderungen zur Bodenaushubverwendung, der zeitlichen Begrenzung der Gehölzrückschnitte sowie der Abmarkierungen der Arbeitsstreifen hat die Antragstellerin in ihrer Gegenäußerung vom 10.05.2010 zugesagt.

Wildschutzzaun:

Zu der von der Stadt zur Vermeidung der Trennung der Gehölzbestände in Teillebensräume angeregten Errichtung des Wildschutzzaunes im oberen Böschungsbereich der Straße anstatt wie lt. Planung vorgesehen am Böschungsfuß wird auf die entsprechenden Ausführungen in der Gegenäußerung der Antragstellerin verwiesen, den sich die Planfeststellungsbehörde anschließt. Allenfalls erscheint es der Planfeststellungsbehörde denkbar, in dem geplanten Aufforstungsbereich zwischen Bahnlinie, Verbindungskanal und Ems-Seitenkanal den Wildschutzzaun im oberen Bereich entlang der Straße aus den auch vom Kreisjägermeister in seiner Stellungnahme genannten Gründen zu errichten. Es wird den Beteiligten hierzu anheim gestellt, diese Angelegenheit einvernehmlich nochmals zu erörtern und auch abweichend von der Planung entsprechende Regelungen ohne erneute Einschaltung der Planfeststellungsbehörde zu treffen.

³ Niedersächsisches Wassergesetz in der Fassung vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. Nr. 5/2010, ausgegeben am 25. Februar 2010), zuletzt geändert durch Verordnung vom 22. Juni 2010 (GVBl. S. 258).

Abstimmung LAP

Der gewünschten Abstimmung des landschaftspflegerischen Ausführungsplanes wird durch die Auflage unter Ziffer 1.1.3.2.1.2 nachgekommen.

Untere Bodenschutzbehörde:

Hinsichtlich der Punkte „anzuwendendes Gründungsverfahren im Bereich der Deponie, Überwachungsmaßnahmen, Schadstoffverschleppungen, Arbeitsschutz- und Sicherheitsplan sowie Kampfmittelsondierung“ wird auf die entsprechenden Ausführungen in der Gegenäußerung der Antragstellerin verwiesen, denen sich die Planfeststellungsbehörde anschließt.

Zu den Punkten Dokumentation, Überwachung durch einen Sachverständigen, Grundwassermonitoring und Abstimmungs- und Anzeigeverpflichtung wird auf die Auflagen unter Ziffer 1.1.3.2.3 bis 1.1.3.2.6 verwiesen.

Kreisjägermeister:

Zu der auch vom Kreisjägermeister angeregten Errichtung des Wildschutzaunes im oberen Böschungsbereich der Straße wird auf die entsprechenden obigen Ausführungen zu der gleich lautenden Forderung der Stadt Emden verwiesen.

2.4.1.2 Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen Aurich

Gegen das Bauvorhaben und auch gegen die Planänderung bestehen gem. der Stellungnahmen vom 05.10.2009 und 14.04.2011 aus agrarstruktureller Sicht keine Bedenken.

2.4.1.3 Landwirtschaftskammer Niedersachsen

Die Landwirtschaftskammer erhebt in ihrer Stellungnahme zum Hauptverfahren keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben. Sie weist auf die Aufrechterhaltung der Entwässerung der betroffenen Flächen sowie auf die Erreichbarkeit der Grundstücke etc. hin. Zur Planänderung erhebt die Kammer ebenfalls keine grundsätzlichen Bedenken, gibt jedoch einige Anmerkungen zu dem Pflege- und Entwicklungskonzept der Maßnahme 7 A/E neu.

Die Planfeststellungsbehörde verweist zunächst auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.9 zu den Belangen der Landwirtschaft im Allgemeinen und unter Ziffer 2.2.2.9.1 im Besonderen zur Ausgleichsmaßnahme 7 A/E.

Die in der Stellungnahme zur Hauptplanung gegebenen Hinweise werden seitens der Antragstellerin beachtet. Zu den Anmerkungen zur Planänderung verweist die Planfeststellungsbehörde zum Punkt „Begrenzung der Beweidung“ auf die Änderung unter Ziffer 1.1.3.3.1.

Zu der geforderten möglichen Anwendung von Pestiziden ist darauf hinzuweisen, dass entsprechend dem letzten Punkt im Pflege- und Entwicklungskonzept zur Maß-

nahme 7 A/E von dem absoluten Verbot der Anwendung von Pestiziden bei Erfordernis in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde hiervon Ausnahmen möglich sind und demzufolge im Einzelfall eine punktuelle Anwendung von Pflanzenschutzmitteln zulässig ist. Eines weiteren Hinweises in diesem Beschluss bedarf es daher nicht.

Der weiter geforderten Abstimmung mit den vor Ort beteiligten Landwirten bei erforderlich werdenden Anpassungen des Pflege- und Entwicklungskonzeptes hat die Planfeststellungsbehörde keine Bedenken, zumal ein solches Vorgehen bereits bei den Gesprächen der möglichen Angleichung der Bewirtschaftungsauflagen der Maßnahmen 7 A/E alt und 7 A/E neu praktiziert wurde. Die letztendliche Entscheidungsbefugnis obliegt jedoch der Unteren Naturschutzbehörde oder bei wesentlichen Änderungen der Planfeststellungsbehörde.

2.4.1.4 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie

Bedenken gegen das Vorhaben werden nicht erhoben.

2.4.1.5 Polizeiinspektion Leer/Emden

Bedenken gegen das Vorhaben werden nicht erhoben.

2.4.1.6 Ostfriesische Landschaft

Die Ostfriesische Landschaft teilt mit, dass gegen das Vorhaben seitens der archäologischen Denkmalpflege zwar keine grundsätzlichen Bedenken erhoben werden, aber ein begründeter Verdacht bestehe, dass im Verfahrensgebiet archäologische Denkmäler vorhanden sind. Aus diesem Grunde wird die Durchführung einer archäologischen Vorabuntersuchung (Prospektion) auf Kosten der Antragstellerin vorgeschlagen.

Die Planfeststellungsbehörde kommt den Forderungen der Ostfriesischen Landschaft nach. Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.10 sowie auf die Auflage unter Ziffer 1.1.3.2.9 und auf den Hinweis unter Ziffer 1.4.5 dieses Beschlusses verwiesen.

2.4.1.7 IHK für Ostfriesland und Papenburg

Bedenken gegen das Vorhaben werden nicht erhoben.

2.4.1.8 Wasser- und Schifffahrtsamt Emden

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Emden erhebt keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben, bittet jedoch gem. Stellungnahmen vom 05.10.2009 und ergänzend vom 07.05.2010 um Aufnahme diverser Punkte in die Planfeststellung.

Die Planfeststellungsbehörde verweist hinsichtlich der lichten Weite des Brückenbauwerks über den Ems-Seitenkanal auf die Auflage unter Ziffer 1.1.3.2.7 sowie auf den

Abstimmungshinweis unter Ziffer 1.4.3. Alle übrigen Punkte in den beiden Stellungnahmen werden – soweit sie nicht ohnehin schon von Gesetzes wegen zu beachten sind – in der erforderlichen Kreuzungsvereinbarung berücksichtigt, sofern sie sich nicht schon bei der Bauwerksentwurfabstimmung erledigt haben bzw. im Vorfeld zwischen der WSV und der Antragstellerin einvernehmlich geklärt sind.

2.4.1.9 Wehrbereichsverwaltung Nord

Bedenken gegen das Vorhaben werden nicht erhoben.

2.4.1.10 Bundesanstalt für Immobilienaufgaben

Bedenken gegen das Vorhaben werden nicht erhoben.

2.4.1.11 DB Services Immobilien GmbH

Von der DB Services Immobilien GmbH werden diverse Auflagen und Hinweise der Deutschen Bahn AG mitgeteilt, die im weiteren Verfahren zu beachten sind.

Die Beachtung dieser Auflagen und Hinweise ist seitens der Antragstellerin in der Gegenäußerung vom 10.05.2010 zugesagt worden.

2.4.1.12 DB Energie GmbH

Bedenken gegen das Vorhaben werden nicht erhoben. Die Hinweise zur Anpflanzungsbeschränkung im Kreuzungsbereich der 110-kV-Bahnstromleitung werden seitens der Antragstellerin beachtet.

2.4.1.13 Entwässerungsverband Oldersum/Ostfriesland

Der Entwässerungsverband gibt einige Hinweise hinsichtlich der von der Planung betroffenen Verbandsgewässer II. und III. Ordnung.

Entsprechend der gegebenen Zusage der Antragstellerin werden die Eigentumsverhältnisse im Bereich der Verbandsgewässer im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen neu beordnet. Ebenso werden die Räumstreifen an den Verbandsgewässern II. und III. Ordnung freigehalten.

2.4.1.14 I. Entwässerungsverband Emden

Der I. Entwässerungsverband Emden ist nach eigener Aussage von der Maßnahme nicht betroffen.



2.4.1.15 Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH

Die Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH weist auf vorhandene Telekommunikationskabel im Planbereich hin, die ggf. von der Baumaßnahme berührt und infolgedessen verändert oder verlegt werden müssen und bittet um rechtzeitige Abstimmung.

Auf den Abstimmungshinweis unter Ziffer 1.4.2 wird verwiesen.

2.4.1.16 Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG

Die Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG ist nach eigener Aussage von der Maßnahme nicht betroffen.

2.4.1.17 Transpower Stromübertragungs GmbH

Die Transpower Stromübertragungs GmbH ist nach eigener Aussage von der Maßnahme nicht betroffen.

2.4.1.18 WINGAS GmbH & Co. KG

Die WINGAS GmbH & Co. KG ist nach eigener Aussage von der Maßnahme nicht betroffen.

2.4.1.19 Erdgas Münster

Die Fa. Erdgas Münster ist nach eigener Aussage von der Maßnahme nicht betroffen.

2.4.1.20 Gasunie Deutschland Services GmbH

Die Gasunie Deutschland Services GmbH ist nach eigener Aussage von der Maßnahme nicht betroffen.

2.4.1.21 ExxonMobil Production Deutschland GmbH

Die ExxonMobil Production Deutschland GmbH ist nach eigener Aussage von der Maßnahme nicht betroffen.

2.4.1.22 PLEdoc GmbH

Die PLEdoc GmbH gibt in ihrer Stellungnahme vom 06.10.2009 verschiedene Hinweise und Allgemeine Auflagen zu ihren von der Planung betroffenen Ferngasleitungen.

Die Antragstellerin hat zugesagt, dass die Hinweise und Auflagen bei der Baudurchführung beachtet werden.

Im Übrigen wird auf den Abstimmungshinweis unter Ziffer 1.4.4 verwiesen.

2.4.1.23 E.ON Netz GmbH

Die E.ON Netz GmbH weist auf vorhandene Telekommunikationskabel im Planbereich hin und bittet um deren Schutz und Sicherung bei Baudurchführung.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf den Abstimmungshinweis unter Ziffer 1.4.4.

2.4.2 Einwendungen

2.4.2.1 Einwender E 1

Der Einwender macht als Inhaber eines landwirtschaftlichen Haupterwerbsbetriebes gegen das Vorhaben geltend, dass er durch die Trasse und die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen 9,7 ha intensives Grünland verliert, was 29 % aller Flächen, die er für die Silageproduktion dringend benötige, und über 42 % der Flächen im Borssumer Hamrich entspricht. Wenn die Ausgleichsmaßnahmen wie geplant durchgeführt würden, könnten nach Auffassung des Einwenders keine dieser Flächen mehr für die Silage genutzt werden. Außerdem würde lt. Planung eine weitere Ackerfläche von 3 ha wegfallen, so dass insgesamt für seinen Betrieb Flächen zur Größe von ca. 13 ha ersatzlos wegfielen, was ein Viertel der Flächen seines Betriebes ausmacht und somit für ihn existenzgefährdend sei. Weiter wendet er ein, dass der Landwirtschaft durch das Vorhaben geschätzte 35 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche entzogen wird. Er und die anderen betroffenen Landwirte können dieses aufgrund der Flächenknappheit in diesem Gebiet durch Anpachtung von Ersatzflächen nicht kompensieren. Er schlägt deshalb vor, dass auf die Durchführung der Ausgleichsmaßnahme 7 A/E verzichtet wird und stattdessen eine Ersatzzahlung an die Stadt Emden geleistet wird. Gegen die Planänderung hat der Einwender keine Einwendungen erhoben.

Die Planfeststellungsbehörde teilt hierzu Folgendes mit:

Zu dem Umfang der landwirtschaftlichen Betroffenheit und den Auswirkungen des Straßenbauvorhabens aufgrund der Flächenverluste gem. der Hauptplanung auf den landwirtschaftlichen Betrieb des Einwenders hat die Antragstellerin eine Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Niedersachsen eingeholt. Gem. der Betroffenheitsanalyse der Kammer vom 20.04.2010 und nach dem vorliegendem Betriebs-erhebungsbogen vom 04.02.2010 stellt sich die landwirtschaftliche Situation des Einwenders wie folgt dar:

Der Einwender verfügt gemäß Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Niedersachsen über 140 ha bewirtschafteter landwirtschaftlich genutzter Fläche. Davon werden 75 ha als Acker und 65 ha als Dauergrünland genutzt. Von der gesamten Betriebsfläche sind 35 ha in Eigentum und 105 ha Zupacht. Von den 35 ha Eigentumsfläche sind 21 ha Acker. Der Einwender bewirtschaftet den Gesamtbetrieb mit 140 ha LF von zwei Betriebsstätten aus. Der Hauptbetrieb in Emden umfasst 35 ha Grünland und 65 ha Acker. Auf einem angepachteten Betrieb in der Gemeinde Südbrookmerland werden weitere 30 ha Grünland und 10 ha Acker bewirtschaftet. Aufgrund der nicht unerheblichen Entfernung zwischen der Hauptbetriebsstätte in Em-



den und der Pachtflächen in Südbrookmerland werden diese überwiegend als Jungviehweide und nicht zur Winterfuttergewinnung genutzt.

Entsprechend dem Betriebserhebungsbogen sind von dem Vorhaben ausschließlich Pachtflächen des Betriebes des Einwenders betroffen. Eigentumsflächen werden nicht in Anspruch genommen. Die Eigentümer der Pachtflächen haben in diesem Planfeststellungsverfahren keine Einwendungen erhoben. Die Flächen liegen ca. 4 km vom Hauptbetriebsstandort entfernt und werden zusammenhängend überwiegend zur Winterfütterung für den Viehbestand relativ intensiv genutzt. Für diese betroffenen als Grünland genutzten Pachtflächen bestehen nur kurze Vertragsdauern.

Die konkrete grundstücksbezogene Betroffenheit des Einwenders stellte sich nach der ursprünglichen (= Haupt-) Planung wie folgt dar:

Flächenbetroffenheit nach der Hauptplanung

Fläche lt. Einwendung		Flurstück	Flur	Gemarkung	Größe lt. Kataster in qm	Erwerb in qm	vorübergehende Inanspruchnahme in qm
1	a)	26/2	9	Emden	9164	3770	
	b)	26/3	9	Emden	9167	3070	
				gesamt	18331	6840	
2	c)	9	11	Emden	23793	3445	3218
3	d)	8	11	Borßum	28715	28715	
4	e)	53/34	9	Emden	3584	3584	
	f)	40/2	9	Emden	1459	1459	
	g)	57/40	9	Emden	6629	6629	
	h)	56/34	9	Emden	3584	3584	
	i)	38	9	Emden	12106	12106	
				gesamt	27362	27362	
5	j)	17	11	Emden	30864	30864	
				Summe	129065	97226	3218

Von der gesamten bewirtschafteten Fläche beider Betriebsstandorte werden ohne Wertung der Pachtverhältnisse 6,95 % entzogen. Ebenfalls ohne Wertung der Pachtverträge sind nur bezogen auf den Standort in Emden 9,73 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche betroffen.

Wie unter Ziffer 2.2.2.9.1 bereits ausgeführt, haben sich im Anhörungsverfahren die Landwirtschaftskammer Niedersachsen und die Stadt Emden gegen die Inanspruchnahme von Ackerflächen zu Kompensationszwecken (Ausgleichsmaßnahme 7 A/E) ausgesprochen. Auch der Einwender ist mit einer auch aus Sicht der Kammer wertvollen Ackerfläche (Fläche 5) hiervon betroffen. Die Antragstellerin hat daraufhin diesen Einwänden stattgegeben und eine Planänderung durchgeführt, die einen Erwerb dieser Flächen nicht mehr vorsieht. Stattdessen werden nunmehr andere Flächen erstmalig oder stärker als bisher vom Vorhaben (Ausgleichsmaßnahme 7 A/E neu) betroffen.



Die Planänderung wirkt sich für den Einwender konkret in der Weise aus, dass nunmehr auf die Ackerfläche Flurstück 17 (Fläche 5) gänzlich verzichtet, andererseits jedoch das Flurstück 9 (Fläche 2) jetzt in Gänze erworben werden soll.

Die Grundstücksbetroffenheit stellt sich danach wie folgt dar:

Flächenbetroffenheit nach der Planänderung

Fläche lt. Einwendung		Flurstück	Flur	Gemarkung	Größe lt. Kataster in qm	Erwerb in qm	vorübergehende Inanspruchnahme in qm
1	a)	26/2	9	Emden	9164	3770	
	b)	26/3	9	Emden	9167	3070	
				gesamt	18331	6840	
2	c)	9	11	Emden	23793	23793	
3	d)	8	11	Borßum	28715	28715	
4	e)	53/34	9	Emden	3584	3584	
	f)	40/2	9	Emden	1459	1459	
	g)	57/40	9	Emden	6629	6629	
	h)	56/34	9	Emden	3584	3584	
	i)	38	9	Emden	12106	12106	
				gesamt	27362	27362	
5	j)	17	11	Emden	30864	0	
				Summe	129065	86710	0

Die prozentuale Betroffenheit der landwirtschaftlichen Nutzfläche des Betriebes verringert sich durch die Planänderung bezogen auf die gesamte bewirtschaftete Fläche beider Betriebsstandorte auf nunmehr 6,2 % und bezogen auf den Standort in Emden auf 8,67 %.

Die für das Vorhaben benötigten rd. 8,67 ha werden derzeit als Grünland vom Einwender bewirtschaftet. Auf diesen – neben Grundstücken anderer Betroffener - sollen überwiegend die Ausgleichsmaßnahmen 7 A/E neu und 7 A/E alt durchgeführt werden. Diese Ausgleichsmaßnahmen haben zum Ziel, neuen Lebensraum für die durch das Vorhaben beeinträchtigten Wiesenvögel zu schaffen. Sie sehen daher im Pflege- und Entwicklungskonzept bestimmte detaillierte Bewirtschaftungsauflagen vor.

Nach Aussage der Landwirtschaftskammer in ihrer Stellungnahme kann aufgrund der Bewirtschaftungsauflagen (z.B. Vernässung und Extensivierung) auf diesen Flächen ausreichend Grundfutter in Form von Silage mit Blick auf Quantität und Qualität für eine leistungsgerechte Milchviehfütterung nicht mehr gewonnen werden. Unter diesen Gesichtspunkten bedeutet ein Verlust von 8,67 ha Grünland eine Betroffenheit bezogen auf die zur Verfügung stehende hofnahe Futterfläche von 35 ha Grünland von rd. 25 %. Diese Flächen haben somit für den Betrieb des Einwenders für die Grundfuttergewinnung in der Milchviehhaltung einen sehr hohen innerbetrieblichen Stellenwert.

Trotzdem kommt die Landwirtschaftskammer in ihrer Betroffenheitsanalyse vom 20.04.2010 zu dem Ergebnis, dass aufgrund der Tatsache, dass alle Grünlandflächen

nur kurzfristig gepachtet sind, eine existenzielle betriebliche Betroffenheit nicht vorhanden ist.

Die Planfeststellungsbehörde hat diese Betroffenheitsanalyse der Kammer in ihre aufgrund der Flächenverluste in dieser Größenordnung anzustellende Prüfung der Existenzgefährdung mit eingebunden und darüber hinaus weitergehende eigene Untersuchungen angestellt zur Frage, ob durch die Flächenabgabe der landwirtschaftliche Betrieb des Einwenders in seiner Existenz gefährdet wird und deshalb ein rechtlicher Anspruch auf Gestellung von Ersatzland bestehen könnte.

Grundsätzlich ist zu den Flächenverlusten anzumerken, dass nach allgemeiner Erfahrung der baubedingte Entzug von Grund und Boden bis ca. 5 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche bei gesunden landwirtschaftlichen Betrieben in der Regel zu keiner Existenzgefährdung führt, wenn kein wesentlicher Teil der bewirtschafteten Betriebsgrundstücke davon betroffen ist (BayVGH vom 19.10.1993 – 8 A 93.40002). Flächenverluste unterhalb dieser Grenze können erfahrungsgemäß durch betriebliche Umstrukturierung und Anpassungsmaßnahmen ausgeglichen werden.

Die Bereitstellung von Ersatzland ist anerkanntermaßen geeignet, die Existenzgefährdung als der Planung entgegenstehenden Belang zu überwinden (vgl. Urteil des BVerwG v. 18.05.1995, Natur und Recht, Heft 10/11, 1995, S. 537).

Bei der Beurteilung der Existenzfähigkeit bzw. –gefährdung ist die Situation der Pachtverhältnisse – da nur solche hier betroffen sind - im Detail zu würdigen.

Grundsätzlich ist zunächst anzumerken, dass die Entschädigungsansprüche eines Pächters im Gegensatz zu denen eines Grundeigentümers als zeitlich begrenzt zu bewerten sind. Die Befristung ergibt sich auf die in den Pachtverträgen vereinbarte Laufzeit. Sofern Pachtverhältnisse bereits über die Laufzeit des Pachtvertrages hinausgehen und sich somit von Jahr zu Jahr verlängern, ist die Restpachtdauer gemäß § 594 BGB mit zwei Jahren anzusetzen (gesetzliche Kündigungsfrist). Eine aufgrund der tatsächlichen Verhältnisse bestehende Erwartung auf Fortsetzung eines oder mehrerer Pachtverhältnisse über das privatrechtlich fixierte Pachtende hinaus ist nach der geltenden Rechtsprechung nicht als entschädigungsfähige Rechtsposition anzusehen. Dies gilt auch dann, wenn ein bisher bestehendes Pachtverhältnis seit vielen Jahren bestand und regelmäßig verlängert worden ist. Die Rechtsprechung begründet dies damit, dass grundsätzlich nur konkrete Rechtsansprüche, die dem Pächter zum Zeitpunkt des hoheitlichen Eingriffs zustehen, geschützt sind. Nicht geschützt sind dagegen bloße Chancen, Aussichten und Erwartungen.

Diese rechtlichen Aspekte einer Betroffenheit von Pachtflächen durch Flächenentzug führen zum Ergebnis, dass Existenzgefährdungen durch den Entzug von Pachtflächen nur dann begründbar sind, wenn die Flächenpacht eine entscheidende Bedeutung für den Betrieb hat. Sofern ausschließlich Pachtverträge mit kurzfristigen Restpachtlaufzeiten oder insbesondere ausschließlich mündliche Pachtverträge vorliegen, scheidet eine Gefährdung der betrieblichen Existenz aus, da eine sichere betriebliche Nutzung der Flächen ohnehin nur noch über wenige Jahre gegeben ist und daher nicht damit kalkuliert werden kann, dass die Flächen dem Betrieb auch weiterhin zur Verfügung stehen. Entsprechend der kurzfristigen Restpachtzeit ist dann auch der dem Betrieb entstehende Schaden nur von kurzfristiger Dauer und damit

nicht so schwerwiegend, dass dies eine Existenzgefährdung auslösen könnte (vgl. BayVGH, Urt. v. 24.05.2005, 8 N 04.3217, Rn. 73, zit. nach juris).

Gemäß LandR 78, Nr. 2.4.2 ist Pachtflächen mit einer sehr langen Restpachtdauer von mindestens 12 Jahren ein hoher betrieblicher Stellenwert zuzurechnen. Auch für Pachtverträge mit kürzeren Restpachtzeiten ist deren Leistungsbeitrag zum betrieblichen Einkommen grundsätzlich nachweisbar, da die Zupacht von Flächen in der heutigen Landwirtschaft die am weitesten verbreitete Maßnahme zur Erweiterung der betrieblichen Flächenkapazität und zur Realisierung von betrieblichen Wachstum ist. Dabei werden in der Regel langfristige Pachtverträge abgeschlossen. Sofern sich abzeichnet, dass Verträge auslaufen, sind die Pächter bestrebt, Pachtvertragsverlängerungen zu vereinbaren. Dadurch kann rechtzeitig sichergestellt werden, dass die Pachtverhältnisse auch über die derzeitige Vertragsdauer hinaus für den Betrieb Bestand hat. Sollte eine Vertragsverlängerung ausgeschlossen sein, kann aufgrund der Flächenmobilität und des vorhandenen landwirtschaftlichen Strukturwandels auf anderweitige Pachtflächen zugegriffen werden.

Aus den oben genannten Gründen ist daher der Fortbestand von Pachtflächen im Betrieb mit Restlaufzeiten von weniger als 3 Jahren als fragwürdig anzusehen. Ein nachhaltiger wirtschaftlicher Einkommensbeitrag dieser Flächen ist entsprechend für einen auf nachhaltige Dauerhaftigkeit ausgelegten landwirtschaftlichen Betrieb nicht zu erkennen. Dies wird von der geltenden Rechtsprechung bestätigt.

Gem. diesen grundsätzlichen Ausführungen zu Pachtverträgen ist zu den konkreten Pachtverhältnissen des Einwenders Folgendes anzumerken:

Nutzungsüberlassungsverträge der Flächen 1 und 2:

Dem Betriebserhebungsbogen ist zu entnehmen, dass für die Flächen Nr. 1 und 2 keine Pachtverträge vorliegen, sondern lediglich unentgeltliche Nutzungserlaubnisse ohne rechtliche Absicherung bestehen. So besteht z. B. weder eine Kündigungsfrist noch eine vertraglich geregelte Restnutzungsdauer. Entsprechend ist für diese Flächen 1 und 2 auch keine entschädigungsfähige Rechtsposition gegeben. Der Einwender muss auch ohne die Planungen der Verlegung der B 210 jederzeit mit dem Entzug dieser Flächen durch den Eigentümer rechnen. Zur nachhaltigen Existenzsicherung des landwirtschaftlichen Betriebes tragen diese rechtlich völlig ungesicherten Flächenbereitstellungen in keiner Weise bei. Der Entzug dieser Flächen kann daher auch keine Existenzgefährdung auslösen.

Pachtverträge der Flächen 3 und 4:

Für die Flächen Nr. 3 und 4 liegen kurzfristige Pachtverträge vor, die gemäß den obigen grundsätzlichen Ausführungen der gesetzlichen Kündigungsfrist nach BGB § 594a unterliegen. Bei der Fläche 4 handelt es sich dabei um einen mündlichen Pachtvertrag. Es liegen somit kurzfristige Pachtverhältnisse mit einer Restpachtdauer von zwei Jahren vor. Ein Anspruch auf Pachtvertragsverlängerung ist nach BGB § 595 für beide Verträge nicht ersichtlich. Diese ist nur dann möglich, wenn der Pächter auf dieses Grundstück zur Aufrechterhaltung seines Betriebes, der seine wirtschaftliche Lebensgrundlage bildet angewiesen ist und die vertragsmäßige Beendigung des Pachtverhältnisses für den Pächter und seine Familie eine Härte bedeuten würde, die auch

unter Würdigung der berechtigten Interesse des Verpächters nicht zu rechtfertigen ist. Da der Betrieb des Einwenders über 140 ha landwirtschaftliche Nutzfläche verfügt, ist auszuschließen, dass der Entzug von jeweils 2,87 ha Grünland bei Fläche 3 oder 2,73 ha Grünland bei Fläche 4 zu einer Existenzgefährdung unter Einbeziehung des Interesses des Verpächters führt.

Daher tragen auch die Flächen Nr. 3 und Nr. 4 nicht zur nachhaltigen Existenzsicherung des Betriebes des Einwenders bei. Der Entzug dieser Flächen kann entsprechend auch keine Existenzgefährdung auslösen.

Als Fazit ist festzustellen, dass für den Flächenentzug der Flächen 1 und 2 keine entschädigungsrechtliche Rechtsposition vorliegt. Bei der Überprüfung der Existenzgefährdung können diese Flächen daher nicht mit berücksichtigt werden. Ebenso tragen die Flächen 3 und 4 aufgrund der nur noch zweijährigen Restpachtdauer nicht zu einer nachhaltigen Existenzsicherung bei.

Der Einwender begründet seine Existenzgefährdung vorrangig damit, dass hofnahe Flächen für die Winterfuttergewinnung entzogen werden und andere hofnahe Grünlandflächen für die Winterfuttergewinnung nicht zur Verfügung stehen, da 30 ha Grünland in größerer Entfernung in der Gemeinde Südbrookmerland liegen und daher nur als Jungviehweide genutzt werden können. Zu beachten ist hierbei, dass es sich bei den überplanten Flächen ebenfalls nicht um „hofnahe“ Flächen im Sinne des Entschädigungsrechts handelt. Die Hoffeldentfernung der überplanten Flächen beläuft sich auf 4 km. Für die betroffenen Flächen ist insoweit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein besonderer Lagevorteil erkenntlich.

Zusammenfassend kann daher festgehalten werden, dass eine Verpflichtung zur Gestellung von Ersatzland nicht besteht, da der landwirtschaftliche Betrieb des Einwenders durch den vorgesehenen Landentzug von Pachtflächen nicht in seiner Existenzfähigkeit bedroht wird. Der Einwender wird hinsichtlich der Entschädigung für seine Flächen auf die dem Planfeststellungsverfahren nachfolgenden Entschädigungsverhandlungen verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass durch das Vorhaben der landwirtschaftliche Betrieb des Einwenders – wenn auch nicht in existenzgefährdender Weise – durchaus schwer betroffen wird, da die Nutzung der Pachtflächen eine für die Futtererzeugung nicht unerhebliche Bedeutung und Wertigkeit für den Betrieb darstellen. Die Antragstellerin ist insoweit auch dem Einwender entgegengekommen, dass sie auf die Inanspruchnahme der ebenfalls wertvollen Ackerfläche verzichtet und ihm angeboten hat, die entzogenen Pachtflächen auch weiterhin, allerdings dann mit Naturschutzauflagen im Rahmen des Wiesenvogelschutzes, weiter zu bewirtschaften. Die u.a. von ihm auf dem Erörterungstermin geforderte Neuauswahl von LBP-Flächen sowie eine neue Regelung bzw. Abstimmung der vorgesehenen Bewirtschaftungsauflagen sind mit ihm und weiteren Vertretern der Landwirtschaft – wenn auch letztlich nicht vollkommen dem Votum der Landwirtschaft entsprechend - vorgenommen worden. Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass diese zusammen mit dem Einwender durchgeführten Bestrebungen zu einer Abmilderung der durch das Vorhaben verursachten Belastungen des Betriebes des Einwenders geführt haben.

Was die vom Einwender vorgeschlagene Ersatzzahlung an die Stadt Emden anbelangt, um im Gegenzug auf die Ausgleichsmaßnahme 7 A/E zu verzichten, wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin vom 10.05.2010, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, verwiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

2.4.2.2 Einwender E 2

Die Einwenderin befürchtet durch das Vorhaben eine Zunahme des Schwerlastverkehrs auf der L 2 ab dem Stadtteil Friesland in Richtung Leer infolge von sog. „Mautflüchtlingen“. Außerdem befürchtet sie Schäden an den Häusern im Stadtteil Borßum durch den Baustellen- wie auch durch verstärkten Schwerlastverkehr. Zudem befürchtet sie Rückstaus auf der L 2 infolge von Wartezeiten vor einem geplanten Kreis zum Marinekai wegen Rangierfahrten der Bahn.

Das Wohnhaus der Einwenderin ist im Stadtteil Borßum der Stadt Emden belegen, ca. 1 km von der B 210 neu entfernt. Durch Grundabgabe ist sie von dem Vorhaben nicht betroffen.

Wie unter Ziffer 2.2.2.2 näher ausgeführt, liegt dieser festgestellten Planung eine Verkehrsuntersuchung der „Ingenieurgesellschaft Schnüll Haller und Partner“ von Juli 2007, basierend auf dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Emden, zugrunde. In dieser Verkehrsuntersuchung wurden die regionalen Entwicklungen im Bereich Wohn- und Gewerbeansiedlung sowie die allgemeine Verkehrszunahme bis zum Jahr 2025 berücksichtigt. Diese Prognoseverkehrsmengen liegen den Leistungsfähigkeitsberechnungen, der Festlegung des Straßenquerschnittes und der schalltechnischen Untersuchung zugrunde.

Die Prognoseverkehrsmengen für das Jahr 2025 ohne die Maßnahme „Verlegung der B 210“ betragen auf der L 2 („Petkumer Straße“) im Bereich südlich des Knotenpunktes „Zum Nordkai“ 14.600 Kfz/24h und mit der Maßnahme 14.500 Kfz/24h. Gegenüber der derzeitigen (Jahr 2007) Verkehrsbelastung in diesem Abschnitt der L 2 von 13.700 Kfz/24h liegt die Verkehrserhöhung im allgemein üblichen Rahmen. Mit der Verwirklichung des Vorhabens wird gegenüber dem Fall, dass die B 210 neu nicht gebaut wird, sogar ein Rückgang der Verkehrsbelastung – wenn auch nur geringfügig – auf der L 2 in diesem Bereich prognostiziert. Eine von der Einwenderin befürchtete durch das Vorhaben bedingte Zunahme des Schwerlastverkehrs auf der L 2 im Bereich ihres Wohnhauses wird durch die Verkehrsuntersuchung nicht bestätigt.

Hinsichtlich der Einwendungspunkte Baustellenverkehr und Kreisverkehrsplatz wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin vom 10.05.2010 verwiesen, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

2.4.2.3 Einwender E 3

Der Einwender wendet sich als Inhaber eines landwirtschaftlichen Betriebes gegen den Verlust von insgesamt rd. 2,88 ha seiner Eigentumsflächen, die für die Trasse und

für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden sollen. Zusammen mit einer benachbarten angepachteten Fläche von 0,5 ha steht somit eine arron-dierte Fläche von rd. 3,4 ha dem landwirtschaftlichen Betrieb, den er an seinen Sohn verpachtet hat, künftig nicht mehr zur Verfügung. Da dieses einem Flächenverlust von über 20 % des gesamten landwirtschaftlichen Betriebes entspricht, müsste der Tierbestand entsprechend verringert werden, was Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit des Betriebes hätte.

Für das Straßenbauvorhaben werden von den Eigentumsflächen des Einwenders die Flurstücke 127/28 und 126/29 in Gänze und vom Flurstück 30, alle Flur 1 der Gemar-kung Borßum, eine Teilfläche in Anspruch genommen, insgesamt 25.308 m² dauer-haft und 1.549 m² vorübergehend als Arbeitsstreifen.

Der Einwender hat seine landwirtschaftlichen Flächen vollständig an seinen Sohn verpachtet. Es handelt sich somit für den Einwender nicht um einen eingerichteten und ausgeübten landwirtschaftlichen Betrieb. Somit ist eine in seiner Einwendung sig-nalisierte Existenzgefährdung durch die Inanspruchnahme seiner Flächen für das Straßenbauvorhaben nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht gegeben. Die Frage der Gestellung von Ersatzland zur Abwehr einer durch das Vorhaben verur-sachten Existenzgefährdung stellt sich somit hier auf der Ebene der Planfeststellung nicht. Der Einwender wird hinsichtlich der Entschädigung für seine Flächen auf die dem Planfeststellungsverfahren nachfolgenden Entschädigungsverhandlungen ver-wiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hat jedoch in diesem Einzelfall im Interesse des Einwen-ders und ohne rechtliche Verpflichtung weitergehende Untersuchungen und Prüfungen angestellt bzw. durchführen lassen zur Frage, ob durch die Flächenabgabe der landwirtschaftliche Betrieb des Pächters - seines Sohnes, der allerdings selbst keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben hat – in seiner Existenz gefährdet wird und deshalb ein Anspruch auf Gestellung von Ersatzland bestehen könnte.

Grundsätzlich ist zu den Flächenverlusten anzumerken, dass nach allgemeiner Erfah-rung der baubedingte Entzug von Grund und Boden bis ca. 5 % der landwirtschaftli-chen Nutzfläche bei gesunden landwirtschaftlichen Betrieben in der Regel zu keiner Existenzgefährdung führt, wenn kein wesentlicher Teil der bewirtschafteten Betriebs-grundstücke davon betroffen ist (BayVGH vom 19.10.1993 – 8 A 93.40002). Flächen-verluste unterhalb dieser Grenze können erfahrungsgemäß durch betriebliche Um-strukturierung und Anpassungsmaßnahmen ausgeglichen werden.

Die Bereitstellung von Ersatzland ist anerkanntermaßen geeignet, die Existenzgefähr-dung als der Planung entgegenstehenden Belang zu überwinden (vgl. Urteil des BVerwG v. 18.05.1995, Natur und Recht, Heft 10/11, 1995, S. 537).

Der Pächter bewirtschaftet den landwirtschaftlichen Betrieb im Nebenerwerb. Die landwirtschaftlich genutzte Fläche beträgt insgesamt rd. 15,77 ha. Durch den Neu-bau der B 210 neu wird dem Betrieb inklusive einer gepachteten Fläche von 0,3 ha eine Fläche von insgesamt rd. 2,83 ha dauerhaft entzogen. Dies entspricht 17,95 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche des Betriebes. Die Planfeststellungsbehörde hat die Frage der Existenzgefährdung durch diesen Landabzug zunächst durch die Landwirtschaftskammer Niedersachsen gutachtlich prüfen lassen. Die Landwirt-

schaftskammer kommt in ihrer Stellungnahme vom 20.04.2010 zu dem Ergebnis, dass nach deren fachlicher Einschätzung bei einem Verlust der betroffenen Flächen trotz einer relativ starken prozentualen Betroffenheit nicht davon ausgegangen werden kann, dass der Nebenerwerbsbetrieb in der derzeit betriebenen Bewirtschaftungsform in seiner grundsätzlichen Existenz gefährdet ist, weil über Ersatzbeschaffungen des Futtermittelverlustes und innerbetriebliche Umstrukturierungen nach Einschätzung der Kammer Anpassungsmöglichkeiten bestehen, um den Flächenverlust auszugleichen. Außerdem scheidet nach Auffassung der Landwirtschaftskammer eine Existenzgefährdung schon deshalb aus, weil der Nebenerwerbsbetrieb nicht die überwiegende Einkommensgrundlage der Familie darstellt. Diese Aussage hielt die Planfeststellungsbehörde in dieser pauschalen Form ohne eine konkrete Einzelfallbetrachtung für nicht belastbar, so dass ein externer landwirtschaftlicher Sachverständiger mit der Prüfung der Frage der Existenzgefährdung gutachtlich beauftragt wurde. Das Landwirtschaftliche Gutachten Nr. 2010-31 des Sachverständigen Dipl.-Ing.agr. (FH) Himmermann vom 29.09.2010 kommt zu dem Ergebnis, dass der Landwirtschaftsbetrieb des Sohnes des Einwenders bei Zugrundelegung der ständigen Rechtsprechung bereits heute schon ohne das Straßenbauvorhaben nicht existenzfähig ist. Auf der Grundlage u.a. dieses Gutachtens, welches die Planfeststellungsbehörde für nachvollziehbar und inhaltlich überzeugend hält, kommt sie zu dem Ergebnis, dass durch den vorgesehenen Landentzug der landwirtschaftliche Pachtbetrieb des Sohnes des Einwenders nicht in seiner Existenzfähigkeit bedroht wird, so dass eine Gestellung von Ersatzland bereits im Rahmen des hiesigen Verfahrens zur Abwendung einer Existenzgefährdung nicht erforderlich ist.

Dieser Bewertung stehen insbesondere nicht die Bedenken entgegen, die der Einwender gegenüber dem o.g. Gutachten mit Schreiben vom 15.09.2010 vorgetragen hat. Diese wurden im ergänzenden Gutachten vom 29.11.2010 eindeutig widerlegt.

Zusammenfassend kann daher festgehalten werden, dass eine Verpflichtung zur Gestellung von Ersatzland nicht besteht, da der landwirtschaftliche Betrieb des Pächters durch den vorgesehenen Landentzug nicht in seiner Existenzfähigkeit bedroht wird. Die Entschädigung in Geld oder Land hierfür erfolgt daher – wie oben bereits ausgeführt – nach den allgemeinen Entschädigungsgrundsätzen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

2.4.2.4 Einwender E 4

Die Einwender wenden sich gegen die Inanspruchnahme ihrer Flurstücke 18 und 19 der Flur 11 der Gemarkung Borßum für Kompensationszwecke des Vorhabens. Sie sprechen sich gegen die vorgesehenen Bewirtschaftungsauflagen aus und möchten entsprechendes Ersatzland für die abzugebenden Flächen.

Die Einwender waren im Hauptverfahren mit ihren Ackerflächen Flurstücke 18 und 19 der Flur 11 zur Gesamtgröße von rd. 1,88 ha, die für die Ausgleichsmaßnahme 7 A/E benötigt wurden, betroffen. Aus den unter Ziffer 2.2.2.9.1 genannten Gründen ist auf die vorgesehene Extensivierung u. a. auch dieser Ackerflächen der Einwender verzichtet worden. Durch die Planänderung wird die erforderliche Kompensation nun-

mehr auf anderen Flächen ausgewiesen (Ausgleichsmaßnahme 7 A/E neu). Die Flurstücke 17, 18 und 19 sind aus der Ausgleichsmaßnahme 7 A/E (nunmehr 7 A/E alt) herausgenommen worden. Die Einwender sind somit nicht mehr von der Maßnahme betroffen.

Die Einwendung ist erledigt.

2.4.2.5 Einwender E 5

Die Einwender wenden sich gegen das Vorhaben, da durch dieses eine aus Eigentums- und Pachtflächen bestehende arrondierte Fläche von 11 ha in zwei Bereiche geteilt wird, so dass eine Bewirtschaftung in bisheriger Form nicht mehr möglich bzw. zukünftig erheblich erschwert wird. Insbesondere ihre wertvollen Eigentumsflächen werden von der Trasse mittig durchschnitten und seien für die Bewirtschaftung vollständig verloren. Die Einschränkung der Bewirtschaftung führe zu einer Wertminderung ihrer landwirtschaftlichen Flächen. Auch sei eine intensive Rinderaufzucht auf den für Ausgleichsmaßnahmen vorgesehenen Pachtflächen nicht mehr möglich. Weiter wenden sie ein, dass die vorgesehene Verlegung von Gasleitungen erhebliche Bodenschäden verursachen wird und dass die Realisierung der Planungsvariante IV zu einer geringeren Zerstückelung ihrer Flächen führen würde.

Im Planänderungsverfahren haben die Einwender keine Einwendung erhoben.

Die Einwender sind mit zwei Eigentumsflächen zur Gesamtgröße von 4,14 ha und mit drei gepachteten Flächen zur Gesamtgröße von 7,10 ha von dem Vorhaben betroffen. Die Eigentümer der Pachtflächen haben keine Einwendungen erhoben. Im Einzelnen sollten nach der Hauptplanung von den Eigentumsflächen insgesamt 1,85 ha auf Dauer sowie 0,51 ha vorübergehend als Arbeitsstreifen und von den gepachteten Flächen insgesamt 3,30 ha auf Dauer und 0,08 ha vorübergehend für das Straßenbauvorhaben in Anspruch genommen werden. Durch die Planänderung (Ausgleichsmaßnahme 7 A/E neu) erhöht sich nunmehr der Erwerb durch die Straßenbauverwaltung auf insgesamt 3,33 ha der Eigentums- und auf 6,21 ha der gepachteten Flächen. Die Einwender sind Inhaber eines landwirtschaftlichen Betriebes mit einer landwirtschaftlichen Nutzfläche von insgesamt ca. 120 ha. Die von dem Vorhaben betroffenen Flächen liegen rd. 6 km vom Betriebsstandort entfernt.

Zu dem Umfang der landwirtschaftlichen Betroffenheit und den Auswirkungen des Straßenbauvorhabens aufgrund der Flächenverluste gem. der Hauptplanung auf den landwirtschaftlichen Betrieb der Einwender hat die Antragstellerin eine Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Niedersachsen eingeholt. Die Kammer kommt in ihrer Betroffenheitsanalyse vom 20.04.2010 zu dem Ergebnis, dass eine Existenzgefährdung des Betriebes durch den Verlust der Flächen nicht ausgeschlossen werden kann. Eine abschließende Beurteilung aus landwirtschaftlicher Sicht wäre jedoch durch ein Gutachten eines landwirtschaftlichen Sachverständigen vorzunehmen. Ein solches gesondertes Gutachten wurde jedoch nicht eingeholt, da die Landwirtschaftskammer hier eine Lösungsmöglichkeit aufgezeigt hat. Zur Verbesserung der Situation des landwirtschaftlichen Betriebes der Einwender soll nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch einen freiwilligen Landtausch die betroffenen Eigentumsflächen der Einwender gegen eine im Eigentum der Stadt Emden stehende

Fläche in Hofesnähe ausgetauscht werden. Die Stadt Emden hat am 26.03.2010 gegenüber der Antragstellerin schriftlich ihr Einverständnis zu diesem von der Landwirtschaftskammer vorgeschlagenen Flächentausch erteilt. Auch die Einwender haben mit Schreiben vom 08.04.2010 ihre Zustimmung hierzu erteilt und ihre Einwendung unter dem Vorbehalt der Eigentumsübertragung zurückgezogen.

Die Planfeststellungsbehörde begrüßt diese Einigung und ist der Überzeugung, dass diese angestrebte Eigentumsübertragung im Rahmen eines freiwilligen Landtausches nachweislich ein sehr konkretes und absehbares Maß an Realisierungswahrscheinlichkeit erfahren hat, so dass an ihrer Umsetzung nicht mehr zu zweifeln ist. Die Einwendung kann daher entsprechend dem Votum der Einwender im v.g. Schreiben als zurückgenommen angesehen werden.

Die übrigen entschädigungsrechtlichen Fragen, wie u.a. Umwegentschädigungen, sind Angelegenheit der dem Planfeststellungsverfahren nachfolgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen.

Die Einwendung ist erledigt.

2.4.2.6 Einwender E 6

Der Einwender moniert, dass durch das Vorhaben keine Entlastung bzw. Entzerrung hinsichtlich der LKW-Verkehre auf der Landesstraße 2 in Richtung Borßum und Petkum erreicht wird und befürchtet sogar eine Zunahme des LKW-Verkehrs durch die Zubringerfunktion aus Richtung Norden/Aurich durch sog. „Mautflüchtlinge“. Außerdem sei er durch den befürchteten erhöhten Schwerlast- wie auch Baustellenverkehr auf der L 2 verstärkten Lärm- und Abgasimmissionen sowie Erschütterungen ausgesetzt. Weiter vertritt er die Auffassung, dass alternative Trassenführungen nicht betrachtet worden sind und kritisiert ein fehlendes Konzept der zukünftigen Verkehrslenkung.

Das Wohnhaus des Einwenders liegt ca. 6 km von der B 210 neu entfernt in der Gemeinde Moormerland im Ortsteil Gandersum an der Landesstraße 2. Durch Grundabgabe ist er von dem Vorhaben nicht betroffen.

Die Planfeststellungsbehörde verweist zunächst auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Ziffer 2.2.2.1 sowie zu den verkehrlichen Zielen des Vorhabens unter Ziffer 2.2.2.2. Wie dort beschrieben, dient das Vorhaben in erster Linie der Optimierung der verkehrlichen Erschließung des Emdener Hafens und darüber hinaus der Verbesserung der städtebaulichen Situation im Bereich des Stadtteils Friesland. Eine Entzerrung bzw. Entlastung der LKW-Verkehre im Landesstraßennetz ist nicht Aufgabe einer Bundesstraßenplanung und somit auch nicht vorrangiges Ziel dieses planfestgestellten Vorhabens.

Hinsichtlich der Prüfung möglicher Varianten des Vorhabens wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.3 verwiesen, insbesondere auch zu Ziffer 2.2.2.3.3.1 hinsichtlich der vom Einwender im Erörterungstermin vorgetragenen alternativen Trassenführung der Parallelverbindung Petkumer Straße. Zusammenfassend bleibt nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten festzustellen, dass der Planfeststellungsvariante der Vorzug vor allen anderen Varianten zu geben ist.

Hinsichtlich des Einwandes einer befürchteten Zunahme des Schwerlastverkehrs auf der L 2 merkt die Planfeststellungsbehörde Folgendes an:

Wie unter Ziffer 2.2.2.2 näher ausgeführt, liegt dieser festgestellten Planung eine Verkehrsuntersuchung der „Ingenieurgemeinschaft Schnüll Haller und Partner“ von Juli 2007, basierend auf dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Emden, zugrunde. In dieser Verkehrsuntersuchung wurden die regionalen Entwicklungen im Bereich Wohn- und Gewerbeansiedlung sowie die allgemeine Verkehrszunahme bis zum Jahr 2025 berücksichtigt. Diese Prognoseverkehrsmengen liegen den Leistungsfähigkeitsberechnungen, der Festlegung des Straßenquerschnittes und der schalltechnischen Untersuchung zugrunde.

Die Prognoseverkehrsmengen für das Jahr 2025 ohne die Maßnahme „Verlegung der B 210“ betragen auf der L 2 („Petkumer Straße“) im Bereich südlich des Knotenpunktes „Zum Nordkai“ 14.600 Kfz/24h und mit der Maßnahme 14.500 Kfz/24h. Gegenüber der derzeitigen (Jahr 2007) Verkehrsbelastung in diesem Abschnitt der L 2 von 13.700 Kfz/24h liegt die Verkehrserhöhung im allgemein üblichen Rahmen. Mit der Verwirklichung des Vorhabens wird gegenüber dem Fall, dass die B 210 neu nicht gebaut wird, sogar ein Rückgang der Verkehrsbelastung – wenn auch nur geringfügig – auf der L 2 in diesem Bereich prognostiziert. Eine von dem Einwander befürchtete durch das Vorhaben bedingte Zunahme des Schwerlastverkehrs auf der L 2 im Bereich Borßum und weiter östlich wird durch die Verkehrsuntersuchung nicht bestätigt.

Hinsichtlich der Einwendungspunkte Baustellenverkehr und Verkehrslenkung wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin vom 10.05.2010 verwiesen, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

2.4.2.7 Einwander E 7

Die Einwanderin trägt im Wesentlichen die gleichen Einwendungen wie der Einwander E 6 vor.

Die Planfeststellungsbehörde verweist insofern auf die Ausführungen zu vorstehender Ziffer 2.4.2.6, die für die Einwanderin entsprechend gelten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

2.4.2.8 Einwander E 8

Der Einwander befürchtet durch das Vorhaben erhöhte Schallimmissionen für sein Wohnhaus und fordert daher eine Lärmschutzwand entlang der B 210 neu vom Fehntjer Tief bis zur Eisenbahnquerung sowie als weitere Lärmschutzmaßnahme die Verwendung von offenporigem Asphalt (OPA) als Fahrbahnbelag (sog. Flüster-Asphalt). Außerdem moniert er, dass hinsichtlich des Aufeinanderstreffens von Straßen- und Bahnlärm derartige Kumulationseffekte (sog. Summenpegelbetrachtung) bei der Lärmuntersuchung nicht angestellt worden sind. Darüber hinaus zweifelt er das schalltechnische Gutachten an und fordert ein Tempolimit auf der neuen Straße. Weiter befürchtet er Schäden an seinem Wohnhaus infolge von Erschütterungen und

Grundwasserabsenkungen und fordert hierfür ein Beweissicherungsverfahren sowie für den Wertverlust seines Hauses eine Entschädigung.

Hierzu teilt die Planfeststellungsbehörde Folgendes mit:

Das Wohnhaus des Einwenders liegt ca. 145 m von der B 210 neu entfernt. Durch Grundabgabe ist er von dem Vorhaben nicht betroffen.

Soweit die seitens der Planung nicht erforderlichen und somit auch nicht vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen als unzureichend angesehen werden, wird zunächst auf Ziffer 2.2.2.6 dieses Beschlusses verwiesen. Hiernach ist bei der Realisierung des Vorhabens nach eingehender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde sichergestellt, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV). Die hierzu seitens der Antragstellerin vorgelegte schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11) aus dem Jahr 2009 ist auf Grundlage der einschlägigen Vorschriften erstellt worden sowie in sich schlüssig und nachvollziehbar. Die der schalltechnischen Berechnung zugrunde liegenden Verkehrsdaten beruhen auf der zu erwartenden künftigen Verkehrsbelastung im Jahr 2025. Dafür wurde basierend auf dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Emden vom Ingenieurbüro Schnüll, Haller und Partner eine Verkehrsuntersuchung im Juli 2007 durchgeführt. Das Ergebnis, die verwendete Verkehrsprognose für das Prognosejahr 2025 mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von 12.000 Kfz/24h und 12 % LKW-Anteil für die B 210 neu beinhaltet somit nicht nur die heutige Verkehrssituation sondern geht durch die Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung noch darüber hinaus. In die lärmtechnische Berechnung ging neben der Verkehrsstärke auch die Breite und Höhenlage, die Windsituation sowie der Abstand von der Bebauung ein. Die geplante hohe Dammlage der Fahrbahn wurde damit in der Berechnung berücksichtigt.

Die schalltechnische Berechnung für das Wohnhaus des Einwenders (Objekt IP 16) hat maximale Lärmwerte von 58,3 dB(A) tags und 49,5 dB(A) nachts ergeben. Sie liegen damit erheblich unter den in diesem Gebiet maßgeblichen Lärmgrenzwerten von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Auch die Werte für den Außenwohnbereich (Terrasse) von 59,3 dB(A) tags und 50,5 dB(A) nachts liegen deutlich unter diesen Immissionsgrenzwerten. Im Übrigen werden bei keinem Wohnhaus entlang der Neubaustrecke die Lärmgrenzwerte überschritten.

Es besteht somit kein Anspruch auf die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen.

Da die schalltechnische Untersuchung keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nachgewiesen hat, die die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen auslösen würden, sind somit die vom Einwender geforderte Einschränkung der Geschwindigkeit auf der B 210 neu zum Zwecke des Lärmschutzes wie auch der Einbau von offenporigem Asphalt (OPA) als Fahrbahnbelag (sog. Flüster-Asphalt) nicht notwendig und auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht angezeigt.

Soweit seitens des Einwenders auch auf die durch andere Verkehrswege – hier der Bahnstrecke - hervorgerufenen Lärmauswirkungen Bezug genommen wird, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass diese den berechneten Beurteilungspiegeln zwar grundsätzlich nicht hinzuzurechnen sind, da bei einer lärmtechnischen Berechnung nach ständiger Rechtsprechung im Grundsatz lediglich der neu zu bauen-

de Verkehrsweg zu betrachten ist. Eine Ausnahme, die zur Erforderlichkeit der Berücksichtigung von sog. „Summenpegeln“ führt, wäre allerdings dann gegeben, wenn bei einer Gesamtlärbetrachtung gesundheitsgefährdende Beeinträchtigungen zu erwarten wären. Anhaltspunkte hierfür (Beurteilungspegel im Bereich der Lärmsanierungswerte von hier 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht) liegen aber nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht vor.

Hinsichtlich der vom Einwender befürchteten Bauwerksschäden an seinen Gebäuden durch Erschütterungen und Grundwasserabsenkungen wird insoweit entsprechend der Zusage der Antragstellerin im Erörterungstermin die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens angeordnet, in welchem der Zustand der Objekte vor Baubeginn dokumentiert und ggf. eintretende vorhabensbedingte Schäden ersetzt werden. Der Einwendung wird insoweit abgeholfen, auf die Auflage unter Ziffer 1.1.3.2.8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Was die vom Einwender weiter geltend gemachte Wertminderung anbelangt, so wird zur grundsätzlichen Problematik der Wertminderung von Wohngebäuden und damit ggf. in Zusammenhang stehenden Einbußen der Wohnqualität durch Straßenbauvorhaben darauf hingewiesen, dass es für wertbeeinflussende Maßnahmen im Umfeld des Grundstücks grundsätzlich keine materielle Entschädigung gibt, sofern ein Grundstück – so wie hier – nicht unmittelbar für ein Straßenbauvorhaben in Anspruch genommen wird. Außerdem gibt es keinen Anspruch des Einzelnen auf Unveränderlichkeit seiner Umgebung. Der Einzelne muss also Beeinträchtigungen aufgrund notwendiger Veränderungen von Verkehrswegen oder auch des Landschaftsbildes grds. entschädigungslos hinnehmen, wenn sein Eigentum nicht unmittelbar in Anspruch genommen wird. Ein Anspruch auf den Erhalt des derzeitigen Zustandes oder eine Ausnahme von diesem Grundsatz besteht hier nicht. Der Abstand der Trasse zu dem Wohngebäude deck beträgt ca. 145 m. Im vorliegenden Fall wird daher weder unmittelbar noch (in schwer und unerträglicher Weise) mittelbar in die Rechtsstellung des Betroffenen bzw. in sein Grundeigentum eingegriffen, so dass ein Anspruch auf Entschädigung unter keinem Gesichtspunkt besteht.

Soweit die Einwendung nicht erledigt ist, wird sie zurückgewiesen.

2.4.2.9 Einwender E 9

Die Einwender befürchten durch das Straßenbauvorhaben erhöhte Schallimmissionen für ihr Wohnhaus. Sie fordern daher die Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der B 210 neu über das Fehntjer Tief sowie einen lärmindernden Straßenbelag. Außerdem weisen sie auf die jetzt schon bestehenden Belastungen von Lärmimmissionen anderer Verkehrsträger hin. Daneben befürchten die Einwender Schäden an ihrem Wohnhaus und Nebengebäuden infolge der Baumaßnahme. Überdies werden im Rahmen der Planänderung ebenfalls Einwendungen erhoben, die allerdings nicht den Inhalt der Planänderung betreffen.

Hierzu teilt die Planfeststellungsbehörde Folgendes mit:

Das Wohnhaus der Einwender liegt ca. 340 m von der B 210 neu entfernt. Durch Grundabgabe sind sie von dem Vorhaben nicht betroffen.

Soweit die seitens der Planung nicht erforderlichen und somit auch nicht vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen als unzureichend angesehen werden, wird zunächst auf Ziffer 2.2.2.6 dieses Beschlusses verwiesen. Hiernach ist bei der Realisierung des Vorhabens nach eingehender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde sichergestellt, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV). Die hierzu seitens der Antragstellerin vorgelegte schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11) aus dem Jahr 2009 ist auf Grundlage der einschlägigen Vorschriften erstellt worden sowie in sich schlüssig und nachvollziehbar. Die der schalltechnischen Berechnung zugrunde liegenden Verkehrsdaten beruhen auf der zu erwartenden künftigen Verkehrsbelastung im Jahr 2025. Dafür wurde basierend auf dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Emden vom Ingenieurbüro Schnüll, Haller und Partner eine Verkehrsuntersuchung im Juli 2007 durchgeführt. Das Ergebnis, die verwendete Verkehrsprognose für das Prognosejahr 2025 mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von 12.000 Kfz/24h und 12 % LKW-Anteil für die B 210 neu beinhaltet somit nicht nur die heutige Verkehrssituation sondern geht durch die Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung noch darüber hinaus. In die lärmtechnische Berechnung gingen neben der Verkehrsstärke auch die Breite und Höhenlage, die Windsituation sowie der Abstand von der Bebauung ein. Die geplante hohe Dammlage der Fahrbahn wurde damit in der Berechnung berücksichtigt.

Für das Wohnobjekt der Einwender ist keine schalltechnische Untersuchung erfolgt, da das Wohnhaus mehr als 340 m von der B 210 neu belegen ist. Für ein rd. 180 m von der B 210 neu belegendes Objekt ergab die schalltechnische Untersuchung, dass die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nicht überschritten sind, so dass für das noch weiter von der Bundesstraße entfernte Wohngebäude der Einwender sicher davon auszugehen ist, dass die Lärmgrenzwerte ebenfalls nicht überschritten werden. Im Übrigen werden bei keinem Wohnhaus entlang der Neubaustrecke die Lärmgrenzwerte überschritten.

Es besteht somit kein Anspruch auf die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen.

Da die schalltechnische Untersuchung keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nachgewiesen hat, die die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen auslösen würden, ist somit der von den Einwendern geforderte Einbau von offenporigem Asphalt (OPA) als Fahrbahnbelag (sog. Flüster-Asphalt) nicht notwendig und auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht angezeigt.

Soweit seitens der Einwender auch auf die durch andere Verkehrswege (A 31, B 210 alt und Bahn) hervorgerufenen Lärmauswirkungen Bezug genommen wird, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass diese den berechneten Beurteilungspegeln zwar grundsätzlich nicht hinzuzurechnen sind, da bei einer lärmtechnischen Berechnung nach ständiger Rechtsprechung im Grundsatz lediglich der neu zu bauende Verkehrsweg zu betrachten ist. Eine Ausnahme, die zur Erforderlichkeit der Berücksichtigung von sog. „Summenpegeln“ führt, wäre allerdings dann gegeben, wenn bei einer Gesamtlärbetrachtung gesundheitsgefährdende Beeinträchtigungen zu erwarten wären. Anhaltspunkte hierfür (Beurteilungspegel im Bereich der Lärmsanie-

lungswerte von hier 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht) liegen aber nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht vor.

Hinsichtlich der von den Einwendern befürchteten Bauwerksschäden an seinen Gebäuden durch die Bauarbeiten wird insoweit entsprechend der Zusage der Antragstellerin im Erörterungstermin die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens angeordnet, in welchem der Zustand der Objekte vor Baubeginn dokumentiert und ggf. eintretende vorhabensbedingte Schäden ersetzt werden. Der Einwendung wird insoweit abgeholfen, auf die Auflage unter Ziffer 1.1.3.2.8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Was die von den Einwendern weiter geltend gemachte Wertminderung anbelangt, so wird zur grundsätzlichen Problematik der Wertminderung von Wohngebäuden und damit ggf. in Zusammenhang stehenden Einbußen der Wohnqualität durch Straßenbauvorhaben darauf hingewiesen, dass es für wertbeeinflussende Maßnahmen im Umfeld des Grundstücks grundsätzlich keine materielle Entschädigung gibt, sofern ein Grundstück – so wie hier – nicht unmittelbar für ein Straßenbauvorhaben in Anspruch genommen wird. Außerdem gibt es keinen Anspruch des Einzelnen auf Unveränderlichkeit seiner Umgebung. Der Einzelne muss also Beeinträchtigungen aufgrund notwendiger Veränderungen von Verkehrswegen oder auch des Landschaftsbildes grds. entschädigungslos hinnehmen, wenn sein Eigentum nicht unmittelbar in Anspruch genommen wird. Ein Anspruch auf den Erhalt des derzeitigen Zustandes oder eine Ausnahme von diesem Grundsatz besteht hier nicht. Der Abstand der Trasse zu dem Wohngebäude beträgt ca. 340 m. Im vorliegenden Fall wird daher weder unmittelbar noch (in schwer und unerträglicher Weise) mittelbar in die Rechtsstellung des Betroffenen bzw. in sein Grundeigentum eingegriffen, so dass ein Anspruch auf Entschädigung unter keinem Gesichtspunkt besteht.

Was die weitere Einwendung im Planänderungsverfahren anbelangt, so verweist die Planfeststellungsbehörde auf die vorstehenden Ausführungen zu den Lärmimmissionen, auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Ziffer 2.2.2.1, zu den Belangen des Naturschutzes unter Ziffer 2.2.2.6 sowie zur Umweltverträglichkeitsprüfung unter Ziffer 2.2.2.7.

Soweit die Einwendungen nicht erledigt sind, werden sie zurückgewiesen.

2.4.2.10 Einwander E 10

Die Einwander befürchten durch das Straßenbauvorhaben erhöhte Schallimmissionen für ihr Wohnhaus. Sie fordern daher die Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der B 210 neu über das Fehntjer Tief sowie einen lärmindernden Straßenbelag. Außerdem weisen sie auf die jetzt schon bestehenden Belastungen von Lärmimmissionen anderer Verkehrsträger hin. Daneben befürchten die Einwander Schäden an ihrem Wohnhaus und Nebengebäuden infolge der Baumaßnahme.

Hierzu teilt die Planfeststellungsbehörde Folgendes mit:

Das Wohnhaus der Einwander liegt ca. 180 m von der B 210 neu entfernt. Durch Grundabgabe sind sie von dem Vorhaben nicht betroffen.

Soweit die seitens der Planung nicht erforderlichen und somit auch nicht vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen als unzureichend angesehen werden, wird zunächst auf Ziffer 2.2.2.6 dieses Beschlusses verwiesen. Hiernach ist bei der Realisierung des Vorhabens nach eingehender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde sichergestellt, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV). Die hierzu seitens der Antragstellerin vorgelegte schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11) aus dem Jahr 2009 ist auf Grundlage der einschlägigen Vorschriften erstellt worden sowie in sich schlüssig und nachvollziehbar. Die der schalltechnischen Berechnung zugrunde liegenden Verkehrsdaten beruhen auf der zu erwartenden künftigen Verkehrsbelastung im Jahr 2025. Dafür wurde basierend auf dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Emden vom Ingenieurbüro Schnüll, Haller und Partner eine Verkehrsuntersuchung im Juli 2007 durchgeführt. Das Ergebnis, die verwendete Verkehrsprognose für das Prognosejahr 2025 mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von 12.000 Kfz/24h und 12 % LKW-Anteil für die B 210 neu beinhaltet somit nicht nur die heutige Verkehrssituation sondern geht durch die Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung noch darüber hinaus. In die lärmtechnische Berechnung gingen neben der Verkehrsstärke auch die Breite und Höhenlage, die Windsituation sowie der Abstand von der Bebauung ein. Die geplante hohe Dammlage der Fahrbahn wurde damit in der Berechnung berücksichtigt.

Die schalltechnische Berechnung für das Wohnhaus der Einwender (Objekt IP 17) hat maximale Lärmwerte von 57,1 dB(A) tags und 48,1 dB(A) nachts ergeben. Sie liegen damit erheblich unter den in diesem Gebiet maßgeblichen Lärmgrenzwerten von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Auch die Werte für den Außenwohnbereich (Terrasse) von 53,6 dB(A) tags und 44,7 dB(A) nachts liegen deutlich unter diesen Immissionsgrenzwerten. Im Übrigen werden bei keinem Wohnhaus entlang der Neubaustrecke die Lärmgrenzwerte überschritten.

Es besteht somit kein Anspruch auf die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen.

Da die schalltechnische Untersuchung keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nachgewiesen hat, die die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen auslösen würden, ist somit der von den Einwendern geforderte Einbau von offenporigem Asphalt (OPA) als Fahrbahnbelag (sog. Flüster-Asphalt) nicht notwendig und auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht angezeigt.

Soweit seitens der Einwender auch auf die durch andere Verkehrswege (A 31, B 210 alt und Bahn) hervorgerufenen Lärmauswirkungen Bezug genommen wird, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass diese den berechneten Beurteilungspegeln zwar grundsätzlich nicht hinzuzurechnen sind, da bei einer lärmtechnischen Berechnung nach ständiger Rechtsprechung im Grundsatz lediglich der neu zu bauende Verkehrsweg zu betrachten ist. Eine Ausnahme, die zur Erforderlichkeit der Berücksichtigung von sog. „Summenpegeln“ führt, wäre allerdings dann gegeben, wenn bei einer Gesamtlärbetrachtung gesundheitsgefährdende Beeinträchtigungen zu erwarten wären. Anhaltspunkte hierfür (Beurteilungspegel im Bereich der Lärmsanierungswerte von hier 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht) liegen aber nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht vor.

Hinsichtlich der von den Einwendern befürchteten Bauwerksschäden an seinen Gebäuden durch die Bauarbeiten wird insoweit entsprechend der Zusage der Antragstellerin im Erörterungstermin die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens angeordnet, in welchem der Zustand der Objekte vor Baubeginn dokumentiert und ggf. eintretende vorhabensbedingte Schäden ersetzt werden. Der Einwendung wird insoweit abgeholfen, auf die Auflage unter Ziffer 1.1.3.2.8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Was die von den Einwendern weiter geltend gemachte Wertminderung anbelangt, so wird zur grundsätzlichen Problematik der Wertminderung von Wohngebäuden und damit ggf. in Zusammenhang stehenden Einbußen der Wohnqualität durch Straßenbauvorhaben darauf hingewiesen, dass es für wertbeeinflussende Maßnahmen im Umfeld des Grundstücks grundsätzlich keine materielle Entschädigung gibt, sofern ein Grundstück – so wie hier – nicht unmittelbar für ein Straßenbauvorhaben in Anspruch genommen wird. Außerdem gibt es keinen Anspruch des Einzelnen auf Unveränderlichkeit seiner Umgebung. Der Einzelne muss also Beeinträchtigungen aufgrund notwendiger Veränderungen von Verkehrswegen oder auch des Landschaftsbildes grds. entschädigungslos hinnehmen, wenn sein Eigentum nicht unmittelbar in Anspruch genommen wird. Ein Anspruch auf den Erhalt des derzeitigen Zustandes oder eine Ausnahme von diesem Grundsatz besteht hier nicht. Der Abstand der Trasse zu dem Wohngebäude deckt beträgt ca. 180 m. Im vorliegenden Fall wird daher weder unmittelbar noch (in schwer und unerträglicher Weise) mittelbar in die Rechtsstellung des Betroffenen bzw. in sein Grundeigentum eingegriffen, so dass ein Anspruch auf Entschädigung unter keinem Gesichtspunkt besteht.

Soweit die Einwendung nicht erledigt ist, wird sie zurückgewiesen.

2.4.2.11 Einwender E 11

Der Einwender wünscht eine Zufahrt von der B 210 neu für Schwertransporte zum Windpark. Im Begleitschreiben erklärt der Einwender, dass er diese Anregung bzw. diesen Wunsch ausdrücklich nicht als Einwendung im Planfeststellungsverfahren verstanden haben möchte. Im Übrigen ist diese „Einwendung“ auch präkludiert.

Im Erörterungstermin haben sich die Beteiligten damit einverstanden erklärt, dass diese Angelegenheit außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zwischen dem Einwender und der Antragstellerin in bilateralen Gesprächen geklärt wird.

Die „Einwendung“ ist erledigt.

2.4.2.12 Einwender E 12

Die Einwender wenden sich im Rahmen des Planänderungsverfahrens gegen den Verkauf ihrer Flurstücke 3 und 4 der Flur 11 der Gemarkung Borssum an die Straßenbauverwaltung. Sie möchten stattdessen einen Tausch ihrer Flächen mit denen gegenüber ihrer Hofstelle.

Die Planfeststellungsbehörde teilt hierzu Folgendes mit:

Die Einwender sind Inhaber eines landwirtschaftlichen Betriebes. Die Hauptplanung sah neben dem Erwerb anderer Eigentumsgrundstücke auch die Inanspruchnahme einer Teilfläche von 0,70 ha für die Trasse und von 0,58 ha vorübergehend als Arbeitsstreifen von dem rd. 1,76 ha großen Flurstück 3 vor. Hiergegen haben die Einwender seinerzeit keine Einwendungen erhoben. Durch die Planänderung sind die Einwender stärker als vorher von dem Vorhaben betroffen. Das Flurstück 3 wird jetzt vollständig und das vorher nicht betroffene Flurstück 4 zur Größe von rd. 3,13 ha wird nunmehr ebenfalls vollständig für die neue naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme 7 A/E neu in Anspruch genommen. Beide Flurstücke, die die Einwender verpachtet haben, werden z. Zt. landwirtschaftlich als Grünland genutzt.

Die von den Einwendern geforderte Gestellung von Ersatzland im Tausch für ihre abzugebenden Flächen kommt nur bei einer geltend gemachten und nachgewiesenen Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes in Betracht. Gründe für eine solche Existenzgefährdung sind nicht vorgetragen worden und kann die Planfeststellungsbehörde auch nicht erkennen. Einer geforderten Ersatzlandgestellung kann deshalb in diesem Planfeststellungsverfahren nicht entsprochen werden.

In der Gegenäußerung der Antragstellerin vom 01.06.2011 zur Einwendung und im Erörterungstermin am 29.06.2011 hat diese erklärt, dass die Möglichkeit besteht, die Flächen gegen eine entsprechende grundbuchliche Sicherung im Eigentum der Einwender zu belassen und diese mit Bewirtschaftungsauflagen gegen Entschädigung weiterhin zu bewirtschaften. Da diese Bewirtschaftungsauflagen größtenteils bereits der heutigen Bewirtschaftung entsprechen, ist auch seitens der Antragstellerin kein Erfordernis für den geforderten freiwilligen Landtausch gegeben.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

2.4.2.13 Einwender E 13

Der Einwender wendet sich im Planänderungsverfahren gegen die Inanspruchnahme des von ihm gepachteten und intensiv bewirtschafteten Flurstücks 13 der Flur 11 der Gemarkung Borssum. Er wünscht für diese wegfallende Fläche für seinen landwirtschaftlichen Betrieb entsprechendes Ersatzland, da er auf dieses zur Gewinnung von Grundfutter angewiesen sei.

Die Planfeststellungsbehörde teilt hierzu Folgendes mit:

Der Plan sieht vor, das o.g. Flurstück zur Größe von rd. 2,07 ha zur Durchführung der naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme 7 A/E alt zu erwerben. Dieses ist Gegenstand der Hauptplanung.

Die Einwendung wurde im Planänderungsverfahren erhoben, betrifft inhaltlich jedoch nicht die Änderungs-, sondern die Hauptplanung. Gegen diese hat der Einwender - wie im Übrigen auch der Eigentümer dieser Fläche - seinerzeit keine Einwendungen erhoben. Von der Änderungsplanung (Ausgleichsmaßnahme 7 A/E neu) ist der Einwender nicht betroffen.

Da die Einwendungsfrist für die Hauptplanung bereits abgelaufen war, ist der Einwender mit seiner Einwendung somit gem. § 17a Nr. 7 S. 1 FStrG präkludiert.

Inhaltlich handelt es sich bei der Ausgleichsmaßnahme 7 A/E alt um eine Grünlandextensivierung zur Verbesserung der Lebensraumbedingungen vorrangig für Wiesenvögel und Amphibien, d.h. die Flächen müssen auch künftig bewirtschaftet werden. Die Kompensationsmaßnahme unterliegt bestimmten Bewirtschaftungsauflagen. Für einen Grünlandbetrieb mit Rindviehhaltung ist davon auszugehen, dass die Einhaltung der vorgesehenen Auflagen möglich ist und sich in den Betriebsablauf integrieren lassen. Betriebliche Nachteile gegenüber einer auflagenfreien Bewirtschaftung werden für die Restpachtzeit durch Reduzierung der Pacht bzw. Zahlung eines Bewirtschaftungsgeldes ausgeglichen, so dass auch mit diesen Flächen ein in etwa gleichwertiger Deckungsbeitrag wie für auflagenfreie Grünlandpachtflächen erwirtschaftet werden kann. Im Übrigen weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass Pachtflächen grundsätzlich einem höheren Unsicherheitsrisiko hinsichtlich der zukünftigen Nutzung unterliegen und daher nur eingeschränkt Grundlage für eine langfristige Betriebsplanung sein können.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

3 Rechtsbehelfsbelehrung

3.1 Klage

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Oberverwaltungsgericht Lüneburg, Uelzener Straße 40, 21335 Lüneburg, erhoben werden. Gemäß § 74 Abs. 4 S. 3 VwVfG gilt der Planfeststellungsbeschluss den Betroffenen gegenüber, denen er nicht gesondert zugestellt wurde, mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt. Die Klageerhebung muss schriftlich erfolgen. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann verspätetes Vorbringen zurückweisen. Eine Klage wäre gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76A, 30453 Hannover, zu richten.

Dabei ist zu beachten, dass sich vor dem Oberverwaltungsgericht jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen muss. Ausnahmen gelten u. a. für juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden (§ 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO).

3.2 Sofortige Vollziehbarkeit

Gemäß § 17e Abs. 2 S. 1 FStrG hat eine Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss über diese Maßnahme des vordringlichen Bedarfs nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (§ 1 und Anlage zum FStrAbG) keine aufschiebende Wirkung. Einen Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO an das o. g. Gericht, die aufschiebende Wirkung einer Klage wiederherzustellen, kann nur innerhalb eines



Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch diesen Planfeststellungsbeschluss Beschwerde eine hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt (§ 17e Abs. 4 FStrG).



4 Hinweise

4.1 Hinweis zur Auslegung

Dieser Planfeststellungsbeschluss sowie die unter 1.1.2. dieses Beschlusses genannten Planunterlagen werden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung bei der Stadt Emden für zwei Wochen zur Einsichtnahme ausgelegt.

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Beschlusses können die o. g. Unterlagen bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Regionaler Geschäftsbereich Aurich, Eschener Allee 31, 26603 Aurich, Telefon: (04941) 951-0, oder bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Dezernat Planfeststellung -, Kaiserstraße 27, 26122 Oldenburg, Telefon: (0441) 2181-0, nach vorheriger telefonischer Abstimmung über den Termin während der Dienststunden eingesehen werden.

4.2 Außerkrafttreten

Dieser Planfeststellungsbeschluss tritt gemäß § 17c Nr. 1 FStrG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist, es sei denn, er wird vorher von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert. Als Beginn der Durchführung des Plans gilt jede erstmals nach außen erkennbare Tätigkeit von mehr als nur geringfügiger Bedeutung zur plangemäßen Verwirklichung des Vorhabens; eine spätere Unterbrechung der Verwirklichung des Vorhabens berührt den Beginn der Durchführung nicht, § 17c Nr. 4 FStrG.

4.3 Berichtigungen

Offensichtliche Unrichtigkeiten dieses Beschlusses (z. B. Schreibfehler) können durch die Planfeststellungsbehörde jederzeit berichtigt werden; bei berechtigtem Interesse eines an dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren Beteiligten hat die genannte Behörde zu berichtigen, ohne dass es hierzu jeweils der Erhebung einer Klage bedarf (vgl. § 42 VwVfG).

4.4 Fundstellennachweis mit Abkürzungsverzeichnis

Die Bedeutungen und die Fundstellen der im Planfeststellungsbeschluss verwendeten Abkürzungen ergeben sich aus dem anliegenden Abkürzungsverzeichnis.

Im Auftrage

Dr. Guthke

5 Anhang / Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
$\mu\text{g}/\text{m}^3$	Mikrogramm pro Kubikmeter
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes -(Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BImSchV	22. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (VO über Immissionswerte)
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
Abl. EG	Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AllGO	Allgemeine Gebührenordnung
ARS 18/95	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMVBW vom 06.06.1995
ARS 22/96	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMVBW vom 01.08.1996
AS	Anschlussstelle
ATV	Allgemeine Technische Vertragsbedingungen
BA	Bauabschnitt
BANZ	Bundesanzeiger
BASt	Bundesanstalt für das Straßenwesen
BauGB	Baugesetzbuch
BGBl. I	Bundesgesetzblatt Teil I
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge - Bundes-Immissionsschutzgesetz
BJagdG	Bundesjagdgesetz
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMJ	Bundesjustizministerium
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Städteentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BÜ	Bahnübergang
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts
dB(A)	Dezibel (A), Einheit für den Schallpegel der Verkehrsgeräusche.
DIN 18915	Schutz des Bodens bei Baumaßnahmen
DIN 18920	Schutz von Bäumen und Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen
DÖV	Die öffentliche Verwaltung (Zeitschrift)
DRE	Deutsche Regionaleisenbahn GmbH
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt
DWD	Deutscher Wetterdienst
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung



Abkürzung	Bedeutung
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
ERA 95	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 1995
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FSaatG	Gesetz über forstliches Saat- und Pflanzgut
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrPrivFinG	Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz
GbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GLL	Behörde für Geoinformation, Landentwicklung und Liegenschaften
GMBI.	Gemeinsames Ministerialblatt
h	Stunde
H	Höhe
ha	Hektar
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Ausgabe 2001
HQ100	Hochwasserquerschnitt
JagdH 01	Hinweise zur Ermittlung von Entschädigungen für die Beeinträchtigung von gemeinschaftlichen Jagdbezirken
Kodal/Krämer	Kommentar Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Auflage, Verlag Beck 1999
Kopp	Kommentar Ferdinand O. Kopp, Verwaltungsverfahrensgesetz, 5. Auflage
Krell	Krell, Handbuch für Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen Elsner-Verlag, 2. Auflage
kV	Kilovolt, Einheit der elektrischen Spannung (1kV = 1000 Volt)
KVP	Kreisverkehrsplatz
l/sec	Liter pro Sekunde
LAI	Länderausschuss für Immissionsschutz
LandR 78	Richtlinien für die Ermittlung des Verkehrswertes landwirtschaftlicher Grundstücke und Betriebe anderer Substanzverluste (Wertminderung) v. 28.07.1978- Bundesanzeiger, Beilage zu Nr. 181/1978 u. in Nr. 79, 1980
LAP	landschaftspflegerischer Ausführungsplan
LBEG	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
LBP	landschaftspflegerischer Begleitplan
LBU	Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
LEA GmbH	LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH
LJagdG	Landesjagdgesetz
LSW	Lärmschutzwand/Lärmschutzwand
LWK	Landwirtschaftskammer
MAmS 2000	Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen, Schreiben des BMBV vom 31.01.2000
MBI.	Ministerialblatt
MJ	Megajoule
MLC 50/50-100	Militärische Lastenklasse



Abkürzung	Bedeutung
MLC-Grundsätze	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMVBW vom 25.06.1981 "Grundsätze für die Berücksichtigung militärischer Lastenklassen (MLC) nach STANAG 2021 beim Bau von Straßenbrücken"
MLuS-02	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil I: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 50679 Köln, Alfred-Schütte-Allee 10
MLuS-92	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil I: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 1992, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 50679 Köln, Alfred-Schütte-Allee 10
MSGN	Militärstraßengrundnetz
MU	Niedersächsisches Umweltministerium
MUVS	Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung (Nds. MBl. 2002 S. 112)
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
NABU	Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e. V.
NBauO	Niedersächsische Bauordnung
NBrandSchG	Niedersächsisches Brandschutzgesetz
NDG	Niedersächsisches Deichgesetz
Nds. GVBl.	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
Nds. MBl.	Niedersächsisches Ministerialblatt
NDSchG	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz
NEG	Niedersächsisches Enteignungsgesetz
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NLG	Niedersächsische Landgesellschaft mbH
NLÖ	Niedersächsisches Landesamt für Ökologie
NLStBV	Niedersächsisches Landesamt für Straßenbau und Verkehr
NLWKN	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
NN	Normal Null
NNatG	Niedersächsisches Naturschutzgesetz
NO	Stickstoffmonoxid
NO ₂	Stickstoffdioxid
NOX	Stickoxide
NROG	Niedersächsisches Gesetz über Raumordnung und Landesplanung
NSG	Naturschutzgebiet
NStrG	Niedersächsisches Straßengesetz
NuR	Natur und Recht (Zeitschrift)
NVN	Naturschutzverband Niedersachsen
NVwKostG	Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz
NVwVfG	Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NVwZ-RR	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht - Rechtsprechungsreport
NWaldLG	Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung
NWG	Niedersächsisches Wassergesetz
OD	Ortsdurchfahrt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr



Abkürzung	Bedeutung
OVG	Oberverwaltungsgericht
Pb	Blei
PE	Polyäthylen
Plafer 02	Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz 2002
PIVereinfG	Gesetz zur Vereinfachung der Planungsverfahren für Verkehrswege
PM	Rußpartikel
PM 10	Feinstaub
R-FGÜ 2002	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
RABS	Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge
RABT	Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln
RAS EW	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung
RAS K 1	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Knotenpunkte Abschnitt 1 für plangleiche Knotenpunkte
RAS-L	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Elemente der Linienführung
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
RAS-Q 96	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte
RAS-Verm	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Vermessung
RdL	Recht der Landwirtschaft (Zeitschrift)
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten
RL 85/337/EWG	Richtlinie des Rates vom 27.06.1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (Abl. EG Nr. L 175/40)
RL 97/11/EG	Richtlinie des Rates vom 03.03.1997 zur Änderung der RL 85/337/EWG (Abl. EG Nr. L 73/5)
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLW 99	Richtlinien für den ländlichen Wegebau
ROG	Raumordnungsgesetz
Rote-Liste	VO zum Schutz wildlebender Tier- und Pflanzenarten
RQ	Regelquerschnitt
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RStO 01	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen innerhalb und außerhalb von OD (Nds. MBI. 2002, S. 113)
RStO 86	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (Nds. MBI. 2002, S. 113)
RStO-E	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus bei der Erneuerung von Verkehrsflächen (Nds. MBI. 2002, S. 113)
SchutzzaunRL	Schutzzaunrichtlinien, Verkehrsblatt 1992, S. 147 ff
SO ₂	Schwefeldioxid
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung



Abkürzung	Bedeutung
TA-Luft	Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft
TÖB	Träger öffentlicher Belange
TRbF	Richtlinie für Fernleitungen zum Befördern gefährdender Flüssigkeiten (TRbF 301)
U/km	Unfälle pro Kilometer
UIG	Umweltinformationsgesetz
üNN	über Normal Null
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des UVPG
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
VerkPBG	Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz
VG	Verwaltungsgericht
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VkBl.	Verkehrsblatt
VS-RL	EG-Richtlinie über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten 79/409 EWG (ABl. EG Nr. L 103/1)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
Vwv-StVO	Verwaltungsvorschriften zur StVO
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WSA	Wasser- und Schifffahrtsamt
WSG	Wasserschutzgebiet