



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Planfeststellungsbeschluss

**über den Neubau des 3. Bauabschnitts der
Bundesautobahn 26, östlich der Anschlussstelle
Buxtehude bis zur Anschlussstelle Neu Wulmstorf**

von Bau-km 21+400 bis Bau-km 25+500

Datum **29.06.2012**

Az.: **3318-31027/01 (A 26-405)**



Niedersachsen

Inhaltsverzeichnis

1	VERFÜGENDER TEIL.....	1
1.1	Planfeststellung.....	1
1.1.1	Feststellung	1
1.1.2	Planunterlagen	1
1.1.2.1	Festgestellte Planunterlagen	1
1.1.2.2	Nachrichtliche Unterlagen	2
1.1.3	Inhalts- und Nebenbestimmungen	4
1.1.3.1	Bauausführung	4
1.1.3.2	Verkehrsfreigabe der Anschlussstelle Neu Wulmstorf	4
1.1.3.3	Lärmimmissionen.....	4
1.1.3.3.1	Straßenoberfläche.....	4
1.1.3.3.2	Baulärm	4
1.1.3.3.3	Sonstige Immissionen	4
1.1.3.4	Naturschutz.....	4
1.1.3.4.1	Vegetationsschutz.....	4
1.1.3.4.2	Gehölzschutz	5
1.1.3.4.3	Ökologische Bauüberwachung, Baustellenbetrieb	5
1.1.3.4.4	Funktionsfähigkeit von Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen	5
1.1.3.4.5	Risikomanagement	6
1.1.3.4.6	Wiedervernässung	6
1.1.3.4.7	Dornenbewehrte Gehölze	7
1.1.3.5	Landwirtschaft, Obstbau	7
1.1.3.5.1	Vorhabenbedingte Spätfrostschäden.....	7
1.1.3.5.2	Porenwasserbedingte Ertragseinbußen.....	7
1.1.3.5.3	Domänenbetrieb.....	7
1.1.4	Zusagen.....	7
1.1.4.1	Zusagen mit Blick auf öffentliche Belange, für mehrere Betroffene	7
1.1.4.1.1	Schutz des Wachtelkönigs vor Verkehrslärm	7
1.1.4.1.2	Monitoring.....	7
1.1.4.1.3	Wildschutzzäune	8
1.1.4.1.4	Gewässersohlen	8
1.1.4.1.5	Gewässerböschungen	8
1.1.4.1.6	Grundwasser	8
1.1.4.1.7	Uferbefestigung Wulmstorfer Moorbeck/Schulbeck.....	8
1.1.4.1.8	Denkmalschutz.....	8
1.1.4.1.9	Überführung Brockmanns Weg.....	8
1.1.4.1.10	Staubbelastungen, Verunreinigungen.....	9
1.1.4.2	Einzelzusagen	9
1.1.4.2.1	Überführung K 40.....	9
1.1.4.2.2	Jagd.....	9
1.2	Wasserrechtliche Erlaubnis	9
1.2.1	Erlaubte Benutzung	9
1.2.2	Inhalts- und Nebenbestimmungen	9
1.2.2.1	Betrieb und Unterhaltung.....	9
1.2.2.2	Betrieb und Unterhaltung.....	10
1.2.2.3	Einleitung in die Moorwetteren	10
1.2.2.4	Anzeigepflichten	10
1.3	Entscheidung über Einwendungen	10



2	BEGRÜNDENDER TEIL.....	11
2.1	Sachverhalt	11
2.1.1	Zusammenfassung der Planung.....	11
2.1.2	Verfahrensablauf	13
2.2	Rechtliche Bewertung.....	15
2.2.1	Formalrechtliche Würdigung.....	15
2.2.1.1	Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens	15
2.2.1.2	Zuständigkeit	15
2.2.1.3	Verfahren	16
2.2.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	18
2.2.2.1	Allgemeines	18
2.2.2.2	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen, § 11 UVPG.....	19
2.2.2.2.1	Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt.....	19
2.2.2.2.1.1	Beschreibung des Untersuchungsraums und der Untersuchungsmethodik....	19
2.2.2.2.1.2	Beschreibung der Schutzgüter.....	20
2.2.2.2.1.2.1	Mensch.....	20
2.2.2.2.1.2.2	Tiere und Pflanzen	21
2.2.2.2.1.2.3	Boden.....	24
2.2.2.2.1.2.4	Wasser	24
2.2.2.2.1.2.5	Klima	25
2.2.2.2.1.2.6	Luft	26
2.2.2.2.1.2.7	Landschaft.....	28
2.2.2.2.1.2.8	Kultur- und sonstige Sachgüter.....	29
2.2.2.2.1.3	Beschreibung der Umweltauswirkungen.....	30
2.2.2.2.1.3.1	Schutzgut Mensch.....	31
2.2.2.2.1.3.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen.....	32
2.2.2.2.1.3.3	Schutzgut Boden.....	34
2.2.2.2.1.3.4	Schutzgut Wasser	35
2.2.2.2.1.3.5	Schutzgut Klima	37
2.2.2.2.1.3.6	Schutzgut Luft	38
2.2.2.2.1.3.7	Schutzgut Landschaft.....	40
2.2.2.2.1.3.8	Schutzgüter Kultur- und sonstige Sachgüter	40
2.2.2.2.1.3.9	Wechselwirkungen	40
2.2.2.2.2	Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG	41
2.2.2.2.2.1	Auswirkungen auf den Menschen.....	42
2.2.2.2.2.2	Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen	44
2.2.2.2.2.3	Auswirkungen auf den Boden	45
2.2.2.2.2.4	Auswirkungen auf das Wasser	45
2.2.2.2.2.5	Auswirkungen auf das Klima.....	46
2.2.2.2.2.6	Auswirkungen auf die Luft.....	46
2.2.2.2.2.7	Auswirkungen auf die Landschaft	47
2.2.2.2.2.8	Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter	47
2.2.2.2.2.9	Medienübergreifende Gesamtbewertung.....	47
2.2.3	Materiell-rechtliche Würdigung	48
2.2.3.1	Planrechtfertigung.....	48
2.2.3.2	Abschnittsbildung.....	50
2.2.3.2.1	Gründe für die Abschnittsbildung.....	52
2.2.3.2.2	Selbstständige Verkehrsbedeutung	53
2.2.3.2.3	Vorläufiges positives Gesamturteil.....	53
2.2.3.3	Variantenprüfung	54
2.2.3.3.1	In Bezug auf die Autobahn selbst	54
2.2.3.3.2	In Bezug auf die Verlegung von Energiefreileitungen.....	55
2.2.3.4	Vorgaben der Raumordnung	57
2.2.3.5	Immissionen.....	58
2.2.3.5.1	Trennungsgebot	59
2.2.3.5.2	Verkehrslärm	59
2.2.3.5.2.1	Immissionsgrenzwerte	60



2.2.3.5.2.2	Gebietsnutzungen	60
2.2.3.5.2.3	Schallberechnung	61
2.2.3.5.2.4	Aktiver Schallschutz	62
2.2.3.5.2.5	Passiver Schallschutz	63
2.2.3.5.3	Luftschadstoffe	63
2.2.3.5.4	Baubedingte Immissionen	68
2.2.3.5.5	Immissionen durch die verlegten Hochspannungsfreileitungen	71
2.2.3.6	Auswirkungen im Straßennetz	73
2.2.3.6.1	Umfang der vorhabenbedingten Lärmwirkungen	73
2.2.3.6.1.1	Maßgeblicher Zustand, vorrangig zu berücksichtigende Umstände, Eingrenzung des Betrachtungshorizonts	73
2.2.3.6.1.2	Betrachtung auf der Ebene der zu erwartenden Verkehrsverlagerungen	76
2.2.3.6.1.3	Betrachtung auf der Ebene der zu erwartenden Lärmimmissionen	78
2.2.3.6.2	Veranlasste Maßnahmen im Rahmen der Planfeststellung	80
2.2.3.7	Natur und Landschaft	85
2.2.3.7.1	Wahrung der Integrität von Natur und Landschaft	85
2.2.3.7.2	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	87
2.2.3.7.2.1	Vermeidung	88
2.2.3.7.2.2	Ausgleich und Ersatz	90
2.2.3.7.2.2.1	Ausgleichsmaßnahmen	91
2.2.3.7.2.2.2	Ersatzmaßnahmen	92
2.2.3.7.2.2.3	Beeinträchtigungen durch die Verlegung von Freileitungen	93
2.2.3.7.2.2.4	Sonstige materiell-rechtliche Anforderungen	94
2.2.3.7.2.3	Verfahrensrechtliches	99
2.2.3.7.3	Natura 2000-Gebiete	99
2.2.3.7.3.1	Erhebliche Beeinträchtigung	101
2.2.3.7.3.2	Abweichungsentscheidung	107
2.2.3.7.3.2.1	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	107
2.2.3.7.3.2.2	Alternativenprüfung	118
2.2.3.7.3.2.3	Kohärenzsicherung	138
2.2.3.7.4	Sonstige Schutzgebiete nach BNatSchG und NAGBNatSchG	140
2.2.3.7.4.1	Beeinträchtigung des Lebensraums geschützter Vögel	140
2.2.3.7.4.2	Beeinträchtigung naturnaher Gewässer	141
2.2.3.7.5	Gesetzlicher Biotopschutz	141
2.2.3.7.6	Artenschutz	143
2.2.3.7.6.1	Fang-, Verletzungs- und Tötungsverbot	145
2.2.3.7.6.2	Störungsverbot	146
2.2.3.7.6.3	Naturentnahme-, Beschädigungs- und Zerstörungsverbot	148
2.2.3.7.6.4	Zusammenfassung	150
2.2.3.7.6.5	Ausnahmen	151
2.2.3.8	Wasser	153
2.2.3.8.1	Gewässerüberbauung und Ersatzgräben	153
2.2.3.8.1.1	Keine Beeinträchtigung des Allgemeinwohls	154
2.2.3.8.1.2	Kein Verstoß gegen § 27 WHG	155
2.2.3.8.2	Unbedenklichkeit des Überschüttverfahrens	157
2.2.3.8.3	Hochwasserschutz	158
2.2.3.9	Abfall, Boden	158
2.2.3.10	Eigentum	159
2.2.3.10.1	Dauerhafte unmittelbare Inanspruchnahme	160
2.2.3.10.2	Temporäre unmittelbare Inanspruchnahmen	161
2.2.3.10.3	Dauerhafte mittelbare Inanspruchnahmen	161
2.2.3.11	Jagd	162
2.2.3.12	Landwirtschaft	163
2.2.3.12.1	Flächeninanspruchnahme	163
2.2.3.12.2	Existenzgefährdungen	164
2.2.3.12.3	Umwege	168
2.2.3.12.4	Sonstige Auswirkungen auf die Landwirtschaft	171
2.2.3.13	Denkmalschutz	173
2.2.3.14	Sonstige Belange	174
2.2.3.15	Gesamtabwägung	174

2.3	Wasserrechtliche Erlaubnis	175
2.4	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	176
2.5	Einwendungen	177
2.5.1	Naturschutzvereinigungen	177
2.5.2	Private Einwender	178
2.5.2.1	Einwender Nr. 1	178
2.5.2.2	Einwender Nr. 2 (= Nr. 5)	178
2.5.3	Einwender Nr. 3	182
2.5.4	Einwenderin Nr. 4	182
2.5.5	Einwender Nr. 13	183
2.5.6	Einwender Nr. 14	183
2.5.7	Einwender Nr. 15	185
2.5.8	Einwender Nr. 16	185
2.5.9	Einwender Nr. 20	185
2.5.10	Einwender Nr. 31	186
2.5.11	Einwender Nr. 40	187
2.5.12	Einwender Nr. 46	188
2.5.13	Einwender Nr. 52	188
2.5.14	Einwender Nr. 57	189
2.5.15	Einwender Nr. 58	189
2.5.16	Einwender Nr. 62	190
2.5.17	Einwender Nr. 63	190
2.5.18	Einwenderin Nr. 64	191
2.5.19	Einwender Nr. 66	192
2.5.20	Einwenderin Nr. 75	193
2.5.21	Einwenderin Nr. 88	193
2.5.22	Einwender Nr. 89 (= Nr. 85)	194
2.5.23	Einwender Nr. 90 (= Nr. 111)	196
2.5.24	Einwender Nr. 91 (= Nr. 137)	198
2.5.25	Einwender Nr. 92	200
2.5.26	Einwender Nr. 94 und 95	201
2.5.27	Einwender Nr. 97	202
2.5.28	Einwender Nr. 98 und 99	204
2.5.29	Einwender Nr. 100, 124 und 125	205
2.5.30	Einwenderin Nr. 108	206
2.5.31	Einwender Nr. 110	207
2.5.32	Einwender Nr. 115 und 116	208
2.5.33	Einwenderin Nr. 117	208
2.5.34	Einwender Nr. 118	209
2.5.35	Einwender Nr. 119	210
2.5.36	Einwender Nr. 120	211
2.5.37	Einwender Nr. 121	211
2.5.38	Einwender Nr. 122	212
2.5.39	Einwender Nr. 123	214
2.5.40	Formblatteinwendungen	215
2.5.40.1	Vorbringen der Einwender	215
2.5.40.2	Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde	219
2.5.41	Formblatteinwendungen im Zuge der zweiten Auslegung	226
2.5.41.1	Vorbringen der Einwender	226
2.5.41.2	Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde	227
2.5.42	Einwender Nr. 234	228
2.5.43	Einwender Nr. 235	228
2.5.44	Einwender Nr. 237, 238	229
2.5.45	Sammeleinwendung Rechtsanwalt	229
2.5.45.1	Vorbringen der Einwender	229
2.5.45.2	Stellungnahme	230



3	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	233
3.1	Klage	233
3.2	Sofortige Vollziehbarkeit	233
4	HINWEISE	234
4.1	Hinweis zur Auslegung	234
4.2	Außerkräfttreten	234
4.3	Berichtigungen	234
4.4	Sonstige Hinweise	234
4.4.1	Bodenfunde	234
4.4.2	Baumaschinen und Baulärm	234
4.4.3	Gesetzliche wasserrechtliche Regelungen	235
4.4.4	Anerkennung weiterer Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	235
4.5	Fundstellennachweis mit Abkürzungsverzeichnis	235
	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	236

1 Verfügender Teil

1.1 Planfeststellung

1.1.1 Feststellung

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

1.1.2 Planunterlagen

1.1.2.1 Festgestellte Planunterlagen¹

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Anzahl Seiten/ Pläne	Maßstab
1	Erläuterungsbericht (21.03.2011)	46	
2	Übersichtskarte (21.03.2011)	1	1 : 25.000
3	Übersichtslageplan (21.03.2011)	2	1 : 5.000
4	Übersichtshöhenplan (21.03.2011)	1	1 : 5.000/500
6	Straßenquerschnitt (21.03.2011)	6	Bl. 1 und 2 = 1 : 100 Bl. 3-6 = 1 : 50
7	Lageplan (21.03.2011)	5	1 : 2.000
8	Höhenplan		
8.1	Höhenplan durchgehende Strecke (21.03.2011)	4	1 : 2.000/200
8.2	Höhenplan kreuzende Wege (21.03.2011)	4	1 : 2.000/200
8.3	Höhenplan Verbindungsrampen AS Neu Wulmstorf (21.03.2011)	4	1 : 2.000/200
10	Bauwerksverzeichnis (21.03.2011)	37	
11	Schalltechnische Untersuchung		
11.1	Erläuterungsbericht (21.03.2011), Ziff. 6 Lärmschutzmaßnahmen, S. 9	1	
11.3	Übersichtsplan (21.03.2011)	1	1 : 5.000
11.4	Lageplan (21.03.2011)	2	1 : 2.000

¹ Die festgestellten Unterlagen sind im Original, das jeweils der Planfeststellungsbehörde und der Vorhabenträgerin vorliegt, mit dem Dienstsiegel Nr. 71 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet.

12	Landschaftspflegerischer Begleitplan		
12.1	Erläuterungsbericht (21.03.2011)	84 + 2 Karten	Karte 1 = 1 : 10.000 Karte 2 = 1 : 15.000
12.1.1	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (21.03.2011), Ziff. 5.4 Angaben zum Risikomanagement, S. 109 f.	2	
12.3.1	Übersichtsplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (21.03.2011)	2	1 : 5.000
12.3.2	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (21.03.2011)	5	1 : 2.000
12.3.3	Maßnahmenkartei (21.03.2011)	42	

13	Wassertechnische Untersuchung		
13.1.1	Erläuterungsbericht Straßenentwässerung (25.02.2009)	15	
13.1.2	Erläuterungsbericht Gebietsentwässerung (25.02.2009)	17	
13.8	Konzept für die Entwässerung während des Baus und der Liegezeit des Vorbelastungsdammes (01.03.2011)	35 + 9 Pläne	Übersichtsplan = 1 : 10.000 Lagepläne Absetz- grabensystem = 1 : 1.000

14	Grunderwerb		
14.1	Grunderwerbsplan (21.03.2011)	10	Grunderwerbsplan Gauensieker Sand = 1 : 5.000 sonstige = 1 : 2.000
14.2	Grunderwerbsverzeichnis (11.03.2011)	61	

15	Freileitungsverlegung 110 kV und 380 kV		
15.1	Erläuterungsbericht (10.07.2008)	16	
15.4	Landschaftspflegerischer Begleitplan (21.03.2011)	9	
15.5	Maßnahmenkartei (21.03.2011)	5	

1.1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen²

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Anzahl Seiten/ Pläne	Maßstab
0	Merkblatt	4	
01	Zeichenerklärung		
1a	Allgemein verständliche Zusammenfassung gem. § 6 UVPG (25.02.2009)	56	

2 Diese Unterlagen bedürfen nicht der Planfeststellung.

1b	Angaben zur FFH-Verträglichkeitsprüfung und Ausnahmeregelung (15.03.2011)	76 + 2 Karten	Karte 1 = 1 : 10.000 Karte 2 = 1 : 15.000
-----------	--	------------------	--

11	Schalltechnische Untersuchung		
11.1	Erläuterungsbericht (21.03.2011)	10	
11.2	Berechnungsunterlagen (21.03.2011)	41	

	Schalltechnische Untersuchung L 235		
11.1a	Erläuterungsbericht (21.03.2011)	9	
11.2a	Berechnungsunterlagen (21.03.2011)	68	
11.3a	Übersichtsplan (21.03.2011)	2	1 : 2.000
11.4a	Lageplan (21.03.2011)	2	1 : 2.000

11.LuS	Luftschadstofftechnische Untersuchung (21.03.2011)	54	
---------------	---	----	--

12	Landschaftspflegerischer Begleitplan		
12.1.1	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (21.03.2011)	114 + Plan	1 : 10.000
12.2	Bestands- und Konfliktplan	2	1 : 5.000
12.4	Materialien zum Landschaftspflegerischen Begleitplan	59	

13	Wassertechnische Untersuchung		
13.2.1	Wassertechnische Berechnung Straßenentwässerung (25.02.2009)	80	
13.2.2	Wassertechnische Berechnung Gebietsentwässerung (25.02.2009)	2	
13.3	Zusammenstellung der Einleitungen in Gewässer (21.03.2011)	4	
13.4	Übersichtskarte der Einzugsgebiete (21.03.2011)	1	1 : 25.000
13.5	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen (21.03.2011)	4	1 : 2.000
13.6	- Details Entwässerungsanlage an LSW (21.03.2011) - Prinzipdarstellung Regelungsbauwerk (21.03.2011)	1 1	1 : 25 1 : 20/25/10
13.7	Hydrogeologisches Gutachten (02.06.2010)	23 + 1 Karte	1 : 10.000

15	Freileitungsverlegung 110 kV und 380 kV		
15.2	Mastbilder	5	
15.3	Fundamente	1	
15.6	Variantenuntersuchung zum Umbau der 380 kV-Leitung Hambur/Süd – Dollern E/F (13.09.2010)	26 + 3 Karten	1 : 5.000
15.7	Fachbeiträge zu Umweltbelangen (21.03.2011)	16	

1.1.3 Inhalts- und Nebenbestimmungen

1.1.3.1 Bauausführung

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

1.1.3.2 Verkehrsfreigabe der Anschlussstelle Neu Wulmstorf

Die Verkehrsfreigabe der Anschlussstelle Neu Wulmstorf in nördlicher Richtung darf erst mit der Verkehrsfreigabe des 4. Bauabschnitts der A 26 erfolgen.

Die Planfeststellungsbehörde behält sich eine frühere Verkehrsfreigabe für den Fall vor, dass durch bautechnische Maßnahmen der jeweils zuständigen Straßenbaulastträger und/oder verkehrslenkende Maßnahmen der zuständigen Straßenverkehrsbehörden gesichert ist, dass auch unter Berücksichtigung der von der Autobahn in das nachgeordneten Straßennetz fließenden Verkehre dort keine die Gesundheit gefährdenden Zustände bewirkt werden.

1.1.3.3 Lärmimmissionen

1.1.3.3.1 Straßenoberfläche

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

1.1.3.3.2 Baulärm

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

1.1.3.3.3 Sonstige Immissionen

Bei Einbringung von geotextilummantelten Sandsäulen sind zwei Wochen vor Durchführung der Maßnahme diejenigen Grundstücksnutzer schriftlich zu hiervon informieren und auf mögliche Vibrationen hinzuweisen, die im Umkreis von 150 m um den Einbringungsort Gebäude, insbesondere Stallanlagen, nutzen. Zum Zwecke der Beweissicherung anlässlich der Einbringung von geotextilummantelten Sandsäulen ist der Zustand der Gebäude im Umkreis von 150 m um den Einbringungsort vor und nach Durchführung der Maßnahme festzustellen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich weitere Anordnungen zur Sicherung der Rechte der Betroffenen vor.

1.1.3.4 Naturschutz

1.1.3.4.1 Vegetationsschutz

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

1.1.3.4.2 Gehölzschutz

Die Rodung von Gehölzen im Baubereich und die Baufeldfreiräumung sind nur im Zeitraum vom 1. September bis zum 31. Januar zulässig.

1.1.3.4.3 Ökologische Bauüberwachung, Baustellenbetrieb

Es wird eine ökologische Bauüberwachung unter Beteiligung der Unteren Naturschutzbehörde angeordnet.

Die Baustellenbeschickung mit den erforderlichen Bodenmassen erfolgt ausschließlich per Spülleitung oder bei Lkw-Transport über die B 3n bzw. L 235 und die bereits vorhandene Trasse der A 26.

1.1.3.4.4 Funktionsfähigkeit von Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen

Die Funktionsfähigkeit folgender, im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegter Maßnahmen muss vor Eintritt der den Maßnahmen im Einzelnen zugeordneten vorhabenbedingten Konflikte durch folgenden zu erbringenden Nachweis sichergestellt sein:

Maßnahme		Nachweis der Funktionsfähigkeit durch:
S01	Begrenzung des Baubetriebs auf den ausgewiesenen Baustellenbereich (Arbeitsstreifen)	Kontrolle der räumlichen und zeitlichen Vorgaben und Dokumentation der Kontrollergebnisse durch Umweltbaubegleitung/Bauüberwachung
S03	Schutz von Gehölzen nach RAS-LP 4 und Schutz empfindlicher Flächen	Überprüfung der Anlage der Schutzzäune vor Baubeginn sowie deren Funktionsfähigkeit während der Bauzeit durch Umweltbaubegleitung/Bauüberwachung
S21	Anlage von Querungshilfen, Leiteinrichtungen und Überflughilfen für Fledermäuse, Berücksichtigung von Fortpflanzungszeit und Winterruhe der Fledermäuse bei Fällarbeiten	Monitoring zur Wirksamkeitskontrolle ein Jahr, drei und fünf Jahre nach Inbetriebnahme der Straße; Sichtbeobachtungen und Batkorder an der Querungshilfe K 40 sowie zwei Referenzstellen im Bereich der Irritationsschutzwände (fünf Begehungen); Nachweis, dass signifikant mehr Individuen die Querungshilfe nutzen bzw. kaum Tiere in den fließenden Verkehr fliegen
A13	Anlage von Gewässerrandstreifen	Herstellungskontrolle im Rahmen der Umweltbaubegleitung/Bauüberwachung.
A14	Anlage eines Gewässerrandstreifens an der Wulmstorfer Moorbeck/Schulbeck	Herstellungskontrolle im Rahmen der Umweltbaubegleitung/Bauüberwachung.

A15	Entwicklung von Feuchtgrünländern und Hochstaudensümpfen sowie Wiederherstellung von Gruppen	Funktionskontrolle mit Nachweis, dass eine Entwicklung in Richtung der angestrebten Zielbiotoptypen der Feuchtgrünländer, Feuchtbrachen und Hochstaudensümpfe eintritt
A16	Umwandlung von Nadelwald in Laubwald	Herstellungskontrolle im Rahmen der Umweltbaubegleitung/Bauüberwachung.
E17	Aufwertung von Flächen entlang des Straßenbauwerks zur Wiederherstellung bzw. landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes sowie als Leitlinien zur Vernetzung von Lebensräumen	Herstellungskontrolle im Rahmen der Umweltbaubegleitung/Bauüberwachung
E18	Schaffung von Lebensräumen für den Wachtelkönig und weitere Vogelarten des Offen-/Halbflächenlandes sowie kleinteilig auch der Gehölz-/Gebüschlandschaften im Vogelschutzgebiet „Untereibe“ (Bereich Gauensieker Sand)	Funktionskontrolle mit Nachweis einer den Habitatansprüchen der Zielarten des Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ entsprechenden Entwicklung der Maßnahmenflächen
E19.1/ E19.2	Optimierung/Verbesserung vorhandener Lebensräume für den Wachtelkönig und Arten des Offen-/Halbflächenlandes im Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“	Funktionskontrolle mit Nachweis einer den Habitatansprüchen der Zielarten des Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ entsprechenden Entwicklung der Maßnahmenflächen

1.1.3.4.5 Risikomanagement

Für den Fall, dass sich im Rahmen des Monitorings gemäß Unterlage 12.1.1, S. 109 f. herausstellt, dass die zum Schutz des Wachtelkönigs vorgesehenen Lärmschutzwände nicht hinreichend wirksam sind, müssen – dem Umfang nach abweichend vom Wachtelkönig-Risikomanagement in Unterlage 12.1.1, S. 109 f. – auf weiteren 91 ha Kohärenzmaßnahmen analog der Maßnahmen E18 und E19 ergriffen werden. Dabei soll vorrangig auf noch nicht durch entsprechende Pflegemaßnahmen belegte, innerhalb des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) gelegene Flächen nördlich der B 3n zurückgegriffen werden.

1.1.3.4.6 Wiedervernässung

Maßnahmenblatt E19 (Unterlage 12.3.3) wird dahingehend ergänzt, dass die für die Maßnahme E19.2 vorgesehenen Flächen durch den An- und Einstau von Gräben und Gruppen sowie den Verschluss und Rückbau von Drainagen zwingend wiederzuvernässen sind. Ziel der Maßnahmen ist die Moorregeneration.

1.1.3.4.7 Dornenbewehrte Gehölze

Maßnahmenblatt A13 (Unterlage 12.3.3) wird dahingehend ergänzt, dass für die vorgesehenen Gehölzpflanzungen zu einem Anteil von 30 % dornenbewehrte Sträucher einheimischer Arten verwendet werden.

1.1.3.5 Landwirtschaft, Obstbau

1.1.3.5.1 Vorhabenbedingte Spätfrostschäden

Obstbaubetriebe erhalten dem Grunde nach eine Entschädigung für Ernteausfallschäden, die durch nachweislich vorhabenbedingte Spätfrostereignisse auf Flächen in einer Entfernung von bis zu 200 m von der Autobahntrasse bzw. den Rampen der Anschlussstelle Neu Wulmstorf entstanden sind. Die Vorschriften des Niedersächsischen Enteignungsgesetzes (NEG) gelten entsprechend.

1.1.3.5.2 Porenwasserbedingte Ertragseinbußen

Obstbaubetriebe erhalten dem Grunde nach eine Entschädigung für die Schäden, insbesondere Ertragseinbußen, die trotz der von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Schutzmaßnahmen nachweislich infolge der – durch den Bau des Vorhabens bedingten – Beregnung mit eisenhaltigem Wasser entstanden sind. Die Vorschriften des Niedersächsischen Enteignungsgesetzes (NEG) gelten entsprechend.

1.1.3.5.3 Domänenbetrieb

Soweit die erzielbaren Erträge des landwirtschaftlichen Betriebs nach der Umstellung auf einen auf Landschaftspflege ausgerichteten Betrieb für die Deckung der Kosten nicht ausreichen, wird dem Bewirtschafter des Domänenbetriebs dem Grunde nach ein Anspruch auf einen flächenbezogenen Bewirtschaftungszuschuss und einen jährlichen Investitionskostenzuschuss eingeräumt.

1.1.4 Zusagen

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

1.1.4.1 Zusagen mit Blick auf öffentliche Belange, für mehrere Betroffene

1.1.4.1.1 Schutz des Wachtelkönigs vor Verkehrslärm

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die zum Schutz des Wachtelkönigs auf der Südseite der Autobahntrasse im Europäischen Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) vorgesehenen Lärmschutzwände in Ergänzung zu deren Beschreibung in den Planunterlagen mit einer Abkröpfung auf 1,00 m bei einem Winkel von 60° zur Horizontalen auszubilden.

1.1.4.1.2 Monitoring

Die Vorhabenträgerin sagt zu, begleitend zur landschaftspflegerischen Maßnahme S21 hinsichtlich der Nutzbarmachung der K 40 als Querungshilfe für Fledermäuse sowie hinsichtlich der sonstigen hier vorgesehenen Einrichtungen in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde geeignete Funktionskontrollen durchzuführen. Sollte sich dabei herausstellen, dass

die K 40 die ihr zugedachte Leitfunktion für die Querung der Autobahn nicht erfüllt, sind an entsprechender Stelle bewährte Leiteinrichtungen und -strukturen nachzurüsten. Gleiches gilt für die sonstigen im Rahmen der Maßnahme S21 vorgesehenen Vorkehrungen zum Schutz von Fledermäusen.

1.1.4.1.3 Wildschutzzäune

Die Vorhabenträgerin sagt zu, in den Bereichen durchgehend entlang der Autobahntrasse Wildschutzzäune vorzusehen, in denen keine Lärmschutzwände errichtet werden.

1.1.4.1.4 Gewässersohlen

Die Vorhabenträgerin sagt zu, bei sämtlichen geplanten Gewässerunterführungen eine weiche Sohle einzubauen und während der Bauzeit an den Gewässerkreuzungen, an denen das Gewässerprofil nicht erhalten bleibt, flexible Rohrleitungen (z.B. Stahlrohre) zu verwenden.

1.1.4.1.5 Gewässerböschungen

Die Vorhabenträgerin sagt zu, bei der Herstellung von Gewässerböschungen im Zuge der Realisierung der Planung mit Blick auf die vorgesehene Böschungsneigung von 1:1,5 jeweils die Standsicherheit zu prüfen und, falls diese nicht gewährleistet ist, eine zusätzliche, umweltverträgliche Uferbefestigung (z.B. Faschinen) vorzunehmen.

1.1.4.1.6 Grundwasser

Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass sie in Abstimmung mit dem NLWKN die Entwicklung der Grundwasserstände überprüfen wird.

1.1.4.1.7 Uferbefestigung Wulmstorfer Moorbeck/Schulbeck

Die Vorhabenträgerin sagt zu, hinsichtlich des Versatzes des Grabenverlaufs der Wulmstorfer Moorbeck/Schulbeck am Bauwerk BW 8099 durch eine entsprechend schlanke Ausbildung des Grabens und eine Befestigung des Ufers in diesem Bereich sicherzustellen, dass es hier nicht zu Uferbeschädigungen infolge dieses Versatzes kommt.

1.1.4.1.8 Denkmalschutz

Die Vorhabenträgerin sagt zu, das Baudenkmal Heisternest 1 vor dessen baubedingter Zerstörung entsprechend den Anforderungen nach § 6 Abs. 3 Satz 1 NDSchG vollständig zu dokumentieren.

1.1.4.1.9 Überführung Brockmanns Weg

Die Vorhabenträgerin sagt zu, an der Überführung des Brockmanns Weges zur reibungslosen Abwicklung landwirtschaftlichen Begegnungsverkehrs an beiden Seiten jeweils eine 20 m lange, inklusive der standfesten Bankette 6,50 m breite Ausweichstelle gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau im Arbeitsblatt DWA-A 904 der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. Rechnung anzubringen.

Des Weiteren sagt die Vorhabenträgerin zu, die Kurvenradien am Brockmanns Weg im Bereich der Überführung über die A 26 auf ihre Geeignetheit für landwirtschaftliche Züge mit bis zu zwei Anhängern (18,75 m + 2 m Ladungsüberhang) zu prüfen und, sofern dies hierfür erforderlich ist, entsprechend ausgelegte Schleppkurven herzustellen.

1.1.4.1.10 Staubbelastungen, Verunreinigungen

Die Vorhabenträgerin sagt zu, den zum Zwecke der Errichtung des Vorbelastungsdammes aufzubringenden Sand mit Wasser zu binden oder andere geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die mit der Errichtung des Vorbelastungsdammes einhergehenden Staubbelastungen zu verringern sowie die durch die Baufahrzeuge entstehenden Verunreinigungen von Straßen und Wegen zu beheben.

1.1.4.2 Einzelzusagen

1.1.4.2.1 Überführung K 40

Die Vorhabenträgerin sagt dem Einwender Nr. 91 (= Nr. 137) zu, die von ihm geforderte Beweissicherung im Zusammenhang mit dem Bau der Rampe für die Überführung der K 40 und der Anlage des Vorbelastungsdammes vorzunehmen.

1.1.4.2.2 Jagd

Die Vorhabenträgerin sagt den Jagdgenossenschaften Rübke, Ketzendorf, Ovelgönne und Buxtehude dem Grunde nach eine Entschädigung für die vorhabenbedingte Wertminderung ihres Jagdbezirks zu. Die Höhe der Entschädigung wird nach den Hinweisen zur Ermittlung von Entschädigung von gemeinschaftlichen Jagdbezirken (JagdH 01) ermittelt.

1.2 Wasserrechtliche Erlaubnis

1.2.1 Erlaubte Benutzung

Für die in den Unterlagen 13.3, 13.5 und 13.6 bezeichneten Einleitungen in Gewässer wird im Einvernehmen mit den Unteren Wasserbehörden die wasserrechtliche gehobene Erlaubnis erteilt.

Die Koordinaten der Einleitungsstellen hinsichtlich der Entwässerung des durch den Vorbelastungsdamm aus dem Boden ausgepressten Wassers werden während der Bauphase im Einvernehmen mit den Unteren Wasserbehörden festgelegt.

1.2.2 Inhalts- und Nebenbestimmungen

1.2.2.1 Betrieb und Unterhaltung

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

1.2.2.2 Betrieb und Unterhaltung

Der Einsatz mobiler großtechnischer Wasseraufbereitungsanlagen im Rahmen des Überschüttverfahrens zwecks Unschädlichmachung des hierbei austretenden Eisen-II-haltigen Porenwassers ist mit den Unteren Wasserbehörden abzustimmen.

1.2.2.3 Einleitung in die Moorwettern

Mit Blick auf das hamburgische Wasserschutzgebiet „Süderelbmarsch/Harburger Berge“ und die gewässerökologische Empfindlichkeit der Moorwettern ist bei Einleitungen, die letztlich in die Moorwettern münden, in Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde bereits an den Einleitungsstellen für die Straßenentwässerung durch entsprechende technische Maßnahmen (z.B. Bodenfilter) sicherzustellen, dass Feinstoffe aus der Straßenentwässerung zurückgehalten werden.

1.2.2.4 Anzeigepflichten

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

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

1.3 Entscheidung über Einwendungen

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

2 Begründender Teil

2.1 Sachverhalt

2.1.1 Zusammenfassung der Planung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss entscheidet über die Zulässigkeit des Baus des 3. Abschnitts der künftigen Bundesautobahn 26 von Stade nach Hamburg. Konkret betrifft er die Teilstrecke von der Anschlussstelle an der K 40 östlich von Buxtehude bis zur Anschlussstelle an der L 235 bei Neu Wulmstorf. Die Länge der hier gegenständlichen Teilstrecke beträgt 4,1 km (Bau-km 21+400 bis Bau-km 25+500).

Die Trasse wird einen Querschnitt mit einer Kronenbreite von 29,50 m erhalten. Geplant ist eine zweibahnige Trasse mit vier Fahrstreifen. Zwischen den Richtungsfahrbahnen befindet sich ein Mittelstreifen mit einer Breite von 3,50 m. Innerhalb der angegebenen Breite sind auf beiden Seiten Standstreifen von jeweils 2,50 m enthalten. Die Anschlussstelle Neu Wulmstorf entsteht etwa in Höhe der Querung mit der L 235 in ihrem bisherigen Verlauf. Der Anschluss erfolgt an die L 235, wobei die Anschlussstelle in Form eines symmetrischen halben Kleeblatts gestaltet ist. Im Zuge dessen wird die L 235 leicht nach Osten verlagert und in ihrer neuen Lage über die Autobahn geführt. Die Kronenbreite dieser Überführung beträgt 14,50 m und beinhaltet einen Radweg mit einer Breite von 2,25 m. Für die Verbindungsrampen der Anschlussstelle, welche von der Autobahn zur Überführung der L 235 führen, beträgt die Kronenbreite 8,50 m im einstreifigen und 10,50 m im zweistreifigen Bereich. Wegen des zu erwartenden Verkehrsaufkommens werden auf der Überführung an der Einmündung der Verbindungsrampen Lichtsignalanlagen errichtet.

Neben der Überführung über die L 235 wird bei Bau-km 22+780 für die querende K 40 von Buxtehude nach Rübke eine weitere Überführung errichtet. Deren Kronenbreite beträgt 12,75 m. An der Westseite der Überführungsrampen ist jeweils eine Leitstruktur für Fledermäuse mit einer Breite von 3,75 m vorgesehen.

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

Im Zuge des Vorhabens werden Wirtschaftswege unterbrochen und landwirtschaftliche Flächen durchschnitten sowie von ihren Erschließungen getrennt. Das macht die Verlegung von Wirtschaftswegen und Überführungen notwendig. Bei Bau-km 21+830 wird daher der vorhandene Wirtschaftsweg überführt. Außerdem wird der bislang etwa bei Bau-km 23+940 kreuzende Brockmanns Weg überführt. Der Wirtschaftsweg Rübker Bruch/Ovelgönner Heuweg wird hingegen nicht überführt. Im Bereich der Überführungsrampen beträgt die Kronenbreite jeweils 7,00 m; im Übrigen werden die benötigten Ersatzwege mit einer Kronenbreite von 4,50 m angelegt.

Das Vorhaben kreuzt zudem Gewässer II. Ordnung (Weidbek, Randkanal Buxtehude-Rübke und Wulmstorfer Moorbeck/Schulbeck) sowie Gewässer III. Ordnung. Die Kreuzung von Straßen, Wegen und Gewässern erfolgt in Form höhenungleicher Kreuzungsbauwerke. Im

Einzelnen sind das die Unterführung des Randkanals Buxtehude-Rübke bei Bau-km 22+198 (BW 8094), der Weidbek unter die südliche Überführungsrampe der K 40 bei Bau-km 610+597 (BW 8095a), die Unterführung der Ketzendorfer Moorbeck bei Bau-km 23+887 (BW 8097), die Unterführung der Wulmstorfer Moorbeck/Schulbeck bei Bau-km 24+290 (BW 8099), die Unterführung von Straßenseitengräben bei Bau-km 25+010 (BW 8100) und die Unterführung eines Grabens bei Bau-km 25+441 (BW 8102). Die Über- und Unterführungsbauwerke werden durch verschiedene Vegetationsformen, insbesondere flächige Gehölzpflanzungen und Hochstaudenfluren, eingegrünt. Die Unterführungen der kreuzenden Gewässer werden so ausgeführt, dass neben dem Gewässer eine Berme von 1,00 m Breite verbleibt, um eine Durchlässigkeit für die Fauna zu erzielen. Schließlich werden zur Wiederanbindung von abgeschnittenen Gewässern an das vorhandene Gewässersystem mehrere Ersatzgräben angelegt.

Aus Gründen des Lärmschutzes ist zum Schutz der Bebauung in der Ortschaft Rübke auf der Trassennordseite eine Lärmschutzwand zwischen Bau-km 22+790 und dem östlichen Ende des Bauabschnitts bei Bau-km 25+500 vorgesehen. In der Planung für den 4. Bauabschnitt soll diese Lärmschutzwand dann noch fortgeführt werden. Zum Schutz des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) ist entlang der Trassensüdseite auf der gesamten Länge des 3. Bauabschnitts ebenfalls eine Lärmschutzwand vorgesehen. Beide Lärmschutzwände werden eine Höhe von 4 m über der Fahrbahngradienten haben und abgewinkelt sein. Um eine landschaftsgerechte Einbindung der Lärmschutzwände zu erreichen, ist deren Bepflanzung vorgesehen. Die Fahrbahnoberfläche der A 26 wird zudem auf ganzer Länge mit einem lärmindernden Belag ausgestattet.

Niederschlagswasser, das auf den Fahrbahnen der Autobahn anfällt, läuft aufgrund des Dachprofils der Fahrbahn zur Seite hin ab und wird breitflächig über die Bankette und Böschungen in seitliche Mulden bzw. Gräben geleitet. Im Bereich der Lärmschutzwände wird das Niederschlagswasser in Mulden gesammelt und über Ablaufschächte und Rohrleitungen in den Gräben am Böschungsfuß eingeleitet. Die Mulden bzw. Gräben münden in die vorhandenen Gewässer. Vor jeder Einmündung wird ein Regelungsbauwerk zur Verzögerung des Abflusses bei starken Niederschlägen eingebaut, welches aus einer Tauchwand und einer Drosselstrecke sowie einem Notüberlauf besteht. Die Gräben und Mulden sind überdies ausreichend dimensioniert.

Zurzeit verlaufen die 380 kV-Freileitung Hamburg/Süd – Dollern der 50 Hertz Transmission GmbH und die 110 kV-Freileitung UW Mittelkirchen – UW Neu Wulmstorf der E.ON Netz GmbH teilweise im Bereich der geplanten Autobahntrasse. Deshalb müssen diese Freileitungen streckenweise verlegt werden:

Die 380 kV-Freileitung wird zwischen den Masten Nr. 439 und 429, beginnend etwa in Höhe von Bau-km 21+650 leicht nach Süden verschwenkt. In Höhe des Randkanals Buxtehude-Rübke kreuzt die Freileitung die Autobahn (etwa bei Bau-km 22+198) und verläuft dann auf der Südseite der Autobahn parallel zur Trasse. Ab dem Mast Nr. 429 in östlicher Richtung (etwa bei Bau-km 25+700) trifft die Freileitung wieder auf die bisherige Trasse. Während also die bisherigen Masten Nr. 429 und Nr. 439 bestehen bleiben, werden die dazwischen befindlichen neun Masten durch zehn neue Masten ersetzt. Die Baulänge beträgt ca. 3.817 m. Die neu zu setzenden Masten werden dem Erscheinungsbild der vorhandenen Masten entsprechen.

Die 110 kV-Freileitung verlässt ihre bisherige Trasse ab dem Mast Nr. 31 in östlicher Richtung (etwa bei Bau-km 21+750) und wird ebenfalls nach Süden verschwenkt, kreuzt dann die Autobahn östlich der Wirtschaftswegüberführung BW 8093 und verläuft sodann parallel zur Autobahn, bevor sie etwa in Höhe von Bau-km 23+250 bei Mast Nr. 36 wieder in die vorhandene Leitungstrasse übergeht. Die bisherigen vier Masten Nr. 32-35 werden zurückgebaut und durch fünf neue Masten ersetzt. Die neu zu setzenden Masten werden auch hier dem Erscheinungsbild der vorhandenen Masten entsprechen.

Durch den Bau und Betrieb der Autobahn mit seiner Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz und seinen Ingenieurbauwerken kommt es zu Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Zur Vermeidung bzw. Minimierung und zur Kompensation dieser Beeinträchtigungen werden vielfältige Maßnahmen vorgesehen. Zum großen Teil werden diese auf den eigenen Flächen und in der Nähe der Baumaßnahme durchgeführt. Dazu gehören die begleitende Bepflanzung an Wegen und Gräben, die Rekultivierung des Baustellenbereichs, die Begrenzung des Baubetriebs auf die erforderlichen Flächen, die Eingrünung von Ingenieurbauwerken und das Bepflanzen der Böschungen der Autobahn. Daneben müssen jedoch auch Maßnahmen außerhalb des Vorhabenbereichs ergriffen werden. Dazu gehören insbesondere die Extensivierung landwirtschaftlicher Bodennutzungen auf Flächen südlich und östlich des Vorhabenbereichs sowie Aufwertungsmaßnahmen auf insgesamt ca. 146 ha im Gauensieker Sand. Die Maßnahmen im Gauensieker Sand sind bereits umgesetzt.

2.1.2 Verfahrensablauf

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Regionaler Geschäftsbereich Stade (Vorhabenträgerin), beantragte mit Schreiben vom 27.11.2008 und 02.03.2009 ein Planfeststellungsverfahren für den Bau des 3. Abschnitts der Bundesautobahn 26 durchzuführen.

Nach Prüfung der Unterlagen hat der zentrale Geschäftsbereich der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Dezernat 33 als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde das Planfeststellungsverfahren am 25.03.2009 eingeleitet.

Die erstmalige Auslegung der Planunterlagen wurde in der Stadt Buxtehude im Buxtehuder Tagesblatt vom 03.04.2009 bekanntgemacht und auf die Einwendungsmöglichkeit hingewiesen. Die Gemeinde Neu Wulmstorf machte die Auslegung der Planunterlagen in den Aushangkästen in Rübke, Elstorf, Rade und Ardestorf vom 25.03.2009 bis zum 15.05.2009 und im amtlichen Mitteilungsblatt der Gemeinde Neu Wulmstorf vom 25.03.2009 bekannt und wies auf die Einwendungsmöglichkeit hin. In der Gemeinde Drochtersen wurde die Auslegung in den Aushangkästen der Gemeinde vom 30.03.2009 bis zum 15.05.2009 mit Hinweis auf die Einwendungsmöglichkeit öffentlich bekanntgemacht. Auf gleiche Weise erfolgte in der Samtgemeinde Tostedt die Bekanntmachung vom 01.04.2009 bis zum 18.05.2009.

In allen vier Gemeinden lagen die Planunterlagen vom 15.04.2009 bis zum 14.05.2009 in den Diensträumen der Gemeinde- bzw. Stadtverwaltung während der Dienstzeiten zur allgemeinen Einsichtnahme öffentlich aus. Bis zum Ende der Einwendungsfrist mit Ablauf des 28.05.2009 erhoben insgesamt 230 Personen und Vereinigungen Einwendungen. Eine Einwendung wurde nach Ablauf dieses Tages erhoben. Von den in Niedersachsen anerkannten Naturschutzvereinigungen hat sich lediglich der BUND – Landesverband Niedersachsen e.V. durch seine Kreisgruppe Stade mit einem am 28.05.2009 eingegangenen Schreiben zum Vorhaben geäußert.

Parallel zur Auslegung der Planunterlagen beteiligte die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde die in ihrem Aufgabenbereich berührten Behörden. Zudem wurden insbesondere die Betreiber diverser Leitungsnetze und Infrastrukturanlagen als sonstige Träger öffentlicher Belange angeschrieben. Vier Entwässerungsverbände aus dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg wurden mit Schreiben vom 29.05.2009 nachträglich beteiligt.

Daraufhin haben die Freie und Hansestadt Hamburg am 19.05.2009, der Landkreis Stade am 08.06.2009, der Landkreis Harburg am 02.06.2009, die Stadt Buxtehude am 27.05.2009, die Gemeinde Neu Wulmstorf am 20.05.2009 und am 29.05.2009, die Behörde für Geoinformation, Landesentwicklung und Liegenschaften (GLL) am 27.05.2009, die Landwirtschaftskammer Niedersachsen am 28.05.2009, das Domänenamt Stade am 27.05.2009, das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie am 05.06.2009, die Polizeiinspektion Stade am 19.05.2009, die Wehrbereichsverwaltung Nord am 19.11.2009, die E.ON Netz GmbH,

Betriebszentrum Lehrte am 26.05.2009, die EWE AG am 25.05.2009, der Unterhaltungsverband Altes Land Nr. 16 am 19.05.2009, der Wasser- und Bodenverband Buxtehude/Rübke am 13.05.2009 und die Entwässerungsinteressentenschaft Neugraben-Neuwiedenthal am 18.06.2009 Stellungnahmen zum Vorhaben abgegeben. Die Samtgemeinde Tostedt, der Niedersächsische Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN), das Staatliche Forstamt Harsefeld, das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven, die Kabel Deutschland GmbH und die Vattenfall Europe Transmission Netz GmbH haben hingegen nur erklärt, gegen das Vorhaben keine Bedenken bzw. Einwände zu haben.

Die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde hat die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen jeweils zusammengestellt und der Vorhabenträgerin zur Erwiderung übersandt.

Nach Eingang der Stellungnahmen der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen versandte die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde diese zusammen mit der Ladung zum Erörterungstermin den Einwendern und Trägern öffentlicher Belange. Nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung im Buxtehuder Tageblatt vom 24.03.2010 und im Amtlichen Mitteilungsblatt der Gemeinde Neu Wulmstorf vom 25.03.2010 wurden die abgegebenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen am 14.04.2010 und am 15.04.2010 in einem ersten Termin erörtert. Nach vorheriger schriftlicher Einladung wurden Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe mit den jeweiligen Betroffenen in gesonderten Terminen am 23.04.2010 und am 06.05.2010 erörtert.

Infolge der Einwendungen und Stellungnahmen zu dem Planfeststellungsverfahren und deren Vertiefung im Erörterungstermin wurden der Vorhabenträgerin Arbeitsaufträge zu verschiedenen Themen erteilt. Diese betrafen u.a. naturschutzfachliche Fragen, mögliche Existenzgefährdungen von eigentumsbetroffenen Landwirten, die Trassenwahl der zu verlegenden Freileitungen, hydraulische Sachverhalte, die Auswirkungen im nachgeordnete Straßennetz durch Lärmimmissionen und die Auswirkungen des Vorhabens auf das Lokalklima. Nach Erledigung dieser Arbeitsaufträge durch die Vorhabenträgerin wurden die Planunterlagen noch einmal geändert.

Die Auslegung der geänderten Planunterlagen wurde in der Stadt Buxtehude im Buxtehuder Tageblatt vom 19.05.2011 sowie in den Aushangkästen der Buxtehuder Ortschaften Ovelgönne und Ketzendorf vom 30.05.2011 bis zum 29.06.2011 bekanntgemacht; auf die Einwendungsmöglichkeit wurde hingewiesen. Die Gemeinde Neu Wulmstorf machte die Auslegung der geänderten Planunterlagen in den Aushangkästen der Gemeinde vom 19.05.2011 bis zum 29.06.2011 und im amtlichen Mitteilungsblatt der Gemeinde Neu Wulmstorf vom 19.05.2011 bekannt und wies auf die Einwendungsmöglichkeit hin. In der Freien und Hansestadt Hamburg wurde die Auslegung der geänderten Planunterlagen im Amtlichen Anzeiger vom 27.05.2011 bekanntgemacht und auf die Einwendungsmöglichkeit hingewiesen.

Die Planunterlagen haben sodann in der Stadt Buxtehude, der Gemeinde Neu Wulmstorf sowie im Bezirksamt Hamburg-Harburg vom 30.05.2011 bis zum 29.06.2011 in den Diensträumen der Verwaltungen während der Dienstzeiten zur allgemeinen Einsichtnahme öffentlich ausgelegt. Bis zum Ablauf der Einwendungsfrist am 13.07.2011 erhoben insgesamt 193 Personen und eine Vereinigung Einwendungen.

Parallel zur Auslegung der geänderten Planunterlagen beteiligte die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde die in ihrem Aufgabenbereich berührten Behörden. Daraufhin haben die Freie und Hansestadt Hamburg am 11.07.2011, der Landkreis Stade am 14.07.2011, der Landkreis Harburg am 28.06.2011, die Stadt Buxtehude am 07.07.2011 und die Gemeinde Neu Wulmstorf am 22.06.2011 Stellungnahmen abgegeben. Die Landwirtschaftskammer Niedersachsen hat erklärt, dass aus ihrer Sicht – die Belange der Landwirtschaft betreffend – keine Bedenken bestehen.

Die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde hat die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen jeweils zusammengestellt und der Vorhabenträgerin zur Erwiderung über-

sandt. Auf eine Erörterung der nach der zweiten Auslegung eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen hat die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde verzichtet.

Soweit es im Anschluss hieran noch weiterer Informationen bedurfte, hat diese die Planfeststellungsbehörde im Wege der Amtsermittlung eingeholt bzw. noch ergänzend bei der Vorhabenträgerin nachgefragt.

2.2 Rechtliche Bewertung

2.2.1 Formalrechtliche Würdigung

2.2.1.1 Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens

Die Bundesautobahn 26 (A 26) darf als Bundesfernstraße (vgl. § 1 Abs. 2 Nr. 1 FStrG) gemäß § 17 Satz 1 FStrG nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist. Für das Planfeststellungsverfahren gelten die §§ 72-78 VwVfG nach Maßgabe der §§ 17a -17f FStrG.

2.2.1.2 Zuständigkeit

Gemäß § 17b Abs. 1 Nr. 6 FStrG i.V.m. dem Gesetz zur Umsetzung der Verwaltungsmodernisierung im Geschäftsbereich des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) vom 05.11.2004³ und Ziff. 1 Buchst. c und d des Runderlasses des MW vom 22.12.2004⁴ ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) sowohl Anhörungs- als auch Planfeststellungsbehörde bei Planfeststellungen nach § 17 FStrG (Neubau und Änderungen von Bundesautobahnen). Intern obliegen diese Aufgaben dem Dezernat 33 des zentralen Geschäftsbereichs der NLStBV.

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

Die Planfeststellung erstreckt sich gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG auch auf notwendige Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Das gilt grundsätzlich auch dann, wenn die Folgemaßnahme ihrerseits der Planfeststellung bedarf, wie das hier gemäß § 43 Satz 1 Nr. 1 EnWG hinsichtlich der Verlegung der 380 kV-Freileitung Hamburg/Süd – Dollern der 50 Hertz Transmission GmbH und der Verlegung der 110 kV-Freileitung UW Mittelkirchen – UW Neu Wulmstorf der E.ON Netz GmbH der Fall ist. Voraussetzung ist insoweit, dass diese Maßnahmen von der eigentlichen Planung des Vorhabenträgers veranlasst sind⁵ und kein eigenes umfassendes Planungskonzept erfordern⁶. Folgemaßnahmen sind zu treffen, um die Probleme zu lösen, die durch das Vorhaben für die Funktionsfähigkeit anderer Anlagen entstehen; sie dürfen daher über Anschluss und Anpassung nicht hinausgehen⁷.

Beide vorgenannten Voraussetzungen liegen im Hinblick auf die Freileitungsverlegung vor; denn zum einen ist Anlass hierfür einzig und allein der nunmehr gewählte Trassenverlauf der A 26 im 3. Bauabschnitt, und zum anderen erfolgt lediglich eine kleinräumige Anpassung der Freileitungen hieran. Ein eigenes umfassendes Planungskonzept ist insoweit schon deshalb

3 Nds.GVBl. S. 406.

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

5 BVerwG, Urt. v. 18.4.1996 – 11 A 86.95 –, BVerwGE 101, 73 (78).

6 BVerwG, Beschl. v. 3.8.1995 – 11 VR 22.95 –, NVwZ 1996, 266 (267).

7 BVerwG, Urt. v. 6.10.2010 – 9 A 12.09 –, NVwZ 2011, 626 (Rn. 21).

nicht erforderlich, weil sich der verlegte Abschnitt der Freileitungen innerhalb des Einwirkungsbereichs der A 26 halten und daher nur sehr eingeschränkt eigene Konfliktlagen schaffen wird. Die somit gegebene Erstreckung der Planfeststellung begründet über § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 2 VwVfG auch die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde für die Zulassung der Freileitungsverlegung⁸.

2.2.1.3 Verfahren

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

Der Verzicht auf einen weiteren Erörterungstermin nach der zweiten Auslegung beruht auf einer entsprechenden Entscheidung nach § 17a Nr. 5 Satz 1 FStrG. Danach kann die Anhörungsbehörde – nach pflichtgemäßem Ermessen – auf den Erörterungstermin verzichten. Der Verzicht auf den Erörterungstermin ist ermessenfehlerfrei, wenn hinsichtlich der einzelnen Einwendungen kein Erörterungsbedarf besteht. Dies ist der Fall, wenn absehbar ist, dass durch die Befassung mit den Einwendungen im Wege der Erörterung keine der Funktionen des Erörterungstermins erfüllt werden kann⁹. Durch die Erörterung soll

- die Behörde weitere Informationen hinzugewinnen, einen neuen Blickwinkel auf den Sachverhalt erhalten und die Belange besser einschätzen und gewichten können¹⁰;
- ein optimaler Informationsstand der Einwender erreicht werden¹¹;
- ausweislich § 74 Abs. 2 Satz 1 VwVfG eine Einigung zwischen den Beteiligten ermöglichen bzw. vereinfachen;
- zur Akzeptanz des Vorhabens beitragen¹².

Unter keinem der vorgenannten Gesichtspunkte bestand hier nach der zweiten Auslegung noch Erörterungsbedarf:

Zu diesem Zeitpunkt war aus Sicht der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde infolge entsprechender Einwendungen bzw. Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange insbesondere noch fraglich, inwieweit der für die Durchführung des Überschüttverfahrens hinsichtlich des dabei austretenden Eisen-II-haltigen Wassers von der Vorhabenträgerin angesetzte Grenzwert von 2 mg/l auch mit Blick auf die im Vorhabensbereich wohl z.T. anzutreffende sehr trassennahe Viehtränkung ausreichend sei oder ob der Grenzwert vielmehr auf 1 mg/l herabgesetzt werden sollte. Auch waren vereinzelt die Wirkungen des Vorhabens auf die Außenwohnbereiche betroffener Grundstücke noch ungeklärt sowie die Auswirkungen von Bauarbeiten, insbesondere Rammungen im Zuge der Errichtung von Überführungen in Bezug auf in der Nähe befindliche Milchviehbetriebe. All diese Punkte bedurften zu ihrer Klärung indessen nicht notwendigerweise einer Erörterung. Vielmehr konnte sich die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde die insoweit noch benötigten Informationen unschwer durch eine schlichte Nachfrage bei der Vorhabenträgerin beschaffen.

Gleiches gilt auch mit Blick auf die seitens der sich beteiligenden Naturschutzvereinigungen vorgebrachten (vermeintlichen) zusätzlichen Einwirkungen auf das in Rede stehende Europäische Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) durch andere Pläne und

8 Kopp/Ramsauer, VwVfG, 11. Aufl. (2010), § 75 Rn. 7a.

9 Hierzu Füßer/Kindler, UPR 2012, 168 (170).

10 Riese/Dieckmann, DVBl 2010, 1343 (1345); Guckelberger, DÖV 2006, 97 (99 f.).

11 Vgl. Guckelberger, DÖV 2006, 97 (100).

12 Vgl. Kugelman, Die informatorische Rechtsstellung des Bürgers, Tübingen 2000, S. 14.

Projekte, welche im Rahmen der von § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG gebotenen Summationsprüfung berücksichtigt werden müssen. Insoweit konnte die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde den Anstoß aufnehmen und eventuell bestehende Kenntnislücken durch entsprechende Anfragen an die zuständigen Unteren Naturschutzbehörden schließen, zumal es ohnehin der engeren Abstimmung mit den Naturschutzbehörden bedurfte.

Soweit Einwender z.T. noch weiteren Klärungsbedarf geltend machten, wurde dies nicht näher konkretisiert, so dass diesbezüglich insbesondere nicht erkennbar war, inwieweit die Informationsbasis der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde als bislang noch unzureichend angesehen wird. Demnach bestand hier auch unter dem Gesichtspunkt der Erweiterung der Informationsbasis der Behörde kein weiterer Erörterungsbedarf.

Erörterungsbedarf bestand auch nicht unter dem Gesichtspunkt der Information der Einwender. Insoweit ist zunächst zu bemerken, dass nicht jeder (eventuelle) Informationsbedarf der Einwender auch zu einem Erörterungsbedarf führt. Vielmehr ist dies lediglich dann der Fall, wenn sich gerade im Zuge der Erörterung offensichtlich gewordene Fehlvorstellungen der Einwender beseitigen lassen können und die jeweilige Einwendung auf diesem Wege erledigt werden kann. Hier wurden einwenderseits aber insbesondere die Fragen in Bezug auf die mögliche Störung des Grundwassers ebenso wie der bestehenden landwirtschaftlichen Entwässerung sowie in Bezug auf die Belastbarkeit der Verkehrsprognosen und Unfallstatistiken aufgeworfen. Daneben hatten die Einwendungen vor allem die durch das Vorhaben induzierten Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz (insbesondere Lärm und Erschütterungen), eventuelle negative Auswirkungen während der Bauphase, befürchtete sonstige Eigentumsbeeinträchtigungen vielfältigster Art, eine Steigerung des Hochwasserrisikos und negative Auswirkungen auf den Wasserhaushalt, insbesondere eine Beeinträchtigung der Trinkwasserversorgung, zum Gegenstand. Dabei ging es aber überwiegend nicht um echte offene Fragen oder offensichtliche Missverständnisse, sondern um eine jeweils andere Ansicht und Beurteilung der zugrunde liegenden Daten. Damit aber ist weniger ein spezifisches Informationsbedürfnis der Einwender angesprochen als vielmehr die Frage, ob eventuell einvernehmliche Lösungen gefunden werden können. Überdies konnte die Informationsfunktion vor diesem Hintergrund der Planfeststellungsbeschluss selbst übernehmen, indem detailliert im begründenden Teil zu den Befürchtungen der Betroffenen Stellung bezogen wird (siehe unten Ziff. 2.5).

Erörterungsbedarf war des Weiteren auch nicht etwa deshalb gegeben, weil eine einvernehmliche Lösung von Konflikten absehbar gewesen war. In erster Linie beschäftigen die Einwender hier nämlich die oben genannten Aspekte, denen sämtlich Rechnung getragen werden konnte. Gerügt wurden im Übrigen die Planrechtfertigung sowie die von der Vorhabenträgerin vorgenommene Alternativenprüfung. Bezeichnend war insoweit jedoch, dass all diese Punkte bereits Gegenstand des Ausgangsverfahrens gewesen und schon im ersten Erörterungstermin hinlänglich besprochen worden sind. Konnte seinerzeit insoweit keine Einigung erzielt werden, so ist nicht ersichtlich, inwieweit dies durch eine nochmalige Erörterung gelingen könnte.

Darüber hinausgehende Gesichtspunkte der Akzeptanzförderung waren schließlich ebenfalls nicht ersichtlich. Dies gilt umso mehr, als eine echte Akzeptanzförderung ohnehin eines länger währenden kooperativen Prozesses bedarf und sich grundsätzlich nicht einfach durch einen bloßen Erörterungstermin erreichen lässt¹³. Folglich war auch insoweit kein Erörterungsbedarf gegeben.

Soweit der Plan nach der zweiten Auslegung noch Änderungen durch Nebenbestimmungen und Zusagen erfahren hat, waren Behörden oder Private hierzu nicht nochmals zu beteiligen. § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG schreibt eine nochmalige Beteiligung vor, wenn durch die Änderung der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bis-

13 Hierzu *Stoll-Kleemann*, in: BBN, Jahrbuch für Naturschutz und Landschaftspflege 54 (2003), 273 ff.

her berührt werden. Dies ist hier nicht der Fall. Das gilt im Besonderen für den Vorbehalt hinsichtlich der Verkehrsfreigabe des 3. Bauabschnitts der A 26 unter Ziff. 1.1.3.2. In Bezug auf den Naturschutz sind nachträglich ebenfalls nur positive Maßnahmen erwogen worden; fachliche Erkenntniszuwächse gab es nicht. Es war daher auch nicht erforderlich, gemäß § 63 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG nochmals die in Niedersachsen anerkannten Naturschutzvereinigungen zu beteiligen. § 63 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG enthält keine Pflicht zu einem ständigen Abstimmungsprozess bzw. kein Recht der Naturschutzvereinigungen auf einen Dialog mit der Planfeststellungsbehörde¹⁴. Auch hier ist eine erneute Anhörung nur dann geboten, wenn der Aufgabenbereich der Naturschutzvereinigungen erstmals oder stärker als bisher betroffen wird¹⁵.

2.2.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

2.2.2.1 Allgemeines

Für das Vorhaben ist gemäß § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG i.V.m. §§ 2 und 3 sowie §§ 3a bis 3f UVPG i.V.m. Ziff. 14 Anlage 1 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Diese ist gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG ein unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Die zu diesem Zweck von der Vorhabenträgerin vorgelegten Planungsunterlagen entsprechen den Anforderungen des § 6 UVPG, insbesondere ist eine allgemeinverständliche zusammenfassende Darstellung des Vorhabens und seiner Umweltauswirkungen in Unterlage 1a enthalten. Die Einhaltung der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 9 Abs. 1 UVPG wurde durch dieses Planfeststellungsverfahren, insbesondere durch das Anhörungsverfahren nach § 17a FStrG, sichergestellt.

Auf der Grundlage der Unterlagen nach § 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 Vorhabenträgerin einer kritischen Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde unterzogen wurden. Dabei erfolgte getrennt für die einzelnen nach dem UVPG maßgeblichen Schutzgüter eine Kurzbeschreibung zunächst des Untersuchungsgebiets und der Untersuchungsmethodik, anschließend des Ist-Zustands und danach der prognostizierten Umweltauswirkungen einschließlich der jeweils vorgesehenen Schutzmaßnahmen. Die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen findet sich in diesem Beschluss unter Ziff. 2.2.2.2.

Hierauf aufbauend wurde eine auf die einzelnen Umweltmedien bezogene und schließlich eine medienübergreifende Bewertung vorgenommen, die alle Einzelbewertungen zusammenfasst, zu erwartende Wechselwirkungen und Konflikte zwischen den einzelnen Schutzgütern in den Blick nimmt, auf Belastungsverlagerungen eingeht und zu einem Gesamturteil aus Umweltsicht gelangt. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde – soweit dies veranlasst war – auch diejenigen Auswirkungen mit einbezogen, die aus den erst im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens von der Vorhabenträgerin abgegebenen Zusagen sowie den für notwendig erachteten Nebenbestimmungen resultieren, insbesondere aus dem Vorbehalt in Nebenbestimmung 1.1.3.2. Diese Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens ist gemäß § 12 UVPG ein fester Bestandteil der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens. Den Vorgaben des § 9 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG Rechnung tragend sind auch die Inhalte insbesondere der hier räumlich einschlägigen Landschaftsrahmenpläne des Landkreises Stade von 1989 und des Landkreises Harburg von 1994 herangezogen worden (vgl. Unterlage 12.5, Ziff. 2.5). Dabei war aber deren fehlende Aktualität zu beachten, so dass für die Bestandserfassung eher auf die jüngeren, anlässlich der hiesigen Planung erhobenen Daten zurückgegriffen wurde. In die Bewertung des Landschaftsraums und der zu erwartenden

14 BVerwG, Urt. v. 12.11.1997 – 11 A 49.96 –, BVerwGE 105, 348 (349).

15 Leppin, in: Lütke/Ewer, BNatSchG, München 2011, § 63 Rn. 8.

Auswirkungen sind die Landschaftsrahmenpläne in ihrer Leitbildfunktion hingegen verstärkt mit eingeflossen.

Mit Blick auf die Anforderungen nach § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist es nicht erforderlich, dass eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für alle in Betracht kommenden Alternativen durchgeführt wird. Das Gesetz fordert nur, eine „Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens“ vorzulegen. Diese Vorgabe hat die Vorhabenträgerin abgearbeitet (siehe Unterlage 1b, S. 17 ff.). Eine Pflicht zur Alternativenprüfung resultiert aus § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG nicht; vielmehr ist die Umweltverträglichkeitsprüfung strikt projektbezogen ausgestaltet¹⁶. Soweit das Fachrecht eine Alternativenprüfung verlangt, lässt dies die Umweltverträglichkeitsprüfung unberührt. Die Alternativenprüfung ist dann an entsprechender Stelle vorgenommen worden (siehe insbesondere unter Ziff. 2.2.3.7.3.2.2).

2.2.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen,

§ 11 UVPG

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

2.2.2.2.1 Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt

Die Wirkfaktoren des Vorhabens lassen sich durch einen Vergleich des Ist-Zustands mit dem zu prognostizierenden Plan-Zustand ermitteln. Zu diesem Zweck werden zunächst der Untersuchungsraum und die verwendete Untersuchungsmethodik beschrieben, anschließend getrennt nach den einzelnen Schutzgütern des UVPG der Ist-Zustand dargestellt und schließlich die jeweils mit dem Vorhaben einhergehenden Auswirkungen aufgezeigt. Dabei werden die vorgesehenen Schutz- und Kompensationsmaßnahmen mit einbezogen.

2.2.2.2.1.1 Beschreibung des Untersuchungsraums und der Untersuchungsmethodik

Das UVPG unterwirft bestimmte Vorhaben der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. „Vorhaben“ im Sinne des § 2 Abs. 2 UVPG ist der Abschnitt, dessen Bau der jeweils gegenständliche Planfeststellungsbeschluss genehmigt, nicht das dieser Planung zugrunde liegende Gesamtkonzept¹⁷.

Der Untersuchungsraum erstreckt sich auf den Bereich zwischen der künftigen Anschlussstelle Buxtehude im Westen und der Anbindung der A 26 über die L 235 an das bestehende Straßennetz im Osten sowie von der Elbe im Norden bis zum Geestbereich im Süden. Im Detail entspricht er dem zu erwartenden Wirkungsbereich der A 26 auf die einzelnen vom UVPG erfassten Umweltgüter bzw. -medien. Der konkrete Untersuchungsraum variiert daher von Schutzgut zu Schutzgut.

Methodisch basiert die Umweltverträglichkeitsprüfung im Wesentlichen auf den anlässlich des Baus der A 26 erstellten Umweltverträglichkeitsstudien von 1987 und 1997, aktualisiert durch die vegetationskundlichen und faunistischen Kartierungen des Planungsbüros ALAND aus den Jahren 2001, 2006 und 2009. Des Weiteren wurden Daten von Behörden, aus amtlichen Planwerken und Kartierungen sowie der einschlägigen Fachliteratur einbezogen. Soweit keine zwischenzeitlichen Änderungen eingetreten bzw. zu erwarten gewesen und die Daten auch hinsichtlich des nunmehr geänderten Untersuchungsgebiets aussagekräftig sind,

16 *Kment*, in: Hoppe, UVPG, 3. Aufl. (2007), § 6 Rn. 21.

17 BVerwG, Urt. v. 28.02.1996 – 4 A 27.95 –, NVwZ 1996, 1011 (1012).

ist zudem auch auf die im Zuge der Planfeststellung zum 2. Bauabschnitt der A 26 gewonnenen Erkenntnisse zurückgegriffen worden. Dies betrifft vor allem die Schutzgüter Wasser, Klima, Landschaft sowie das kulturelle Erbe. Die vorhabenbedingten Auswirkungen wurden durch Gegenüberstellung des auf dieser Basis zusammengetragenen Ist-Zustands mit dem zu erwartenden Plan-Zustand ermittelt. Auf schutzgutspezifische sonstige Erkenntnisquellen und Untersuchungsmethoden wird im Folgenden an entsprechender Stelle eingegangen.

2.2.2.2.1.2 Beschreibung der Schutzgüter

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

2.2.2.2.1.2.1 Mensch

Maßgeblich für die Beschreibung des Zustands des Menschen als Schutzgut im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ist der vom Menschen für seinen Aufenthalt üblicherweise genutzte Raum. Deshalb ist zunächst der Untersuchungsraum hinsichtlich seiner Nutzungen und sodann hinsichtlich der hier bestehenden Belastungen des Menschen zu betrachten.

Für den Untersuchungsraum liegt zunächst der Flächennutzungsplan 2010 der Stadt Buxtehude vor. Der Untersuchungsraum erfasst allerdings nur den östlichsten Teil des Stadtgebiets, etwa ab Höhe der Anschlussstelle Buxtehude. Soweit in diesem Bereich des Stadtgebiets keine Fläche für die Landwirtschaft dargestellt ist, können südlich der Trasse im Wesentlichen folgende Flächen unterschieden werden:

- Wohnbauflächen,
- gemischte Bauflächen,
- gewerbliche Bauflächen,
- Sonderbauflächen,
- Grünflächen (Spiel- und Sportplatz, Freibad, Friedhof etc.),
- Wasserflächen (insbesondere Flächen für den Hochwasserschutz).

Weiterhin wurde der Flächennutzungsplan der Gemeinde Neu Wulmstorf herangezogen. In dem am stärksten betroffenen trassennahen Bereich in der Ortschaft Rübke sind vor allem Wohnbauflächen, gewerbliche Flächen und gemischte Bauflächen vorgesehen.

Neben diesen Bauflächen wurde in die Umweltverträglichkeitsprüfung der siedlungsnahe Freiraum planerisch eingestellt. Der siedlungsnahe Freiraum dient der Naherholung. Er lässt sich als Raum definieren, der bis ca. 400 m von der Siedlung entfernt liegt.

Für die Aspekte Wohnen und Wohnumfeld weisen insbesondere Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen und die Flächen für den Gemeinbedarf eine besondere Bedeutung auf. Für die Erholung sind darüber hinaus Grün- und Sportanlagen sowie der siedlungsnahe Freiraum von Bedeutung.

Innerhalb des Untersuchungsraums sind die sich dort aufhaltenden bzw. wohnenden Menschen in unterschiedlichem Maße mit Immissionen belastet. Zu nennen sind hier vor allem die entlang des bestehenden Straßennetzes auftretenden Lärm- und Abgasbelastungen. Während insbesondere die Verkehrslärmimmissionen im unmittelbaren Trassenbereich der geplanten A 26 wegen der dort derzeit noch stattfindenden überwiegend landwirtschaftlichen Nutzung vergleichsweise gering ausfallen, sind verschiedene innerörtliche Bereiche im Untersuchungsraum sehr stark belastet. Obgleich für den Ist-Zustand konkrete Daten zur flä-

chendeckenden Belastung mit Verkehrslärm im Untersuchungsraum nicht existieren¹⁸, wird allein schon aus den aktuellen sowie prognostizierten Verkehrszahlen deutlich, dass vor allem die B 73 erheblich verlärm ist. Die im Zuge der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie der Europäischen Union erstellten Lärmkarten zeigen entlang der B 73 in der Ortslage Neu Wulmstorf und auch in der Ortslage Buxtehude in unmittelbarer Straßennähe Belastungen von bis zu 70 dB(A)¹⁹.

Hinzu kommt, dass aufgrund der hohen Verkehrsbelastung insbesondere der B 73, L 140, und K 39 das Unfallrisiko hier etwa sieben- bis achtmal höher als im Bundesdurchschnitt liegt.

2.2.2.2.1.2.2 Tiere und Pflanzen

Der Bestand an Tieren und Pflanzen im Untersuchungsraum ist aufgrund zahlreicher Untersuchungen sehr gut bekannt (vgl. Unterlage 12.5, Ziff. 3):

Weit verbreitet sind Intensivgrünland, Feuchtgrünland, Sumpfbiotope und eingestreute Gehölze im Bereich des Sietlandes. Östlich des L 235 finden sich auch Komplexe von Hochmoorbiotopen. Seit 1995 ist eine schleichende Verarmung des Gebiets an Arten, Gesellschaften und Biotoptypen zu verzeichnen, was in erster Linie der Intensivierung der landwirtschaftlichen Bodennutzung geschuldet ist. Es kam zu erheblichen Verlusten an Arten der Feuchtwiesen und nährstoffarmen Sümpfe. Vielfach haben sich dichte, hochwüchsige halbruderale Gras- und Staudenfluren entwickelt. Trotz der festgestellten nachteiligen Nutzungsänderungen sind im Untersuchungsraum immer noch zahlreiche seltene und gefährdete Pflanzenarten (z.B.: Froschbiss, Walzen-Segge, Sumpf-Dotterblume, Gagelstrauch, Wasser-Kreiskraut, Sumpfcalla, Fieberklee, Schlangen-Knöterich) und Pflanzengesellschaften anzutreffen. Im Rahmen der vegetationskundlichen und -faunistischen Kartierung wurden insoweit großräumige, möglichst homogene Gebiete mit vergleichsweise naturnahen feuchten bis nassen Standortbedingungen als „wertvolle Bereiche“ abgegrenzt. Im Einzelnen wurden identifiziert:

Tab. 2.2.2.2.1.2.2

Nr.	Bezeichnung	Lage/ Ausdehnung	Eigenschaften/Bedeutung
26/28	Feuchtgrünland-Feuchtbrache-Komplex „Großes Moor“	ca. 2 km nordöstlich von Buxtehude zwischen K 40/K 19 im Westen, Norden und Nordosten, der Bahntrasse im Süden und Randkanal Buxtehude-Rübke im Osten	einer der wertvollsten Niedermoorkomplexe mit dem größten zusammenhängenden Feuchtwiesenvorkommen, hoher Anteil schutzwürdiger Biotoptypen sowie gefährdeter Pflanzenarten/-gesellschaften; aufgrund der hohen Strukturvielfalt und den z.T. noch bunten, krautreichen Grünlandflächen besondere Bedeutung für das Landschaftsbild; lokale Bedeutung als Vogelbrutgebiet; landesweite Bedeutung als Weißstorchnahrungshabitat; hohe Bedeutung als Lebensraum von Amphibien und gefährdeten feuchtgebietstypischen Heuschreckenarten

18 Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Neu Wulmstorf vom 04.10.2010 enthält insoweit schon eine die A 26 einbeziehende Prognose künftiger Zustände.

19 Verfügbar unter www.umweltkarten.niedersachsen.de.

30	Feuchtgrünland-Komplex „Rauhstak“	ca. 3,7 km östlich von Buxtehude, ca. 400 m südöstlich des Hofes „Ovelgönner Moor“	wertvolles Relikt von besonders schutzwürdigen, für den Naturraum charakteristischen Biotoptypen mit einer Konzentration von seltenen und gefährdeten Pflanzenarten/-gesellschaften; durch reiche Orchideen-Vorkommen besitzt der westliche Teil eine herausragende floristische Bedeutung; hohe Bedrohung des Areals durch die Brachetendenzen der landwirtschaftlichen Bodennutzung
33	Feuchtgrünland-Feuchtbrache-Komplex Rübker Moor	zwischen Rübke im Norden, Bahntrasse im Süden, L 235 im Osten und Ketzendorfer Moorbeck im Südwesten	neben den wertvollen Bereichen Nr. 26/28 und 34 der aus Naturschutzsicht bedeutendste Teilraum des Untersuchungsraums, großer Flächenanteil niedermoortypischer Biotoptypen sowie große Zahl gefährdeter Tier- und Pflanzenarten/-gesellschaften; Vogelbrutgebiet mit regionaler Bedeutung; landesweite Bedeutung als Weißstorchnahrungshabitat; bedroht durch zunehmende Nutzungsintensivierung einerseits und Brachfallen andererseits
34	Nincoper und Neuenfelder Moor	zwischen L 235, Neuenfelder Hinterdeich und Landesgrenze zu Hamburg	Komplex hochmoortypischer Lebensgemeinschaften, Vorkommen gefährdeter charakteristischer Pflanzenarten der Zwischen- und Hochmoore, einziger Hochmoor-Komplex des Untersuchungsraums; zusammen mit dem als Naturschutzgebiet ausgewiesenen Moor auf hamburger Gebiet Lebensraumkomplex von großer Seltenheit und Eigenart bei gleichzeitiger extremer Empfindlichkeit gegenüber Veränderungen des Wasser- und Nährstoffhaushalts, Wiederherstellbarkeit äußerst gering; besondere Bedeutung der Moorrandbereiche durch die Neu-/Wiederansiedlung von Wachtelkönig und Schwarzkehlchen; Vogelbrutgebiet mit regionaler Bedeutung; landesweite Bedeutung als Weißstorchnahrungshabitat; bedroht durch zunehmende Entwässerung und Verkusselung
S1	Sonderbereich nordwestlich Hohentannen mit eingeschränkter Bedeutung	ca. 2,5 bis 3 km nordöstlich von Buxtehude-Zentrum, zwischen dem Hof Hohentannen im Osten und der Grenze des 3. Bauabschnitts im Westen	offener Grünlandbereich; besondere floristische Bedeutung aufgrund zahlreicher gefährdeter Arten auf Randstandorten; noch hohes Potenzial zur Entwicklung naturraumtypischer Feuchtgrünlandbiotope; Vogelbrutgebiet mit allgemeiner Bedeutung; landesweite Bedeutung als Weißstorchnahrungshabitat; hohes Entwicklungspotenzial aufgrund der Restvorkommen von Gras- und Seefrosch; hofnahe Baumbestände bei Hohentannen von hoher

			Bedeutung für das Landschaftsbild, als kaum/schwer regenerierbare Landschaftselemente schützenswert
N1	Ackerkomplex südlich Ovelgönner Moor	südlich Ovelgönner Moor, zwischen Randkanal Buxtehude-Rübke im Westen, Ketzenborfer Moorbeck im Osten und Bahntrasse im Süden	ausgeräumter, strukturarmer Bereich; für den Biotopschutz und als Lebensraum gefährdeter Pflanzenarten/-gesellschaften nur geringe Bedeutung; Rodung von Obstbaumparzellen, Umwandlung von Intensivgrünland und Maisanbau haben den Lebensraum für den landesweit gefährdeten Kiebitz verbessert, mit der Folge landesweiter Bedeutung als Vogelbrutgebiet; landesweite Bedeutung als Weißstorchnahrungshabitat

Im Untersuchungsraum befinden sich geeignete Wiesenvogelgebiete. Diese zeichnen sich durch weitläufige offene und halboffene Feuchtgrünland-, Brache- und Ackerflächen in Verbindung mit landwirtschaftlichen Nutzungen aus, welche diese Strukturen erhalten. Eines der entscheidenden Kriterien ist das weitgehende Fehlen vertikaler Strukturelemente, die von den Vögeln als Sichtbarrieren wahrgenommen werden sowie eine ausreichende Entfernung von Lärmquellen. Insgesamt wurden im Untersuchungsraum zuletzt u.a. folgende Vogelarten nachgewiesen: Kiebitz, Neuntöter, Schwarzkehlchen, Wachtelkönig, Wiesenpieper, Feldlerche, Bekassine, Austernfischer, Nachtigall, Feldschwirl, Pirol, Gartenrotschwanz, Rebhuhn, Braunkehlchen und Rohrammer. Als Schwerpunktbereiche lassen sich insoweit die wertvollen Bereiche Nr. 33, 34 und N1 erkennen. Vielfach ist jedoch ein Rückgang der Verbreitung der vorgenannten Vogelarten zu verzeichnen.

Wegen des Vorkommens des Wachtelkönigs und der Eignung als guter bis sehr guter Wachtelkönig-Lebensraum wurde ein Teil des Untersuchungsraums als Europäisches Vogelschutzgebiet identifiziert (Schutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401)). Das Gebiet zählt zu den sechs bedeutendsten Wachtelkönig-Brutgebieten in Niedersachsen. Mit Verordnung über das Naturschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ vom 02.08.2006 wurde es unter nationalen Schutz gestellt. Das Schutzgebiet erstreckt sich mit einer Flächengröße von 1.317 ha zwischen den Ortschaften Buxtehude, Neu Wulmstorf und Rübke. Es umfasst einen großräumigen Ausschnitt der Kulturlandschaft am südlichen Rand des Naturraums „Harburger Elbmarschen“, der sich auf ausgedehnten Nieder- und Hochmooren im Übergangsbereich zwischen Marsch und Geest entwickelt hat. Als Schutzzweck werden benannt:

- die Erhaltung und Förderung eines langfristig überlebensfähigen Bestands der wertbestimmenden Art nach Anhang I der Vogelschutzrichtlinie (VRL)²⁰ Wachtelkönig sowie der Schutz und die Entwicklung seiner Lebensräume;
- die Erhaltung und Förderung von im Gebiet brütenden Zugvogelarten des Offenlandes wie Uferschnepfe, Bekassine, Großer Brachvogel und Schafstelze insbesondere durch die Erhaltung und Entwicklung großflächig offener, extensiv genutzter und weitgehend störungsarmer Feuchtgrünlandbereiche;
- die Umsetzung der Ziele zum Schutz des Wachtelkönigs dient auch der Erhaltung und Förderung weiterer im Gebiet vorkommender Brutvogelarten des extensiv genutzten Halboffenlandes wie Neuntöter, Schwarzkehlchen, Braunkehlchen und Wachtel.

20 Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 02.04.1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten, ABl. EU L 103, S. 1, neu gefasst durch die Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30.11.2009, ABl. EU L 20, S. 7

Überdies befinden sich am Rand des Untersuchungsraums zwei Weißstorchnester, die seit 1991 durchgehend jedes Jahr besetzt gewesen sind. Entsprechend der Bewertungsanleitung der Staatlichen Vogelschutzwarte im Niedersächsischen Landesamt für Ökologie²¹ sind vor diesem Hintergrund weite Teile des Untersuchungsraums, insbesondere die wertvollen Bereiche Nr. 33 und S1, als Weißstorchnahrungshabitate mit landesweiter Bedeutung einzustufen.

Des Weiteren konnten im Untersuchungsraum gefährdete Amphibienarten (Moorfrosch und Seefrosch) festgestellt werden. Insoweit handelt es sich jedoch überwiegend um gefährdete Restbestände, die vor allem in den wertvollen Bereichen Nr. 26/28, 33 und 34 vorkommen. Außerhalb der wertvollen Bereiche sind die Gewässerabschnitte mit lokalen Vorkommen des Seefrosches als wertgebende Landschaftselemente hervorzuheben. Auch konnten 15 Fischarten erfasst werden, darunter vier landesweit gefährdete bzw. stark gefährdete Arten, von denen zwei gleichzeitig in Anhang II der FFH-Richtlinien geführt werden (Steinbeißer und Schlammpeitzger).

Schließlich stellen die Feuchtgrünlandflächen der wertvollen Bereiche Nr. 26/28 und 33 aufgrund ihrer Vorkommen gefährdeter Heuschreckenarten besonders bedeutende Lebensräume dar und konnten in Abschnitten des Harzmoorkanals sowie der Wulmstorfer Moorbeck/Schulbeck Vorkommen der landesweit gefährdeten Gebänderten Prachtlibelle nachgewiesen werden.

2.2.2.2.1.2.3 Boden

Die Böden im Untersuchungsgebiet sind gemäß der Bodenübersichtskarte 1:50.000 (BÜK 50) überwiegend dem Bodentyp Erdniedermoor zuzuordnen. Aufgrund der z.T. intensiven landwirtschaftlichen Nutzung ist mit Schadstoffeinträgen zu rechnen. Zudem wird die Bodenstruktur als ehemaliger Moorboden durch Entwässerung und Grünlandumbruch nachhaltig verändert.

2.2.2.2.1.2.4 Wasser

Hinsichtlich des **Grundwassers** stellt sich die Situation wie folgt dar:

Ab der vorhandenen Geländeoberkante stehen holozäne organische Weichschichten mit einer Mächtigkeit von 2,1 bis 7,2 m an. Die Weichschichten werden sodann von holozänen und pleistozänen Sanden unterlagert. Die Grundwasserstände liegen bereits zwischen 0,2 und 0,9 m unter der Geländeoberkante. Es ist davon auszugehen, dass es sich um gespanntes Grundwasser in den Sanden unterhalb der organischen Weichschicht bzw. um Stauwasser handelt. Insgesamt werden die Grundwasserverhältnisse im Untersuchungsraum aber durch das künstlich geschaffene Poldersystem bestimmt. Die Be- und Entwässerung erfolgt dabei über Schöpfwerke an der Este bei Neuland am Übergang Landwettern-Este und bei Hohenwisch am Übergang Moorwettern-Schleusenfleet.

Die Marsch und die Moorbereiche besitzen aufgrund der Bodenverhältnisse eine nur geringe Grundwasserneubildungsrate (0-100 ml/Jahr). Der Grundwasserzustrom aus der Geest in die Marsch bewirkt auch dort eine relativ gute Grundwasserergiebigkeit. Da im Übrigen der obere Grundwasserstock im Untersuchungsraum über die Fließgewässer in direktem Kontakt mit dem Oberflächenwasser steht, kommt diesem eine besondere Bedeutung hinsichtlich der Standortbedingungen (insbesondere Grundwasserstand und Grundwasserqualität) sowohl für die Fließgewässerlebensgemeinschaften als auch für die Grünlandflächen zu.

21 Wilms/Behm-Berkelmann/Heckenroth, Vogelkundliche Berichte Niedersachsen 1997, 103 ff.

Aufgrund der vorhandenen fruchtbaren Böden der Marsch kommt es indessen zur Eutrophierung der Gewässer. Durch die Nutzung als Grünland und Acker muss zudem mit einem Eintrag von Düngemitteln, Pflanzenschutzmitteln und sonstigen chemischen Substanzen in die Gewässer und das Grundwasser gerechnet werden. Quantitative Angaben hierzu liegen jedoch nicht vor.

Hinsichtlich der **Oberflächengewässer** stellt sich die Situation wie folgt dar:

Der Untersuchungsraum gehört aus wasserwirtschaftlicher Sicht zum Stromgebiet der Elbe. Westlich des Untersuchungsraums grenzt die Este an, ein Fließgewässer I. Ordnung. Sie durchzieht sowohl das durch Grünland geprägte Sietland als auch die Obstbauflächen des Alten Landes. Infolge der in der Vergangenheit vorgenommenen Polderung liegt die Este höher als das übrige Gewässernetz. Von Cranz bis Buxtehude sowie im Stadtgebiet von Buxtehude ist die Este als erheblich veränderter Wasserkörper eingestuft worden. Ihr ökologisches Potenzial ist in diesen Bereichen als unbefriedigend, der chemische Zustand als gut eingeschätzt worden. Von Buxtehude bis Moisburg stellt die Este hingegen ein natürliches, in gutem ökologischem und chemischem Zustand befindliches Fließgewässer dar²².

Den Untersuchungsraum durchziehen zahlreiche Gewässer II. und III. Ordnung. Die Hauptentwässerungsrichtung verläuft insoweit von der im Süden liegenden Geest in nördlicher Richtung. Alle Vorfluter münden letztendlich in die im Norden am Hinterdeich gelegene Landwettern, welche von der L 235 in Richtung Westen führt und über ein Schöpfwerk in die Este entwässert. Den Untersuchungsraum durchfließen als Gewässer II. Ordnung der Harzmoorkanal, der Buxtehuder Stadtgraben, der Ostmoorgraben, der Randkanal Buxtehude-Rübke, die Landscheide/Landscheidegraben, die Ovelgönner Moorbeck, die Ketzendorfer Moorbeck, die Weidbek, die Elstorfer Moorbeck, die Wulmstorfer Moorbeck/Schulbeck und die Landwettern. Bei der Landwettern handelt es sich um ein als erheblich veränderten Gewässerkörper klassifiziertes Fließgewässer II. Ordnung, welches ein unbefriedigendes ökologisches Potenzial aufweist, sich aber noch in einem guten chemischen Zustand befindet. Der ökologische Zustand bzw. das ökologische Potenzial der Oberflächengewässer im Untersuchungsraum kann im Übrigen als gut bis mäßig eingestuft werden, wobei sich aber die Wasserqualität aufgrund der gegebenen Verhältnisse (insbesondere Nährstoffreichtum) als natürlich darstellt.

Insgesamt ist das Umfeld also durch ein künstlich angelegtes Entwässerungssystem mit weit verzweigten Be- und Entwässerungsgräben, Wettern und Kanälen geprägt. Dieses System dient in erster Linie der Optimierung der landwirtschaftlichen Bodennutzung durch Regulierung der Grundwasserstände durch den Menschen. Die Gewässer werden periodisch unterhalten und weisen ein entsprechendes Regelprofil auf. Vor allem die Gräben und Gruppen bieten einen Lebensraum für wertvolle, seltene und gefährdete Tier- und Pflanzenarten/-gesellschaften. Wegen ihrer landschaftsbildprägenden Wirkung sowie ihrer kulturhistorischen Entstehung kommt den Gewässern eine weitere wichtige Bedeutung zu.

2.2.2.2.1.2.5 Klima

Das Untersuchungsgebiet ist als Teil des Klimabezirks „Niedersächsisches Flachland“ durch ein maritim-meernahes Küstenklima mit langem, zögerlichem Frühling und Herbst, um ca. zehn Tage verzögerter Apfelblüte sowie westlichen Winden zu ca. 50 % und östlichen Winden zu ca. 32 % gekennzeichnet. Wichtige lokalklimatische Bedeutung kommt der Entstehung von Kaltluft sowie den Kaltluftbewegungen zu. Der Untersuchungsraum stellt aufgrund seiner Tiefenlage von kaum 1 m über NN und der überwiegenden Grünlandnutzung auf moo-

22 Siehe zum Ganzen Niedersächsischer Beitrag für den Bewirtschaftungsplan der Flussgebietsgemeinschaft Elbe, Dezember 2009, Anhang A, abrufbar unter http://www.nlwkn.niedersachsen.de/live/live.php?navigation_id=8198&article_id=45603&psmand=26.

rigem Untergrund ein natürliches Kaltluftentstehungsgebiet dar. Aufgrund der vorherrschenden Gefällesituation von <2 % finden jedoch keine nennenswerten Kaltluftbewegungen statt. Insbesondere mit Blick auf die im nördlichen Teil des Untersuchungsraums beginnenden Obstbaugebiete des Alten Landes besteht daher die Möglichkeit von Spätfrostereignissen in den Monaten April und Mai.

Die Vorhabenträgerin hat ein Gutachten zur zusätzlichen Spätfrostgefährdung im Zusammenhang mit dem geplanten Bau der A 26 vom 18.11.2009 eingeholt. Danach ist im Untersuchungsgebiet in windschwachen Strahlungsnächten mit solchen Spätfrostereignissen zu rechnen. Windschwache Strahlungsnächte zeichnen sich durch einen geringen Bedeckungsgrad mit Wolken und durch niedrige Windgeschwindigkeiten in Bodennähe aus. Der geringe Bedeckungsgrad mit Wolken begünstigt eine starke Abkühlung des Erdbodens durch die Wärmeabstrahlung der Oberfläche bei gleichzeitig niedriger atmosphärischer Gegenstrahlung. Geringe Windgeschwindigkeiten verhindern infolge der fehlenden Turbulenzen zudem eine Vermischung der abgekühlten bodennahen Luft mit der wärmeren Umgebungsluft. Laut dem vorgenannten Gutachten reicht erfahrungsgemäß bereits eine Windgeschwindigkeit von ca. 3 m/s in einer Höhe von 10 m aus, damit sich solche lokalklimatische Besonderheiten kaum noch ausbilden. Des Weiteren transportieren bestimmte Windrichtungen bevorzugt verschieden temperierte Luftmassen in das Untersuchungsgebiet. Am Standort Jork ist ermittelt worden, dass vor allem Winde aus Ostnordost und aus Nordnordwest mit besonders vielen Frosttagen im Alten Land verbunden sind (bis zu 17 Frosttagen im Monat April innerhalb von zehn Jahren).

2.2.2.2.1.2.6 Luft

Das Vorhaben wird in einem Gebiet verwirklicht, welches aufgrund seiner ländlichen Struktur in der Fläche betrachtet über eine vergleichsweise hohe Luftqualität verfügt. Maßgebliche Indikatoren der Luftqualität sind Belastungen durch verschiedene Luftschadstoffe, welche auch die Gesundheit von Menschen sowie die Vegetation belasten können. Diese Luftschadstoffe werden vom Menschen überwiegend durch den Verkehr, die Industrie und die Landwirtschaft verursacht. Nur ein geringer Teil von Luftschadstoffen stammt aus natürlichen Quellen.

Zu den wichtigsten Luftschadstoffen zählen Schwefeldioxid (SO_2), Stickstoffdioxid (NO_2) und Stickstoffmonoxid (gemeinsam mit Stickstoffdioxid angegeben als NO_x), Feinstaub, Benzol, Kohlenmonoxid (CO), Ozon und verschiedene Schwermetalle. Letztere treten in der Regel als Bestandteile von Feinstaub auf. Erkenntnisse über die gegenwärtige Belastung des Untersuchungsraums mit derartigen Schadstoffen liefern die Daten der staatlichen Luftqualitätsüberwachung in Niedersachsen. Im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt und Klimaschutz betreibt das Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim ein lufthygienisches Überwachungssystem (LÜN), in welchem durch Messstationen verteilt über das gesamte Landesgebiet verschiedene Schadstoffe erfasst werden. Die dem Untersuchungsraum nächstgelegene Messstation in Niedersachsen ist die Station Altes Land in Jork. Innerhalb der verschiedenen Kategorien von Messstationen (Verkehrsstationen, Industriestationen, Stationen im ländlichen, vorstädtischen oder städtischen Hintergrund) handelt es sich um eine Station im ländlichen Hintergrund. An der Station Altes Land werden die Schadstoffe Stickstoffmonoxid und Stickstoffdioxid, Ozon und Feinstaub in der PM_{10} -Fraktion gemessen. Die Messwerte der Station²³ können für ein größeres Gebiet in der Umgebung als repräsentativ angesehen werden. Für die Schadstoffe liegen Messergebnisse auch für die vergangenen Jahre vor, so dass – mit gewissen, hier nicht wesentlichen Einschränkungen – auch die Repräsentativität über einen mehrjährigen Zeitraum hin beurteilt werden kann. Darüber hin-

23 Siehe Luftqualitätsüberwachung in Niedersachsen – Jahresbericht 2010, Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim, verfügbar unter www.umwelt.niedersachsen.de.

aus kann zum Abgleich dieser Werte auf die nahegelegenen Messstationen Neugraben (ca. 5 km von Neu Wulmstorf) und Finkenwerder West des hamburgischen Landesmessnetzes zurückgegriffen werden²⁴.

Im Einzelnen wurden an der Station Altes Land folgende Luftschadstoffe festgestellt:

Die Belastung mit Stickstoffdioxid betrug auf das Kalenderjahr 2010 gemittelt 15 µg/m³ Luft. Der maximale Wert für eine Stunde betrug 91 µg/m³ Luft. Dieser Wert entspricht auch den Messergebnissen der letzten zehn Jahre. In den Jahren 2000 bis 2009 lag die auf das Kalenderjahr gemittelte Belastung mit Stickstoffdioxid zwischen 13 und 16 µg/m³ Luft, lediglich im Jahr 2003 lag der Wert bei 18 µg/m³ Luft. Verglichen mit den Werten für ganz Niedersachsen befindet sich die Station Altes Land damit im unteren Bereich. An den sieben Verkehrsstationen des Landesmessnetzes wurden 2010 Werte zwischen 35 und 51 µg/m³ Luft gemessen. Die Stationen im ländlichen, vorstädtischen oder städtischen Hintergrund hatten Werte zwischen 7 und 24 µg/m³ Luft aufzuweisen. An der Messstelle Neugraben in der Freien und Hansestadt Hamburg waren 16 µg/m³ Luft zu verzeichnen, was dem Wert der Messstation Altes Land annähernd entspricht.

Die an der Station Altes Land ermittelten Werte für Stickstoffoxide insgesamt (angegeben als NO_x) beinhalten auch das Stickstoffmonoxid und liegen daher naturgemäß über den Werten für Stickstoffdioxid. Für 2010 waren 19 µg/m³ Luft zu verzeichnen. Auch dieser Wert ist über die Jahre 2005 bis 2009 relativ konstant geblieben. Er liegt im Landesvergleich niedrig. Verkehrsstationen in Niedersachsen wiesen 2009 Jahresmittelwerte bis 129 µg/m³ Luft auf. Selbst im Vergleich mit den Stationen im ländlichen, vorstädtischen oder städtischen Hintergrund befindet sich das Alte Land im unteren Bereich der Messergebnisse.

Die Feinstaubbelastung mit Partikeln (PM₁₀) lag im Jahr 2010 bei 20 µg/m³ Luft. Dieser Wert liegt in der Größenordnung vorangegangener Jahre. In den Jahren 2001 und 2006 – länger zurückliegende Messergebnisse liegen nicht vor – lag der Wert mit 22 bis 31 µg/m³ Luft höher. 2007 und 2008 waren es hingegen lediglich 17 bzw. wiederum 18 µg/m³ Luft. An 14 Tagen des Jahres 2010 wurde ein Wert von 50 µg/m³ Luft innerhalb von 24 Stunden überschritten. Im landesweiten Vergleich liegt die Station damit im Mittelfeld der Feinstaubbelastung, wobei die Differenz zwischen den höchsten und den niedrigsten Werten deutlich geringer ist als bei anderen Schadstoffen. So betrug die Belastung an den Stationen im ländlichen, vorstädtischen oder städtischen Hintergrund zwischen 8 und 20 µg/m³ Luft, an den Verkehrsstationen waren es 22 bis 29 µg/m³ Luft.

Die Belastung mit Feinstaub der PM_{2,5}-Fraktion wird an der Station Altes Land nicht gemessen. Hierfür gab es im Jahr 2010 in Niedersachsen lediglich 15 Messstationen, welche in der Regel auch nicht über länger zurückreichende Messreihen verfügen. Die Belastung mit PM_{2,5} lässt sich daher für den Untersuchungsraum lediglich überschlägig abschätzen, da PM_{2,5} gleichzeitig auch eine Teilmenge von PM₁₀ ist, dessen Konzentration hier bekannt ist. Im Allgemeinen wird davon ausgegangen, dass der Anteil von PM_{2,5} innerhalb der PM₁₀-Fraktion zwischen 50 bis 80 % liegt²⁵. Eine über ein Jahr hinweg angelegte Untersuchung für eine Verkehrsstation in Dresden hat einen Anteil von 64 % ergeben²⁶. Ähnliches ergibt sich aus dem Vergleich der in Niedersachsen gemessenen Konzentrationen von PM_{2,5} und PM₁₀ an den jeweiligen Stationen. An den fünf Verkehrsstationen Barbis, Göttingen, Hannover, Oldenburg und Osnabrück lag der Anteil von PM_{2,5} an der PM₁₀-Fraktion zwischen 64 und 81 %. Stationen im ländlichen, vorstädtischen oder städtischen Hintergrund wiesen einen relativ einheitlichen Anteil zwischen 66 und 84 % auf. Somit zeigt sich, dass der Anteil an PM_{2,5}

24 Daten verfügbar unter www.hamburger-luft.de.

25 Lahl, Feinstaub – eine gesundheitspolitische Herausforderung, Manuskript zum Vortrag vom 17.03.2005 vor der Deutschen Gesellschaft für Pneumologie, S. 4.

26 Sächsisches Landesamt für Umwelt und Geologie (Hrsg.); Eigenforschungsprojekt Korngrößen-differenzierte Feinstaubbelastung in Straßennähe in Ballungsgebieten Sachsens, 2005, verfügbar unter www.umwelt.sachsen.de.

in der PM_{10} -Fraktion den Wert von 80 % zumeist nicht übersteigt, sondern eher unterschreitet. Das belegen auch Daten aus dem Messnetz der Freien und Hansestadt Hamburg. An den vier Messstellen, die sowohl $PM_{2,5}$ als auch PM_{10} messen, betrug im Jahr 2010 der Anteil von $PM_{2,5}$ 67 bis 73 %. Deshalb lag die Belastung mit $PM_{2,5}$ im Jahr 2010 im Gebiet der Messstation Altes Land bei schätzungsweise $16 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft. Dieser tendenziell überschätzte Wert liegt im Mittelfeld der 2010 in Niedersachsen für $PM_{2,5}$ gemessenen Werte.

Die Ozonbelastung im Alten Land ist ebenfalls vergleichsweise niedrig. An 14 Tagen des Jahres 2010 wurde ein 8-Stunden-Mittelwert von $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft überschritten. Der maximal erreichte 1-Stunden-Mittelwert lag bei $210 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft. Andere Stationen in Niedersachsen wiesen an bis zu 33 Tagen Überschreitungen eines 8-Stunden-Mittelwertes von $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft auf (Station Wurmberg im Harz). Hinsichtlich der Ozonbelastung fällt allgemein auf, dass diese in den großstädtischen bzw. stark verkehrsbelasteten Bereichen eher moderat ist, während sie in ländlichen Bereichen vergleichsweise hoch liegt. Am stärksten ozonbelastet in Niedersachsen ist die fernab von Verkehrswegen und Bebauung gelegene Station Wurmberg. Ursache hierfür ist, dass die Ozonbelastung zwar zu einem großen Teil durch Autoabgase, hier insbesondere durch Stickoxide verursacht wird. Maßgeblich für den Entstehungsprozess von Ozon ist Stickstoffdioxid, welches mit Sauerstoff zu Ozon und Stickstoffmonoxid reagiert. Stickstoffmonoxid kann aber wiederum mit Ozon zu normalem Sauerstoff und Stickstoffdioxid reagieren (Titrationseffekt). Da der Straßenverkehr neben Stickstoffdioxid zusätzlich noch Stickstoffmonoxid emittiert, führen diese Emissionen im Bereich stark belasteter Verkehrswege tendenziell zu einem der Ozonbildung gegenläufigen Prozess. Deshalb sind in städtischen Bereichen die Ozonwerte teilweise sogar niedriger als in ländlichen Bereichen, in denen das vom Fahrzeugverkehr verursachte Stickstoffmonoxid in deutlich geringerem Ausmaß vorhanden ist.

Andere Schadstoffe werden von der Messstation Altes Land nicht erfasst. Gleichwohl lassen die Daten aus dem Landesmessnetz zu anderen Stationen in vergleichbarer Lage Rückschlüsse auf die Belastung mit anderen Schadstoffen im Alten Land zu. Das betrifft zunächst die Belastung mit Schwefeldioxid. Dieser Schadstoff ist in den vergangenen Jahren so stark zurückgegangen, dass er nur noch an ausgewählten Stationen gemessen wird. In Niedersachsen betrug der Jahresmittelwert für Schwefeldioxid an den verschiedenen Messstationen zwischen 3 und $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft, lediglich an der Messstation Wesermündung wurde ein Wert von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft erreicht. Der maximal erreichte Tagesmittelwert lag mit $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft ebenfalls vergleichsweise niedrig. Die Luftbelastung im Alten Land mit Schwefeldioxid kann deshalb als sehr gering eingeschätzt werden. Dies gilt in vergleichbarer Weise für Benzol. Die stärkste Belastung weisen hier die Verkehrsstationen auf, welche im Jahr 2010 mit 1,2 bis $1,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft belastet waren. Die Werte im städtischen, ländlichen und vorstädtischen Hintergrundbereich betrugen zwischen 0,7 und $0,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft. Die Belastung mit Kohlenmonoxid betrug an den am stärksten belasteten Verkehrsmessstationen zwischen 1,4 und $2,1 \text{ mg}/\text{m}^3$ Luft. Schließlich ist auch die Belastung mit Schwermetallen in der Feinstaubfraktion (PM_{10}) insgesamt als niedrig einzuschätzen.

Zusammenfassend lässt sich somit festhalten, dass die Luftqualität im Untersuchungsraum allgemein, aber auch im landesweiten Vergleich in Niedersachsen als gut einzuschätzen ist.

2.2.2.2.1.2.7 Landschaft

Bei der Landschaft im Untersuchungsraum handelt sich um eine noch relativ naturnah wirkende, durch kleinteilige landwirtschaftliche Nutzungsstrukturen und historische Kontinuität geprägte Kulturlandschaft im Übergang zur Geest. Der westliche Teil des Untersuchungsraums (südlich der K 40 und westlich des Randkanals Buxtehude-Rübke) ist durch weggleitende Gehölze und flächige Sukzessionswäldchen vergleichsweise kleinräumig gekammert. Die lineare und flächige Anordnung von Gestaltelementen (Feldhecken, Gehölzen) mit großer Dichte bedingt entlang der Wege relativ kleine Sichträume mit Sichtweiten von maxi-

mal 250 bis 500 m. Weiträumigere Sichtbeziehungen bieten sich lediglich an wenigen Punkten. Aufgrund der hohen Strukturvielfalt und der teilweise noch bunten und krautreichen Grünlandflächen besitzt der hiesige kleinteilige Grünlandkomplex eine besondere Bedeutung für das Landschaftsbild; die Elemente bewirken eine Belebung und Gliederung.

Im zentralen Bereich des Untersuchungsraums (nördlich der K 40, zwischen Randkanal Buxtehude-Rübke und L 235) ist die Landschaft dagegen von weitem offenen Grünland- oder Ackerflächen geprägt. Gehölze finden sich hier lediglich einzeln und in linearer wegbegleitender Anordnung als visuelle Leitlinien. Dies bedingt weite Sichträume mit Sichtweiten bis zu 1.000 m. Von zahlreichen Punkten sind überdies Blickbeziehungen von bis zu 10 km über den Untersuchungsraum hinaus zu den Steilhängen des nördlichen Elbufers möglich.

Die Bereiche östlich der L 235 sowie der Bereich westlich von Neu Wulmstorf sind sodann durch flächige Moor- bzw. Bruchwälder in verschiedenen Sukzessionsstadien geprägt. Diese überlagern den Offenlandcharakter der verbliebenen Grünlandflächen stark und vermitteln zumindest im Nincoper-Neuenfelder Moor den Charakter eines naturnahen Waldmoores. Der gehölzreiche (Hoch-)Moorkomplex stellt einen Lebensraumkomplex von hoher Seltenheit und Eigenart dar. Wie auch aus dem Landschaftsrahmenplan des Landkreises Harburg hervorgeht, handelt es sich hierbei um einen wichtigen Bereich für die Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft.

Nördlich des bislang betrachteten Bereichs schließt sich schließlich die Marsch mit der 3. Meile des kulturell- und -historisch sehr bedeutsamen Alten Landes an. Die Marsch wird überwiegend zum Obstbau genutzt. Der Wechsel zwischen Grünland und Obstbauflächen und damit – gerade im zentralen Bereich des Untersuchungsraums – zwischen offenem und „beengtem“ Raumerlebnis ist abrupt.

Außerhalb der Ortschaften ist die Landschaft weitgehend frei von Beeinträchtigungen, was zu einer entsprechend hohen Erlebnis- bzw. Erholungsqualität führt. Hier finden sich auch für die Naherholung bedeutsame Wegeverbindungen. In den Ortschaften besteht an sich wegen der ländlichen und somit aufgelockerten Siedlungsstruktur ebenfalls ein recht hoher Anteil an Freiräumen. Doch sind die Bereiche insbesondere entlang der B 73, L 140, L 125 und K 39 wegen des hohen Verkehrsaufkommens auf den Straßen stark lärm- und abgasbelastet, so dass die Freiraumqualität hier sehr eingeschränkt ist.

In Anlehnung an Köhler und Preiß²⁷ ist die Landschaft im Untersuchungsraum daher überwiegend von mittlerer, teilweise – insbesondere im Bereich Nincoper-Neuenfelder Moor – aber auch von hoher Bedeutung.

2.2.2.2.1.2.8 Kultur- und sonstige Sachgüter

Kulturgüter sind Zeugnisse menschlichen Handelns ideeller, geistiger und materieller Art.

Bodendenkmäler sind im Untersuchungsraum nicht bekannt, mit Blick auf die Siedlungsgeschichte ist allerdings im Bereich der 3. Meile des Alten Landes insbesondere im Umfeld der jeweiligen Siedlungsbereiche mit einem hohen Aufkommen an kulturhistorisch bedeutsamen Funden zu rechnen. Im zukünftigen Trassenbereich befindet sich an der Ostseite der L 235 eine denkmalgeschützte Hofanlage, bestehend aus einem Bauernhaus, einer Scheune und einem weiteren Gebäude. Dieses Baudenkmal muss zur Durchführung des Vorhabens beseitigt werden. Andere Baudenkmäler liegen von der Trasse der A 26 so weit entfernt, dass Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können.

Von großer kulturhistorischer Bedeutung ist darüber hinaus das Alte Land, konkret die nördlich des Hinterdeichs vorfindliche 3. Meile, wie jüngst die Auswahl des Alten Landes für die sog. Tentativliste als möglicher Kandidat für die Meldung als UNESCO-Weltkulturerbestätte

27 Köhler/Preiß, Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 2000, 3 (45 ff.).

belegt. Südlich schließt sich hieran der Übergang zur Geest als (ehemaliges) Moorgebiet an. Der kulturhistorische Wert dieser Flächen (Sietland) ist eher gering.

2.2.2.2.1.3 Beschreibung der Umweltauswirkungen

Zur Ermittlung der Auswirkungen von Straßenbaumaßnahmen auf die einzelnen Schutzgüter ist sowohl in der Umweltverträglichkeitsstudie als auch im landschaftspflegerischen Begleitplan unterschieden worden zwischen

- anlagebedingten,
- baubedingten und
- betriebsbedingten Auswirkungen.

Anlagebedingte Auswirkungen sind solche, die durch den Baukörper selbst verursacht werden. Sie haben meist dauerhafte Veränderungen der Umwelt zur Folge. Intensität und Umfang der Veränderungen sind dabei abhängig vom Bestandwert der jeweils betroffenen Ressource (Bedeutung/Empfindlichkeit) und der Eingriffsintensität (z.B. Versiegelung, Teilversiegelung, Bodenauftrag). Zu den anlagebedingten Auswirkungen können im Einzelnen gehören:

- Flächeninanspruchnahme/-verlust (Versiegelung, Teilversiegelung, Bodenauf-/abtrag),
- Trenn-, Zerschneidungs- und Barriereeffekte,
- kleinklimatische Veränderungen,
- Beeinträchtigung des charakteristischen Orts- und Landschaftsbildes,
- Veränderung des Wasserhaushalts.

Baubedingte Auswirkungen beschreiben die Beeinträchtigungen, die während der Bauphase auftreten können. Sie weisen in der Regel einen nur vorübergehenden Charakter auf. Zu den baubedingten Auswirkungen können gehören:

- Bodenverdichtungen durch Maschineneinsatz,
- Flächeninanspruchnahme durch Baustelleneinrichtungen, Lagerflächen, Bauwege und Bodenentnahmen,
- Flächenzerschneidung,
- Veränderungen des Wasserhaushalts,
- Lärm- und Schadstoffbelastung.

Betriebsbedingte Auswirkungen beschreiben die Veränderungen der Umwelt und seiner Bestandteile durch den Betrieb und die Unterhaltung der Straße. Die Intensität und der Umfang der tatsächlichen Auswirkungen sind dabei u.a. abhängig von der Menge, Zusammensetzung und Geschwindigkeit des Verkehrs. Zu den betriebsbedingten Auswirkungen können gehören:

- Schadstoffimmissionen,
- Lärmimmissionen,
- visuelle Störreize,
- Erschütterungen,
- Tierverluste durch Kollisionen,

- Trenn-, Zerschneidungs- und Barriereeffekte.

2.2.2.2.1.3.1 Schutzgut Mensch

Unmittelbare anlagenbedingte Auswirkungen auf den Menschen als Schutzgut sind nicht zu erwarten. Zwar ist die Trasse der zu bauenden Autobahn in der im Untersuchungsraum flachen Landschaft wegen der vorgesehenen Dammlage und der Rampen für die Überführungsbauwerke weithin sichtbar. Diese anlagenbedingte Wirkung beeinträchtigt das menschliche Empfinden insbesondere unter Berücksichtigung des vorgesehenen Begleitgrüns allerdings nur unerheblich. Eine spürbare Störwirkung ist damit nicht verbunden.

Das Vorhaben wird während der Bauphase zu Baulärm führen und dadurch möglicherweise auch den Menschen als Schutzgut beeinträchtigen. Das betrifft allerdings nur Wohnsiedlungen im trassennahen Bereich, insbesondere die Ortslage Rübke der Gemeinde Neu Wulmstorf. Zur Abschätzung der Baulärmimmissionen legte die Vorhabenträgerin im Februar 2012 eine schalltechnische Untersuchung vor, welche die Immissionen an der nächstgelegenen Bebauung in Rübke prognostiziert. Die Untersuchung geht davon aus, dass ein Betrieb der Baustelle nur während der Tageszeit zwischen 7.00 und 20.00 Uhr erfolgt. Im Einzelnen betrachtet wurden drei besonders lärmintensive Baugeschehen: die Aufschüttung des Vorbelastungsdamms, die Asphaltierungsarbeiten und die Herstellung der Brückenwiderlager an der Überführung der L 235. Die ermittelten Beurteilungspegel für den Baulärm bewegen sich – je nach Immissionsort – im Bereich zwischen 44 und 58 dB(A). Diese Auswirkungen sind lediglich vorübergehend. Die Planfeststellungsbehörde geht zudem davon aus, dass Lärmbelastungen durch die konkrete Planung des Bauablaufs und die eingesetzte Bautechnologie ggf. noch weiter minimiert werden können. Außerdem werden die betrachteten Baugeschehen nur für einen Teil der Bauzeit auftreten und die jeweils nächstgelegene (Wohn-)Bebauung nur kurzzeitig betreffen, weil sich der Baustellenschwerpunkt über die Bauzeit hinweg immer wieder entlang der Trasse verlagert.

Betriebsbedingt werden Lärmimmissionen durch den Verkehr auf der A 26 auftreten. Der von der Autobahn und der vorgesehenen Anschlussstelle Neu Wulmstorf ausgehende Verkehrslärm wurde auf der Basis der angenommenen Verkehrsstärke für das Jahr 2025 (Prognosehorizont) rechnerisch prognostiziert. Hierzu lagen im Planfeststellungsverfahren die von der Vorhabenträgerin als Planunterlage 11 und 11.a angefertigten schalltechnischen Untersuchungen vor. Die Untersuchungen berücksichtigen die Lärmschutzwände entlang der Autobahn sowie die vorgesehene lärmindernden Deckschicht und ermitteln auf dieser Basis die Immissionsbelastung von Wohngrundstücken im Einwirkungsbereich des Vorhabens.

Der schalltechnischen Untersuchungen wurde dabei der Planfall 1a zugrunde gelegt. Dieser beinhaltet mit 59.100 Kfz/24 h²⁸ und einem Schwerverkehrsanteil (ab 3,5 t) von 7.970 Fahrzeugen für die A 26 die höchste prognostizierte Verkehrsbelastung. Die sonstigen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens untersuchten Planfälle betreffen andere Szenarien hinsichtlich des Ausbaustands des übrigen Straßen- und Autobahnnetzes in Norddeutschland. Sie führen durchweg zu geringeren Verkehrsbelastungen auf der A 26. Lediglich der in der Verkehrsuntersuchung betrachtete Planfall 3 und der Planfall 3a machen hier eine Ausnahme. Zwar ist im Planfall 3 und Planfall 3a mit 53.300 bzw. 55.000 Kfz/24 h die Gesamtbelastung des 3. Bauabschnitts geringer. Dafür ist der Schwerverkehrsanteil mit 8.930 bzw. 9.400 Fahrzeugen höher. Der wesentliche Unterschied des Planfalls 3 zu den anderen untersuchten Planfällen liegt indessen darin, dass dieser zusätzlich noch die Fortführung der A 20 von Drochtersen über Bremervörde, Bremerhaven nach Westerstede berücksichtigt. Im Planfall 3a kommt – wie im Planfall 1a im Vergleich zum hier eigentlich maßgeblichen Planfall 1 – noch die sog. Hafenquerspange in Hamburg dazu (frühere A 252, jetzt als Fortführung der A 26 deklariert). Für diese Vorhaben laufen derzeit jedoch noch keine Planfeststellungsver-

28 Alle Angaben zu Verkehrszahlen pro Werktag (DTVw).

fahren. Sie sind zudem lediglich im weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans eingeordnet. Für die Hafenquerspange ist erst am 15.02.2011 die Linienbestimmung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) geändert worden.

Was das nachgeordnete Straßennetz angeht, so wird sich hier nach der Fertigstellung der A 26 bis zur A 7 infolge der Verlagerung des Verkehrs auf die Autobahn die Verkehrsbelastung auf den Ost-West-Relationen, insbesondere der B 73, erheblich reduzieren. Mit der Reduzierung des Verkehrs ist auch ein spürbarer Rückgang der bestehenden Lärmbelastung verbunden. Überschlägig betrachtet führt eine Halbierung der Verkehrsbelastung zu einer Verminderung des Verkehrslärms um 3 dB(A). Das betrifft vor allem die bislang stark belastete B 73. Allerdings sind nicht durchgängig Entlastungseffekte zu verzeichnen. Zumindest auf der L 235 bewirkt der Zu- und Abgangsverkehr zur bzw. von der Anschlussstelle Neu Wulmstorf nördlich derselben Steigerungen der Verkehrsbelastung. Dadurch kommt es zu einer Zunahme der Verkehrslärmbelastung in der Größenordnung von 1 bis maximal 2 dB(A). An einigen Gebäuden entlang der L 235 erreicht die Lärmbelastung dann die Schwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts bzw. überschreitet diese geringfügig. Soweit die Autobahn für einen Übergangszeitraum an der Anschlussstelle Neu Wulmstorf endet, ist wegen des Zu- und Abgangsverkehrs zur bzw. von der Anschlussstelle Neu Wulmstorf sogar mit einer noch deutlicheren Verkehrszunahme auf der L 235 zu rechnen. Auch südlich der Anschlussstelle nimmt der Verkehr in diesem Fall zu. Durch die B 3n wird allerdings ein Großteil dieses Verkehrs von der Ortslage Neu Wulmstorf ferngehalten. Für den nicht auszuschließenden Fall, dass nach Fertigstellung und Betriebsfreigabe des 3. Bauabschnitts die Anschlussstelle Buxtehude wegen des noch ausstehenden Ausbaus des nachgeordneten Straßennetzes gemäß des diesbezüglichen Vorbehalts im Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 14.11.2011 geschlossen ist, werden zudem entlang der K 26 im Bereich zwischen der Einmündung der K 51 und der Anschlussstelle Neukloster Verkehrsbelastungen erwartet, die über das Maß hinausgehen, welches infolge der Verkehrsfreigabe des gesamten 2. Bauabschnitts (Anschlussstellen Neukloster und Buxtehude) ohnehin zu erwarten ist. Die daraus resultierende Immissionsbelastung liegt hier gleichwohl noch unterhalb bzw. allenfalls knapp oberhalb von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts.

Da im Zuge der vorgesehenen Verlegung der vorhandenen Hochspannungsfreileitungen das Wohnhaus Rübker Bruch 20 mit der 380 kV-Freileitung Hamburg/Süd – Dollern E/F überspannt wird, kommt es für die Bewohner des Hauses, welches sich bereits jetzt in unmittelbarer Nähe der Freileitung befindet, zu einer Zunahme von Immissionen durch die von der Leitung ausgehenden elektromagnetischen Felder und durch leitungsbedingte Geräusche. Die prognostizierte Belastung durch das elektrische Feld der Leitung beträgt an der am stärksten belasteten Stelle des Wohnhauses 3,75 kV/m, die Belastung durch das Magnetfeld beträgt maximal 48,4 Mikrottesla. Der Schalldruckpegel der von der Leitung ausgehenden Geräusche wird mit 38,2 dB(A) angegeben. Die Zunahme der Geräuschimmissionen von der Freileitung ist jedoch im Vergleich zu den Geräuschimmissionen der vorbeiführenden Autobahn so gering, dass sie vom Menschen kaum wahrgenommen werden kann. Hinsichtlich der ebenfalls zu verlegenden 110 kV-Freileitung UW Mittelkirchen – UW Neu Wulmstorf sind hingegen schon aufgrund der größeren Entfernung zu Siedlungsbereichen keine nachteiligen Wirkungen für den Menschen zu erwarten.

Der Mensch als Schutzgut wird schließlich betriebsbedingt noch durch luftfremde Schadstoffe beeinträchtigt. Vor allem die Stickstoffdioxid- und Feinstaubkonzentration wird zunehmen.

2.2.2.2.1.3.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Die Trassenführung im 3. Bauabschnitt von der Anschlussstelle Buxtehude bis zur Anbindung der A 26 an die L 235 bei Neu Wulmstorf zieht diverse Betroffenheiten der Pflanzen- und Tierwelt nach sich. Bei den Tieren betrifft dies zunächst die **Avifauna**:

Da Teile des Untersuchungsgebiets als Europäisches Vogelschutzgebiet ausgewiesen sind (Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401)), kommt der Beurteilung der Beeinträchtigungen des Vorhabens auf die Avifauna eine besondere Bedeutung zu. Die Ermittlung der Beeinträchtigungen erfolgte auf der Grundlage bester wissenschaftlicher Erkenntnisse unter Berücksichtigung der Ergebnisse aktueller Forschungsvorhaben zu den Wirkungen des Straßenverkehrs auf die Avifauna²⁹ sowie unter Berücksichtigung der konkreten einzelfallspezifischen Gegebenheiten.

Insgesamt sind innerhalb des betroffenen Vogelschutzgebiets folgende, durch randliche Flächenbetroffenheit, Isolation und Beunruhigung (akustische und optische Effekte), insbesondere betrieblich verursachten Beeinträchtigungen für die Avifauna hervorzuheben:

- Lebensraumbeeinträchtigung (vollständiger Funktionsverlust) für den Wachtelkönig auf ca. 201 ha³⁰,
- Lebensraumbeeinträchtigung (vollständiger Funktionsverlust und teilweise Funktionsverminderung) für Offenlandarten wie insbesondere den Wiesenpieper auf ca. 95 ha,
- Lebensraumbeeinträchtigung (vollständiger Funktionsverlust und teilweise Funktionsverminderung) für Halboffenlandarten und Gebüschbrüter wie insbesondere den Neuntöter oder das Schwarzkehlchen auf ca. 40 ha.

Diese Beeinträchtigungen werden im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Kohärenzsicherung im betroffenen Vogelschutzgebiet selbst (Maßnahme E19) sowie im Bereich Gauensieker Sand (Maßnahme E18) kompensiert.

Darüber hinaus werden Nahrungshabitate des Weißstorchs beeinträchtigt, was jedoch durch die Ausgleichsmaßnahme E19 kompensiert wird. Außerhalb des Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) hat der 3. Bauabschnitt der A 26 keine Auswirkungen auf die Avifauna.

Hinsichtlich der **weiteren Tierarten** ergeben sich folgende Betroffenheiten:

Im Bereich des Randkanals Buxtehude-Rübke kommt es zur Zerschneidung von Teillebensräumen von lokalen Restvorkommen des als gefährdet eingestuften Seefrosches, wobei jedoch eine Gewässerunterführung als Möglichkeit zum Erreichen von Flächen südlich der A 26 verbleibt. Durch die Inanspruchnahme von Gewässerabschnitten mit Bedeutung als Fischlebensraum kommt es des Weiteren vorhabenbedingt zur Gefährdung von Teillebensräumen der als gefährdet eingestuften Fischarten Steinbeißer und Schlammpeitzger. Schließlich gehen Randbereiche mit Bedeutung als Lebensraum für die als landesweit gefährdet eingestufte Gebänderte Prachtlibelle im Zuge der Überbauung der Wulmstorfer Moorbeck/Schulbeck verloren. Hinsichtlich dieser Beeinträchtigungen wird indessen durch die Maßnahmen A12 bis A15 sowie S6 für einen Ausgleich bzw. Ersatz gesorgt.

Für die Fledermausarten Rauhaufledermaus, Breitflügelfledermaus, Wasserfledermaus, Fransenfledermaus und Zwergfledermaus kommt es zur Beeinträchtigung räumlich-funktionaler Beziehungen (Zerschneidungs-, Barrierewirkungen) insbesondere im Bereich der Überführung der K 40. Betriebsbedingt kann es zudem zu Kollisionen kommen. Zur Vermeidung dieser Wirkungen sind jeweils Leitstrukturpflanzungen, Irritationsschutzwände, Überflughilfen, Fledermaussperreinrichtungen etc. gemäß dem Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere an Straßen (MAQ 2008) vorgesehen (Maßnahmen S23 und E17).

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

29 Kieler Institut für Landschaftsökologie, Vögel und Verkehrslärm, FuE-Vorhaben des BMVBS, Schlussbericht 2007; Kieler Institut für Landschaftsökologie, Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, 2010.

30 Die Abweichung gegenüber den Planunterlagen (Unterlage 1b) ist die Konsequenz aus der später gemachten Zusage unter Ziff. 1.1.4.1.1.

Durch den 3. Bauabschnitt der A 26 kommt es zu einem Biotopverlust von insgesamt ca. 60,5 ha. Stellenweise gehen ganz oder teilweise Biotopflächen mit hoher und allgemeiner Lebensraumbedeutung verloren. Anlagebedingt werden neben nährstoffreichen Nasswiesen und mesophilem Grünland mäßig feuchter Standorte auch Birken-Bruchwald mit Pfeifengras-Birken- und Kiefern-Moorwald sowie Erlenwald in Anspruch genommen. Mithin werden auch gemäß § 30 BNatSchG gesetzlich geschützte Biotope berührt (insgesamt ca. 1,5 ha). Die Beeinträchtigungen werden durch die Maßnahmen A12, E17 und E19 kompensiert.

Im Zuge der vorhabenbedingten Verlegung der Freileitungen kommt es zudem zum Verlust von ca. 140 Einzelbäumen. Auch gehen von ca. 1.200 m Strauchhecke 200 m verloren. Zur Kompensation dessen werden auf etwa 0,24 ha Pflanzungen entsprechender Bäume und Sträucher vorgenommen (Maßnahme A03).

Vorhabenbedingte Stoffeinträge mit nachteiligen Effekten auf die Vegetation sind schließlich nicht zu befürchten. Das Vorhaben geht zwar mit einer gewissen Deposition sowohl von Stickstoff- als auch von Schwefelverbindungen über den Luftpfad einher. Auch wirken Stickstoffverbindungen eutrophierend und Schwefelverbindungen versauernd, was zu Beeinträchtigungen der Vegetation führen kann. Doch wird – bezogen auf Stickstoffdioxid (NO_2) – ausweislich Abb. 6.4 des von der Vorhabenträgerin vorgelegten Luftschadstoffgutachtens im Planfall 1a (= durchgängige Realisierung der A 26 bis zur Anbindung an die A 7 einschließlich der seinerzeit noch geplanten Hafenquerspange der A 252 zwischen A 7 und A 255) der aus Vorsorgegründen zum Schutz der Vegetation in § 3 Abs. 4 der 39. BImSchV enthaltene kritische Wert für Stickstoffoxide (NO_x) von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft nur in unmittelbarer Trassennähe und damit in einem ohnehin schon anlagebedingt stark beeinträchtigten Bereich erreicht. Maximal Gleiches ist für Schwefeldioxid hinsichtlich des kritischen Wertes nach § 2 Abs. 4 der 39. BImSchV von jährlich bzw. winterhalbjährlich $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft anzunehmen, überwiegen doch beim Kfz-Betrieb ohnehin Stickstoffdioxid- und Feinstaub PM_{10} -Emissionen. Auch hat die luftschadstofftechnische Untersuchung für das Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsverfahren zum 2. Bauabschnitt der A 26 eine vorhabenbedingte Zusatzbelastung von lediglich $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft im unmittelbaren Trassenbereich ergeben. Für den 3. Bauabschnitt – hier verkehren gegenüber dem 2. Bauabschnitt schätzungsweise nur etwa 5.000 Kfz/24 h mehr – liegt die Zusatzbelastung in einer vergleichbaren Größenordnung.

2.2.2.2.1.3.3 Schutzgut Boden

Die mit dem Vorhaben verbundene Inanspruchnahme und Versiegelung von Böden ist in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt.

Tab. 2.2.2.2.1.3.3

Wirkung	Umfang
Versiegelung durch die A 26	12,7 ha
Versiegelung durch die Freileitungsverlegung	500 m ²
Überbauung durch Dammböschungen	29,5 ha
Gewässerverlegung/Ersatzgewässer	2,1 ha
Arbeitsstreifen A 26	18,6 ha
Arbeitsstreifen Freileitungsverlegung	Bedarf noch nicht genau bestimmt
gesamt (ohne Arbeitsstreifen Freileitungsverlegung)	60,8 ha

Durch die Versiegelung gehen die natürlichen Bodenfunktionen sowie die Funktionen des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 1 und 2 BBodSchG vollständig verloren. Durch die Überbauung im Bereich der Böschungsbauwerke und Ersatzgewässer ergeben sich Funktionsverminderungen infolge Veränderung der natürlichen Bodenprofile. Weitere Funktionsverminderungen können sich durch Verdichtung im Bereich des Baustreifens ergeben.

Die Beeinträchtigungen des Bodens insbesondere durch Versiegelung lassen sich nicht in entsprechendem Umfang durch Entsiegelungsmaßnahmen ausgleichen. Infolge der Maßnahme A11 können den versiegelten 12,8 ha lediglich Entsiegelungen im Umfang von 0,2 ha entgegengehalten werden. Dem Konflikt werden daher Maßnahmen zugeordnet, welche multifunktionale Ersatzfunktionen für die Bodenbeanspruchung übernehmen. Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um Grünlandextensivierungen, Gehölzpflanzungen und Sukzessionsflächen (siehe Maßnahmen E17 und E19). Weitestgehend ausgeglichen ist demgegenüber die mit der Freileitungsverlegung einhergehende Versiegelung. Dem Neubau von 14 Masten steht hier der Rückbau von 13 Masten gegenüber. Das verbleibende Defizit wird multifunktional im Zusammenhang mit Maßnahmen für weitere Beeinträchtigungen kompensiert (Maßnahme A03).

Die für die Freileitungsverlegung erforderlichen Baustraßen und Arbeitsbereiche werden vollständig zurückgebaut, verursachen also keine dauerhafte Flächeninanspruchnahme. Die Bodenbeeinträchtigungen im Bereich des Arbeitsstreifens der Autobahntrasse werden jeweils minimiert und durch geeignete Rekultivierungsmaßnahmen wie Bodenlockerung und dem Auftrag abgeschobenen Bodens wird der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt (Maßnahme S02).

Schließlich führen das Überschüttverfahren und die dabei vorzunehmende Unschädlichmachung des durch den Vorbelastungsdamm ausgepressten Eisen-II-haltigen Porenwassers zur Sedimentation von Eisen-III. Es werden jedoch nur wenige Kubikmeter Eisen-III-haltiger Schlamm anfallen, der zudem einer anschließenden Verwertung zugeführt wird. Nach einer Aufreinigung des im Zuge des Überschüttverfahrens angelegten Grabensystems alle zwei bis drei Jahre und anschließender Kompostierung kann das so gewonnene Bodenmaterial insbesondere als Beimengung zu Andeckböden Verwendung finden.

2.2.2.2.1.3.4 Schutzgut Wasser

Die oben genannte Bodenversiegelung führt zu einer Verringerung der Grundwasserneubildung und einer entsprechenden Erhöhung des Oberflächenwasserabflusses. Das auf der Fahrbahn der A 26 anfallende Niederschlagswasser wird über die Bankette und Böschungen bzw. Straßenabläufe und Abflussschächte in Mulden bzw. Gräben am Böschungsfuß und weiter in Gewässer II. Ordnung geleitet. Vor der Einleitung in Gewässer II. Ordnung sind Regelungsbauwerke zur Abflussverzögerung bei starken Niederschlägen vorgesehen. Die vorgeschalteten Gräben und Mulden sind so dimensioniert, dass ein ausreichendes Volumen für die Regenwasserrückhaltung zur Verfügung steht.

Relevante vorhabenbedingte Beeinträchtigungen der **Grundwasserverhältnisse** können aufgrund der vorhandenen hydrogeologischen Gegebenheiten ausgeschlossen werden. Der Bau der Autobahn wird lediglich sehr geringfügige hydraulische Veränderungen nach sich ziehen. Anfänglich wird die Wassermenge in den Randbereichen der landwirtschaftlichen Dränagen etwas ansteigen, wo tief dränierte landwirtschaftliche Flächen bis direkt an die Trasse reichen. Mit zunehmender Auflast wird die Wassermenge jedoch selbst in diesen Bereichen zurückgehen. Gleiches gilt mit Blick auf die vorhabenbedingte Verlegung von Freileitungen.

Aufgrund der geringen Tragfähigkeit des Baugrunds sind spezielle Bauverfahren für die sichere Gründung der Autobahntrasse erforderlich. Vorgesehen ist eine Gründung im Überschüttverfahren (Errichtung eines Vorbelastungsdamms). Möglich wäre auch ein Gründungsverfahren mit geokunststoffummantelten Sandsäulen. Beide Bauverfahren führen zur Auspressung von Porenwasser aus den anstehenden Bodenschichten (Klei und Torf), welches gelöstes Eisen-II enthält. Um mögliche negative Effekte des eisenhaltigen Porenwassers auf die Gewässerökologie zu vermeiden, erfolgt vor Einleitung in die Vorfluter bei entsprechend kritischer Wasserqualität eine Vorbehandlung des Wassers. Hierzu wird das Wasser in parallel zum Vorbelastungsdamm geführten Mulden bzw. Gräben am Böschungsfuß gesammelt und in Sedimentationsstrecken eingeleitet. Durch Sauerstoffeintrag mit Hilfe von Schilfbewuchs oder im Bedarfsfall auch durch technische Belüftung wird das gelöste Eisen-II hier zu nichtlöslichem Eisen-III oxidiert, welches sich dann in Absetzeinrichtungen sedimentiert. Die Vorbehandlungsanlagen können im Bereich des Baustreifens, d.h. ohne zusätzliche Flächeninanspruchnahme realisiert werden.

Im Übrigen wird der Vorbelastungsdamm zwar zu einer Verdichtung der unterlagernden holozänen Weichschichten führen, was zu einer Verringerung der hydraulischen Leitfähigkeit dieser – grundwassergefüllten – Schichten führt. Im Alten Land finden nicht zuletzt wegen der landwirtschaftlichen Entwässerung in den holozänen Weichschichten jedoch praktisch keine horizontalen Grundwasserströmungen statt. Die horizontale Grundwasserströmung von der Geest zur Elbe erfolgt vielmehr in den darunter liegenden, vom Vorhaben unberührt gelassenen pleistozänen Sandschichten.

Was die **Oberflächengewässer** angeht, so wird die A 26 im 3. Bauabschnitt mehrere Gewässer II. und III. Ordnung sowie gepolderte Verbandsgebiete kreuzen. Dabei werden verrohrte Hauptfluter und Dränsammler einschließlich der Dränsauger durchschnitten sowie mehrere kleinere Gräben gequert. Mit Blick darauf ist zur Erhaltung der wasserwirtschaftlichen Funktionsfähigkeit des Raums die Anlage folgender Gewässerunterführungen vorgesehen:

Tab. 2.2.2.2.1.3.4

Gewässer	Bau-km
Randkanal Buxtehude-Rübke	22+198
Weidbek	610+597 (K 40)
Ketzendorfer Moorbeck	23+887
Wulmstorfer Moorbeck/Schulbeck	24+290
Wulmstorfer Moorbeck/Schulbeck	649+420 (Wirtschaftsweg)
Graben	25+010
Graben	25+441
Graben	655+402 (Ersatzweg L 235, Nincoper-Neuenfelder Moor)
Graben	653+273 (Ersatzweg L 235, Nincoper-Neuenfelder Moor)

Um die insbesondere auch ökologischen Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten, werden die Unterführungsbauwerke als freies Durchflussgerinne mit beidseitigen Börmern (Absätze in der Böschung) in einer Breite von jeweils 1 m ausgebildet, so dass eine

Querung der A 26 ermöglicht wird. Die lichte Höhe über diesen Bermen beträgt 1,50 m. Sowohl das Gewässer selbst als auch die Randstreifen werden jeweils mit dem ursprünglich anstehenden Boden ausgeformt. Die Ausbildung der Gewässerprofile erfolgt im Übrigen nach den hydraulischen Erfordernissen, insbesondere wird es zu keiner Querschnittseinengung im Vergleich zum Ist-Zustand kommen. Die von ihrer Vorflut gleichwohl abgetrennten Gräben werden in dem erforderlichen Umfang an eigens hierfür herzustellende Ersatzgräben angebunden. Die Ersatzgräben verlaufen parallel zur A 26 innerhalb des vorgesehenen Arbeitsstreifens hin zu den jeweiligen Unterführungen. In den Bereichen mit parallelen Wirtschaftswegen zu den Ersatzgräben wird aus Unterhaltungsgründen zwischen der Böschungsoberkante der Gräben und den Wegen ein Unterhaltungsräumstreifen mit einer Breite von 5 m vorgehalten.

Eine Veränderung des **Hochwasserrisikos** ist durch den Bau des 3. Bauabschnitts der A 26 nicht zu befürchten. In die vorhandenen Fließgewässer wird, abgesehen von den vorgenannten Unterführungen, nicht eingegriffen, so dass sich eine von diesen Gewässern womöglich ausgehende Hochwassergefahr nicht verändert. Die Querschnitte sowohl der Überführungsbauwerke als auch der vorgeschalteten Gräben und Mulden sind jeweils so konzipiert, dass sie auch bei starken Niederschlägen eine hinreichende Wasserableitung gewährleisten. Entgegen der Besorgnis einiger Einwender werden die Gefahren einer Überflutung bei einer Sturmflut im Bereich der Ortschaft Rübke nicht erhöht. Diese Besorgnis beruht u.a. auf der historischen Erfahrung der Sturmflut von 1962. Damals kam es nach Deichbrüchen zu großflächigen Überflutungen, vor denen sich die Bewohner der tiefer liegenden Gebiete erst auf dem höher liegenden Höhenrücken der Geest in Sicherheit bringen konnten. Daher wurde mehrfach die Befürchtung geäußert, die in Dammlage verlaufende A 26 könnte im Falle einer Sturmflut mit Deichbruch nach Süden hin im Sinne eines Badewanneneffekts als Barriere wirken und den Hochwasserstand in Rübke erhöhen. Auch wenn diese Besorgnis aus Sicht der Planfeststellungsbehörde vor dem Hintergrund der historischen Erfahrung nachvollzogen werden kann, ist sie gleichwohl unbegründet. Die Deichbrüche in der Vergangenheit traten auf, weil die Deiche seinerzeit (noch) nicht den heute einschlägigen technischen Anforderungen entsprachen. Seit 1962 sind die Deiche entlang der Unterelbe jedoch deutlich erhöht und verbessert worden. Gleiches gilt für die Küstendeiche. Nach Auskunft des für den Hochwasserschutz zuständigen Niedersächsischen Landesbetriebes für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) ist ein Deichbruch und damit eine Hochwassergefahr im Untersuchungsraum deshalb extrem unwahrscheinlich. Tatsächlich hat es seit 1962 an der Unterelbe in Niedersachsen auch keine Deichbrüche mehr gegeben. Selbst bei der sog. Jahrhundertflut am 03.01.1976, welche in Hamburg noch 1 m höher auflief als die Flut von 1962, kam es lediglich bei Hetlingen (Schleswig-Holstein) zu einem Deichbruch. Ungeachtet dessen trifft es zu, dass bei einem – von der Planfeststellungsbehörde für theoretisch erachteten – Hochwasserereignis mit entsprechenden Deichbrüchen die oben beschriebene Barrierewirkung der A 26 eintritt. Diese würde jedoch – nach der fachlichen Einschätzung des NLWKN – lediglich zu einer Erhöhung des Wasserstands im Überflutungsgebiet von wenigen Dezimetern führen.

2.2.2.2.1.3.5 Schutzgut Klima

In klimatischer Hinsicht hat das hier gegenständliche Vorhaben allenfalls Auswirkungen auf die Häufigkeit der für den Obstbau kritischen Spätfrostereignisse im April und Mai. Die solche Ereignisse begünstigenden meteorologischen Bedingungen, wie sie im Gutachten zur zusätzlichen Spätfrostgefährdung im Zusammenhang mit dem geplanten Bau der A 26 vom 18.11.2009 genannt sind, werden durch bestimmte Landschaftsstrukturen verstärkt. Insoweit maßgeblicher Parameter ist insbesondere die Windgeschwindigkeit in Bodennähe. Ohnehin schon niedrige Windgeschwindigkeiten werden innerhalb der Obstplantagen durch die Fülle von Bestandselementen fast bis zur Windstille verzögert. Ebenfalls verzögernd wirken Aufschüttungen, Rampen, Brückenbauwerke, Lärmschutzwände und die Randbepflanzung. Aufgrund dessen wird in dem oben genannten Gutachten angenommen, dass es zu anla-

genbedingten Auswirkungen auf das Kleinklima kommt. Zu diesem Ergebnis gelangt das Gutachten durch Vergleich des Ist-Zustands mit dem Plan-Zustand im Wege numerischer Simulation. Dabei wurde eine Windgeschwindigkeit von 1,5 m/s in einer Höhe von 10 m angenommen sowie unterstellt, dass die im Plan-Zustand verwirklichte Randbepflanzung eine Höhe von 10 m aufweist.

Unter Berücksichtigung aller Anströmrichtungen kann im klimatologischen Mittel angenommen werden, dass der eventuell kleinklimatischen Auswirkungen unterworfenen Bereich nur einen Streifen von nicht mehr als 200 m entlang der Trasse ausmacht. Der Betrag der lokalen Abkühlung ist von den konkreten örtlichen Gegebenheiten abhängig. Nach den Berechnungen des Gutachters kann als Faustformel abgeleitet werden, dass zusätzliche Abkühlungen von bis zu $-0,5^{\circ}\text{C}$ in einem Streifen von etwa bis zu 20 m von der Trasse entfernt, Abkühlungen von bis zu $-0,3^{\circ}\text{C}$ in einem sich daran anschließenden Streifen von etwa 100 m Breite und Abkühlungen von bis zu $-0,1^{\circ}\text{C}$ in einer Entfernung von bis zu 200 m entstehen können. Insgesamt kommt es nach den Berechnungen des Gutachters in den so ermittelten Kaltluftstaugebieten nördlich der A 26 allenfalls zu einer zusätzlichen Gefährdung von ein bis zwei Tagen innerhalb von zehn Jahren bis zu einer maximalen Entfernung von der Trasse von 100 m. Südlich der A 26 ist mit einer vorhabenbedingten zusätzlichen Gefährdung von etwa 0,5 Tagen innerhalb von zehn Jahren bis zu einer Entfernung von der Trasse von 200 m zu rechnen.

Entsprechende Effekte lassen sich insbesondere mit Blick auf das Obstbaugebiet im Alten Land nördlich des Hinterdeichs nicht ausschließen. Ausgehend von der oben genannten Faustformel kann hier im Sinne einer Worst-Case-Annahme zugrunde gelegt werden, dass mit zusätzlichen Abkühlungen von bis zu $-0,5^{\circ}\text{C}$ innerhalb von etwa bis zu 20 m von der Trasse entfernt, mit Abkühlungen von bis zu $-0,3^{\circ}\text{C}$ in einem sich daran anschließenden Streifen von etwa 100 m Breite und mit Abkühlungen von bis zu $-0,1^{\circ}\text{C}$ in einer Entfernung bis zu 200 m von der Trasse gerechnet werden muss. Das vorhabenbedingte Spätfrostisiko ist indessen von diversen meteorologischen Bedingungen abhängig, insbesondere der Windrichtung und Windstärke. Demzufolge geht die Planfeststellungsbehörde – auf der sicheren Seite bleibend – im Mittel von einer vorhabenbedingten Zunahme des Spätfrostisikos allenfalls von bis zu zwei Tagen innerhalb von zehn Jahren bis maximal zu einer Entfernung von 200 m aus.

2.2.2.2.1.3.6 Schutzgut Luft

Die Verwirklichung des Vorhabens führt unmittelbar im Bereich der neuen Autobahn zu einer Erhöhung der Belastung der Luft mit Schadstoffen. Zur Ermittlung dieser Belastung wurde von der Vorhabenträgerin eine luftschadstofftechnische Untersuchung vorgelegt (Unterlage 11.LuS), deren letzte überarbeitete Fassung vom August 2010 noch verschiedene Aktualisierungen und die Veränderungen der Immissionsbelastung im nachgeordneten Straßennetz berücksichtigt. Die Untersuchung verwendet anstelle des Merkblatts über die Luftschadstoffbelastung an Straßen (MLuS) das Straßennetzmodell PROKAS, weil die Voraussetzungen für die Anwendungen des Merkblatts über die Luftschadstoffbelastung bei einem Vorhaben mit Anschlussstellen mit mehreren Rampen und nahe liegenden innerörtlichen Straßenabschnitten nicht gegeben sind. Die in der vorliegenden Untersuchung verwendeten Emissionsfaktoren basieren auf dem Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA, Version 3.1 (UBA 2010), welches im Auftrag des Umweltbundesamtes entwickelt wurde. Diese Emissionsfaktoren berücksichtigen das unterschiedliche Emissionsverhalten der jeweiligen Fahrzeuggruppen typisierend. Allerdings berücksichtigen diese Emissionsfaktoren nicht die Emissionen von Feinstaubpartikeln (PM_{10}) durch Abrieb und Aufwirbelung im Straßenverkehr. Deshalb hat die vorliegende Untersuchung diese Emissionen mit entsprechenden Eingangsdaten auf der Basis aktueller Forschungsarbeiten der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) berücksichtigt. Auf dieser Grundlage wurden die Immissionen, welche

vom Verkehr auf der neugebauten A 26 ausgehen, bezogen auf das Jahr 2025 berechnet. Untersucht wurden Stickstoffdioxid sowie Feinstaubpartikel PM_{10} und $PM_{2,5}$. Die vorgelegte Untersuchung kommt dabei für den vollständigen Ausbau der A 26 bis zum Anschluss an die A 7 einschließlich der seinerzeit noch geplanten Hafenquerspange der A 252 zwischen A 7 und A 255 (= Planfall 1a) zu folgenden Ergebnissen:

Die Stickstoffdioxidimmissionen (NO_2) werden im unmittelbaren Trassenbereich am stärksten zunehmen. Hier ist eine Steigerung von 18 auf $44 \mu g/m^3$ Luft zu verzeichnen. Jenseits der Trasse nimmt die Belastung jedoch sehr schnell ab. In einer Entfernung 60 m nördlich der Trasse und 40 m südlich der Trasse sind es nur noch $28 \mu g/m^3$ Luft. Wohnbebauung wird von diesem deutlichen Anstieg der Stickstoffdioxidimmissionen kaum betroffen, da sich in Trassennähe nur vereinzelt Gebäude befinden. Im nachgeordneten Straßennetz fällt die Zunahme der Luftschadstoffbelastung deutlich geringer aus. So steigt die Stickstoffdioxidbelastung an der L 235 im Bereich der Ortsdurchfahrt Rübke von 22 auf $24 \mu g/m^3$ Luft. Diese Werte gelten auch für den südlich der Autobahn gelegenen Ortsrand von Neu Wulmstorf. An der Nincoper Straße im Hamburger Ortsteil Neuenfelde kommt es sogar zu einem Rückgang der Belastung von 26 auf $20 \mu g/m^3$ Luft. Dies gilt auch für die Ortsdurchfahrt der B 73 in Neu Wulmstorf. Im Kreuzungsbereich mit der B 3n wird die Stickstoffdioxidbelastung von 28 auf $24 \mu g/m^3$ Luft absinken.

Die Belastung mit Feinstaub PM_{10} wird ebenfalls im unmittelbaren Trassenbereich am stärksten zunehmen. Hier ist mit einer Steigerung von 20 auf $27 \mu g/m^3$ zu rechnen. An der L 235 in der Ortsdurchfahrt Rübke wird der Wert der Feinstaubbelastung von 22 auf $24 \mu g/m^3$ Luft geringfügig ansteigen. Dieser Wert gilt ebenfalls für den Ortseingang von Neu Wulmstorf. An der Nincoper Straße in Hamburg Neuenfelde ist keine Veränderung des Wertes feststellbar.

Im Planfall 1c, welcher lediglich die Realisierung des 2. und 3. Bauabschnitts der A 26 beinhaltet, ist die Luftschadstoffbelastung entlang der Autobahn wegen der geringeren Verkehrsbelastung im Vergleich zum Planfall 1a entsprechend niedriger. Die Belastung mit Stickstoffdioxid beträgt dann nur $37 \mu g/m^3$ Luft, die Feinstaubbelastung $26 \mu g/m^3$ Luft. Gegenüber dem Planfall 1a ergeben sich allerdings höhere Immissionen im Bereich der Nincoper Straße. Die Belastung mit Stickstoffdioxid liegt in diesem Fall bei $24 \mu g/m^3$ Luft. Das ist allerdings immer noch weniger als im Falle der Nichtverwirklichung des Vorhabens. Am Ortseingang von Neu Wulmstorf an der L 235 steigt die Belastung mit Stickstoffdioxid auf $30 \mu g/m^3$ Luft und die Belastung mit Feinstaub PM_{10} auf $26 \mu g/m^3$ Luft.

Zusammenfassend ergibt sich, dass der Anstieg der Gesamtbelastung der Luft mit Schadstoffen vor allem im unmittelbaren Trassenbereich selbst zu verzeichnen ist. Der Anstieg der Luftbelastung im nachgeordneten Netz ist – abgesehen von einzelnen Bereichen im Planfall 1c – sehr gering. Darüber hinaus sind durch Verkehrsverlagerungen auf der B 73, aber auch auf der Nincoper Straße sogar Entlastungseffekte nachweisbar. Bei großräumiger Betrachtung ist daher jenseits der Autobahntrasse und der betroffenen Straßen im nachgeordneten Netz keine flächendeckende Zunahme der Luftschadstoffbelastung zu erwarten. Die vorliegende luftschadstofftechnische Untersuchung zeigt darüber hinaus, dass die vorwiegende Windausbreitungsrichtung nur geringen Einfluss auf die Schadstoffverteilung hat. Ein windbedingter, feststellbarer Ferntransport der von der Autobahn verursachten Luftschadstoffe findet nicht statt.

Die Belastung mit Feinstaub $PM_{2,5}$ wurde in der luftschadstofftechnischen Untersuchung lediglich abgeschätzt. Hierzu verweist die Untersuchung auf vorliegende Messergebnisse, welche den Anteil von $PM_{2,5}$ an der Feinstaubmenge PM_{10} auf 50 bis 80 % einschätzen. Diese Einschätzung teilt die Planfeststellungsbehörde in fachlicher Hinsicht. Es ist deshalb hinsichtlich des Schadstoffs $PM_{2,5}$ mit einer anteiligen Zunahme entsprechend den PM_{10} -Immissionen zu rechnen. In bebauten Bereichen entlang des nachgeordneten Straßennetzes ist deshalb im ungünstigsten Fall eine Belastung von ca. $20 \mu g/m^3$ Luft $PM_{2,5}$ zu erwarten.

Die Luftschadstoffe Kohlenmonoxid, Schwefeldioxid, Benzol, Ozon und Schwermetalle, insbesondere Blei, wurden für den 3. Bauabschnitt nicht näher untersucht. Die luftschadstofftechnische Untersuchung begründet dies mit der fehlenden Relevanz dieser Schadstoffe. Die Planfeststellungsbehörde tritt dieser Einschätzung in fachlicher Hinsicht bei. Belegt wird dies u.a. durch die luftschadstofftechnische Untersuchung, welche im Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsverfahren für den 2. Bauabschnitt hinsichtlich des Teilbereichs der A 26 östlich der Este bis zur Anschlussstelle Buxtehude vorgelegt wurde. Diese Untersuchung berücksichtigte auch Kohlenmonoxid, Schwefeldioxid und Benzol. Sie hat gezeigt, dass ein mit Blick auf die vorhandene Belastung relevanter Anstieg dieser Schadstoffe allenfalls im Trassenbereich selbst verzeichnet werden kann. In einem Abstand von mehr als 200 m beidseits der Trasse ist für die vorgenannten Schadstoffe kaum noch eine Zusatzbelastung infolge der A 26 feststellbar. Luftbelastungen durch Schwermetalle spielen bei den Immissionen des Kraftfahrzeugverkehrs in den letzten Jahren zudem so gut wie keine Rolle mehr. Dies gilt insbesondere für Blei, da die Bleiemissionen des Fahrzeugverkehrs im Zuge der Umstellung auf bleifreie Kraftstoffe mittlerweile gegen Null gehen.

2.2.2.2.1.3.7 Schutzgut Landschaft

Die Trasse der A 26 verläuft im 3. Bauabschnitt auf einem ca. 1,50 bis 2,00 m hohen Damm und wird zudem in weiten Bereichen beidseitig von 4,00 m hohen Lärmschutzwänden umgeben. Damit wird die Maßstäblichkeit des Raums verändert; der bisherigen kleinteiligen Nutzung und Parzellierung wird ein weithin wahrnehmbares Großbauprojekt von ca. 50 m Breite und etwa 4,1 km Länge entgegengesetzt. Die bisherige visuelle Durchgängigkeit und diverse mögliche Sichtbeziehungen werden gestört. Der offene Charakter der Landschaft verstärkt zudem die Sichtbarkeit des Straßenbauwerks. Darüber hinaus bewirken die vorgesehenen Überführungsbauwerke insbesondere an der K 40, am Brockmannsweg und an der L 235 einen Maßstabssprung in die Höhe, was mit einer Störung der bisherigen Landschaftsstruktur mit vorherrschendem ebenem Relief einhergeht. Durch die Maßnahmen G7, A9, A10 und E17 wird die Autobahn jedoch in die Landschaft eingebunden, so dass sie im Wesentlichen nicht mehr als technisches Element wahrnehmbar ist.

Eine darüber hinausgehende Beeinträchtigung der Landschaft durch die vorhabenbedingte Verlegung von Freileitungen ergibt sich hingegen nicht, da diese Freileitungen bereits im Raum vorhanden gewesen sind und im Zuge des Baus der A 26 lediglich vergleichsweise geringfügig verlegt werden.

2.2.2.2.1.3.8 Schutzgüter Kultur- und sonstige Sachgüter

Eine Zerstörung von Kulturgütern als Zeugnisse menschlichen Handelns ideeller, geistiger und materieller Art bedeutet regelmäßig einen irreversiblen qualitativen Verlust des Quellenwertes. An der Ostseite der L 235 befindet sich derzeit noch eine landwirtschaftliche Hofstelle, deren drei Gebäude Baudenkmale darstellen (siehe oben 2.2.2.2.1.2.8). Da die Trasse der A 26 direkt über dieses Grundstück führen wird, muss das Baudenkmal abgebrochen werden, so dass sein denkmalpflegerischer Quellen- bzw. Dokumentationswert verloren geht. Die von der Vorhabenträgerin zugesagte Dokumentation des Denkmals wird den Verlust der schützenswerten Substanz nur begrenzt ausgleichen können.

2.2.2.2.1.3.9 Wechselwirkungen

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

Medienübergreifende Wechselwirkungen, Summationswirkungen und Synergieeffekte wurden geprüft, soweit dies unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit vertretbar gewesen ist. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung sind Wechselwirkungen insbesondere bei der Ermittlung der Beeinträchtigungsrisiken berücksichtigt worden, indem schutzgutübergreifende Wirkungsketten und synergetische Wirkungen Eingang in die Prüfung gefunden haben. So wurden zur Ermittlung der Beeinträchtigungen für die Avifauna die synergetischen Wirkungen von Zerschneidungseffekten, Lärm und visuellen Effekten mit Hilfe eines Eingriffszonenmodells berücksichtigt. Die Genauigkeit, mit der derartige Synergismen erfasst werden, ist abhängig vom derzeitigen Kenntnisstand und der Verhältnismäßigkeit des Aufwands. In vielen Fällen können Wirkungsketten und Synergismen nur recht pauschal berücksichtigt und nicht exakt quantifiziert werden. Umfassende Ökosystemanalysen, die alle denkbaren Wechselwirkungen einbeziehen, sowie systemanalytische Prognosen von ökosystemaren Wirkungen (z.B. mathematische Simulationsmodelle) können aufgrund fehlender bzw. unzureichender wissenschaftlicher Erkenntnisse über die ökosystemaren Wirkungszusammenhänge nicht in einer Umweltverträglichkeitsprüfung erarbeitet werden und sind in der Regel auch nicht planungsrelevant und entscheidungserheblich. Sie sind unangemessen und nicht zumutbar³¹.

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

2.2.2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Planfeststellungs- bzw. Genehmigungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle noch nicht vorgenommen. Durch diese Bündelung der Umweltbelange vor der eigentlichen Abwägung wird verhindert, dass diese Belange in einer atomistischen Betrachtungsweise letztlich nicht mit dem Gewicht zur Geltung kommen, das ihnen in Wahrheit bei einer Gesamtschau gebührt³². Die Bewertung nach § 12 UVPG bildet damit gleichsam das Scharnier zwischen der rein verfahrensrechtlichen Umweltverträglichkeitsprüfung und dem materiellen Recht³³.

Bewertungsmaßstab sind ausweislich § 12 UVPG die geltenden Gesetze. Die Bewertung ist mithin nicht rein fachlicher Natur, sondern gesetzgebunden; die einschlägigen Vorschriften bieten die Grundlage für das für jede Form von Bewertung erforderliche Wert-/Zielsystem³⁴. Fehlt es an hinreichend operationalen gesetzlichen Vorgaben, müssen diese so weit wie möglich im Wege der Gesetzesauslegung unter Heranziehung fachlicher Erkenntnisse gewonnen werden³⁵. Mit Blick auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima, Luft und Landschaft bieten vor allem die §§ 13 ff. BNatSchG einen Bewertungsmaßstab in diesem Sinne. Sonstige, darüber hinausgehende gesetzliche und diese konkretisierenden

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

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

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

34 Bunge, in: Storm/Bunge, HdUVP, Bd. 1, Losebl. (Stand: Nov. 2011), 0600 (§ 12) Rn. 24.

35 Peters/Balla, UVPG, 3. Aufl. (2006), § 12 Rn. 4.

Maßstäbe werden im Folgenden jeweils an entsprechender Stelle genannt. § 12 UVPG sieht darüber hinaus vor, dass die Bewertung „im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge“ zu erfolgen hat. Hiermit werden keine neuen Bewertungsmaßstäbe aufgestellt; vielmehr ist damit gemeint, dass die einschlägigen gesetzlichen Regelungen für die Zwecke der Umweltverträglichkeitsprüfung ihrerseits anspruchsvoll auszulegen und anzuwenden sind³⁶. Insbesondere ist also über das, was für die reine Gefahrenabwehr erforderlich ist, als Bewertungsmaßstab hinauszugehen.

Die Bewertung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzguts nach sich ziehen, erfolgt im Übrigen mangels dies näher konkretisierender Standards als bewertende Darstellung der Umwelt(-gesamt)belastungen aus insoweit übergreifender Sicht in einem qualitativ-verbalen Sinne. Dies ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise³⁷. Die Erhebungstiefe ist hierzu ausreichend. Die Bewertung gemäß § 12 UVPG bietet sodann die Grundlage für die fachrechtliche Entscheidung; insbesondere fließt sie in die fachplanerische Abwägung mit ein.

2.2.2.2.1 Auswirkungen auf den Menschen

Gesetzliche Maßstäbe zur Beurteilung der Intensität von Einwirkungen auf Menschen durch Infrastrukturmaßnahmen gibt es in dem Sinne nicht; vielmehr ist insoweit in unterschiedliche Wirkfaktoren zu differenzieren. Hier sind – wie oben (Ziff. 2.2.2.2.1.3.1) bereits dargestellt – nachteilige Wirkungen infolge von (Verkehrs-)Lärm, Luftverunreinigungen und elektromagnetischer Strahlung dankbar. Im Einzelnen:

Immissionsgrenzwerte zur Einwirkung von **Verkehrslärm** auf die Nachbarschaft ergeben sich – im Sinne einer Mindestanforderung – aus der aufgrund von § 43 BImSchG erlassenen Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.06.1990 (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung. Die Verkehrslärmschutzverordnung legt zudem fest, wie die Verkehrslärmimmissionen zu ermitteln sind. Dieses Verfahren betrifft aber speziell nur den Verkehrslärm an der vorhabensgegenständlichen Strecke selbst. Eine universale und damit gleichsam für alle Arten von Lärm passende Methode zur Ermittlung von Lärmbelastungen gibt es hingegen nicht. Ebenso wenig existieren bezogen auf Gesamtlärmbelastungen unbestrittene wissenschaftlich abgeleitete Aussagen zu möglichen gesundheitlichen Beeinträchtigungen des Menschen in Abhängigkeit vom Ausmaß der Lärmbelastung.

Gleichwohl kann jedenfalls angenommen werden, dass durch den Verkehr auf der A 26 im Bereich der nahe gelegenen Wohnbebauung keine Gesundheitsbeeinträchtigungen eintreten werden. Inwieweit Verkehrslärm überhaupt geeignet ist, nachweisbar Gesundheitsschäden zu verursachen, ist bislang wissenschaftlich noch nicht hinreichend ermittelt. Unmittelbar einsichtig ist zwar, dass eine längere Einwirkung sehr starken Lärms zu unmittelbaren Erkrankungen des Gehörs führen kann. Derartige Hörschäden (insbesondere Schwerhörigkeit) treten jedoch in erster Linie durch sehr hohe Lärmbelastungen am Arbeitsplatz oder übermäßige Exposition gegenüber Freizeitlärm (Diskotheken etc.) auf. Verkehrslärmimmissionen erreichen das für derartige Schäden erforderliche Lärmniveau nicht. Dies resultiert vor allem aus dem Umstand, dass die Anwohner an stark verkehrsbelasteten Straßen dem Verkehrslärm nicht dauerhaft im vollen Umfang ausgesetzt sind und die Immissionen durch Gebäudehüllen spürbar verringert werden. Als lärmbedingte Gesundheitsbeeinträchtigungen kommen daher in erster Linie Herz-Kreislauferkrankungen als Langzeitfolgen übermäßiger Lärmexposition in Betracht. Da Herz-Kreislauferkrankungen jedoch auf einer Vielzahl von Faktoren beruhen können, ist ein individueller Nachweis der Erkrankung eines einzelnen Menschen durch Lärm praktisch nicht zu führen. Eine Kausalität zwischen Verkehrslärm und Herz-Kreislauferkrankungen lässt sich daher allenfalls im Wege der Erhöhung eines Erkan-

36 Bunge, in: Storm/Bunge, HdUVP, Bd. 1, Losebl. (Stand: Nov. 2011), 0600 (§ 12) Rn. 51.

37 Vgl. BVerwG, Urt. v. 08.06.1995 – 4 C 4.94 –, BVerwGE 98, 339 (364).

kungsrisikos bei einer Vielzahl von Menschen und einer hinreichend langen Exposition ermitteln. Soweit zu diesen Fragen wissenschaftliche Studien vorliegen, ist die Befundlage jedoch keineswegs eindeutig³⁸. Ursache für die unklare Befundlage sind vor allem die methodischen Schwierigkeiten für die erforderlichen Untersuchungen. Um klare Ergebnisse zu erhalten, müssten andere Risikofaktoren für Herz-Kreislauferkrankungen mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden können. Weiterhin erforderlich ist ein hinreichender – mehrjähriger – Betrachtungszeitraum mit entsprechenden nicht verkehrsbelasteten Vergleichspersonen bei im Übrigen gleichen Risikofaktoren und eine genaue Kenntnis über die tatsächlich auftretende Lärmbelastung. Da diese Untersuchungsbedingungen nur sehr eingeschränkt zu gewährleisten sind, gibt es bislang kaum Studien der Lärmwirkungsforschung, die frei von methodischen Mängeln sind. Eine in Großbritannien durchgeführte Langzeitstudie aus den 1990er Jahren, welche in methodischer Hinsicht als einigermaßen fortgeschritten angesehen werden kann, konnte nur in der höchsten Belastungskategorie von 66 bis 70 dB(A) eine verhältnismäßig geringe Zunahme des Risikos für Herzerkrankungen feststellen³⁹. Ausgehend von dieser Erkenntnislage kann angenommen werden, dass ein Risiko für Gesundheitsbeeinträchtigungen erst bei einer langjährigen Exposition gegenüber Verkehrslärm oberhalb einer Schwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts zu erwarten ist. Für psychische Erkrankungen durch Verkehrslärm gibt es hingegen gar keine gesicherten Erkenntnisse⁴⁰.

Die demnach für eine Gesundheitsbeeinträchtigung heranzuziehenden Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts werden durch den Bau der A 26 in Nachbarschaft zur Autobahn nirgends überschritten; die Lärmpegel liegen hier überwiegend deutlich darunter. Anders kann sich die Lage indessen entlang der L 235 im Bereich Rübke darstellen, wo aufgrund des Abflusses des Verkehrs von der A 26 auf die Landesstraße in einzelnen Bereichen mit Lärmbelastungen bis zu 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts und leicht darüber zu rechnen ist. Das gilt vor allem für den Fall, dass die Autobahn vorübergehend an der Anschlussstelle Neu Wulmstorf endet (Planfall 1c). Wenn es zu einer Verkehrsfreigabe dieser Anschlussstelle ohne geeignete Maßnahmen zur Lärminderung an der L 235 käme, könnte in diesem Bereich eine Gesundheitsbeeinträchtigung der Anwohner nicht vollständig ausgeschlossen werden. Dies gilt in – geringfügig – verstärktem Maße auch für den Fall, dass zu diesem Zeitpunkt die Anschlussstelle Buxtehude im 2. Bauabschnitt wegen des diesbezüglichen Vorbehalts bezogen auf den Ausbau des nachgeordneten Straßennetzes noch nicht abgearbeitet ist.

Im Hinblick auf **Luftschadstoffe** und deren Wirkung auf den Menschen kann es bei starker Intensität grundsätzlich ebenfalls zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen kommen. Es existieren aber keine genauen 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 überschreiten⁴¹. Eine spürbare Erhöhung der Belastung mit luftfremden Stoffen ist im Bereich der Wohnbebauung im näheren Umfeld der A 26 jedoch nicht zu erwarten. Soweit es tatsächlich zur Erhöhung von Schadstoffbelastungen kommt, liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass dadurch unmittelbare Gesundheitsgefahren hervorgerufen werden können, so dass insoweit nachteilige Auswirkungen auf den Menschen nicht zu erwarten sind. Das gilt im Übrigen auch unter Vorsorgegesichtspunkten; selbst insoweit werden in der Literatur etwa für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Feinstaub PM₁₀ lediglich

38 Kloepper et al., *Leben mit Lärm?*, Berlin/Heidelberg 2006, S. 165 f.

39 Kloepper et al., a.a.O., S. 167.

40 Kloepper et al., a.a.O., S. 169.

41 Hierzu Kühling/Peters, in: Storm/Bunge, HdUVP, Bd. 1, Losebl. (Stand: Nov. 2011), 2710 S. 57 ff.; Steiner, in: Blüml, *Bedarfsplanung – Planfeststellung – Immissionsschutz*, 2. Aufl. (1988), S. 7 (19 ff.).

Werte von maximal 50 µg/m³ Luft im Jahresmittel verlangt⁴², die hier ausweislich des von der Vorhabenträgerin vorgelegten Luftschadstoffgutachtens eingehalten werden.

Auch mit Blick auf die von der zu verlegenden 380 kV-Freileitung ausgehenden Immissionen gibt es keine belastbaren Anhaltspunkte für Beeinträchtigungen der menschlichen Gesundheit. Die Freileitung verursacht **elektrische und magnetische Felder** in ihrem unmittelbaren Umfeld. Hinzu kommen Geräuschemissionen, welche aber im Vergleich zu den elektrischen und magnetischen Feldern in ihrem Ausmaß eine vernachlässigbare Größe darstellen. Dass von sehr starken elektrischen und magnetischen Feldern Gesundheitsgefahren ausgehen können, ist zwar unbestritten. Die von Hochspannungsfreileitungen ausgehenden Felder erreichen allerdings bei Weitem nicht die für Gesundheitsschäden erforderlichen Stärken. Dementsprechend gibt es nach dem derzeitigen Stand der Wissenschaft keinen nachgewiesenen Kausalzusammenhang zwischen der Belastung mit elektrischen und magnetischen Feldern von Hochspannungsfreileitungen und bestimmten gesundheitlichen Beeinträchtigungen. Diese Einschätzung der Planfeststellungsbehörde beruht auf der Empfehlung der Strahlenschutzkommission aus dem Jahr 2008 über den Schutz vor elektrischen und magnetischen Feldern. Die Strahlenschutzkommission hat für ihre Empfehlung aus dem Jahr 2008 den Stand der Wissenschaft weltweit zu den Wirkungen elektrischer und magnetischer Felder ausgewertet. Sie ist dabei zu dem Ergebnis gekommen, dass lediglich in der Frage der kindlichen Leukämie und bei neurodegenerativen Erkrankungen ein wissenschaftlich begründeter Verdacht auf eine mögliche Beeinflussung durch Magnetfeldexpositionen besteht. Gleichwohl hält die Strahlenschutzkommission insgesamt die vorhandenen Grenzwerte für elektrische und magnetische Felder in Deutschland für ausreichend und daher auch die Einführung niedrigerer Vorsorgewerte für nicht gerechtfertigt⁴³. Vor diesem Hintergrund geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass auch die im Zuge der Verlegung der Hochspannungsfreileitung vorgesehene Überspannung eines Wohnhauses für dessen Bewohner keine (weiteren) nachteiligen Auswirkungen auf die Gesundheit mit sich bringt.

Zusammenfassend betrachtet ist das Vorhaben hinsichtlich des Schutzguts Mensch anlage-, bau- und betriebsbedingt als verträglich im Sinne des § 12 UVPG zu bewerten, da Gesundheitsrisiken letztlich nicht zu erwarten sind. Soweit für den Bereich der L 235 nördlich der Anschlussstelle Neu Wulmstorf bis zur L 140 durch Verkehrssteigerungen und daraus resultierender stärkerer Lärmbelastung durchaus Gesundheitsgefahren bestehen könnten, ist dies Anlass für entsprechende Schutzvorkehrungen (dazu unten Ziff. 2.2.3.6). In der wertenden Betrachtung der Auswirkungen auf den Menschen sind darüber hinaus zudem noch die Entlastungseffekte durch eine Verlagerung des Verkehrs vom nachgeordneten Straßennetz auf die A 26 zu berücksichtigen.

2.2.2.2.2 Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen

Der Untersuchungsraum deckt sich in weiten Teilen mit dem Europäischen Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401). Das Vorhaben beeinträchtigt dieses Gebiet in deutlich mehr als nur marginalem Umfang, indem es zu Verlusten und erheblichen Funktionsverminderungen des Lebensraums insbesondere der wertbestimmenden Vogelart des Wachtelkönigs führt (insgesamt ca. 201 ha). In dem offenen und noch vergleichsweise ruhigen, aber durch die landwirtschaftliche Bodennutzung gleichwohl schon vorbelasteten Landschaftsraum sind die durch das Straßenbauvorhaben hervorgerufenen Beeinträchtigungen von einigem Gewicht und nicht vollständig zu vermeiden. Zur Minimierung der Beeinträchtigungen sind neben der vorgenommenen Optimierung der Linienführung insbesondere Maßnahmen zur Lärminderung vorgesehen. Zudem sind umfangreiche Kompensationsmaß-

42 Kühling/Peters, a.a.O., Tab. 1.

43 Empfehlung der Strahlenschutzkommission vom 21./22.02.2008, Schutz vor elektrischen und magnetischen Feldern der elektrischen Energieversorgung und Anwendung, S. 16 und 29.

nahmen geplant, welche dazu beitragen, dass die genannten Beeinträchtigungen in angemessener Frist ausgeglichen bzw. ersetzt werden.

Im Vergleich zur Betroffenheit der Avifauna sind die Qualitäten und Beeinträchtigungen weiterer Arten und Artengruppen wie bspw. der Amphibien, Libellen, Fledermäuse oder Fische eher von geringer, d.h. nur lokaler Bedeutung. Gleichwohl verbleiben auch für diese Arten bzw. Artengruppen unvermeidbare Beeinträchtigungen, welche durch geeignete Maßnahmen kompensiert werden. Insgesamt ist das vorgesehene Kompensationskonzept geeignet, sämtliche Beeinträchtigungen der Tierwelt angemessen zu kompensieren.

Was schließlich die Beeinträchtigung von Pflanzen betrifft, so führt das Vorhaben im gesamten überbauten Bereich zu Beeinträchtigungen von Biotopstrukturen. Als besonders schwerwiegend ist der anlagenbedingte Verlust bzw. Teilverlust von Flächen mit Vorkommen gefährdeter Pflanzenarten und –gesellschaften und gesetzlich geschützter Biotope anzusehen. Diese Beeinträchtigungen werden jedoch ebenfalls durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert.

2.2.2.2.3 Auswirkungen auf den Boden

Das Vorhaben ist anlagebedingt mit einer erheblichen und kaum reversiblen Versiegelung und Überbauung von Böden verbunden, wobei z.T. auch Böden betroffen sind, welche aufgrund ihrer Seltenheit und ihres Biotopentwicklungspotenzials eine besondere Schutzwürdigkeit aufweisen. Ein Ausgleich der Bodenversiegelung durch Entsiegelungsmaßnahmen ist nicht möglich. Insoweit sind daher multifunktionale Kompensationsmaßnahmen vorgesehen, die überwiegend mit einer Reduzierung von Bodenbelastungen aus landwirtschaftlichen Nutzungen und einer Förderung des Bodenlebens einhergehen und sich somit positiv auf die Entwicklung und Stabilisierung der natürlichen Bodenfunktionen auswirken.

Über die anlagebedingten Betroffenheiten hinausgehende Bodenbeeinträchtigungen durch Schadstoffdepositionen sind nicht zu erwarten. Verschiedene Forschungsergebnisse zeigen, dass sich der Großteil der Schadstoffeinträge auf den Spritzwasserbereich bis 10 m Entfernung von der Trasse beschränkt. Die Schadstoffkonzentration im Boden nimmt ab einem Fahrbahnabstand von 5 m relativ schnell ab. Ab einer Entfernung von 5 bis 10 m werden die Vorsorgewerte der BBodSchV in der Regel eingehalten⁴⁴. Dieser Bereich von 5 bis 10 m ist hier aber bereits durch das Bankett sowie die Dammböschungen überbaut bzw. zumindest durch den Baustreifen vorbelastet.

Baubedingt kommt es schließlich zu einer jedenfalls temporären weiteren Inanspruchnahme im Bereich der Arbeitsstreifen. Diese Beeinträchtigungen werden jedoch nach Beendigung der Bauarbeiten durch geeignete Rekultivierungsmaßnahmen vollständig ausgeglichen.

2.2.2.2.4 Auswirkungen auf das Wasser

Die vorhabenbedingte Bodenversiegelung führt zugleich zu einer Verringerung der Grundwasserneubildung und einer entsprechenden Erhöhung des Oberflächenwasserabflusses. Da die Grundwasserneubildungsrate im Untersuchungsgebiet wegen der hohen Grundwasserstände sehr gering ausfällt und zudem hinreichende Maßnahmen zur Regenwasserrückhaltung bei Starkniederschlägen vorgesehen sind, ergeben sich vorhabenbedingt keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den Oberflächenabfluss und die Grundwasserneubildung.

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

Aufgrund der spezifischen hydrogeologischen Gegebenheiten und des in Dammlage verlaufenden Straßenbauwerks sind spürbare anlagebedingte Beeinträchtigungen der Grundwasserströmungen und damit einhergehende nachhaltige Veränderungen der Grundwasserstände nicht zu erwarten. Die Wasserstände des durch das Bauvorhaben angeschnittenen Grundwasserstockwerks, werden vor allem durch die landwirtschaftlichen Entwässerungseinrichtungen geprägt. Eine relevante vorhabenbedingte Beeinträchtigung des von der Geest zur Elbe verlaufenden Grundwasserstroms im zweiten Grundwasserstockwerk kann aufgrund der Tiefenlage und Mächtigkeit dieses Stockwerks ausgeschlossen werden. Insofern sind wesentliche nachteilige Veränderungen der Grundwasserverhältnisse nicht zu erwarten.

Der Bau des Vorhabens führt des Weiteren zwar zur Auspressung von Porenwasser aus den anstehenden Bodenschichten. Dieses enthält gelöstes Eisen-II, was sowohl für die Gewässerfauna als auch für landwirtschaftliche Nutzungen nachteilig ist. Um mögliche negative Effekte des eisenhaltigen Porenwassers auf die Gewässerökologie zu vermeiden, erfolgt jedoch vor Einleitung in die Vorfluter eine Vorbehandlung des Wassers. Dabei wird durch Sauerstoffeintrag das gelöste Eisen-II zu nicht löslichem Eisen-III oxidiert und ausgefällt. In den aktuell im Bau befindlichen Abschnitten wird dieses Verfahren bereits mit Erfolg praktiziert. Insofern ist davon auszugehen, dass durch die vorgesehenen Maßnahmen nachteilige Auswirkungen auf die Gewässerökologie und die Landwirtschaft vermieden werden, zumal ein Monitoring sicherstellt, dass der Eisen-II-Anteil des eingeleiteten Wassers bei maximal ≤ 2 mg/l liegt.

Nachteilige Auswirkungen bewirken indessen die erforderlichen Gewässerverlegungen, die eine Einschränkung der Selbstreinigungskraft und eine Störung der Austauschvorgänge nach sich ziehen. Auch die vorgesehenen Unterführungen von Fließgewässern führen zu Beeinträchtigungen namentlich der Austauschvorgänge und Wanderbewegungen der gewässergebundenen Fauna im Gewässer und entlang der Ufer. Diese Beeinträchtigungen werden jedoch durch geeignete Profilierung der Unterführungen sowie durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen minimiert und kompensiert.

2.2.2.2.5 Auswirkungen auf das Klima

Das Vorhaben wird nur geringe Auswirkungen in einem eng begrenzten Bereich auf das Kleinklima haben. Eine insgesamt klimaökologisch kritische Situation im Untersuchungsraum ist nicht zu befürchten. Aufgrund der von der Vorhabenträgerin eingeholten gutachterlichen Abschätzung ist aber – auf der sicheren Seite liegend – im Mittel mit einer vorhabenbedingten Zunahme des Spätfrosttrisikos im April und Mai von bis zu zwei Tagen innerhalb von zehn Jahren bis zu einer Entfernung von maximal 200 m zur Autobahntrasse zu rechnen. Solche Spätfrostereignisse sind für den Obstanbau kritisch. Im schlimmsten Fall können sie zur Vernichtung der gesamten Ernte führen. Dieser Fall kann hier – vorhabenbedingt – jedoch ausgeschlossen werden, weil keines der von dem Vorhaben möglicherweise berührten Obstanbaugebiete vollständig oder auch nur überwiegend innerhalb dieses kleinklimarelevanten Wirkungsbereichs liegt. Insgesamt erweist sich das Vorhaben also mit Blick auf das Schutzgut Klima als umweltverträglich.

2.2.2.2.6 Auswirkungen auf die Luft

Anhaltspunkte für die Bewertung eventueller Luftverunreinigungen bietet in erster Linie die 39. BImSchV. Ergänzend kann auch die TA-Luft, die VDI-Richtlinie 2310 sowie das Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen herangezogen werden.

Bei einer übergreifenden Betrachtung der Belastung mit Luftschadstoffen im Untersuchungsraum ist festzustellen, dass sich das Vorhaben unterschiedlich auf die Luftqualität auswirken wird. Entlang der Autobahn wird es zu einer Erhöhung der Belastung mit Luftschadstoffen

kommen. Das betrifft im Wesentlichen die Schadstoffe Stickstoffdioxid und Feinstaub PM₁₀ sowie Feinstaub PM_{2,5}. Für andere Luftschadstoffe wie Schwefeldioxid, Benzol und Kohlenmonoxid ist zwar ebenfalls mit einer Erhöhung der Immissionsbelastung zu rechnen. Diese wird allerdings sehr gering ausfallen. Im Übrigen wird das Vorhaben überall dort eine spürbare Verringerung der Immissionsbelastung an den Ortsdurchfahrten mit sich bringen, wo durch den Bau der Autobahn Verkehr aus den Ortslagen auf die Autobahn verlagert wird. In einer bilanzierenden Betrachtung sind deshalb keine bis lediglich geringfügige Auswirkungen auf das Schutzgut Luft zu verzeichnen. Es findet eine Verlagerung des Immissionsgeschehens statt. Dem Vorhaben kann daher auch insoweit die Umweltverträglichkeit im Sinne des § 12 UVPG attestiert werden.

2.2.2.2.7 Auswirkungen auf die Landschaft

Das Vorhaben führt zu erheblichen, in der flachen Landschaft weithin sichtbaren Veränderungen des Landschaftsbildes, dies schon wegen der exponierten Lage der Trasse (Damm-lage). Die vorgesehenen Bepflanzungen gewährleisten jedoch eine landschaftsgerechte Einbindung des Straßenbauwerks und Neugestaltung des Landschaftsbildes. Die räumliche Ausrichtung der neu entstehenden Strukturen passt sich dem Verlauf des Hinterdeichs an. Verbleibende visuelle Beeinträchtigungen werden multifunktional im Zusammenhang mit Maßnahmen der ökologischen Kompensation ausgeglichen, da diese zugleich auch der Entwicklung naturnah wirkender und damit das Landschaftsbild belebender Strukturen dienen.

2.2.2.2.8 Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter

Hinsichtlich des Schutzguts „Kultur- und Sachgüter“ erweist sich das Vorhaben trotz der erforderlichen Beseitigung des Kulturdenkmals am Heisternest 1 als umweltverträglich. Der betreffende Bauernhof ist ohnehin in einem schlechten baulichen Erhaltungszustand. Auch die zuständige untere Denkmalschutzbehörde des Landkreises Harburg hält ihn nicht für besonders bedeutsam. Ihn zu opfern, schien daher mit Rücksicht auf die sonstigen Vorteile des Vorhabens vertretbar.

2.2.2.2.9 Medienübergreifende Gesamtbewertung

Tabellarisch lassen sich die zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbezogenen Umweltauswirkungen des Vorhabens wie folgt zusammenfassen:

Tab. 2.2.3.2.2.9

Schutzgüter	Bewertung der Auswirkungen gemäß § 12 UVPG		
	baubedingt	anlagebe- dingt	betriebsbe- dingt
Mensch/menschliche Gesundheit	+	+	+
Tiere und Pflanzen	(+)	(+)	(+)
Boden	(+)	(+)	+
Wasser	+	(+)	+
Klima	+	+	+
Luft	+	+	+

	Bewertung der Auswirkungen gemäß § 12 UVPG		
Landschaft	+	(+)	(+)
Kulturgüter und sonstige Sachgüter	+	+	+

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

Das Vorhaben hat mithin erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser und Landschaft, wobei die nachteiligen Auswirkungen gemessen an den gesetzlichen Vorgaben der §§ 13 ff. BNatSchG durch entsprechende Ausgleichs- und Ersatz- bzw. Kohärenzsicherungsmaßnahmen kompensiert werden können (im Detail dazu noch unten Ziff. 2.2.3.7.2 und 2.2.3.7.3.2.3). Damit erweist sich das Vorhaben als insgesamt umweltverträglich. Im Rahmen der Abwägung wird jedoch zu berücksichtigen sein, dass hinsichtlich der vorgenannten Schutzgüter das Integritätsinteresse unwiederbringlich verletzt ist und die Umweltverträglichkeit insoweit erst gleichsam auf der zweiten Stufe im Wege der Kompensation erreicht wird.

2.2.3 Materiell-rechtliche Würdigung

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass der Bau des 3. Bauabschnitts der A 26 mit dem materiellen Recht im Einklang steht und stellt den Plan zum Bau der Autobahn nach entsprechender Abwägung fest.

Der Umfang der materiell-rechtlichen Prüfung wird durch das Fachplanungsrecht und die Wirkungen der Planfeststellung bestimmt. Da durch die Planfeststellung die Realisierung des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen und privaten Belange eröffnet wird (Gestattungswirkung gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG), ist hierbei neben dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) das gesamte berührte öffentliche Recht entweder zwingend zu beachten oder abwägend zu berücksichtigen. Einschlägige öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen wurden deshalb im Rahmen dieser Planfeststellung geprüft und ggf. erteilt. Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt sämtliche dieser ansonsten erforderlichen Gestattungsakte (Konzentrationswirkung gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 2 VwVfG). Das Vorhaben hält sich in den vom materiellen Recht gezogenen Rahmen. Das einschlägige zwingende und in der Abwägung unüberwindbare Recht inklusive der zwingend einzuhaltenden höherstufigen Planungen sind beachtet worden, so dass die Planfeststellungsbehörde in die Abwägung eintreten konnte.

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

2.2.3.1 Planrechtfertigung

Für den 3. Bauabschnitt der A 26 ist die für jede Fachplanung erforderliche Planrechtfertigung gegeben. Eine Planrechtfertigung liegt vor, wenn für das Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des einschlägigen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht und in den Fällen, in denen sich das Vorhaben – wie hier – nicht ohne die Inanspruchnahme von Grundei-

gentum Privater verwirklichen lässt, die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Eigentumsbelange zu überwinden⁴⁵.

Für das Vorhaben besteht gemessen an den Zielsetzungen des FStrG als das hier maßgebliche Fachplanungsgesetz ein Bedarf, denn die A 26 ist im Bereich von Buxtehude bis Rübke unter der laufenden Nr. 135 im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Bundesverkehrswegeplan 2003⁴⁶) im vordringlichen Bedarf enthalten, der als Anlage zu § 1 des Fernstraßenausbaugesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 20.01.2005⁴⁷, geändert durch Art. 12 des Gesetzes vom 09.12.2006⁴⁸, Gesetzeskraft hat. Die Feststellung des Bedarfs ist für die Planfeststellungsbehörde verbindlich⁴⁹. Der aufgrund von Prognosen über Verkehrsströme erstellte Bedarfsplan gibt dabei nicht nur an, dass ein bestimmter Verkehrsbedarf überhaupt besteht, sondern er konkretisiert zugleich die Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, indem er ein bestimmtes, wenn auch grobmaschiges „zusammenhängendes Verkehrsnetz“ für „einen weiträumigen Verkehr“ darstellt, das dem prognostizierten Bedarf gerecht wird⁵⁰. Der Bedarfsplan legt damit das zusammenhängende Verkehrsnetz nicht nur linienmäßig, sondern auch in Bezug auf die Kapazität der Straßen etwa in Gestaltung eines vier- oder auch sechsstreifigen Ausbaus näher fest⁵¹.

Der Bindung an die gesetzliche Bedarfsfeststellung steht nicht entgegen, dass der Bundesverkehrswegeplan 2003 für den Bauabschnitt von Buxtehude bis Rübke eine Strecke von 5,0 km ausweist, der 3. Bauabschnitt aber nur 4,1 km lang sein wird und bereits der 2. Bauabschnitt der A 26 mit der Begründung im Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 14.11.2011, es werde im 3. Bauabschnitt zu einer entsprechenden Verlängerung kommen, statt der im Bundesverkehrswegeplan 2003 ausgewiesenen 9,8 km nur eine Länge von 8,14 km hatte. Diese Verkürzung der Streckenlänge ist vor allem der gegenüber der ursprünglichen Grobplanung mit Blick auf das Europäische Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) geänderten Linienführung geschuldet. Die Aufnahme des Vorhabens in den vordringlichen Bedarf unter ggf. anders lautenden Längenangaben steht dem indessen nicht entgegen. Der Bedarfsplan ist als grobmaschiges Konzept von vornherein nicht detailgenau und belässt – entsprechend dieser Unbestimmtheit – den nachfolgenden Verfahren der Linienbestimmung und der Planfeststellung planerische Spielräume bis hin sogar zur vollständigen Aufgabe des Vorhabens⁵².

Die Linienbestimmung nach § 16 FStrG gehört demgegenüber nicht zu den Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen der Planfeststellung; vielmehr muss die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde aus sich selbst heraus den rechtlichen Anforderungen genügen⁵³. Ein Planfeststellungsbeschluss ist nicht deshalb fehlerhaft, weil ihm kein Linienbestimmungsverfahren vorausgegangen ist oder weil die Planfeststellungsbehörde von der festgelegten Linie abgewichen ist⁵⁴. Unabhängig davon hat hier die Planfeststellungsbehörde der internen Bindung an die Linienbestimmung genügt. Die A 26 hält sich auch in ihrer jetzigen Gestalt innerhalb des Unschärfebereichs der seinerzeitigen Linienbestimmung, welcher mindestens wenige 100 m beträgt⁵⁵. Ungeachtet dessen hat das BMVBS der aktuellen Linienführung von östlich der Este bis zur niedersächsisch-hamburgischen Landesgrenze inzwischen zugestimmt.

45 NdsOVG, Urt. v. 22.02.2012 – 7 KS 71/10 –, juris, Rn. 25.

46 BGBl. I 2004 Nr. 54, Anlagenband.

47 BGBl. I 2005 S. 201.

48 BGBl. I 2006 S. 2833.

49 BVerwG, Urt. v. 08.06.1995 – 4 C 4.94 –, BVerwGE 98, 339 (345).

50 BVerwG, Urt. v. 26.03.1998 – 4 A 7.97 –, LKV 1999, 26 (27).

51 BVerwG, Urt. v. 21.03.1996 – 4 C 19.94 –, BVerwGE 100, 370 (385).

52 BVerwG, Urt. v. 24.11.2010 – 9 A 13.09 –, BVerwGE 138, 226 (Rn. 62).

53 Vgl. BVerwG, Beschl. v. 15.05.1996 – 11 VR 3.96 –, NVwZ-RR 1996, 557.

54 BVerwG, Beschl. v. 22.06.1993 – 4 B 45.93 –, juris, Rn. 12.

55 Siehe insoweit NdsOVG, Urt. v. 20.10.1993 – 7 K 3677 und 3678/91 –, DVBl 1994, 770 (772).

Weiterhin ist die Planfeststellungsbehörde ungeachtet des Vorstehenden davon überzeugt, dass die Realisierung des hier in Rede stehenden 3. Bauabschnitts der A 26 jedenfalls im Lichte der Gesamtplanung bis zum Lückenschluss mit der A 7 im öffentlichen Interesse geboten ist: Maßgebend für die Planrechtfertigung sind allein die Ziele des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, hier also des FStrG⁵⁶. Ausgehend von § 1 FStrG sind die Ziele des FStrG die Belange des allgemeinen öffentlichen Verkehrs, also insbesondere die Wahrung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs sowie die Erschließung und Verbindung von Räumen, aber auch die Entlastung der Bevölkerung und der sonstigen Umwelt von den Belastungen des Straßenverkehrs (Lärm, Abgase, Zerschneidungswirkung, Unfallgefahr etc.)⁵⁷. Mit der A 26 wird das nachgeordnete Straßennetz, insbesondere die B 73, erheblich entlastet und der strukturschwache Unterelberaum besser erschlossen. Es kommt zu einer Reduzierung des Verkehrs im nachgeordneten Straßennetz allgemein um durchschnittlich ca. 43 % und bezüglich des Schwerverkehrs um durchschnittlich sogar ca. 77 %. Dies ist nicht nur im Hinblick auf die Belastung der Ortslagen mit Straßenverkehrslärm und Abgasen, sondern auch im Hinblick auf das bestehende hohe Unfallrisiko – das Unfallrisiko liegt auf der B 73 sieben- bis achtmal höher als der Bundesdurchschnitt – bedeutsam. Dabei handelt es sich zugleich um solche öffentlichen Interessen, die generell geeignet sind, entgegenstehende Eigentumsrechte Privater zu überwinden.

Im Übrigen ist zu beachten, dass die Planung nach § 17 Satz 1 FStrG Objektplanung und nicht Angebotsplanung ist. Es darf daher im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht ausgeschlossen sein, dass das planfestgestellte Vorhaben auch verwirklicht werden wird. Eine Planung, die nicht mit ihrer Realisierung innerhalb des Zeitrahmens des § 17c Nr. 1 FStrG rechnen kann, ist verfrüht und damit unzulässig⁵⁸. Dies ist hier jedoch nicht der Fall. Insbesondere da das Vorhaben in den vordringlichen Bedarf aufgenommen wurde, kann davon ausgegangen werden, dass jedenfalls innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses mit dem Bau des 3. Abschnitts der A 26 begonnen wird.

2.2.3.2 Abschnittsbildung

In der Planungspraxis ist es üblich und von der Rechtsprechung gebilligt, im Rahmen der Planfeststellung gesamthaft konzipierter Vorhaben auf Überlegungen zurückzugreifen, die unter dem Stichwort der sog. abschnittsweisen Planfeststellung geläufig sind: Ein als geboten erachtetes Gesamtvorhaben setzt sich aus mehreren Teilen zusammen, die je für sich planfestgestellt werden. Die mit der Realisierung des Gesamtvorhabens erwarteten bzw. erstrebten Wirkungen vermitteln dabei den einzelnen Teilvorhaben die konkrete Planrechtfertigung bzw. liefern die Gründe, aus denen die Überwindung der dem jeweiligen Einzelvorhaben entgegenstehenden Belange bzw. die für seine Realisierung notwendige Inanspruchnahme öffentlicher Finanzmittel und öffentlicher wie privater Rechtsgüter gerechtfertigt erscheint. Angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, lässt sich ein planerisches Gesamtkonzept häufig nämlich nur in Teilabschnitten verwirklichen, so dass es Ergebnis ausgewogener Abwägung sein kann, die Einzelteile eines Vorhabens getrennt zu gestatten bzw. zunächst nur einen bestimmten Streckenabschnitt planfestzustellen und zu realisieren⁵⁹.

Allerdings muss verhindert werden, dass bei einem bezogen auf das Planfeststellungsverfahren so in Teilabschnitte aufgespaltenen Gesamtvorhaben für sich nutzlose Teilvorhaben gestattet und damit öffentliche Fehlinvestitionen realisiert werden. Des Weiteren darf die Planfeststellung eines Gesamtvorhabens in Teilabschnitten nicht dazu führen, dass die Mög-

56 BVerwG, Urt. v. 26.04.2007 – 4 C 12.05 –, BVerwGE 128, 358 (Rn. 52).

57 Hierzu *Dürr*, in: *Kodal, Straßenrecht*, 7. Aufl. (2010), Kap. 36 Rn. 27 ff.

58 BVerwG, Urt. v. 24.11.1989 – 4 C 41.88 –, BVerwGE 84, 123 (128).

59 BVerwG, Urt. v. 19.05.1998 – 4 A 9.97 –, BVerwGE 107, 1 (14).

lichkeiten der gerichtlichen Überprüfung unzulässig verkürzt werden. Dies kann etwa dadurch geschehen, dass durch die Planfeststellung und ggf. Realisierung von Teilabschnitten nur schwer rückgängig zu machende Tatsachen geschaffen werden, die ihrerseits als Basis dafür dienen, weitere Teile des Gesamtvorhabens ganz oder jedenfalls in der konkreten Gestalt zu rechtfertigen, z.B. über die bei der Zusammenfügung des Gesamtvorhabens im Rahmen der fortschreitenden Planung und Realisierung sodann fachgesetzlich zu beachtenden „Zwangspunkte“. Die Rechtsprechung hat deshalb eine Reihe von Anforderungen entwickelt, deren Einhaltung als jeweils notwendig und zusammengekommen hinreichend angesehen wird, um die Planfeststellung eines derartigen Gesamtvorhabens in Teilabschnitten zu rechtfertigen:

Zunächst muss die getroffene Abschnittsbildung sich selbst inhaltlich rechtfertigen lassen und ihrerseits Ergebnis fehlerfreier planerischer Abwägung sein⁶⁰. Als sachliche Rechtfertigung können insofern insbesondere auch Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans genügen. Selbst wenn in planerischer Hinsicht die Zusammenfassung von getrennten Abschnitten vertretbar oder sogar nahe liegend erscheint, verbietet dies jedenfalls dann keine Abschnittsbildung, wenn die dadurch entstehenden Rückwirkungen und Abhängigkeiten der getrennten Abschnitte durch eingehende Ermittlung und Bewertung bewältigt werden können und die Abwägung nicht vor praktisch unlösbare Probleme gestellt ist⁶¹. Darüber hinaus muss – zumindest bei Straßenbauvorhaben – der jeweilige Teilabschnitt eine selbstständige Verkehrsfunktion besitzen, damit gewährleistet ist, dass die Bildung von Teilabschnitten auch dann noch planerisch sinnvoll ist und bleibt, wenn sich die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögert oder schließlich ganz aufgegeben werden sollte⁶². Einer willkürlichen Parzellierung der Planung soll entgegengewirkt und der Gefahr der Entstehung eines Planungstorso von vornherein vorgebeugt werden⁶³. Im Übrigen folgt dieses Erfordernis bereits aus § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG, wonach Bundesfernstraßen dazu bestimmt sind, ein zusammenhängendes Verkehrsnetz zu bilden. Streckenabschnitte ohne eigene Verkehrsbedeutung können daher nur dann das Ergebnis ausgewogener Abwägung sein, wenn – etwa wegen des Vorliegens eines praktisch schon bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses⁶⁴ oder der Verknüpfung mit bestimmten, dies sicherstellenden Bedingungen⁶⁵ – feststeht, dass es zu keinem Planungstorso kommt. Schließlich darf – wegen des Bezugs zur Gesamtplanung – das Vorhaben nicht in einem der nachfolgenden Streckenabschnitte vor unüberwindbaren objektiven Hindernissen stehen⁶⁶. Dies gilt es bei der abschnittsweisen Planfeststellung zu prüfen⁶⁷. Erforderlich, aber auch ausreichend ist eine Vorausschau auf die nachfolgende Abschnitte nach Art eines vorläufigen positiven Gesamturteils⁶⁸.

Hier ist das im Rahmen der Planfeststellung konkret zu beurteilende Vorhaben – der 3. Bauabschnitt der A 26 – Teil eines Gesamtprojekts, nämlich der im Bundesverkehrswegeplan als Teil des vordringlichen Bedarfs angesehenen durchgängigen Realisierung der A 26 bis zum Anschluss an die A 7. Die o.g. Voraussetzungen für die abschnittsweise Planfeststellung sind insoweit freilich erfüllt. Das Vorhaben ist damit zumindest als Teil des Gesamtvorhabens gerechtfertigt. Im Einzelnen:

60 BVerwG, Urt. v. 19.05.1998 – 4 A 9.97 –, BVerwGE 107, 1 (14 f.).

61 BVerwG, Urt. v. 24.11.2010 – 9 A 13.09 –, BVerwGE 138, 226 (Rn. 70).

62 BVerwG, Urt. v. 19.05.1998 – 4 A 9.97 –, BVerwGE 107, 1 (15).

63 BVerwG, Urt. v. 07.03.1997 – 4 C 10.96 –, BVerwGE 104, 144 (153).

64 BVerwG, Urt. v. 07.03.1997 – 4 C 10.96 –, BVerwGE 104, 144 (153).

65 Vgl. BVerwG, Urt. v. 19.09.2002 – 4 CN 1.02 –, BVerwGE 117, 58 (67).

66 Vgl. BVerwG, Urt. v. 28.02.1996 – 4 A 27.95 –, NVwZ 1996, 1011 (1013).

67 BVerwG, Beschl. v. 22.07.2010 – 7 VR 4.10 –, NVwZ 2010, 1486 (Rn. 27).

68 BVerwG, Urt. v. 12.08.2009 – 9 A 64.07 –, BVerwGE 134, 308 (Rn. 115).

2.2.3.2.1 Gründe für die Abschnittsbildung

Die Abschnittsbildung war hier aus Sicht der Planfeststellungsbehörde schon deshalb erforderlich, weil es sich um eine mit Blick auf die im Einzelnen aufgeworfenen Probleme sehr komplexe und schwierige Planung handelt. Ein effektive und praktikable Handhabung sowie eine akzeptanzfördernde Nachvollziehbarkeit insbesondere durch die privat Betroffenen ließ sich daher nur bei räumlicher und – hiermit einhergehend – auch sachlicher Begrenzung des Umfangs der Planung und damit auch der Planunterlagen erzielen. Als räumliche Schnittstelle boten sich dabei sowohl im Westen als auch im Osten die Grenze des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) an. Damit konnten die Details der insoweit erforderlichen, sehr vielschichtigen FFH-Verträglichkeits- und -abweichungsprüfung im Wesentlichen dem – hier verfahrensgegenständlichen – 3. Bauabschnitt überlassen werden. Des Weiteren entspricht die hier gewählte Abschnittsbildung derjenigen, wie sie im Bundesverkehrswegeplan 2003 angelegt ist.

Auch bestand kein Anlass, das Vorhaben im Rahmen des Anschlusses der Autobahn an das nachgeordnete Straßennetz über die Herstellung der Anschlussstelle Neu Wulmstorf in der geplanten Gestalt hinaus auf weitere Maßnahmen zur Verbindung der Autobahn mit dem nachgeordneten Straßennetz zu erstrecken. Eine solche Erstreckung, etwa der Ausbau der L 235, kam schon wegen der begrenzten Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde nicht in Betracht. In die fernstraßenrechtliche Planfeststellung können nämlich nur solche Maßnahmen aufgenommen werden, die selbst unmittelbar die Errichtung oder die Änderung einer Bundesfernstraße betreffen einschließlich des Anschlusses an das nachgeordnete Straßennetz (§ 17 Satz 1 FStrG). Zu den Bundesfernstraßen gehören nur öffentliche Straßen, die einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind (§ 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG); eine Erstreckung der Planung auf das nachgeordnete Netz der Straßen mit kleinräumigerer Verkehrsbedeutung kam deshalb nicht in Betracht.

Auch als sog. Folgemaßnahmen (§ 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG) war eine entsprechende Erstreckung weder geboten noch möglich. Zu den anderen Anlagen im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG gehört zwar auch das vorhandene Wegenetz. Notwendig im Sinne dieser Vorschrift sind jedoch nur solche Folgemaßnahmen, die dazu dienen, nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit vorhandener Straßen und Wege vorzubeugen. Aus dieser Beschränkung ergibt sich, dass die Maßnahmen über den Anschluss bzw. die Anpassung der anderen Anlagen nicht wesentlich hinausgehen dürfen⁶⁹. Dies schließt es zugleich aus, solche Maßnahmen an anderen Anlagen mit zu erledigen, die eines eigenen umfassenden Planungskonzepts bedürfen⁷⁰. In einem solchen Fall ginge es im Wesentlichen nicht mehr um Folgenbewältigung, sondern um eine selbstständige Planungsaufgabe, die mit der Folgenbewältigung allenfalls in lockerem Zusammenhang stünde⁷¹. So würde es aber hier liegen:

Mit der geplanten Anschlussstelle Neu Wulmstorf wird im Bereich der Ortslage der Gemeinde Neu Wulmstorf eine direkte Verkehrsverbindung mit der geplanten Autobahn hergestellt. Hierbei wird die L 235 als vorhandene Landesstraße genutzt. Dass es dabei zu einer entsprechenden Verkehrszunahme kommt und dies nachteilige Folgen, insbesondere eine Steigerung des Verkehrslärms, nach sich zieht, ist zwar bei der Planfeststellung zu berücksichtigen, berechtigt aber nicht zum Durchgriff auf das nachgeordnete Straßennetz. Die Bewältigung der Situation ist insoweit vielmehr in erster Linie Sache der hierfür nach Landesrecht zuständigen Behörden und bedarf überdies eines umfassenden Planungskonzepts. Dieses hat neben städtebaulichen Belangen der Gemeinde Neu Wulmstorf die Schutzansprüche der jeweils betroffenen Siedlungskörper zu berücksichtigen.

69 NdsOVG, Urt. v. 06.06.2007 – 7 LC 98/06 –, juris, Rn. 52; OVG NRW, Urt. v. 26.08.2009 – 11 D 31/08.AK –, juris, Rn. 24.

70 OVG NRW, Urt. v. 26.08.2009 – 11 D 31/08.AK –, juris, Rn. 24.

71 BVerwG, Beschl. v. 13.07.2010 – 9 B 105.09 –, juris, Rn. 5.

§ 78 Abs. 1 VwVfG kam ebenfalls nicht zur Anwendung. Danach kommt eine Einbeziehung anderer Vorhaben, für deren Durchführung Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind, nur und insoweit in Betracht, wie bloß eine einheitliche Entscheidung möglich ist. Dem sind aber, da es sich bei § 78 Abs. 1 VwVfG um eine kompetenzerweiternde Vorschrift handelt, ebenfalls enge Grenzen gesetzt: Zunächst müssen tatsächlich mehrere selbstständige, also aus eigenem Anlass beabsichtigte planfeststellungsbedürftige Vorhaben vorliegen⁷². Die Anwendung der Vorschrift kommt des Weiteren nur dann und insoweit in Betracht, wie jeder der Vorhabenträger zur sachgerechten Verwirklichung seines Planungskonzepts darauf angewiesen ist, dass über die Zulassung der zusammentreffenden Vorhaben in einem Verfahren entschieden wird. Die Vorhaben müssen räumlich in dem Sinne aufeinander treffen, dass in einem sich überschneidenden Raum über-, unter- oder nebeneinander geplant und gebaut wird. Nur in einem solchen Fall des zeitlichen und räumlichen Aufeinandertreffens von Planungen verschiedener Planungsträger ergibt sich typischerweise die Notwendigkeit einer Koordinierung durch Zusammenlegung der Planungsverfahren, um einen „Wettlauf der Zulassungsbehörden“ mit dem Ziel zu vermeiden, der eigenen Planung im Kampf um die gegenseitige Rücksichtnahme prioritären Status zu verschaffen⁷³. Die Notwendigkeit einer „einheitlichen Entscheidung“ besteht dagegen nicht, wenn planerisch erhebliche Belange des einen Verfahrens im anderen Verfahren durch Verfahrensbeteiligung und durch Berücksichtigung – etwa im Rahmen planerischer Abwägung – angemessen erfasst werden können. Ein nur materielles Interesse an der planerischen Koordination verschiedener Belange rechtfertigt für sich nicht, die gesetzliche Verfahrenszuständigkeit zu ändern⁷⁴. So führt bspw. ein gemeinsamer Kreuzungspunkt zweier Straßenplanungen nicht notwendig zum Bedürfnis einer einheitlichen Planfeststellung⁷⁵. Eine solche weitere Planung ist hier nicht ersichtlich.

2.2.3.2.2 Selbstständige Verkehrsbedeutung

Der Streckenabschnitt von Buxtehude bis Neu Wulmstorf entspricht im Übrigen in Lage und Ausführung dem planerischen Gesamtkonzept der A 26. Ein Planungstorso entsteht nicht; denn der 3. Bauabschnitt knüpft im Westen unmittelbar an den 2. Bauabschnitt der A 26 und im Osten an die bestehende L 235 an. Zudem erfolgt hierdurch der Anschluss an die B 3. Dem 3. Bauabschnitt wird somit zugleich eine selbstständige Verkehrsbedeutung gesichert. Dies gilt im Übrigen auch bei der bis zur durchgängigen Realisierung bis zur A 7 Richtung Norden unterbleibenden Verkehrsfreigabe (siehe Nebenbestimmung 1.1.3.2), da die Entlastungseffekte jedenfalls für das Straßennetz südlich der Autobahn sogleich eintreten.

2.2.3.2.3 Vorläufiges positives Gesamturteil

Auch das vorläufige Gesamturteil hinsichtlich der folgenden Abschnitte, insbesondere des 4. Bauabschnitts, fällt positiv aus.

Für die Realisierung des Gesamtvorhabens fehlt auf niedersächsischer Seite noch der 4. Bauabschnitt bis zur niedersächsisch-hamburgischen Landesgrenze (Bau-km 25+500 bis Bau-km 26+300) sowie auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg der Lückenschluss bis zur A 7. Der 2. Bauabschnitt wurde bereits durch den Beschluss vom 30.01.2004 in der zuletzt mit Beschluss vom 14.11.2011 geänderten und ergänzten Form planfestgestellt. Die gewichtigsten Raumwiderstände bilden im 4. Bauabschnitt die mögliche Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen sowie die Europäischen Vogelschutzgebiete „Moore bei Buxtehude“ und „Moorgürtel“. Dabei wird es auf niedersächsischer Seite voraussichtlich zur Beeinträchtigung von – wenn überhaupt – maximal zehn landwirtschaftli-

72 Vgl. BVerwG, Urt. v. 18.4.1996 – 11 A 86.95 –, BVerwGE 101, 73 (78).

73 NdsOVG, Urt. v. 06.06.2007 – 7 LC 98/06 –, juris, Rn. 59.

74 BVerwG, Beschl. v. 28.11.1995 – 11 VR 38.95 –, NVwZ 1996, 389 (390).

75 BVerwG, Beschl. v. 04.08.2004 – 9 VR 13.04 –, NVwZ 2004, 1500 (1501).

chen Betrieben kommen⁷⁶. Das Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ wird nur in weit geringerem Umfang als im 3. Bauabschnitt beeinträchtigt (Verlust von ca. 37 ha Habitatfläche für den Wachtelkönig), so dass das Vorhaben ausgehend von den hiesigen Überlegungen (siehe unten, Ziff. 2.2.3.7.3.2) jedenfalls über die Abweichungsentscheidung nach § 34 Abs. 3-5 BNatSchG wird planfestgestellt werden können. Auf hamburger Seite sind ebenfalls keine erheblichen Eigentumsbeeinträchtigungen zu befürchten und wird das dortige Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ aller Voraussicht nach noch nicht einmal einer erheblichen Beeinträchtigung im Sinne des § 34 Abs. 2 BNatSchG ausgesetzt⁷⁷. Insgesamt ist deshalb davon auszugehen, dass dem Vorhaben im verbleibenden Bereich bis zum Anschluss an die A7 keine Schwierigkeiten entgegenstehen, die sich als unüberwindlich erweisen werden. Es besteht insofern allenfalls Bedarf, in den kommenden Verfahren die Planung im Lichte erwarteter Betroffenheiten noch zu optimieren.

2.2.3.3 Variantenprüfung

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

Die Planfeststellungsbehörde hat diejenige Lösung für die Verwirklichung eines Vorhabens zu finden, die öffentliche und private Belange am wenigsten beeinträchtigt. Daher hat sie neben der beantragten Planung auch Alternativen zu untersuchen und abzuwägen, soweit sie nahe liegen oder sich sogar aufdrängen⁷⁸. Zu den solchermaßen abwägungsrelevanten Alternativen gehören neben den von Amts wegen ermittelten auch jene, die von dritter Seite im Laufe des Verfahrens vorgeschlagen werden⁷⁹. Bei der Alternativenprüfung ist der Planfeststellungsbehörde ein Ermessen eingeräumt. Außerdem steht ihr insoweit ein Recht zur gestuften Vorauswahl auf der Grundlage erster grober Bewertungskriterien zu⁸⁰. Das jeweilige Abwägungsmaterial muss in diesem Stadium „nach Lage der Dinge“ nur so genau und vollständig sein, dass es eine erste vorauswählende Entscheidung auf der Grundlage grober Bewertungskriterien zulässt; es muss eine sachgerechte Entscheidung möglich sein⁸¹. Maßgeblich sind die mit der beantragten Planung verfolgten Ziele. Zielabstriche müssen insofern nicht hingenommen werden⁸².

2.2.3.3.1 In Bezug auf die Autobahn selbst

Hier wurde im Westen an die mit Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 14.11.2011 planfestgestellte Anschlussstelle Buxtehude und im Osten an die bestehende L 235 und die eigens für den Anschluss des nachgeordneten Straßennetzes an die A 26 vorgesehene, mit Planfeststellungsbeschluss vom 25.10.2006 planfestgestellte B 3n angeknüpft. Was die Lage im Raum in Nord-Süd-Richtung angeht, so war die Planung von dem Ziel der weitestgehenden Schonung des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) unter gleichzeitiger Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in den angrenzenden Siedlungen, insbesondere in Rübke, der Geringhaltung der Inanspruchnahme von Obstbauflächen in regionalwirtschaftlich bedeutsamer Weise, der Erhaltung der 3. Meile des Alten Landes und einem möglichst landschaftsgerechten Verlauf entlang des Hinterdeichs getragen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist gemessen an al-

76 Vgl. *Mährlein*, Gutachten zu den Auswirkungen der Bundesautobahn 26 auf Agrarökonomie, regionale Agrarstruktur, Tourismus und Kulturlandschaft, 2004, S. 142.

77 Siehe FFH-Verträglichkeitsstudie der Gruppe Freiraumplanung vom 23.02.2009.

78 BVerwG, Beschl. v. 02.11.1992 – 4 B 205.92 –, NVwZ 1993, 887 (888).

79 BayVG, Urt. v. 24.01.2011 – 22 A 09.40043 u.a. –, juris, Rn. 52.

80 BVerwG, Beschl. v. 26.06.1992 – 4 B 1-11.92 –, NVwZ 1993, 572 (574).

81 BVerwG, Beschl. v. 26.06.1992 – 4 B 1-11.92 –, NVwZ 1993, 572 (574).

82 BVerwG, Urt. v. 11.01.2001 – 4 A 13.99 –, NVwZ 2001, 1154 (1155).

len zu berücksichtigenden Betroffenheiten und Gesichtspunkten eine vorzugswürdigere Lösung nicht gegeben (zu den Details ausführlich noch unten, Ziff. 2.2.3.7.3.2.2). Dies gilt auch mit Blick auf die von der Gemeinde Neu Wulmstorf eingebrachte Variante einer weiter im Osten liegenden Anschlussstelle, die zwar ebenfalls an die L 235 angebunden ist, hauptsächlich aber den Verkehr insbesondere aus/in Richtung Norden auf eine noch zu errichtende Ortsumfahrung Rübke auf hamburger Gebiet verlagert. Diese Lösung führt zu einem höheren Flächenbedarf innerhalb des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ und würde überdies Vorzüge gegenüber der planfestgestellten Trasse ohnehin nur dann entfalten, wenn es in absehbarer Zeit tatsächlich auch eine östliche Ortsumfahrung Rübke gäbe. Wie sich aus Rückfragen der Vorhabenträgerin bei den hamburger Straßenbehörden ergeben hat, ist eine solche Ortsumfahrung indessen dort absehbar nicht in Planung, weshalb diese Alternative ohne Weiteres ausgeschieden werden konnte.

Auch das hier vorgesehene Bauverfahren (Überschüttverfahren) ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde vorzugswürdig. Alternativ ist zwar auch eine Bauausführung auf Betonpfeilern denkbar. Dies würde aber die Baukosten vervielfachen. Gleichzeitig sind hiermit keine diesen Mehraufwand irgendwie zu rechtfertigenden positiven Effekte verbunden. Insbesondere wäre die einwenderseits vorgebrachte Reduzierung von Zerschneidungseffekten hiermit nur erreichbar, wenn die Trasse hoch aufgeständert würde. Dies hätte indessen nicht nur nochmals höhere Baukosten, sondern auch einen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde so nicht hinnehmbaren weitaus massiveren Eingriff in das Landschaftsbild zur Folge.

2.2.3.3.2 In Bezug auf die Verlegung von Energiefreileitungen

Was im Übrigen die als Folgemaßnahme mit zu erledigende Verlegung von Freileitungen angeht, so hat sich die Planfeststellungsbehörde aus folgenden Gründen ebenfalls der von der Vorhabenträgerin favorisierten Variante angeschlossen:

Varianten mit einer großräumigen Verlegung der Trasse wurden von vornherein nicht in die Betrachtung einbezogen, weil dies zu unverhältnismäßig hohen Kosten geführt und die Bau-strecke unnötig verlängert hätte. Im Planfeststellungsverfahren wurden zunächst weitere Varianten zur Verlegung der 380 kV-Freileitung untersucht, welche eine Überspannung des (Wohn-)Hauses Rübker Bruch 20 vermeiden. In Betracht kam dabei die Verlegung eines Erdkabels, die Führung der Freileitung parallel zur Autobahn auf der nördlichen Seite (Nordvariante) und eine Untervariante zu der hier letztlich gewählten Variante (Südvariante), bei der das Wohnhaus südlich umgangen wird (Untervariante Süd). Die genannten Alternativen führen die Freileitung relativ nah an der bestehenden Trasse entlang.

Eine an sich ebenfalls denkbare **Erdverkabelung** scheidet schon wegen der zu erwartenden hohen Kosten als Alternative aus. Eine Erdverkabelung würde im vorliegenden Fall verschiedene Probleme verursachen. Aufgrund der im Vorhabensgebiet anzutreffenden Bodenverhältnisse mit oberflächennahem Wasserstand müsste der Kabelgraben bei offener Bauweise abgespundet werden, damit eine offene Wasserhaltung für die Abschnitte möglich wäre. Bei Moorböden besteht zudem die Gefahr, dass die Kabel nach oben gedrückt werden. Die Kabel müssten deshalb entweder tiefer verlegt oder mit Gewichtsplatten abgedeckt werden. Der zu erwartende hohe Stromfluss würde außerdem eine starke Wärmeentwicklung in den Kabeln nach sich ziehen, was den Einbau eines besonderen Umgebungsmaterials in den Kabelgraben erfordert. Vor diesem Hintergrund wurden die Kosten der Erdverkabelung von der Vorhabenträgerin nachvollziehbar auf einen Betrag von 20 Mio. EUR geschätzt. Die Varianten einer Verlegung der Freileitung verursachen hingegen nur Kosten von 4 bis 5 Mio. EUR.

Im Übrigen bestand auch keine Rechtspflicht zur Verlegung von Erdkabeln. Das Niedersächsische Gesetz über die Planfeststellung von Hochspannungsleitungen in der Erde (Nieder-

sächsisches Erdkabelgesetz⁸³) enthält keine Verpflichtung zur Verlegung von Erdkabeln. Das Gesetz regelt vielmehr nur die Möglichkeit, die Erdkabelverlegung durch ein Planfeststellungsverfahren zuzulassen. Dies soll es Vorhabensträgern ermöglichen, in den Fällen Planfeststellungsverfahren beantragen zu können, bei denen durch Freileitungssysteme Mindestabstände zu Wohngebäuden nicht eingehalten werden können oder ein Landschaftsschutzgebiet überplant würde⁸⁴. Materielle Vorgaben über eine Verlegung von Hochspannungsfreileitungen als Erdkabel finden sich darüber hinaus zwar in der Anlage 1 des Landesraumordnungsprogramms Niedersachsen vom 08.05.2008⁸⁵, dort unter Abschnitt 4.2 Ziff. 07. Danach sind Hoch- und Höchstspannungsleitungen mit einer Nennspannung von mehr als 110 kV „auf neuer Trasse“ unterirdisch zu verlegen. Doch ist diese Vorgabe des Raumordnungsprogramms hier nicht einschlägig, da die vorhandene 380 kV-Freileitung nicht auf neuer Trasse verlegt wird. Es handelt sich vielmehr nur um eine geringfügige Korrektur einer bereits vorhandenen Trasse. Auch in Anbetracht des auf künftige Entwicklungen ausgerichteten Charakters des Raumordnungsprogramms kommt eine Anwendung dieser Vorgabe auf die hier vorliegende, lediglich geringfügige Verlegung einer vorhandenen Freileitung nicht in Betracht, dürfte es dem räumlich sehr begrenzten Änderungsvorhaben insofern schon an der Raumwirksamkeit fehlen. Im Übrigen steht dieses Ziel der Raumordnung ausweislich der Erläuterungen zu Abschnitt 4.2 unter einem Zumutbarkeitsvorbehalt, da andernfalls letztlich die in § 1 Abs. 1 EnWG geforderte preisgünstige Energieversorgung der Allgemeinheit in Frage gestellt wäre. Bei hier bei einer Erdverkabelung zu erwartenden Mehrkosten von 15 bis 16 Mio. EUR ist die wirtschaftliche Zumutbarkeitsschwelle ersichtlich überschritten.

Vergleicht man sodann die verbliebenen Varianten (Nordvariante, Südvariante und Untervariante Süd), so ist Folgendes festzuhalten:

Zunächst sind die beiden südlichen Varianten für die Verlegung der Freileitung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gegenüber der ebenfalls **Nordvariante** vorzugswürdig. Zwar ergeben sich insoweit hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umwelt nur geringfügige Unterschiede. Das betrifft sowohl die Inanspruchnahme von Boden und die überspannte Fläche als auch die möglichen Auswirkungen auf das Europäische Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“. Der Grund hierfür ist, dass die Bereiche parallel zur Autobahn, welche für die Verlegung der Trasse in Anspruch genommen werden, wegen der von der Autobahn ausgehenden Lärmimmissionen als schützenswertes Habitat ohnehin verloren gehen werden. Auch besteht ein Vorteil der Nordvariante darin, dass mit ihr die Überspannung des (Wohn-)Hauses Rübker Bruch 20 vermieden wird und es handelt sich hierbei um die Variante, bei der lediglich neun neue Masten gesetzt werden müssen. Dafür müssten insoweit aber die aufwendigeren Abspannmasten angebracht werden, so dass sich dieser vermeintliche Masteneinsparungsvorteil gegenüber den anderen Varianten mit zehn bzw. elf neu zu setzenden Masten nicht wesentlich auswirkt. Entscheidend ist indessen, dass mit 5,4 Mio. EUR die geschätzten Kosten für die Nordvariante deutlich über denen der Südvariante (4,23 Mio. EUR) und der Untervariante Süd (4,65 Mio. EUR) liegen. Zudem müssen für die Nordvariante Provisorien errichtet werden, die insgesamt zu einer vier bis fünf Monate längeren Bauzeit führen. Die längere Bauzeit ist wegen der baubedingten Wirkungen auf die Umwelt insgesamt (Baulärm, Baustellenverkehr etc.) als ungünstig zu bewerten. Schließlich würde die Nordvariante die Wahrnehmbarkeit der Freileitung aus Sicht der Ortslage Rübke, deutlich verstärken, weil die Masten dann vor den Lärmschutzwänden entlang der Autobahn stünden. Dies führt zu einer zusätzlichen negativen Wirkung auf das Landschaftsbild.

Letztlich war auch die **Untervariante Süd** auszuschneiden. Die Untervariante Süd bietet zwar ebenfalls den Vorteil, dass das (Wohn-)Haus Rübker Bruch 20 nicht überspannt wird. Weite-

83 Gesetz v. 13.12.2007, NdsGVBl. 2007 S. 709.

84 LT-Drs. 15/4150, S. 2.

85 Verordnung über das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) in der Fassung v. 08.05.2008, NdsGVBl. 2008 S. 132.

re Vorteile sind mit ihr indessen nicht verbunden. Dafür fallen im Vergleich zur planfestgestellten Südvariante rund 420.000 EUR höhere Kosten an. Diese übersteigen den Verkehrswert des überspannten Grundstücks. Hinzu kommt, dass die Untervariante Süd die von allen Varianten längste Trassenführung ist. Zudem würde die 380 kV-Freileitung noch näher an ein anderes Wohnhaus auf dem Flurstück Nr. 14/1 der Gemarkung Rübke heranrücken. Dieses Grundstück ist zwar schon jetzt durch die in etwa 50 m Entfernung verlaufende 110 kV-Freileitung vorbelastet. Auch mindert die Vorbelastung durch vorhandene Freileitungen grundsätzlich das Interesse der Grundstücksbetroffenen, von einer weiteren Verschlechterung der Umfeldsituation durch heranrückende Freileitungen verschont zu werden⁸⁶. Die 380 kV-Freileitung befindet sich indessen bisher in einer Entfernung von 250 m. Bei Realisierung der Untervariante Süd verringerte sich der Abstand der 380 kV-Freileitung auf lediglich 120 m, so dass das betreffende Grundstück von zwei Seiten mit Freileitungen umgeben wäre. Das in der Vorzugsvariante überspannte Grundstück Rübker Bruch 20 ist demgegenüber stärker vorbelastet, verläuft doch dort bislang schon die wesentlich mächtigere 380 kV-Freileitung in nur ca. 70 m Entfernung. In Anbetracht der geringeren Vorbelastung auf dem Flurstück Nr. 14/1 der Gemarkung Rübke und der höheren Kosten der Untervariante Süd, war die Wahl der Südvariante trotz der damit für das (Wohn-)Haus Rübker Bruch 20 einhergehenden und von der Planfeststellungsbehörde in den Blick genommenen Nachteile vorzugswürdig.

In gleichem Maße ist die vorgesehene neue Trassenführung der 110 kV-Freileitung sachgerecht: Der zu verlegende Leitungsabschnitt hat eine Länge von ca. 1,4 km. Die verlegte Leitung hat lediglich einen Abstand von bis zu 165 m von der bestehenden Freileitung. Nachteilige Umwelteinwirkungen treten hier nicht auf, weil sich lediglich die Wirkzonen der bisherigen Leitung verschieben. Im Übrigen ist ohne Weiteres erkennbar, dass alternative Trassenführungen hier nicht möglich sind. Ein Ausweichen nach Norden scheidet wegen der dorthin zu verlegenden 380 kV-Freileitung aus. Andere Trassenführungen würden darüber hinaus die Trassenlänge und die Zahl der erforderlichen Masten erhöhen. Damit verbunden wären deutlich höhere Kosten, ein stärkerer Landschaftsverbrauch und eine Verstärkung sonstiger Umweltbeeinträchtigungen. Einer näheren Untersuchung alternativer Trassenführung für die 110 kV-Freileitung bedurfte es daher nicht.

Soweit darüber hinaus eine Verlegung der Freileitungen von vornherein nicht erforderlich wäre, wenn sich die Planfeststellungsbehörde bei der Variantenwahl für die Trassenführung der Autobahn für die diesbezügliche Nordvariante, also die nördliche Umgehung Rübkes, entschieden hätte, ist dieser Umstand bei der dortigen Variantenauswahl mit berücksichtigt worden (vgl. die näheren Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.3 und 2.2.3.7.3.2.2). Gleichwohl hat sich die Planfeststellungsbehörde – den Vorstellungen der Vorhabenträgerin folgend – aus den genannten Gründen gegen die Nordvariante entschieden, so dass die Freileitungen verlegt werden müssen.

2.2.3.4 Vorgaben der Raumordnung

Die Vorgaben der Raumordnung sind zu beachten bzw. zu berücksichtigen. Die Bindungswirkung der Raumordnung richtet sich dabei vorbehaltlich fachrechtlicher Sonderregelungen nach § 4 ROG. Gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 ROG sind bei Entscheidungen öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen anderer öffentlicher Stellen – wie hier – die Ziele der Raumordnung zu beachten sowie die Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Eine Realisierungsverpflichtung im Sinne des in der Bauleitplanung nach § 1 Abs. 4 BauGB geltenden Anpassungsgebots vermag die Raumordnung in Bezug auf die

⁸⁶ BVerwG, Gerichtsbescheid v. 21.9.2010 – 7 A 7/10 –, juris, Rn. 17 ff.; BayVGh, Urt. v. 17.7.2009 – 22 A 09.40012 –, juris, Rn. 37.

Planfeststellung einer Straße hingegen nicht zu entfalten⁸⁷. Außerdem wird hier die Bindungswirkung nach § 4 ROG durch § 16 Abs. 1 Satz 1 FStrG begrenzt. Danach bestimmt das BMVBS im Benehmen mit den Landesplanungsbehörden der beteiligten Länder die Planung und Linienführung der Bundesfernstraßen. Dies vorweggeschickt, stellt sich die Situation hier wie folgt dar:

Das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen vom 08.05.2008⁸⁸ entspricht der planfestgestellten Trasse der A 26 und weist an entsprechender Stelle ein Vorranggebiet Autobahn aus (Ziff. 4.1.3 Rn. 01 i.V.m. Anlage 2). Dem entspricht das Regionale Raumordnungsprogramm für den Landkreis Harburg in der Fassung der Änderung und Ergänzung 2007 vom 18.12.2009. Das ebenfalls für den 3. Bauabschnitt der A 26 einschlägige Regionale Raumordnungsprogramm für den Landkreis Stade von 2004 weist demgegenüber die künftige A 26 noch mit der zwischenzeitlich vom Niedersächsischen Obergericht mit Beschluss vom 12.12.2005⁸⁹ beanstandeten Trassenführung aus. Dies ist jedoch schon mit Blick auf Ziff. 4.1.3 Rn. 01 i.V.m. Anlage 2 des aktuellen Landesraumordnungsprogramms Niedersachsen unmaßgeblich (vgl. § 8 Abs. 2 Satz 1 ROG)⁹⁰. Folglich steht das Autobahnprojekt – unabhängig von den speziellen Vorgaben des § 16 Abs. 1 Satz 1 FStrG – im Einklang mit den Vorgaben der Raumordnung.

Darüber hinaus sieht Ziff. 1, 4.2 07 des Landesraumordnungsprogramms Niedersachsen vom 08.05.2008 vor, dass Hoch- und Höchstspannungsleitungen mit einer Nennspannung von mehr als 110 kV auf neuer Trasse unterirdisch zu verlegen sind. Obgleich im Zuge des 3. Bauabschnitts der A 26 auch eine Freileitung mit einer Nennspannung von mehr als 110 kV, nämlich die 380 kV-Freileitung Hamburg/Süd – Dollern der 50 Hertz Transmission GmbH berührt wird, ist diese Vorgabe des Landesraumordnungsprogramms hier aus den schon oben im Rahmen der Alternativenprüfung genannten Gründen nicht einschlägig.

2.2.3.5 Immissionen

Zum Schutz der im Einwirkungsbereich des Vorhabens gelegenen Anwohner sind schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG möglichst zu vermeiden und die insoweit bestehenden rechtlichen Vorgaben zu beachten. Als schädliche Umwelteinwirkungen bezeichnet § 3 Abs. 1 BImSchG Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Immissionen in diesem Sinne sind gemäß § 3 Abs. 2 BImSchG auf Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter einwirkende Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Umwelteinwirkungen. Zur Verhinderung solcher Umwelteinwirkungen ist zuvörderst das sog. Trennungsgebot des § 50 Satz 1 BImSchG zu berücksichtigen. Darüber hinaus sind hier vor allem Geräusche (Lärm) von Relevanz, die es nach §§ 41, 42 BImSchG primär durch aktive und sekundär durch passive Schallschutzmaßnahmen nach dem Stand der Technik zu vermeiden und, falls dies nicht möglich ist, zu entschädigen gilt. Außerdem ist die vorhabenbedingte Zunahme von Luftschadstoffen von Relevanz.

87 *Appel*, UPR 2011, 161 (165) m.w.N.

88 Verordnung über das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) in der Fassung v. 8.5.2008, NdsGVBl. 2008 S. 132.

89 NdsOVG, Beschl. v. 12.12.2005 – 7 MS 91/05 –, NuR 2006, 185 ff.

90 Vgl. zu einer ähnlichen Konstellation HessVG, Urt. v. 21.08.2009 – 11 C 318/08.T –, juris, Rn. 805 f.

2.2.3.5.1 Trennungsgebot

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

Eine Autobahn ist eine raumbedeutsame Maßnahme im Sinne des § 50 Satz 1 BImSchG, so dass das hier statuierte Trennungsgebot zu beachten ist. Dabei handelt es sich jedoch nicht um eine strikte Vorgabe; vielmehr unterliegt das Trennungsgebot der fachplanerischen Abwägung. Das Bundesverwaltungsgericht hat § 50 Satz 1 BImSchG lange Zeit als sog. Optimierungsgesetz verstanden⁹¹, sieht hierin inzwischen aber lediglich noch eine hinreichend zu berücksichtigende Abwägungsdirektive⁹². Dem wurde hier Rechnung getragen:

Unbeschadet entsprechender zwingender rechtlicher Vorgaben (dazu noch unten Ziff. 2.2.3.7.3) resultiert die hier gewählte Linienführung insbesondere aus dem Bestreben um die maximal mögliche Schonung des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) als ein unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolles oder besonders empfindliches Gebiet im Sinne des § 50 Satz 1 BImSchG⁹³. Andererseits führt der 3. Bauabschnitt der A 26 in der Ortslage Rübke zu Verkehrslärmimmissionen. Auch diesem Umstand muss unter dem Gesichtspunkt des § 50 Satz 1 BImSchG Rechnung getragen werden. Die Trasse soll daher maximal so nahe an die Ortslage Rübke herangeführt werden, wie die Verkehrslärmimmissionen beherrschbar bleiben. Ausgehend vom Vorrang des aktiven Schallschutzes vor dem passiven Schallschutz nach § 41 BImSchG liegt die Trasse deshalb in einer Entfernung von der Ortslage Rübke, die eine weitgehende Einhaltung der einschlägigen Immissionsrichtwerte mit den Mitteln des aktiven Schallschutzes (Lärmschutzwände, lärmindernder Belag) noch ermöglicht. Damit wird den Anforderungen des § 50 Satz 1 BImSchG genügt. Ungeachtet dessen kann bei Verkehrswegen das Trennungsgebot des § 50 Satz 1 BImSchG ohnehin regelmäßig nur eingeschränkt zur Geltung gebracht werden, da Verkehrswege im Gegensatz etwa zu Industrieanlagen regelmäßig von überörtlicher Bedeutung sind und notwendigerweise Zwangspunkte miteinander verbinden, ohne dabei die Nachbarschaft sowohl zu potenziell gefährlichen Betrieben als auch zu immissionsempfindlichen Nutzungen immer vermeiden zu können⁹⁴.

2.2.3.5.2 Verkehrslärm

Die durch den Bau des 3. Bauabschnitts der A 26 prognostizierte unvermeidbare Lärmbelastung hält sich im Einwirkungsbereich des Vorhabens innerhalb des vom Gesetzgeber für zumutbar gehaltenen Rahmens.

Die Planunterlagen sehen auf der Südseite der Trasse auf der gesamten Länge des 3. Bauabschnitts eine 4 m hohe Lärmschutzwand zum Schutz des Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) vor. Mit Zusage vom 28.02.2012 (siehe oben, Ziff. 1.1.4.1.1) hat die Vorhabenträgerin diese Lärmschutzwand dahingehend modifiziert, dass hier zudem eine Abkröpfung auf 1 m bei einem Winkel von 60° zur Horizontalen vorge-

91 Siehe nur BVerwG, Urt. v. 22.03.1985 – 4 C 73.82 –, BVerwGE 71, 163 (165).

92 BVerwG, Urt. v. 28.01.1999 – 4 CN 5.98 –, BVerwGE 108, 248 ff.; BVerwG, Beschl. v. 05.12.2008 – 9 B 28.08 –, NVwZ 2009, 320 (324).

93 Jarass, BImSchG, 8. Aufl. (2010), § 50 Rn. 11a.

94 Vgl. OVG NRW, Urt. v. 06.03.2008 – 10 D 103/06.NE –, ZUR 2008, 434 (435).

nommen wird. Auf der Nordseite der Trasse beginnt die Lärmschutzwand nach der Überführung der K 40 durch das Bauwerk 8095 etwa bei Bau-km 22+790. Diese Lärmschutzwand wird ebenfalls eine Höhe von 4 m haben, aber nicht abgewinkelt werden und bis zum östlichen Ende des 3. Bauabschnitts reichen. Zusätzlich wird die Autobahn mit einem lärmmindernden Belag ausgestattet (siehe Nebenbestimmung 1.1.3.3.1).

Zum Schutz des Menschen sind darüber hinaus keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen geboten. Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen ist § 41 BImSchG i.V.m. der auf der Grundlage des § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG erlassenen 16. BImSchV. Danach ist beim Bau öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen infolge von Verkehrsräuschen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist deshalb beim Bau öffentlicher Straßen die Einhaltung bestimmter Immissionsgrenzwerte sicherzustellen. Die Immissionsgrenzwerte sind von der Nutzung des betroffenen Gebiets abhängig und differenzieren zwischen der Tages- und Nachtzeit. Für Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche ist allein die Lärmbelastung im Tageszeitraum maßgeblich, weil Außenwohnbereiche über den Nachtzeitraum nicht schutzbedürftig sind⁹⁵. Die von der Vorhabenträgerin gewählte Variante des Baus der A 26 und die genannten Lärmschutzmaßnahmen stellen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV auf allen Grundstücken im Einwirkungsbereich des Vorhabens sicher. Im Einzelnen:

2.2.3.5.2.1 Immissionsgrenzwerte

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

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

2.2.3.5.2.2 Gebietsnutzungen

Die maßgebenden Gebietsnutzungen im Bereich des hier gegenständlichen Teils des 3. Bauabschnitts der A 26 basieren gemäß § 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV auf den Festlegungen der räumlich einschlägigen Bebauungspläne. In Bereichen, in denen keine Bebauungspläne vorhanden sind, wird die Schutzbedürftigkeit aus den Darstellungen der Flächennutzungspläne bzw. aus einem Vergleich der tatsächlichen Nutzung mit den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV aufgezählten Anlagen und Gebieten ermittelt.

Die dementsprechend in der Unterlage 11.1 vorgenommenen Gebietszuordnungen sind im Wesentlichen zutreffend. Insbesondere gilt dies für die Grundstücke, die nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegen. Die tatsächlichen Nutzungen in diesen Gebieten sind den Gebietskategorien der Baunutzungsverordnung und damit ihrer Schutzwürdigkeit nach sachgerecht zugeordnet worden. Auf den Hinweis der Gemeinde Neu Wulmstorf hin wurde

95 BVerwG, Urt. v. 15.03.2000 – 11 A 33.97 –, NVwZ 2001, 78 (79).

die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 55 „Rübke West“ vom Oktober 2009 hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Schutzanspruch der im Geltungsbereich der Änderungen liegenden Grundstücke überprüft. Im Ergebnis sind nunmehr einige zusätzliche Grundstücke nach den Festsetzungen des geänderten Bebauungsplans mit dem Schutzanspruch eines allgemeinen Wohngebiets zu berücksichtigen gewesen.

Auch die Einordnung der Grundstücke entlang des Moorender Weges in Rübke erfolgte zutreffend. Diesen Grundstücken wurde der Schutzanspruch eines Dorfgebiets mit Immissionsgrenzwerten von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts zuerkannt. Eine Einordnung in die Kategorie eines Wohngebiets war entgegen der Auffassung verschiedener Einwender nicht veranlasst. Ab der Einmündung des Moorender Weges in die Buxtehuder Straße befinden sich entlang der Buxtehuder Straße Grundstücke, welche augenscheinlich zumindest auch für landwirtschaftliche Zwecke genutzt werden, was der Annahme eines Wohngebiets entgegensteht. Der Bereich entlang der Buxtehuder Straße hat deshalb allenfalls den Schutzanspruch eines Dorf- oder Mischgebiets. Der Moorender Weg besteht überdies aus lediglich sechs Anwesen, die ihrerseits noch nicht den Charakter eines eigenständigen Gebiets aufweisen. Selbst wenn also entlang des Moorender Weges nur Wohnnutzungen ausgeübt würden, verbliebe es bei der bisherigen Einordnung; der Moorender Weg teilt insofern bei der gebotenen großräumigen Betrachtung die planungsrechtliche Einordnung der sich nach Osten anschließenden Ortslage. Hinzu kommt, dass eine Einordnung als Dorfgebiet keinen bestimmten Anteil an landwirtschaftlicher Nutzung im Verhältnis zur Wohnnutzung fordert, sofern nur im betreffenden Gebiet landwirtschaftliche Nutzungen überhaupt vorkommen und nicht lediglich Ausnahmecharakter haben⁹⁶.

2.2.3.5.2.3 Schallberechnung

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

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

Der schalltechnischen Untersuchung liegen die Verkehrsprognosen der Vorhabenträgerin für 2025 zugrunde. Auf der A 26 ist im Jahr 2025 mit einer Verkehrsbelastung von 59.100 Kfz/24 h östlich der Anschlussstelle Buxtehude zu rechnen, wenn in diesem Zeitpunkt alle vier Bauabschnitte der A 26 realisiert sind und damit die maximale Verkehrsbelastung erreicht ist. Dass die schalltechnische Untersuchung anstelle des eigentlich maßgeblichen Planfalls (Planfall 1 = Bau der A 26 bis zum Anschluss an die A 7 ohne die Hafenquerspange der A 252 zwischen A 7 und A 255) den Planfall 1a (= Bau der A 26 bis zum Anschluss an die A 7 einschließlich der ursprünglich noch geplanten Hafenquerspange der A 252 zwischen A 7 und A 255) betrachtet, ist insoweit unschädlich, als der Planfall 1a gegenüber dem Planfall 1 den ungünstigeren Fall darstellt (siehe bereits oben, Ziff. 2.2.2.2.1.3.1).

Schließlich ist auch der gewählte Prognosehorizont 2025 rechtlich nicht zu beanstanden. In der Straßenplanung sind Prognosezeiträume von zehn bis 15 Jahren grundsätzlich ange-

⁹⁶ Hierzu NdsOVG, Urt. v. 19.01.1995 – 1 L 166/90 –, NuR 1996, 42 ff.; VGH Bad.-Württ., Beschl. v. 25.05.1998 – 8 S 1320/98 –, VBIBW 1998, 464.

messen, weil sichere Vorhersagen über die Verkehrsentwicklung über einen Zeitraum von mehr als 15 Jahren hinweg meistens nur sehr schwer möglich sind⁹⁷. Er ist geeignet, die wesentlichen abwägungsrelevanten Umstände zu erfassen, insbesondere weil anzunehmen ist, dass die A 26 bis 2025 bis zur A 7 baulich fertiggestellt und in Betrieb genommen sein wird. Diese Annahme stützt auch der Entwurf des Investitionsrahmenplans 2011 bis 2015 vom 14.12.2011 (IRP-Entwurf), wo die A 26 für Hamburg von der A 7 bis zur niedersächsischen Landesgrenze als prioritäres, bis 2015 zu verwirklichendes Vorhaben aufgenommen wurde. Dass der 3. Bauabschnitt der A 26 dort nur als weiteres wichtiges Vorhaben gelistet ist, für die bis 2015 keine Finanzmittel zur Verfügung stehen und daher deren Planung zwar vorangetrieben, aber mit der Verwirklichung nicht vor 2015 begonnen werden soll (vgl. Ziff. 5.2 IRP-Entwurf), ist insoweit unschädlich. Denn mit Blick auf den dann nach dem IRP-Entwurf bestehenden, an der Landesgrenze zu Niedersachsen endenden Autobahntorso auf Hamburger Seite kann davon ausgegangen werden, dass jedenfalls bis 2025 die nötigen Finanzmittel auch für den 3. und – auch soweit dies die niedersächsische Seite betrifft – 4. Bauabschnitt der A 26 bereitstehen werden.

2.2.3.5.2.4 Aktiver Schallschutz

Aktiver Schallschutz ist nach § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV nur dann geboten, wenn die festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Das ist hier unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzwände und der vorgesehenen Aufbringung einer lärmindernden Deckschicht nach der schalltechnischen Untersuchung nicht zu befürchten.

Dies gilt für die Bebauung am Moorender Weg im Übrigen selbst für den Fall, dass dieser Bereich von Rübke entgegen der Auffassung der Planfeststellungsbehörde (siehe oben Ziff. 2.2.3.5.2.2) als Wohngebiet mit Immissionsgrenzwerten von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts einzustufen wäre; denn selbst diese Grenzwerte werden am Moorender Weg eingehalten werden. Lediglich am Grundstück Moorender Weg 8 würde an der Südfassade eine Überschreitung des Nachtgrenzwertes um 1 dB(A) eintreten. Dieses Grundstück, augenscheinlich in ortsauwärtiger Richtung das letzte Anwesen, ist jedoch ca. 150 m von der übrigen Bebauung von Rübke entfernt. Es ist deshalb planungsrechtlich als Außenbereich einzustufen, so dass sich der Schutzanspruch schon aus diesem Grund auf den Grenzwert für Dorf- und Mischgebiete beschränkt (64/54 dB(A))⁹⁸, der hier nicht überschritten wird. Selbst wenn man dies anders sehen wollte, wäre aktiver Schallschutz zur Einhaltung des Immissionsgrenzwertes von 49 dB(A) an dieser Stelle im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG unverhältnismäßig. Es müsste dann für nur ein Gebäude die vorgesehene Lärmschutzwand nach Westen deutlich verlängert werden. Die dadurch entstehenden Kosten (345 EUR/m² x 150 m Länge x 4 m Höhe = 207.000 EUR) stehen offensichtlich in keinem Verhältnis zu der zu erreichenden Minderung des Beurteilungspegels um 1 dB(A).

Die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 55 „Rübke West“ vom Oktober 2009 führt ebenfalls nicht zu weitergehenden Ansprüchen auf aktiven Schallschutz. Es werden auch dort, wo durch die Änderung einzelne Grundstücke nunmehr als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen sind, die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte durch die bereits vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen eingehalten.

Soweit mehrere Einwender aus Rübke geltend machen, auf ihren Grundstücken seien in der schalltechnischen Untersuchung keine Außenwohnbereiche berücksichtigt worden, trifft dies zu. Gleichwohl musste die Planfeststellungsbehörde hierzu keine weiteren Ermittlungen anstellen. Der Immissionsgrenzwert ist bei Außenwohnbereichen gemäß § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV nur für den Tageszeitraum einzuhalten, weil die geschützte Nutzung regelmäßig nur tagsüber ausgeübt wird. Als günstigster Wert für die Betroffenen ist der Immissions-

97 BVerwG, Urt. v. 07.03.2007 – 9 C 2.06 –, BVerwGE 128, 177 (Rn. 21); OVG S-H, Beschl. v. 28.06.2010 – 1 LA 24/10 –, NordÖR 2010, 450 (451).

98 BVerwG, Urt. v. 26.05.1994 – 7 A 21.93 –, NVwZ 1994, 1002 ff.

grenzwert des allgemeinen Wohngebiets von 59 dB(A) heranzuziehen. Dieser Wert wird in Rübke durch die bereits vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes generell eingehalten. Überschreitungen treten erst unmittelbar in Trassennähe auf, wo es indessen keine schützenswerten Wohnnutzungen gibt.

2.2.3.5.2.5 Passiver Schallschutz

Passiver Schallschutz ist im Bereich des 3. Bauabschnitts an keiner Stelle erforderlich, weil die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV schon aufgrund der Maßnahmen des aktiven Schallschutzes auf allen Grundstücken im Einwirkungsbereich eingehalten werden.

2.2.3.5.3 Luftschadstoffe

Das Straßenbauvorhaben des 3. Bauabschnitts der A 26 ist auch mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren.

Während für den Bereich der Verkehrslärmimmissionen über § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV verbindliche Grenzwerte bestehen, fehlen derartige normative Festlegungen für Schadstoffimmissionen. Gleichwohl ist in diesem Zusammenhang die Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) zu beachten. Diese dient der Umsetzung der Luftqualitätsrichtlinien der Europäischen Union. Sie enthält für verschiedene Luftschadstoffe Grenzwerte, deren Überschreitung zu schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG führt. Soweit hier von Bedeutung gelten danach die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Grenzwerte:

Tab. 2.2.3.5.3-1

Luftschadstoff	Grenzwert	Mittelwert-Bezugszeitraum	Regelung in der 39. BImSchV
Schwefeldioxid (SO ₂)	350 µg/m ³	1 Stunde (24 zulässige Überschreitungen im Kalenderjahr)	§ 2 Abs. 1
Schwefeldioxid (SO ₂)	125 µg/m ³	24 Stunden (3 zulässige Überschreitungen im Kalenderjahr)	§ 2 Abs. 2
Schwefeldioxid (SO ₂)	20 µg/m ³	Kalenderjahr	§ 2 Abs. 4
Stickstoffdioxid (NO ₂)	200 µg/m ³	1 Stunde (18 zulässige Überschreitungen im Kalenderjahr)	§ 3 Abs. 1
Stickstoffdioxid (NO ₂)	40 µg/m ³	Kalenderjahr	§ 3 Abs. 2 bzw. Abs. 4
Feinstaub PM ₁₀	50 µg/m ³	24 Stunden (35 zulässige Überschreitungen im Kalenderjahr)	§ 4 Abs. 1
Feinstaub PM ₁₀	40 µg/m ³	Kalenderjahr	§ 4 Abs. 2
Feinstaub PM _{2,5}	25 µg/m ³	Kalenderjahr (ab 2015)	§ 5 Abs. 2
Blei	0,5 µg/m ³ (= 500 ng/m ³)	Kalenderjahr	§ 6

Benzol	5 µg/m³	Kalenderjahr	§ 7
Kohlenmonoxid	10 mg/m³	8 Stunden	§ 8
Ozon	120 µg/m³	8 Stunden (25 zulässige Überschreitungen im Kalenderjahr)	§ 9 Abs. 1

Das Bundesverwaltungsgericht hat allerdings schon zu der Vorgängerverordnung, der 22. BImSchV, entschieden, dass die Planfeststellungsbehörde die Einhaltung dieser Grenzwerte nicht vorhabenbezogen sicherstellen muss. Die Verwirklichung von Straßenbauvorhaben ist deshalb selbst dann nicht von vornherein ausgeschlossen, wenn prognostisch die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV überschritten werden. Die Planfeststellungsbehörde muss allerdings die auf das Straßenbauvorhaben und den auf ihm stattfindenden Verkehr zurückzuführenden Luftschadstoffe im Rahmen der Abwägung berücksichtigen. Die Planfeststellungsbehörde wird dem Abwägungsgebot deshalb dann nicht mehr gerecht, wenn sie ein Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern⁹⁹. Ist hingegen die Einhaltung der maßgeblichen Grenzwerte auch bei Realisierung des Vorhabens ohne zusätzliche Maßnahmen der Luftreinhalteplanung prognostisch nachgewiesen, so ergibt sich für die Planfeststellung kein Hindernis. Schutzauflagen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG sind dann nicht veranlasst. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde genügt es in einem solchen Fall, die tatsächlich eintretende Veränderung der Luftschadstoffbelastung abwägend zu berücksichtigen.

Hier konnte die Planfeststellungsbehörde davon ausgehen, dass auch nach Realisierung des Vorhabens alle maßgeblichen Grenzwerte für die Luftreinhalteplanung eingehalten werden können. Die nachfolgende Tabelle (Tab. 2.2.3.5.3-2) stellt für verschiedene Immissionsorte dar, von welcher Belastung im Vorhabengebiet nach der luftschadstofftechnischen Untersuchung ohne Realisierung des Vorhabens auszugehen ist (= Nullfall), welche Gesamtbelastung sich nach Realisierung des Vorhabens am Ende des Planungshorizonts 2025 ergibt (sowohl für den Planfall 1a = Bau der A 26 bis zum Anschluss an die A 7 einschließlich der ursprünglich noch geplanten Hafenquerspange der A 252 zwischen A 7 und A 255 als auch für den Planfall 1c = Bau der A 26 nur bis zur Anschlussstelle Neu Wulmstorf) und welche Grenzwerte jeweils zugrunde zu legen sind. Dabei handelt es sich um Jahresmittelwerte. Dass die luftschadstofftechnische Untersuchung anstelle des eigentlich maßgeblichen Planfalls 1 (= Bau der A 26 bis zum Anschluss an die A 7 ohne die Hafenquerspange der A 252 zwischen A 7 und A 255) den Planfall 1a betrachtet, ist insoweit unschädlich, als der Planfall 1a gegenüber dem Planfall 1 den schlimmeren Fall darstellt (siehe bereits oben, Ziff. 2.2.2.2.1.3.1). Die Immissionen im Nullfall entsprechen im Übrigen in etwa der Hintergrundbelastung. Die Hintergrundbelastung ist die Schadstoffbelastung, welche aus anderen Quellen (Industrie, Gebäudeheizung, Landwirtschaft und nicht betrachteter Straßenverkehr) stammt.

99 BVerwG, Urt. v. 26.05.2004 – 9 A 6.03 –, BVerwGE 121, 57 (60 ff.), BVerwG, Beschl. v. 01.04.2005 – 9 VR 7.05 –, NuR 2005, 709.

Tab. 2.2.3.5.3-2

		Immissionsorte				
	Planfall	Trassenbereich A 26, 3. BA	L 235, Ortsdurchfahrt Rübke	Nincoper Str. (HH-Neuenfelde)	L 235, ndl. Ortsrand Neu Wulmstorf	Neu Wulmstorf, Kreuzung B 73/B 3n
NO ₂ µg/m ³	Nullfall (Vorbelastung)	18	22	26	22	28
	1a	44	24	20	24	24
	1c	37	24	24	30	24
	Grenzwert	40	40	40	40	40
PM ₁₀ µg/m ³	Nullfall (Vorbelastung)	20	22	<24	22	24
	1a	27	24	<24	<24	24
	1c	26	24	24	26	24
	Grenzwert	40	40	40	40	40

Demnach werden im Planfall 1a allein im Trassenbereich die Jahresmittelgrenzwerte für **Stickstoffdioxid** leicht überschritten. Dabei darf aber nicht unbeachtet bleiben, dass die prognostizierten Werte aus verschiedenen Gründen als tendenziell eher überschätzend angesehen werden dürfen und deshalb tatsächlich wohl mit einer eher geringeren Belastung zu rechnen ist. So berücksichtigt die luftschadstofftechnische Untersuchung im Interesse einer konservativen Herangehensweise nicht, dass aufgrund des technischen Fortschritts im Bereich der Emissionsminderung in den nächsten Jahren insgesamt mit einem leichten Rückgang luftfremder Schadstoffe zu rechnen ist und dies auch Ziel vielfältiger politischer Bemühungen aller staatlichen Akteure ist. Des Weiteren ist der zugrunde gelegte Planfall 1a mit Blick auf den Ausbau des übrigen Straßennetzes und die daraus resultierende Verkehrsbelastung der ungünstigste aller denkbaren und (gerade noch) wahrscheinlichen Fälle. Schließlich berücksichtigt die vorliegende luftschadstofftechnische Untersuchung nicht, dass die Bundesregierung 2009 einen „Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität“ beschlossen hat, der eine Steigerung der Zahl zugelassener Elektrofahrzeuge auf 1 Mio. Fahrzeuge 2020 und 5 Mio. Fahrzeuge 2030 vorsieht. Dieser Anteil ist im Vergleich zu den derzeit zugelassenen rund 51 Mio. Kraftfahrzeugen in Deutschland auch hinreichend substantiell. Daraus folgt, dass der Anteil der schadstoffemittierenden Fahrzeuge in Zukunft sinken dürfte. Auch dieser Umstand ist in der vorliegenden Untersuchung nicht berücksichtigt. Selbst wenn sich die vorgenannten Umstände hinsichtlich ihrer immissionsmindernden Wirkung schwer quantifizieren lassen, folgt doch daraus sich, dass allein von der prognostizierten leichten Grenzwertüberschreitung im Trassenbereich nicht auf dauerhafte und flächendeckende Grenzwertüberschreitungen, die sich im ungünstigsten Fall auch nicht im Wege der Luftreinhalteplanung unter Kontrolle bringen lassen, geschlossen werden darf.

Im Übrigen werden die Grenzwerte eingehalten. Das gilt auch für den ab 2015 geltenden Grenzwert für **Feinstaub** PM_{2,5}. Dieser liegt bei 25 µg/m³ Luft. Ausgehend von einem maximalen Anteil von 80 % der PM_{2,5}-Immissionen an den PM₁₀-Immissionen (vgl. unter

Ziff. 2.2.2.2.1.2.6) ist die Belastung im Planfall 1a im Trassenbereich mit maximal 21,6 µg/m³ Luft anzusetzen; in bebauten Bereich beträgt die Belastung maximal 20 µg/m³ Luft. Die in der Tabelle 2.2.3.5.3-2 nicht ausgewiesenen Grenzwerte für Kurzzeitbelastungen werden ebenfalls eingehalten. Das betrifft den Stundenmittelwert von 200 µg/m³ Luft für Stickstoffdioxid, der nur 18-mal im Jahr überschritten werden darf und den Tagesmittelwert der PM₁₀-Konzentration von 50 µg/m³ Luft, der 35-mal im Jahr überschritten werden darf. Die Häufigkeit dieser Überschreitungen lässt sich nicht unmittelbar prognostizieren, weil sie von vielen, im Einzelnen nicht vorhersagbaren Faktoren abhängig ist, insbesondere den jeweiligen Witterungslagen innerhalb eines Kalenderjahres. Allerdings wurde in der luftschadstofftechnischen Untersuchung nachvollziehbar dargelegt, dass basierend auf der Auswertung von Messdaten eine Korrelation zwischen dem Jahresmittelwert eines Schadstoffs und der Überschreitung von Tagesmittelwerten oder Stundenmittelwerten besteht. Danach wird der Kurzzeitgrenzwert für Stickstoffdioxid als Stundenmittelwert nicht mehr als 18-mal im Jahr überschritten, wenn der 98-Perzentilwert von 130 µg/m³ Luft unterschritten wird. Im vorliegenden Fall prognostiziert die luftschadstofftechnische Untersuchung einen 98-Perzentilwert von maximal 110 µg/m³ Luft, so dass voraussichtlich die Zahl der maximal zulässigen Überschreitungstage pro Jahr nicht überschritten wird. Hinsichtlich der PM₁₀-Konzentration liegt der kritische Jahresmittelwert, ab dem mit mehr als 35 Tagen gerechnet werden muss, an denen ein Tagesmittelwert von mehr als 50 µg/m³ Luft auftritt, bei 29 µg/m³ Luft. Dieser Jahresmittelwert wird nach Realisierung des Vorhabens an keiner Stelle erreicht werden. Deshalb kann auch die zulässige Zahl von Tagen mit Überschreitungen des zulässigen Tagesmittelwertes für PM₁₀ eingehalten werden.

Die vorliegende luftschadstofftechnische Untersuchung entspricht schließlich auch hinsichtlich ihrer Methodik den rechtlichen Vorgaben. Die 39. BImSchV legt kein bestimmtes Verfahren für die Anfertigung von Schadstoffprognosen fest. Das in der luftschadstofftechnischen Untersuchung verwandte Verfahren PROKAS ist besonders geeignet, die im vorliegenden Fall zu errichtenden Lärmschutzbauten in der Prognose typisierend zu erfassen und dürfte deshalb dem Verfahren nach MLuS 02 vorgezogen werden. Das PROKAS-Verfahren ist darüber hinaus in der Rechtsprechung anerkannt¹⁰⁰. Des Weiteren ist es nach der Rechtsprechung ausreichend, für die Ermittlung der Hintergrundbelastung auf die Daten der behördlichen Luftüberwachung zurückzugreifen. Besondere Messungen aus Anlass des Vorhabens sind nicht erforderlich, sofern die zugrunde gelegten Messstationen den örtlichen Verhältnissen Rechnung tragen und ggf. auftretende Unterschiede bei der Prognose berücksichtigt werden¹⁰¹. Schließlich genügt nach der Rechtsprechung auch die Ermittlung derjenigen Schadstoffe, welche durch das Vorhaben bzw. bei Verkehrswegen durch den Verkehr in einem mit Blick auf die schon vorhandene Belastung relevanten Umfang hervorgerufen werden¹⁰².

Des Weiteren hat sich die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte bei den nicht untersuchten luftfremden Schadstoffen wegen der geringen Hintergrundbelastung und des geringen Ausstoßes der jeweiligen Schadstoffe durch den Kraftfahrzeugverkehr praktisch ausgeschlossen ist:

Für **Schwefeldioxid** gilt zunächst ein auf das Ökosystem bezogener Jahresmittelwert von 20 µg/m³ Luft. Die landesweite Hintergrundbelastung lag 2010 zwischen 3 bis maximal 5 µg/m³ Luft. Zugunsten der menschlichen Gesundheit gilt ein 24-Stunden-Mittelwert von 125 µg/m³ Luft. Eine Überschreitung ist im Jahr 2010 in Niedersachsen nirgends aufgetreten. Gleiches gilt für den Maximalwert für eine Stunde von 350 µg/m³ Luft. Die luftschadstofftechnische Untersuchung für das Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsverfahren des

100 BVerwG, Urt. v. 09.06.2010 – 9 A 20.08 –, NVwZ 2011, 177 (Rn. 124).

101 BVerwG, Urt. v. 09.06.2010 – 9 A 20.08 –, NVwZ 2011, 177 (Rn. 129); BVerwG, Urt. v. 12.08.2009 – 9 A 64.07 –, BVerwGE 134, 308 (Rn. 111).

102 BVerwG, Urt. v. 12.08.2009 – 9 A 64.07 –, BVerwGE 134, 308 (Rn. 109); zum Ganzen auch BVerwG, Urt. v. 18.03.2009 – 9 A 39.97 –, BVerwGE 133, 239 (Rn. 120 ff.).

2. Bauabschnitts hat bei einer in der Größenordnung vergleichbaren Verkehrsbelastung eine Zusatzbelastung von lediglich $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft im unmittelbaren Trassenbereich ergeben. Die Zusatzbelastung für den 3. Bauabschnitt dürfte in einer vergleichbaren und damit letztlich irrelevanten Dimension liegen.

Der **Benzol**grenzwert von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft ist in der Vergangenheit in Niedersachsen nahezu flächendeckend eingehalten und selbst an stark belasteten Verkehrsstationen noch deutlich unterschritten worden. Gleiches gilt für den Grenzwert für **Kohlenmonoxid** von $10 \text{ mg}/\text{m}^3$ Luft als 8-Stundenmittelwert. Die höchste in Niedersachsen 2010 überhaupt gemessene Belastung lag bei $2,1 \text{ mg}/\text{m}^3$ Luft (2009: $3,3 \text{ mg}/\text{m}^3$) und betraf eine verkehrsnaher Messstation in Braunschweig. Ebenso verhält es sich mit Schwermetallen als Bestandteil der PM_{10} -Fraktion. Hier gelten folgende Grenzwerte: Arsen $6 \text{ ng}/\text{m}^3$, Kadmium $5 \text{ ng}/\text{m}^3$ und Nickel $20 \text{ ng}/\text{m}^3$ Luft. Aus den Daten des Landesmessnetzes für 2010 ist bekannt, dass für die drei genannten **Schwermetalle** in ganz Niedersachsen die Grenzwerte sehr deutlich unterschritten wurden. Die Belastungen lagen bei Arsen zwischen $0,50$ und $1,04 \text{ ng}/\text{m}^3$, bei Kadmium zwischen $0,15$ und $0,93 \text{ ng}/\text{m}^3$ und bei Nickel zwischen $1,0$ und $2,2 \text{ ng}/\text{m}^3$ Luft. In Anbetracht des Umstands, dass diese niedrigen Belastungen auch an Verkehrsstationen im innerstädtischen Bereich zu verzeichnen waren, war eine weitergehende Prognose der Immissionen von Schwermetallen als Bestandteil der PM_{10} -Fraktion weder fachlich noch rechtlich geboten.

Für **Ozon** gilt gemäß § 9 der 39. BImSchV ein Zielwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit von $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft als höchster 8-Stundenmittelwert während eines Tages bei zugelassenen 25 Überschreitungen im Kalenderjahr. Der für die Station des Landesmessnetzes Altes Land 2010 festgestellte Jahresmittelwert lag bei $49 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft, lediglich an 14 Tagen (2009: sechs Tage) trat 2010 eine Überschreitung des Zielwertes als höchster 8-Stundenmittelwert auf. Unter Berücksichtigung dieses niedrigen Hintergrundbelastungsniveaus mit Ozon und des Titrationseffekts, der aufgrund der Stickstoffoxidemissionen aus dem Kraftfahrzeugverkehr der Ozonbildung entgegenwirkt, kann auch hier von einer Einhaltung des Zielwertes ausgegangen werden.

Selbst wenn die Einhaltung von Immissionsgrenzwerten für luftfremde Schadstoffe letztlich aufgrund von Veränderungen, insbesondere wegen der Hintergrundbelastung, nicht ohne zusätzliche Maßnahmen möglich ist, was nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde extrem unwahrscheinlich ist, könnte ohne Weiteres von den dafür zuständigen Behörden im Wege der Luftreinhalteplanung hierauf reagiert werden. Es wäre dann zunächst Aufgabe dieser Behörden, die Hintergrundbelastung aus anderen Quellen zu reduzieren. Wenn absehbar ist, dass auch dies nicht ausreicht, kommen (temporäre) Verkehrsbeschränkungen auf der Autobahn selbst in Betracht. Verkehrsbeschränkungen haben sich insbesondere für die Reduzierung der Feinstaubbelastung als wirksam erwiesen¹⁰³. Die bspw. mit einem Tempolimit erreichbare Verminderung der Feinstaubemissionen werden vom Umweltbundesamt mit 30 bis 70 % angegeben¹⁰⁴. Solche Verkehrsbeschränkungen wären jedenfalls den Straßenverkehrsbehörden nach § 45 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 Nr. 3 StVO auch möglich.

Soweit die veränderte Luftschadstoffbelastung darüber hinaus noch abwägungserheblich ist, muss der Zunahme der Schadstoffbelastung im unmittelbaren Trassenbereich die Verringerung der Immissionen in den von den Pendlern bisher genutzten Ortsdurchfahrten gegenübergestellt werden. Diese Reduzierungen der Schadstoffbelastungen werden letztlich die Nachteile durch Steigerungen der Immissionsbelastung entlang der Trasse überwiegen, weil sich auf den Grundstücken entlang der Ortsdurchfahrten Menschen dauerhaft aufhalten, während die Benutzung der Autobahn als solche lediglich vorübergehend ist. Die Exposition des Menschen mit der dort vorhandenen Schadstoffbelastung erfolgt nur für einen regelmäßig überschaubaren Zeitraum. Für die betroffenen Autofahrer selbst führt das hingegen zu

103 Wichmann, Umweltmedizin in Forschung und Praxis (UFP) 2008, 7 (9).

104 Feinstaubbelastung in Deutschland, Umweltbundesamt Mai 2009, S. 12.

keiner Mehrbelastung, da sie einer Luftschadstoffbelastung durch den Straßenverkehr auch dann ausgesetzt wären, wenn sie dazu die derzeit noch relativ stark belasteten Ortsdurchfahrten nutzen würden. Diese positive Einschätzung gilt schließlich auch unter besonderer Berücksichtigung der schädigenden Wirkung von Feinstaub mit Partikeln $PM_{2,5}$. Diese stellen – fachlich unstrittig – ein relevantes Gesundheitsrisiko dar. Es trifft auch zu, dass diese Partikel eine höhere Gefährlichkeit als PM_{10} aufweisen, da sie tiefer in die Lunge eindringen können. Eine Untergrenze, ab der $PM_{2,5}$ -Immissionen als unschädlich angesehen werden, gibt es nach dem derzeitigen Stand der Forschung nicht. Gleichwohl hat sich der Gesetzgeber mit der Festlegung des Grenzwertes von $25 \mu g/m^3$ Luft in Umsetzung der Luftqualitätsrichtlinien der Europäischen Union zu einer Normierung entschlossen. Soweit dieser Wert unterschritten wird, ist die Belastung mit Feinstaub und die daraus möglicherweise resultierende Gesundheitsgefährdung dem allgemeinen Lebensrisiko zuzuordnen. Speziell für das hier zu beurteilende Vorhaben ist zu bedenken, dass in den derzeit noch vom Durchgangsverkehr stark betroffenen Ortslagen mit der Fertigstellung der A 26 auch die Feinstaubbelastung in den Orten stark sinken wird. Damit einhergehend ist eine deutliche Verringerung der derzeit bestehenden Gesundheitsrisiken durch Feinstaub zu erwarten.

Daher sind Nebenbestimmungen oder Schutzauflagen zur Luftreinhaltung nicht erforderlich gewesen.

2.2.3.5.4 Baubedingte Immissionen

Die von der Baustelle für den 3. Bauabschnitt ausgehenden Immissionen werden keine schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG hervorrufen. Dies gilt in erster Linie für Lärmimmissionen, aber auch für Immissionen durch luftfremde Schadstoffe oder Erschütterungen.

Baustellen unterliegen nach dem BImSchG keiner Genehmigungspflicht. Es gelten daher die Betreiberpflichten für nicht genehmigungsbedürftige Anlagen nach § 22 Abs. 1 BImSchG. Danach sind Baustellen so zu betreiben, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen verhindert und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Für die Beurteilung der Schädlichkeit von Baulärm ist, da die TA Lärm nach Ziff. 1 Buchst. f für Baustellen nicht gilt, gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm¹⁰⁵) heranzuziehen¹⁰⁶. Diese gilt auch für nicht gewerbliche Baustellen, weil die in Ziff. 1 AVV Baulärm enthaltene Differenzierung anderenfalls eine Privilegierung nichtgewerblicher Baustellen zur Folge hätte, die mit § 22 Abs. 1 BImSchG nicht vereinbar wäre¹⁰⁷. Demnach gelten nach Ziff. 3.1.1 AVV Baulärm Immissionsrichtwerte, welche von der Nutzung des lärm betroffenen Gebiets abhängig sind. Die Immissionsrichtwerte unterscheiden zwischen der Tageszeit (7.00-20.00 Uhr) und der Nachtzeit (20.00-7.00 Uhr). Die Zuordnung der Gebiete mit ihren Nutzungen zu den jeweiligen Immissionsrichtwerten bestimmt sich gemäß Ziff. 3.2 AVV Baulärm nach den Festsetzungen eventuell vorhandener Bebauungspläne und in Ermangelung solcher Pläne nach den tatsächlichen Verhältnissen.

Die danach heranzuziehenden Immissionsrichtwerte werden im vorliegenden Fall nicht überschritten. Eine generelle Pflicht zur prognostischen Untersuchung von Baulärmimmissionen besteht nicht, weil sich Baulärm aufgrund der Unregelmäßigkeiten des Baustellenbetriebs

105 AVV Baulärm v. 19.08.1970, Beilage zum BAnz. Nr. 160 v. 01.09.1970.

106 VGH Bad.-Württ., Urt. v. 08.02.2007 – 5 S 2257/05 –, juris, Rn. 130; BayVGH, Urt. v. 24.01.2011 – 22 A 09.40092 –, juris, Rn. 99 f.; HessVGH, Urt. v. 17.11.2011 – 2 C 2165/09.T –, juris, Rn. 270.

107 Bodanowitz, NJW 1997, 2351 (2353).

regelmäßig nur schwer prognostizieren lässt¹⁰⁸. Ungeachtet dessen hat hier die Vorhabenträgerin die schalltechnische Untersuchung vom Februar 2012 vorgelegt, welche drei verschiedene Baugeschehen und ihre Auswirkungen an den nächstgelegenen Immissionsorten betrachtet, wobei – mit Blick auf § 4 Abs. 3 der Gefahrenabwehrverordnung der Gemeinde Neu Wulmstorf¹⁰⁹ zutreffend – jeweils ein Betrieb nur zur Tageszeit zugrundegelegt wurde. Die betrachteten Baugeschehen betreffen die Errichtung des Vorbelastungsdamms, die Asphaltierungsarbeiten und die Errichtung der Brückenwiderlager an der Überführung der L 235. Die als Schallquellen angegebene Zahl der Baumaschinen und die zugrundeliegenden Einsatzzeiten werden in der schalltechnischen Untersuchung nachvollziehbar dargelegt. Im Einzelnen werden zunächst bei der Herstellung des Vorbelastungsdamms folgende Beurteilungspegel erwartet:

Tab. 2.2.3.5.4-1

Immissionsort	Stockwerk/Himmelsrichtung	Beurteilungspegel in dB(A)	Gebietseinstufung	Immissionsrichtwert (nur Tag) in dB(A)
Rübker Bruch 20	EG (Osten)	58	Außenbereich	60
Rübker Bruch 20	1. OG (Westen)	54	Außenbereich	60
Rübker Bruch 13b	1. OG (Süden)	50	Wohngebiet	55
Rübker Bruch 5	1. OG (Westen)	49	Dorf-/Mischgebiet	60
Rübker Bruch 5	1. OG (Süden)	51	Dorf-/Mischgebiet	60

Der Prognose lag der Einsatz von zwei Radladern, zwei Baggern, zwei Planierraupen, einem Grader, einer Walze und insgesamt 1.920 Lkw-Bewegungen auf der Baustraße zugrunde. Damit ist am Vorbelastungsdamm ein Baufortschritt von voraussichtlich bis zu 30 m täglich möglich.

Für das Asphaltieren wurde angenommen, dass der Schwarzdeckenfertiger und die Walzen während der gesamten Tageszeit im Einsatz sind, was zu einer Einbauleistung von 1,3 km pro Tag führt. Dementsprechend wurden 374 Lkw-Bewegungen für die Materialanlieferung angesetzt. Ausgehend hiervon werden für das Asphaltieren folgende Beurteilungspegel erwartet:

Tab. 2.2.3.5.4-2

Immissionsort	Stockwerk / Himmelsrichtung	Beurteilungspegel in dB(A)	Gebietseinstufung	Immissionsrichtwert (nur Tag) in dB(A)
Rübker Bruch 20	1. OG (Osten)	55	Außenbereich	60
Rübker Bruch 20	1. OG (Westen)	56	Außenbereich	60

108 BVerwG, Urt. v. 03.03.2011 – 9 A 8.10 –, BVerwGE 139, 150 (183); HessVGH, Urt. v. 17.11.2011 – 2 C 2165/09.T –, juris, Rn. 272.

109 Gefahrenabwehrverordnung der Gemeinde Neu Wulmstorf v. 27.04.2009, Amtsblatt des Landkreises Harburg Nr. 19 v. 07.05.2009.

Rübker Bruch 13b	1. OG (Süden)	53	Wohngebiet	55
Rübker Bruch 5	1. OG (Westen)	51	Dorf-/Mischgebiet	60
Rübker Bruch 5	1. OG (Süden)	55	Dorf-/Mischgebiet	60
Rübker Bruch 5	1. OG (Osten)	52	Dorf-/Mischgebiet	60
Brockmanns Weg 14	1. OG (Westen)	53	Dorf-/Mischgebiet	60
Brockmanns Weg 14	1. OG (Süden)	54	Dorf-/Mischgebiet	60
Brockmanns Weg 14	1. OG (Osten)	51	Dorf-/Mischgebiet	60

Für die Herstellung der Brückenwiderlager an der Überführung der L 235 wurde am Immissionsort Nincoper Deich 1a, 2. Obergeschoss (Südostfassade) ein Beurteilungspegel von 44 dB(A) prognostiziert. Der Immissionsort befindet sich in einem Wohngebiet, so dass der Immissionsrichtwert 55 dB(A) tags beträgt. Als Quellen wurden hier jeweils ein Bohrgerät, ein Mobilkran und ein Betonmischer mit entsprechenden Einsatzzeiten angesetzt.

Eine Beschränkung des Baubetriebs über eine Nebenbestimmung nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG ist demgemäß nicht erforderlich, weil die maßgeblichen Immissionsrichtwerte aller Voraussicht nach eingehalten werden können. Da für die schalltechnische Untersuchung die besonders belastungsintensiven Baustellengeschehen, welche in der Nähe von Wohnbebauung ablaufen werden, ausgewählt wurden, dürfte der Baustellenbetrieb in der Realität zumeist deutlich leiser ablaufen. Die betrachteten Geschehen werden zudem über die Bauzeit hinweg keine Dauererscheinung sein, weil der Schwerpunkt der Baustelle nicht ortsfest ist. Dies gilt für die Aufschüttung des Vorbelastungsdamms und insbesondere für die Asphaltierungsarbeiten, welche kontinuierlich ablaufen werden und bei einer Tagesleistung von bis zu 1,3 km auch nur einen überschaubaren Zeitraum von mehreren Tagen bis maximal wenigen Wochen benötigen werden. Vor diesem Hintergrund ist die Belastung mit Baustellenlärm zumutbar.

Ohnehin sollen nach Ziff. 4.1 AVV Baulärm Maßnahmen zur Minderung der Baugeräusche erst bei einer Überschreitung des Richtwertes von mehr als 5 dB(A) angeordnet werden. Die Anordnung von Maßnahmen zum Schutz vor Baulärm ist deshalb regelmäßig erst dann geboten, wenn die um 5 dB(A) erhöhten Immissionsrichtwerte (voraussichtlich) überschritten werden (Maßnahme- bzw. Einschreitschwelle)¹¹⁰. Davon kann im vorliegenden Fall keine Rede sein. Die ermittelten Beurteilungspegel liegen zwischen 7 und 14 dB(A) unterhalb der Einschreitschwelle. Da selbst eine Verdoppelung von gleichlauten Lärmquellen eine Erhöhung des Beurteilungspegels von lediglich 3 dB(A) bewirkt, ist selbst dann nicht mit einer Überschreitung der Einschreitschwelle zu rechnen, wenn sich der konkrete Bauablauf in einigen Details anders darstellen sollte, als es in der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung angenommen wurde.

Andere baubedingte Immissionen werden sich ebenfalls im Rahmen des Zumutbaren halten. Durch den Baustellenverkehr und die eingesetzten Baumaschinen wird es zwar zu Emissionen luftfremder Schadstoffe kommen. Der Baustellenverkehr ist aber bei Weitem nicht so stark wie der später auf der Autobahn selbst stattfindende Verkehr. Da aber bereits für die vom Autobahnverkehr ausgehenden luftfremden Schadstoffe die Einhaltung der insoweit maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nachgewiesen wurde (vgl. Ziff. 2.2.3.5.3), kann auch für die Bauphase von der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte ausgegangen werden. Erschütterungen (vgl. § 3 Abs. 2 BImSchG) von der Baustelle selbst sind nicht zu befürchten,

110 VGH Bad.-Württ., Urte. v. 08.02.2007 – 5 S 2257/05 –, juris, Rn. 136; BayVGH, Urte. v. 24.01.2011 – 22 A 09.40092 –, juris, Rn. 99 f.; HessVGH, Urte. v. 17.11.2011 – 2 C 2165/09.T –, juris, Rn. 270.

da die geschlossene Bebauung vom Trassenbereich hinreichenden Abstand hat und die vorgesehene Bautechnologie kaum Erschütterungen verursacht. Der Verkehr mit Massentransporten wird über dafür geeignete Straßen erfolgen, insbesondere von der B 73 kommend über die B 3n und eine sich anschließende Baustraße. Diese Straßen, aber auch die L 235, sind nicht gewichtsbeschränkt und deshalb sowohl vom tatsächlichen Straßenaufbau als auch von der Straßenklasse her geeignet, diesen Verkehr aufzunehmen. Es ist deshalb nicht anzunehmen, dass es auf bebauten Grundstücken, soweit es solche entlang der Straßen zur Baustelle gibt, zu verkehrsbedingten Erschütterungen kommt, die über das hinausgehen, was den Anliegern solcher Straßen üblicherweise zugemutet werden kann.

Allerdings lassen sich Schwingungen im Boden bei der Einbringung von geotextilummantelten Sandsäulen in den Baugrund derzeit nicht vollständig ausschließen. Zwar werden die Sandsäulen nicht in den Untergrund gerammt, die Einbringung verursacht jedoch Vibrationen, die nach den Angaben der Vorhabenträgerin noch bis zu einer Entfernung von 100 m um den Einbringungsort wahrnehmbar sein können. Die Stärke der Vibrationen nimmt jedoch mit der Entfernung überproportional ab. An welchen Abschnitten der Trasse die Einbringung der Sandsäulen notwendig wird, lässt sich derzeit noch nicht abschätzen. Da es in einem Abstand von maximal 100 m zur Trasse nur einige wenige Gebäude gibt und das Verfahren auch nur an einzelnen, derzeit noch nicht feststehenden Trassenbereichen zum Einsatz kommt, lassen sich mögliche Auswirkungen nicht mit der notwendigen Gewissheit ausschließen. Der Sache nach handelt es sich dabei um nach dem Stand der Technik unvermeidbare Immissionen im Sinne von § 22 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG. Die Planfeststellungsbehörde erachtet es unter dem Gesichtspunkt der Vorsorge daher für geboten, aber auch für ausreichend, der Vorhabenträgerin diesbezüglich eine Informationspflicht und Beweissicherungsmaßnahmen für einen Umkreis von 150 m um den Einbringungsort geotextilummantelter Sandsäulen verbunden mit einem Vorbehalt nachträglicher Maßnahmen aufzuerlegen (vgl. Ziff. 1.1.3.3.3). Die Informationspflicht dient vor allem dem Interesse landwirtschaftlicher Betriebe. Betroffene Landwirte sollen die Möglichkeit haben, Unruhereaktionen ihrer Tiere infolge von Bodenvibrationen durch betriebsorganisatorische Maßnahmen entgegenzuwirken.

Schließlich hat die Vorhabenträgerin eine Zusage zur Vermeidung von Sandstaubbelastungen durch die Errichtung des Vorbelastungsdamms abgegeben (siehe oben, Ziff. 1.1.4.1.10). Weitere Maßnahmen waren daher insoweit nicht veranlasst.

2.2.3.5.5 Immissionen durch die verlegten Hochspannungsfreileitungen

Die Verlegung der 380 kV-Freileitung Hamburg/Süd – Dollern der 50 Hertz Transmission GmbH und der 110 kV-Freileitung UW Mittelkirchen – UW Neu Wulmstorf der E.ON Netz GmbH führt für die Bewohner der am nächsten gelegenen Ortslage Rübke nicht zu einer Erhöhung der Immissionsbelastung, da die Freileitungen nach Süden verlegt werden und damit von der Ortslage weiter abrücken.

Von einer erhöhten Immissionsbelastung betroffen ist allerdings das auch zu Wohnzwecken genutzte Grundstück Rübker Bruch 20 (Flurst.-Nr. 38/2 Flur 3 der Gemarkung Rübke). Dieses Grundstück wird von der 380 kV-Freileitung künftig überspannt, während die Leitung bislang in einer Entfernung von ca. 70 m zum Wohnhaus verläuft. Dadurch nimmt auf dem Wohngrundstück die Immissionsbelastung durch elektromagnetische Felder, aber auch durch die von der Freileitung ausgehenden Geräusche zu. Der Überspannung des Wohnhauses stehen jedoch keine zwingenden rechtlichen Vorschriften entgegen. Ein Planungshindernis besteht insoweit erst dann, wenn die für Immissionen von Hochspannungsfreileitungen geltenden Grenzwerte überschritten werden. Hochspannungsfreileitungen sind ortsfeste Einrichtungen im Sinne von § 3 Abs. 5 Nr. 1 BImSchG, für sie gelten daher in materieller Hinsicht die Betreiberpflichten aus § 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG. Danach sind Hochspannungsfreileitungen so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und nach dem

Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken. Aus § 49 Abs. 1 Satz 1 EnWG folgt nichts anderes. Danach sind Energieanlagen so zu errichten und zu betreiben, dass die technische Sicherheit gewährleistet ist. Hinsichtlich der Umwelteinwirkungen wird damit kein strengerer Maßstab definiert. Die Grenzwerte, bei deren Einhaltung schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne von § 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG nicht gegeben sind, sind in der 26. BImSchV festgelegt.

Diese Grenzwerte werden nach den der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Unterlagen eingehalten. Nach § 3 i.V.m. Anhang 2 der 26. BImSchV gilt für die elektrische Feldstärke ein Effektivwert von maximal 5 kV/m und für die magnetische Flussdichte ein Effektivwert von 100 Mikrottesla. Der hier nach § 5 Satz 3 der 26. BImSchV maßgebliche Ort der höchsten Belastung befindet sich etwa 4 m über der Erdoberkante des (Wohn-)Hauses Rübker Bruch 20, weil nicht ausgeschlossen werden kann, dass es in dem eineinhalbgeschossigen Gebäude ein zu Wohnzwecken genutztes Obergeschoss gibt. Für diesen Immissionsort werden eine elektrische Feldstärke von 3,75 kV/m und eine magnetische Flussdichte von 48,4 Mikrottesla prognostiziert. Die zu erwartenden Belastungen liegen somit unter den gesetzlich vorgegebenen Grenzwerten.

Die Einhaltung der Grenzwerte nach der 26. BImSchV gewährleistet überdies einen hinreichenden Schutz der menschlichen Gesundheit. Die Verordnung beruht auf den Empfehlungen der unabhängigen Strahlenschutzkommission des Bundes, welche fortlaufend die wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Auswirkungen elektromagnetischer Felder auf die menschliche Gesundheit auswertet. Bei Einhaltung dieser Grenzwerte ist deshalb mit Gesundheitsgefahren im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nicht zu rechnen¹¹¹. Die aus Art. 2 Abs. 2 GG abzuleitende staatliche Schutzpflicht für Leben und Gesundheit erfordert keine strengeren Anforderungen an die Begrenzung von Immissionen von Hochspannungsfreileitungen. Dem Gesetz- und Verordnungsgeber steht bei der Einschätzung des Gefahrenpotenzials von elektromagnetischen Feldern durch Freileitungen ein gewisser Spielraum zu. Deshalb gebietet die staatliche Schutzpflicht nicht, alle nur denkbaren Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Eine Verletzung der staatlichen Schutzpflicht tritt erst ein, wenn Schutzmaßnahmen überhaupt nicht ergriffen werden oder getroffene Maßnahmen völlig unzureichend sind. Das ist hinsichtlich der Festlegungen in der 26. BImSchV in Anbetracht der letzten Stellungnahme der Strahlenschutzkommission aus dem Jahr 2008 zweifelsohne nicht der Fall¹¹².

Für die Belastung des Grundstücks Rübker Bruch 20 mit Lärmimmissionen ist davon auszugehen, dass für Freileitungen als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen nach § 48 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG i.V.m. Ziff. 6.1 und 6.6 TA Lärm ein Immissionsrichtwert von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts für das im Außenbereich liegende Grundstück anzusetzen ist¹¹³. Diese Werte werden im vorliegenden Fall bei Weitem nicht erreicht. Der maximale Schalldruckpegel (vgl. Ziff. 2.6 TA Lärm) der Freileitung wurde am Immissionsort mit 38,2 dB(A) prognostiziert. Da von der Freileitung ein konstantes Dauergeräusch ausgeht, entspricht der Schalldruckpegel im vorliegenden Fall im Wesentlichen auch dem nach Ziff. 2.10 TA Lärm maßgeblichen Beurteilungspegel.

111 VGH Bad.-Württ., Urte. v. 15.04.1997 – 10 S 4/96 –, NVwZ 1998, 416 (418).

112 BVerwG, Beschl. v. 21.09.2010 – 7 A 7.10 –, juris, Rn. 17 ff.; BayVGh, Urte. v. 17.07.2009 – 22 A 09.40012 –, juris, Rn. 31; OVG NRW, Urte. v. 09.01.2004 – 11 D 116/02 –, juris, Rn. 60 ff.; HessVGh, Urte. v. 17.11.2011 – 2 C 2165/09.T –, juris, Rn. 125 sowie aus verfassungsgerichtlicher Sicht BVerfG, Beschl. v. 24.01.2007 – 1 BvR 382/05 –, NVwZ 2007, 805 ff.

113 Vgl. etwa für den Fall der Errichtung einer Windenergieanlage OVG NRW, Urte. v. 18.11.2002 – 7 A 2127/00 –, NVwZ 2003, 756 (757).

2.2.3.6 Auswirkungen im Straßennetz

Das Abwägungsgebot fordert, die mit der Genehmigung und Realisierung des planfestzustellenden Vorhabens verbundenen Wirkungen im Raum umfassend in den Blick zu nehmen. Dies gilt namentlich für die verkehrlichen Effekte im nachgeordneten Straßennetz und die weiteren hiermit verbundenen Wirkungen entlang der betroffenen Straßen. Dabei ist von folgendem Grundsatz auszugehen: Nimmt als Folge des Straßenbauvorhabens der Verkehr auf einer anderen vorhandenen Straße zu, ist der von ihr ausgehende Lärmzuwachs im Rahmen der Abwägung nach § 17 Satz 2 FStrG zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht¹¹⁴.

Für das hier zur Beurteilung gestellte Vorhaben verdienen insbesondere die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen und die durch sie bewirkten Lärmimmissionen besondere Aufmerksamkeit, diese waren schließlich auch Gegenstand zahlreicher Stellungnahmen und Einwendungen. Zu alledem sowie dem dadurch bedingten Handlungsbedarf im hiesigen Verfahren ist Folgendes zu bemerken:

2.2.3.6.1 Umfang der vorhabenbedingten Lärmwirkungen

Bei der Beantwortung der Frage, welche nach Realisierung des Vorhabens zu erwartenden Verkehrsverlagerungen auch dem 3. Bauabschnitt der A 26 zuzurechnen sind, ist ein strenger Maßstab anzulegen. In der Rechtsprechung ist geklärt, dass ein adäquater Ursachenzusammenhang gegeben sein muss und zwar in dem Sinne, dass einerseits die schädlichen Auswirkungen in typischer Weise mit dem Bau oder der Änderung der Straße, mit der Straßenanlage oder mit dem Betrieb der Straße verbunden sind und dass andererseits die eingetretenen oder zu erwartenden Beeinträchtigungen nach ihrer Art als Folgewirkung der Straße nicht außerhalb aller Erfahrung liegen, insbesondere nicht ganz überwiegend durch andere Umstände bedingt sind¹¹⁵. Auszublenden sind deshalb mögliche Verkehrsmehrungen aufgrund einer Zunahme des allgemeinen Verkehrsaufkommens und auch andere Änderungen des Verkehrsnetzes an anderer Stelle, die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen der zu betrachtenden Straßen haben¹¹⁶. In diesem Zusammenhang sind auch die im Vorgriff auf die Planung für die A 26 vorgenommenen umfänglichen Änderungen im nachgeordneten Straßennetz südlich der geplanten Anschlussstelle Neu Wulmstorf in den Blick zu nehmen.

2.2.3.6.1.1 Maßgeblicher Zustand, vorrangig zu berücksichtigende Umstände, Eingrenzung des Betrachtungshorizonts

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass im Rahmen des geltenden Systems differenzierter Zuständigkeiten die Verpflichtung, beim Bau einer neuen Straße auch die Wirkungen für das nachgeordnete Straßennetz zu betrachten, mit Rücksicht auf die originären Zuständigkeiten der für den Ausbau jeweils zuständigen Straßenbaulastträger und der für die verkehrliche Steuerung zuständigen Straßenverkehrsbehörden begrenzt ist: Die für die Zulassung des Baus einer Autobahn zuständige Planfeststellungsbehörde hat zwar umfassend die nahe liegenden Wirkungen des neuen Vorhabens zu erwägen, insbesondere mit Blick auf die sonstige Verkehrsinfrastruktur, mit der die Autobahn verknüpft wird. Sie darf sich aber gestützt auf Art. 20 Abs. 3 GG grundsätzlich darauf verlassen, dass die anderen zuständigen

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

115 BVerwG, Urt. v. 23.11.2005 – 9 A 28.04 –, BVerwGE 124, 334 (342 f.); BVerwG, Beschl. v. 09.02.1989 – 4 B 234.88 –, Beschlussabdruck S. 3 (unveröffentlicht).

116 *Füßer*, UPR 2012, 92 (96) m.w.N.

Behörden ihre jeweiligen Aufgaben entsprechend verantwortungsvoll wahrnehmen¹¹⁷. Bedeutsam ist dies für die hiesigen Verhältnisse deshalb, weil das nachgeordnete Straßennetz südlich der geplanten Anschlussstelle Neu Wulmstorf erst in jüngerer Zeit grundlegend neu geordnet worden ist, dies gerade auch in Vorausschau auf die A 26:

So wurde mit Planfeststellungsbeschluss vom 26.10.2006¹¹⁸ die B 3n bestandskräftig als Verbindungsachse zwischen A 26 und B 73 planfestgestellt, die B 3n inzwischen gebaut und für den Verkehr freigegeben. Sie wurde nach RAS-L als Straße geplant, die anbaufrei eine überregionale/regionale Verbindung gewährleistet, mit zweistreifigem einbahnigem Querschnitt und einer Kronenbreite von 11,00 m (RQ 10,5)¹¹⁹. Die B 3n ersetzt südlich der geplanten Anschlussstelle Neu Wulmstorf die L 235. Die bisher als L 235 Richtung Süden durch den Ortskern von Neu Wulmstorf führende Verbindung zur B 73 (dort innerorts als „Bahnhofstraße“ benannt) wurde damit durch eine S-förmige, zunächst nördlich und im weiteren Verlauf Richtung Süden westlich am Ortszentrum von Neu Wulmstorf vorbeigeführte direkte Anbindung an die B 73 ersetzt. Begleitend zur Realisierung dieses Vorhabens ist südlich der Einmündung in die B 3n bis zur B 73 eine Abstufung der L 235 zur Gemeindestraße erfolgt.

Parallel hierzu und inhaltlich anschließend hieran wurde auf der Grundlage eines Planfeststellungsbeschlusses des Eisenbahnbundesamtes (EBA) zur Umgestaltung der Bahnstrecke Lehrte-Cuxhaven und des Bahnhofs Neu Wulmstorf¹²⁰ sowie der daran inhaltlich anknüpfenden Bauleitplanung der Gemeinde Neu Wulmstorf¹²¹ das nachgeordnete Straßennetz weiter umfassend umgestaltet. Die auf der zunächst weiter bestehenden Trasse der L 235 auf der Nord-Süd-Achse noch existierende Anbindung an die B 3n wurde eingezogen und inzwischen komplett zurückgebaut. Nunmehr wird der – vormals weitgehend unbebaute – Bereich nördlich der Bahnstrecke durch eine ca. 200 m weiter westlich an die B 3n anschließende neu gebaute Gemeindestraße (genannt „Wulmstorfer Wiesen“) erschlossen. Diese Gemeindestraße vermittelt über einen ersten als Kreisverkehr ausgestalteten Knotenpunkt direkt nach Süden die Zufahrt zum neuen – komplett umgestalteten – Park & Ride-Bahnhof Neu Wulmstorf an der genannten Bahnstrecke und erschließt Richtung Westen ein direkt südlich der B 3n neu errichtetes Gewerbegebiet. Mittels einer in östlicher Richtung vom erwähnten Kreisverkehr weiter führenden und ca. 300 m langen neuen Verbindungsstraße werden – über einen weiteren als Kreisverkehr ausgestalteten Knotenpunkt – die östlich hiervon inzwischen entstandenen neuen Wohnbaugebiete¹²² angebunden. Die in südlicher Richtung von letztgenannten Knotenpunkt abzweigende, auf der Grundlage des o.g. Planfeststellungsbeschlusses des EBA neu gebaute, als Unterführung unter die Bahntrasse ausgestaltete und südlich von dieser durch eine S-förmige Kurve Richtung Westen wieder an die dort fortbestehende Bahnhofstraße anbindende Gemeindestraße vermittelt nunmehr die verkehrliche Beziehung zum Ortskern von Neu Wulmstorf. Die bisher als L 235 existierende, im Ortskern auf der vormals in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bahnhofstraße höhengleich mit

117 *Füßer*, UPR 2012, 92 (93 f.).

118 Planfeststellungsbeschluss der NLStBV über den Bau der B 3n westlich/nördlich von Neu Wulmstorf zwischen A 26 und B 73; Umgehung Neu Wulmstorf vom 26.10.2006 – 3318-31027/02-B3n-364 – (im Folgenden: „Planfeststellungsbeschluss B 3n“).

119 Planfeststellungsbeschluss B 3n, Ziff. C.V.4, S. 34.

120 Planfeststellungsbeschluss des EBA (Außenstelle Hannover) für das Zwei-System-S-Bahn Neugraben – Stade, Abschnitt Neu Wulmstorf: Umbau des Haltepunktes Neu Wulmstorf im Bereich von km 183,320 bis km 183,640, Aufhebung des Bahnüberganges in km 183,517 und Neubau einer innerörtlich umgelegten Gemeindestraße, Neubau von Eisenbahnüberführungen über die umgelegte Gemeindestraße in km 183,383 und über einen Fußweg mit Treppen- und Rampenanlagen in km 183,509 vom 04.08.2006 – 58121 Pap 196/2004 –.

121 Insbesondere Bebauungsplan Nr. 70 „Bahnhof“ vom 12.10.2006, zuletzt geändert am 12.10.2010; Bebauungsplan Nr. 71 „Neu Wulmstorfer Apfelgarten“ vom 12.10.2006; Bebauungsplan Nr. 72 „Gewerbe nördlich der Bahn“ vom 28.02.2008.

122 Vgl. Bebauungsplan Nr. 71 „Neu Wulmstorfer Apfelgarten“ der Gemeinde Neu Wulmstorf vom 12.10.2006.

einem beschränkten Bahnübergang über die Bahnlinie geführte Ortsdurchfahrt zur B 73 ist damit vollständig entfallen. Zugleich ist südlich der neuen B 3n das Straßennetz als System von Gemeindestraßen mit bloß innerörtlicher Verbindungsfunktion ausgestaltet worden, während der überörtliche Verkehr von und aus Richtung Norden nunmehr komplett auf der B 3n an die B 73 heran- und über diese weiter abgeführt wird.

Angesichts dieser - inzwischen vollständig umgesetzten - Planungen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass verkehrliche Effekte im und hierüber vermittelte weitere Wirkungen entlang des nachgeordneten Straßennetzes bezogen auf das innergemeindliche Straßennetz von Neu Wulmstorf jenseits der B 3n keiner weiteren Betrachtung im hiesigen Verfahren bedürfen. Sämtliche vorgenannte Planungen sind, wie die Planfeststellungsbehörde aus eigener Anschauung weiß, in Kenntnis der und in bewusster Vorausschau auf die Planung für die A 26 erfolgt und auch im Zusammenhang darauf angelegt, eine nachhaltige Entlastung des innerörtlichen nachgeordneten Straßennetzes gerade auch bezogen auf Neu Wulmstorf zu bewirken¹²³. Südlich der neu errichteten Anbindung der B 3n handelt es sich nunmehr nur noch um Ortsstraßen gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 3, § 47 Nr. 1 NStrG. Die bisherige Ortsdurchfahrt der L 235 als Landesstraße (§ 4 Abs. 1 Satz 1 NStrG) entfällt, ein Durchgangsverkehr durch den Ortskern von Neu Wulmstorf in Nord-Süd-Richtung ist straßenplanerisch nicht mehr vorgesehen. Dieses innerörtliche Verkehrskonzept erscheint schlüssig, schließt sich passgerecht an die durch die Neuerrichtung der B 3n geschaffene Ortsumgehung an, ist geeignet, die Entlastungseffekte noch zu verstärken und entspricht - bezogen auf das Thema Lärm - auch den übrigen planerischen Vorstellungen der Gemeinde Neu Wulmstorf¹²⁴. Sollte sich ergeben, dass es nach der Verkehrsfreigabe nur für den 3. Bauabschnitt oder infolge der durchgängigen Realisierung der A 26 auf den genannten innerörtlichen Straßen zu unzuträglichen Mehrverkehren kommt, wird dem durch koordiniertes Handeln der Gemeinde Neu Wulmstorf als Straßenbaulastträgerin (vgl. § 48 Satz 1 NStrG) und dem Landkreis Harburg als Straßenverkehrsbehörde (vgl. § 44 Abs. 1 Satz 1 StVO i.V.m. § 6 Abs. 1 Satz 2 NKomVG) Rechnung zu tragen sein. Dies gilt insbesondere auch für die von der Gemeinde Neu Wulmstorf im Rahmen ihrer Stellungnahmen¹²⁵ in Betracht gezogene und nicht zu dem skizzierten Gesamtkonzept der Verkehrsführung passenden Möglichkeit, dass sich die Verkehrsrelation über die neue Anbindung an die B 3n zur Bahnhofstraße als Schleichweg für die aus bzw. in Richtung Süden des Ortskerns von Neu Wulmstorf fließenden Verkehre entwickeln könnte.

123 Dementsprechend zeigen zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens für die B 3n erstellte Berechnungen des Verkehrsgutachters SSP aus 2003 auch auf, dass sich die letztlich planfestgestellte sog. „West-Variante der B 3n ohne südliche Verlängerung über die B 73“ im nachgeordneten Straßennetz entlastend auswirken wird. Dies galt sowohl für die isolierte Realisierung der B 3n im Vergleich zum seinerzeitigen Bezugsfall (= Fortschreibung der Verkehrssituation ohne A 26 und ohne B 3n, damals noch auf der Basis der Neu Wulmstorf durchquerenden L 235, diese mit höhengleicher Querung der Bahnstrecke), führte dann zu einer deutlichen Entspannung der Verhältnisse (mit einer Halbierung der Verkehre auf der L 235 südlich der B 3n; vgl. Gutachten SSP 2003, Abb. 6 (Planfall) und 4 (Bezugsfall)). Entlastungseffekte ergaben sich aber auch im Vergleich zur Situation nach zusätzlicher durchgängigen Realisierung der A 26, war in diesem Fall auf der L 235 südlich der B 3n mit einer Verkehrsabnahme um immerhin ca. ein Drittel im Vergleich zum seinerzeitigen Bezugsfall zu rechnen (vgl. Berechnungen SSP 2003, Abb. 3 (Planfall), 1 (Bezugsfall) und 3b (Differenz)). Auch wenn dieses Gutachten noch von einem anderen Planungshorizont ausging, ändert dies angesichts der ansonsten vergleichbaren Modellannahmen und daraus resultierenden Wirkungen nichts an der Gültigkeit der Aussagen über die relativen Be- und Entlastungseffekte, die sich durch die damals vorausgesetzte Ausgangssituation und die betrachteten Veränderungen des Straßennetzes ergaben.

124 Siehe Lärmaktionsplan (1. Stufe) zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie für die Gemeinde Neu Wulmstorf (Projekt-Nr.: 09022) vom 04.10.2010, beschlossen in der Ratssitzung am 28.10.2010 unter der Vorgangsnummer /09/0492-2, verfügbar unter <http://www.neu-wulmstorf.de/allris/vo020.asp?VOLFDNR=914&options=4Lärmaktionsplan> (im Folgenden: „Lärmaktionsplan Neu Wulmstorf“).

125 Vgl. etwa Stellungnahme der Gemeinde Neu Wulmstorf vom 29.5.2009.

Die nachstehenden detaillierten Betrachtungen nehmen deshalb die weitere Betrachtung der Wirkungen auf das innerörtliche Straßennetz in Neu Wulmstorf südöstlich der B 3n bzw. nördlich der B 73 aus.

2.2.3.6.1.2 Betrachtung auf der Ebene der zu erwartenden Verkehrsverlagerungen

Die Vorhabenträgerin hat zahlreiche Materialien zu den zu erwartenden Verkehrsverlagerungen vorgelegt. Diese reichen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde zur Beurteilung dieser Effekte aus. Das gilt sowohl bezogen auf die Effekte, die sich infolge der durchgängigen Realisierung der A 26 bis zur A 7 ergeben werden, als auch für die Betrachtung der Zwischenzustände, die nach Realisierung des 3. Bauabschnitts zu erwarten sind. Hierbei ist auch die Konditionierung berücksichtigt, die für die Verkehrsfreigabe an den Anschlussstelle Buxtehude im Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 14.11.2011 für den 2. Bauabschnitt angeordnet worden ist. Deshalb war neben der Variante, dass im Zuge der Realisierung des 3. Bauabschnitts sämtliche Anschlussstellen verkehrswirksam sind, auch die Variante in Betracht zu ziehen, dass die Anschlussstelle Buxtehude noch nicht für den Verkehr freigegeben ist¹²⁶.

Schon die von der Vorhabenträgerin im Planfeststellungsverfahren für den 2. Bauabschnitt vorgelegte Verkehrsuntersuchung¹²⁷ enthielt insofern nachvollziehbare und brauchbare Aussagen, wurden nämlich

„für den 2. und 3. Bauabschnitt der A 26 östlich der Este bis zur AS Neu Wulmstorf (Landesgrenze NI/HA) [...] die verkehrlichen Wirkungen für verschiedene Planungszustände, auch unter gleichzeitiger Berücksichtigung der A 20 und der A 22, für den Prognosehorizont 2025 ermittelt und damit der Straßenbauverwaltung die verkehrlichen Grundlagen für die notwendigen schalltechnischen und sonstigen Untersuchungen zur Verfügung gestellt“¹²⁸.

Hierbei wurden alle Landes- und Kreisstraßen einbezogen und die im Raum vorhandenen Verkehre auf diese modelliert; Gemeindestraßen sind unberücksichtigt geblieben. Dies hat zur Folge, dass es bei der Bewertung der Verkehrsbelastungen innerhalb der Ortslagen zu einer modellhaft bewirkten Übertreibung der Belastungen auf den einzelnen im Modell eingesetzten Straßen kommen kann¹²⁹. Dies ist für die hier verfolgten Zwecke aber unschädlich, weil eben mit diesem Vorgehen allenfalls eine Übertreibung der zu erwartenden Wirkungen

126 Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss zum Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Lüneburg über den Neubau des 2. Bauabschnitts der Bundesautobahn 26, östlich von Horneburg bis östlich von Buxtehude vom 30.01.2004 von Bau-km 20+390 bis Bau-km 21+400 vom 14.11.2011 – 3318-31027/01 (A26-398) –, dort Ziff. 1.1.3.1.1.; auf dieser Grundlage ist grundsätzlich auch der Fall denkbar, dass die A 26 bereits durchgängig realisiert ist, aber eben mit noch geschlossener Anschlussstelle Buxtehude. Aus folgenden pragmatischen Gründen scheint der Planfeststellungsbehörde aber eine nähere Betrachtung insofern verzichtbar: Der Fall kann als minder schwerer Fall im Vergleich zu dem Fall gewertet werden, bei dem nach Realisierung nur des 3. Bauabschnitts die Anschlussstelle Buxtehude noch geschlossen ist und der Verkehr nur über die Anschlussstellen Neukloster und Neu Wulmstorf läuft. Sind die damit verbundenen Probleme gelöst, ist auch für die hier erörterte – im Übrigen: temporäre – Konstellation mit zuträglichen Verhältnissen zu rechnen. Schließlich spricht viel dafür, dass die Erfüllung der Bedingung für die Verkehrsfreigabe der Anschlussstelle Buxtehude der Realisierung des 3. Bauabschnitts vorausgehen wird; denn das Planfeststellungsverfahren für die hierfür erforderliche Anpassung der K 40 im Bereich zwischen K 51 und der Anschlussstelle Buxtehude läuft bereits seit Ende 2011.

127 A 26 Stade – Hamburg: 2. BA östlich Este – AS Buxtehude und 3. BA AS Buxtehude – AS Neu Wulmstorf. Verkehrsuntersuchung, Erläuterungsbericht, der SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH vom März 2009 (im Folgenden: „Verkehrsuntersuchung“).

128 Verkehrsuntersuchung, S. 1.

129 Verkehrsuntersuchung, S. 3.

des Vorhabens verbunden ist. Schon für den sog. Prognosenullfall, dem – im Wesentlichen¹³⁰ – nur die sonstigen Veränderungen des Verkehrs aufgrund allgemeiner Entwicklungen zugrunde liegen, wurde ein über 20 % höheres Verkehrsaufkommen ermittelt. Bei dem sodann ermittelten Bezugsfall handelt es sich um den auf der Basis des Prognosenullfalls entwickelten Fall, dass neben den allgemeinen Verkehrsentwicklungen bis zum Jahr 2025 zusätzlich die nach Einschätzung der Gutachter bis dato verwirklichten „indisponiblen Vorhaben“ verwirklicht sind, freilich ohne die im näheren Umfeld des Betrachtungsraums geplanten Ausbauvorhaben und auch ohne die Bauabschnitte der A 26, die noch nicht realisiert sind. Mit anderen Worten: Im Bezugsfall wird nur der 1. Bauabschnitt von Stade bis Horneburg als bestehend berücksichtigt, ebenso der allgemeine erwartete Ausbau des Autobahnnetzes im weiteren Umfeld außerhalb des Untersuchungsraums¹³¹. Der Bezugsfall enthält damit die bis 2025 absehbaren allgemeinen Entwicklungen, die dem Vorhaben nicht zuzurechnen sind. Jener ist folglich aus rechtlicher Sicht der Fall, auf den es als Vergleichsbasis für die Ermittlung der vorhabenbedingten Wirkungen ankommt.

Für die Ermittlung der vorhabenbedingten Effekte im Verkehrsnetz sind des Weiteren die Planfälle 1 und 1c der Verkehrsuntersuchung von Relevanz, bei denen jeweils verschiedene Ausbauzustände der A 26 betrachtet werden und die insofern mit dem Bezugsfall zu vergleichen sind. Diese Ausbauzustände schließen hierbei die B 3n schon mit ein. Die weiteren in der Verkehrsuntersuchung betrachteten Planfälle 1a, 1b, 2, 3 und 3a waren grundsätzlich nicht als Grundlage in die Abwägungsentscheidung mit einzubeziehen, weil die dort betrachtete „Änderungskulisse“ weit über das hier konkret zu beurteilende Vorhaben hinausgeht bzw. hinter diesem zurückbleibt (z.B. Planfall 1b = Realisierung nur des 2. Bauabschnitts). Unter dem Gesichtspunkt der Zurechnung adäquat-kausal durch Eingriffe in das Straßennetz bewirkter Veränderungen an anderer Stelle kommt es methodisch nämlich darauf an, modellhaft alleine solche Netzzustände zu betrachten, in die spezifisch – und nur – die kausalen Beziehungen und dadurch eintretenden Wirkungen einmodelliert sind, die gerade – und das heißt eben: alleine – unter Berücksichtigung des zu betrachtenden Vorhabens eintreten werden. Ergänzende Daten hat die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde noch zu der o.g. Konstellation der Realisierung der A 26 bis einschließlich des 3. Bauabschnitts bei noch geschlossener Anschlussstelle Buxtehude vorgelegt, den fortan sog. Planfall 1c¹³².

Maßgeblich für die Betrachtung ist folglich zunächst der Planfall 1 mit der durchgängigen Realisierung der A 26 in allen Bauabschnitten bis zur Einmündung in die A 7. Wie von den Gutachtern nachvollziehbar und zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde dargelegt wird, kommt es – ganz im Sinne des mit dem Vorhaben verbundenen Planungsziels – relativ zum Bezugsfall auch entlang des 3. Bauabschnitts zu einer durchgängigen massiven Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes¹³³. Die Entlastung betrifft vor allem die B 73. Südlich der Anschlussstelle Neu Wulmstorf verdoppelt sich der Verkehr in bzw. aus Richtung Neu Wulmstorf auf der B 3n, nachdem diese nun bestimmungsgemäß auch Verkehr von der Autobahn aufnimmt und um den Ortskern von Neu Wulmstorf herum Richtung Süden zur B 73 abführt¹³⁴. Jedoch ist auch nördlich der Anschlussstelle Neu Wulmstorf auf der L 235 eine Verkehrszunahme zu erwarten. Auf dem kurzen Stück bis zur Einmündung der K 19 in Rübke nimmt der Verkehr von 7.300 Kfz/24 h im Bezugsfall immerhin auf 12.000 Kfz/24 h zu. Demgegenüber fällt die Verkehrszunahme im Bereich nördlich der K 19 (bis zur L 140) sehr

130 Verkehrsuntersuchung, S. 8; „im Wesentlichen“ deshalb, weil im Gutachten davon die Rede ist, dass zumindest „die zusätzliche Berücksichtigung der geplanten K 30 südlich von Stade [...] eingespeist“ werde.

131 Verkehrsuntersuchung, S. 5 und 10.

132 Verkehrsuntersuchung zur A 26 (BA 3) im Raum Buxtehude – Neu Wulmstorf Ergänzende Planfälle für den BA 3 auf der Basis des Planfall 1c aus 3/2009, SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH, Januar 2012 (im Folgenden: „Ergänzende Verkehrsuntersuchung“).

133 Verkehrsuntersuchung, Abb. 4 sowie S. 12 f., Tab. 8.1.

134 Vgl. Planfeststellungsbeschluss B 3n (siehe oben, Fn. 118), S. 33 f.

moderat aus (11.300 Kfz/24 h im Planfall 1 gegenüber 10.800 Kfz/24 h im Bezugsfall) und wird im Übrigen die nördlich in Ost-West-Richtung verlaufende L 140 westlich wie östlich der Einmündung in die L 235 gegenüber dem Bezugsfall massiv *entlastet*.

Betrachtet man sodann Planfall 1c, d.h. die Situation, wenn die A 26 an der Anschlussstelle Neu Wulmstorf endet, ergibt sich folgendes Bild: Sowohl der Verkehr auf der B 3n Richtung Süden bzw. B 73 (und dort in Richtung Osten) als auch der Verkehr auf der L 235 Richtung Norden nimmt gemessen am Bezugsfall gegenüber dem Endzustand (= Planfall 1) vorübergehend weiter zu. Nördlich der Anschlussstelle Neu Wulmstorf bis zur K 19 ist auf der L 235 in dieser Variante mit einer Verkehrsbelastung von 14.300 Kfz/24 h (gemessen am Bezugsfall: fast eine Verdoppelung) und nördlich der K 19 bis zur L 140 mit immerhin 13.700 Kfz/24 h zu rechnen (gemessen am Bezugsfall: Zunahme um ca. 10 %). Ansonsten werden im nachgeordneten Straßennetz fast überall die erstrebten Entlastungseffekte wirksam¹³⁵, wenngleich zuweilen – im Vergleich zur Situation nach der durchgängigen Realisierung der Autobahn – zunächst in nur geringerem Umfang¹³⁶. Soweit es im Übrigen in Relation zum Bezugsfall im Umfeld der Anschlussstelle Neukloster zu einer stärkeren Belastung der K 26 kommt, geht diese nicht über die Verkehrszunahme hinaus, die infolge einer isolierten Verkehrsfreigabe des 2. Bauabschnitts mit beiden dortigen Anschlussstellen (= Planfall 1b) ohnehin zu erwarten ist¹³⁷.

Was schließlich Planfall 1c* angeht, so hat diese Variante bezogen auf den Bereich um die Anschlussstelle Neu Wulmstorf im Vergleich zum Planfall 1c keine wesentlichen Änderungen zur Folge. Bei noch geschlossener Anschlussstelle Buxtehude weichen die sich ergebenden Verkehrszahlen auf der B 3n südlich sowie der L 235 und L 140 nördlich der Anschlussstelle Neu Wulmstorf nur geringfügig ab¹³⁸. Stärkere Abweichungen ergeben sich – dies ist ohne Weiteres nachvollziehbar – hingegen im Umfeld der Anschlussstelle Neukloster: Die mit der Realisierung des 3. Bauabschnitts gemessen am Bezugsfall erwarteten Entlastungseffekte (z.B. die deutliche Entlastung der K 51 im Bereich zwischen K 26 und Ortszentrum Buxtehude) sind deutlich geringer; im Vergleich zum Bezugsfall wird die Situation indessen nicht verschlechtert. Im Übrigen kommt es auch in dieser Variante im Vergleich zum Bezugsfall wegen des fehlenden Verkehrsab- und -zuflusses in das nachgeordnete Straßennetz an der Anschlussstelle Buxtehude zu einer spürbaren Verkehrszunahme auf der K 26 sowohl zwischen der K 51 und der Anschlussstelle Neukloster als auch im weiteren Verlauf der K 26 bis zur L 140. Diese Verkehrszunahme bleibt aber nördlich der Anschlussstelle Neukloster immer noch deutlich hinter den Verhältnissen zurück, die bei isolierter Verkehrsfreigabe des 2. Bauabschnitts mit beiden dortigen Anschlussstellen (Planfall 1b) auf der Grundlage des insofern bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses für den 2. Bauabschnitt ohnehin zu erwarten sind¹³⁹. Was den Bereich der K 26 zwischen der Anschlussstelle Neukloster und der Einmündung der K 51 betrifft, ist im Planfall 1c* allerdings eine gemessen sowohl am Bezugsfall als auch an der Situation nach isolierter Verkehrsfreigabe für den 2. Bauabschnitt immer noch erhebliche Verkehrszunahme zu erwarten (Bezugsfall: 6.800 Kfz/24 h, Planfall 1b: 9.900 Kfz/24 h, Planfall 1c: 9.500 Kfz/24 h, Planfall 1c*: 11.400 Kfz/24 h).

2.2.3.6.1.3 Betrachtung auf der Ebene der zu erwartenden Lärmimmissionen

Schon mit Rücksicht auf die Ergebnisse der Verkehrsprognose sind Untersuchungen auf der Wirkebene der Immissionen nur erforderlich, soweit im nachgeordneten Straßennetz durch das Vorhaben überhaupt eine dem Vorhaben zuzurechnende Verkehrszunahme zu erwarten ist. Außer Betracht kann hierbei ebenso eine Verkehrszunahme bleiben, die sich in dem

135 Verkehrsuntersuchung, Abb. 4 sowie S. 12 f., Tab. 8.1.

136 Verkehrsuntersuchung, Abb. 7a sowie S. 19, Tab. 11.1.

137 Verkehrsuntersuchung, Abb. 7b sowie S. 18 f., Tab. 11.1.

138 Ergänzende Verkehrsuntersuchung, Abb. 2 im Vergleich zu Abb. 1.

139 Ergänzende Verkehrsuntersuchung, Abb. 2 mit Verkehrsuntersuchung, Abb. 6.

Rahmen hält, der durch schon bestandskräftig planfestgestellte Bauabschnitte der A 26 vorgezeichnet ist¹⁴⁰. Näherer Betrachtung bedurfte deshalb (für alle Planfälle) nur die L 235 nördlich der Anschlussstelle Neu Wulmstorf bis zur Einmündung in die L 140 sowie (für den Planfall 1c* = Verkehrsfreigabe an der Anschlussstelle Neu Wulmstorf bei noch geschlossener Anschlussstelle Buxtehude) der Bereich entlang der K 26 nördlich der Einmündung der K 51 bis zur Anschlussstelle Neukloster.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass eine mehr als unerhebliche und damit abwägungserhebliche Lärmzunahme vorliegt, wenn infolge der Verkehrszunahme bei entsprechender Anwendung der einschlägigen Vorschriften für die Erstellung von Prognosen zum Verkehrslärm (Anlage 1 der 16. BImSchV)¹⁴¹ die Immissionspegel an den maßgeblichen Immissionsorten um mindestens 3 dB(A) gesteigert werden, was einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommen entspricht. Aus Rechtsgründen als abwägungserheblich anzusehen sind fernerhin stets effektive Immissionspegel im Bereich der Gesundheitsgefährdung, die für zumindest auch dem Wohnen dienende Gebiete bei Pegeln von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags angenommen wird¹⁴². Auch dies ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde aber nur abwägungserheblich, wenn der durch das neue Vorhaben induzierte Verkehr bzw. der von ihm bewirkte Lärm gesundheitsgefährliche Verhältnisse am vorhandenen Verkehrsweg auslöst oder mehr als marginal verschlimmert, was ab Pegelsteigerungen von ca. 0,2 dB(A) der Fall sein dürfte¹⁴³. Andererseits stellt die Planfeststellungsbehörde in Rechnung, dass auch nach höchstrichterlicher Rechtsprechung Lärmwerte von 66 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts deutlich unterhalb des Bereichs liegen, der für die Annahme einer Gesundheitsgefährdung in Betracht kommt, wenngleich es stets auf die Umstände des Einzelfalls ankommt¹⁴⁴.

Mit der vorlegten schalltechnischen Untersuchung (= Planunterlage 11a) hat die Vorhabenträgerin auf der Basis der genannten Verkehrsuntersuchung die vorhabenbedingte Immissionsbelastung entlang der L 235 im Ortsteil Rübke der Gemeinde Neu Wulmstorf und im Hamburger Ortsteil Neuenfelde sowohl für den Planfall 1a als auch den Planfall 1c ermittelt. Die der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Daten reichen für eine Beurteilung der aus den oben genannten Verkehrsverlagerungen resultierenden Immissionsbelastungen nach den dargestellten Maßstäben aus. Zwar lag der Unterlage 11.1a nicht der an sich maßgebliche Planfall 1 zugrunde, sondern der Planfall 1a, welcher neben dem Anschlusses an die A 7 auch die seinerzeit noch in Rede stehende Hafenquerspange der A 252 zwischen A 7 und A 255 erfasst. Ein Blick in die Verkehrsuntersuchung ergibt indessen, dass die im Planfall 1a prognostisch eintretenden effektiven Verkehrsbelastungen sich von den Wirkungen des maßgeblichen Planfalls 1 nur marginal unterscheiden, regelmäßig sogar höher liegen¹⁴⁵. Insgesamt ergibt sich insofern folgender Befund:

Im Planfall 1 kommt es entlang der L 235 zu einer moderaten Verkehrszunahme, die überhaupt nur im Bereich nördlich der Anschlussstelle Neu Wulmstorf bis zur K 19 verkehrlich ins Gewicht fällt. Auf der Wirkebene sind damit durchgängig keine erheblichen Steigerungen der Immissionsbelastung verbunden. Die Differenz zum Bezugsfall ist regelmäßig kleiner 1,0 dB(A), liegt maximal bei knapp unter 2 dB(A). Abwägungserheblich sind für den Planfall 1

140 Vgl. BVerwG, Urt. v. 09.07.2008 – 9 A 5.07 –, NVwZ 2009, 50 (Rn. 19); NdsOVG, Urt. v. 15.04.2011 – 1 KN 356/07 –, DVBl 2011, 1026 (1030).

141 Im Rahmen der entsprechenden Anwendung ist es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eher sachgerecht, die Aufrundungsregelungen nicht anzuwenden, da die Bestimmungen der 16. BImSchV nur im Rahmen des Abwägungsgebots Anwendung finden, nicht aber in direkter Anwendung zur Ermittlung der Notwendigkeit von Maßnahmen des aktiven und/oder passiven Schallschutzes.

142 BVerwG, Urt. v. 23.02.2005 – 4 A 5.04 –, BVerwGE 123, 23 (36); vgl. jüngst auch BVerwG, Urt. v. 15.12.2011 – 7 A 11.10 –, juris, Rn. 30.

143 Im Anschluss an *Füßer*, UPR 2012, 92 (97).

144 Vgl. nur BVerwG, Urt. v. 06.06.2002 – 4 A 44.00 –, NVwZ 2003, 209 (210).

145 Verkehrsuntersuchung, Abb. 5b sowie S. 14, Tab. 9.1.

damit ohnehin nur Fälle, wo an der Bebauung entlang der L 235 mit Wohnnutzung vorhabenbedingt mit der Bewirkung oder Verschlimmerung gesundheitsgefährlicher Zustände zu rechnen ist. Dies trifft in wenigen Einzelfällen zu, erreichen die Werte im Planfall 1 in einzelnen Etagen bestimmter Gebäude an der der Straße nächstliegenden bzw. zugewandten Seite nämlich Werte von 70 dB(A) tags/60 dB(A) nachts bzw. überschreiten diese sogar geringfügig, wobei das hier zu beurteilende Vorhaben in diesen Fällen hierzu gegenüber dem Bezugsfall mit einer Differenz von maximal +0,5 dB(A) beiträgt¹⁴⁶.

Im Planfall 1c entspricht der zu erwartenden höheren Verkehrszunahme auf der L 235 (südlich der K 19 eine Verdoppelung des Verkehrs, nördlich eine Verkehrszunahme um immerhin knapp 30 %) auf der Wirkebene eine durchgängige Steigerung der Immissionen von ca. 2 dB(A) bzw. über der Schwelle von 3 dB(A). Bei der Mehrzahl der Gebäude entlang der L 235 kommt es zu Immissionen oberhalb der Werte von 64 dB(A) tags/54 dB(A) nachts, dies häufig auch sehr deutlich. Im Vergleich zum Bezugsfall steigt die Zahl der von einer Überschreitung dieser Werte betroffenen Gebäude um 19 Gebäude an. An 14 Gebäuden ergeben sich Werte von 70 dB(A) tags/60 dB(A) nachts und mehrfach auch noch Werte bis zu 72 dB(A) tags/62 dB(A) nachts. Im Vergleich zum Bezugsfall sind auch fünf Gebäude feststellbar, an deren Außenfassaden erstmals ein Wert von 70 dB(A) tags/60 dB(A) nachts entweder erreicht oder überschritten wird. Im Bereich Hamburg Neuenfelde ist die Zunahme des Verkehrslärms im Vergleich zum Bezugsfall mit 1,7 bis 2,5 dB(A) zwar geringer, allerdings sind dort ebenfalls elf Gebäude feststellbar, an denen der Wert von 70 dB(A) tags/60 dB(A) nachts zumindest erreicht oder überschritten wird. Im Vergleich zum Bezugsfall sind das sechs Gebäude zusätzlich. Diese Situation verschlechtert sich – wenngleich auch nur marginal – weiter für den Planfall 1c*.

Was im Übrigen den Bereich entlang der K 26 zwischen der Einmündung der K 51 und der Anschlussstelle Neukloster angeht, wird dort zwar infolge der Verkehrsfreigabe jedenfalls bei noch geschlossener Anschlussstelle Buxtehude (= Planfall 1c*) selbst gemessen an der isolierten Verkehrsfreigabe des 2. Bauabschnitts (= Planfall 1b) eine Verkehrszunahme erwartet, nämlich von im Bezugsfall 6.800 Kfz/24 h auf 11.400 Kfz/24 h (im Planfall 1b: 9.900 Kfz/24 h). Wie ergänzende schalltechnische Untersuchungen zeigen, liegen die daraus resultierenden effektiven Immissionswerte für die betroffenen Gebäude entlang der K 26 nördlich der Einmündung der K 51 freilich sämtlich unterhalb bzw. allenfalls knapp oberhalb der Schwelle von 64 dB(A) tags/54 dB(A) nachts¹⁴⁷.

2.2.3.6.2 Veranlasste Maßnahmen im Rahmen der Planfeststellung

Nach der Rechtsprechung bieten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Lärmauswirkungen im nachgeordneten Straßennetz eine inhaltliche Orientierung: Kommt es zu vorhabenbedingten abwägungserheblichen Zunahmen des Verkehrslärms um 3 dB(A) und mehr, so ist – in einem zweiten Schritt – zu untersuchen, ob die in § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete festgelegten Werte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts eingehalten werden. Ist dies der Fall, so braucht grundsätzlich nicht weiter abgewogen zu werden, da dann in den angrenzenden Wohngebieten in der Regel noch zumutbare Wohnverhältnisse gewahrt sind, so dass kein Handlungsbedarf besteht¹⁴⁸. Auf der anderen Seite sind – wie bereits erwähnt – an einer Wohnbebauung vorhabenbedingt anliegende Beurteilungspegel jedenfalls ab einer Schwelle von 60 dB(A) nachts bzw. 70 dB(A) tags als ge-

146 Vgl. Unterlage 11.2a, dort Planfall 1a: Nincoper Deich 1: EG (70/60 dB(A)); Nincoper Deich 10, EG ost: 70/61 dB(A) und 1. OG: 70/60 dB(A); Nincoper Deich 16, EG ost: 70/61 dB(A); Nincoper Deich 2, EG ost: 71/61 dB(A), 1. OG: 69/60 dB(A); Nincoper Deich 32, EG ost: 70/60 dB(A); Nincoper Deich 8, EG ost: 71/61 dB(A), 1. OG: 70/60 dB(A).

147 Vgl. Schalltechnische Stellungnahme der Lärmkontor GmbH zu den Auswirkungen des Endes der BAB A 26 in Rübke auf die K 26 zwischen der K 51 und der BAB A 26 vom 23.05.2012.

148 BVerwG, Urt. v. 17.03.2005 – 4 A 18.04 –, BVerwGE 123, 152 (158).

sundheitsgefährdend anzusehen. Sie können deshalb jedenfalls dann nicht als einem öffentlichen Vorhaben zuzuordnende Folge hingenommen werden, wenn es sich um dauerhafte Zustände handelt und man auf der Wirkungsebene nicht ausschließen kann, dass die in Betracht gezogene Steigerung nicht bloß so geringfügig ist, dass sie praktisch irrelevant ist¹⁴⁹. Die Planfeststellungsbehörde geht im Übrigen davon aus, dass es selbst bei Überschreitung der Orientierungswerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts, aber noch unterhalb der Schwelle der Gesundheitsgefahr vertretbar ist, eine grundsätzlich abwägungserhebliche Lärmzunahme zu Lasten der straßenbegleitenden Wohnbebauung infolge der Verkehrszunahme im nachgeordneten Straßennetz als mittelbare Folge des Neubaus einer Bundesfernstraße in Kauf zu nehmen; dies gilt insbesondere für temporäre Zustände im Rahmen der abschnittswisen Realisierung einer Bundesfernstraße. Entscheidend kommt es dann bzw. insofern darauf an, die mit dem Vorhaben bewirkten konkreten Vorteile abwägend den Nachteilen gegenüberzustellen, die nach Anzahl, Umfang und Intensität in Gestalt der Lärmzunahme im nachgeordneten Straßennetz für die jeweils Betroffenen mit dem Vorhaben verbunden sind.

Auch wenn die Planfeststellungsbehörde über das Abwägungsgebot verpflichtet ist, die oben festgestellten Wirkungen des Vorhabens als negative Folgen der möglichen Realisierung mit in den Blick zu nehmen, ist damit im Übrigen noch offen, wie entsprechend festgestellten Wirkungen zu begegnen ist. Insbesondere kann es keineswegs als geklärt gelten, ob, in welchem Umfang und mit welchem konkreten Inhalt die Planfeststellungsbehörde berechtigt ist, auf als abwägungsrelevant angesehene Lärmwirkungen infolge von durch das Vorhaben induzierten Verkehrsverlagerungen mit Anordnung geeigneter – etwa verkehrslenkender – Maßnahmen im Bereich der betroffenen Straßenabschnitte im nachgeordneten Straßennetz oder mit Schutzauflagen (etwa passivem Schallschutz) zu reagieren. In der maßgeblichen Leitentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts dazu wird festgehalten, dass insbesondere die in § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG enthaltene Befugnis zur Anordnung von Schutzauflagen bezogen auf Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes im Rahmen der §§ 42 f. BImSchG nur so weit greift, wie diese Vorschrift und die sie konkretisierende Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) selbst einschlägig ist¹⁵⁰. Ergänzend wird dargelegt, dass sich die Notwendigkeit von Maßnahmen zum Lärmschutz im nachgeordneten Straßennetz indirekt aus dem Abwägungsgebot ergeben kann. Dies sei nämlich dann der Fall, wenn der Verzicht auf solche Maßnahmen die Genehmigung des zu beurteilenden Vorhabens mit Blick auf die Verlärmung entlang von Straße im nachgeordneten Netz schlechterdings abwägungsfehlerhaft erscheinen lasse¹⁵¹. Im Extremfall könne daraus sogar ein Anspruch auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen erwachsen¹⁵².

Dazu, nach welcher Vorschrift in solchen Fällen die gebotenen Maßnahmen dem Vorhabenträger auferlegt werden können, äußert sich das Bundesverwaltungsgericht indessen nicht. Freilich entbindet auch der so in der Sache geforderte abwägende „Blick in die Tiefe des Raumes“ die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich nicht von den Grenzen der ihr eingeräumten Entscheidungsbefugnisse¹⁵³. Sowohl bezogen auf den möglichen Umfang der Feststellung der ihr vom Vorhabenträger vorgelegten Pläne mit den daran anknüpfenden Rechtswirkungen als auch hinsichtlich der sonst hiermit verbundenen Gestaltungsbefugnis darf sie den ihr durch das Fach- und ergänzend heranzuziehende Verwaltungsverfahrenrecht vorgegebenen Rahmen nicht überschreiten. Im Rahmen der Ausführungen zur Abschnittsbildung war schon dargelegt worden, warum vorliegend etwa ein Übergriff der hier zu treffenden Planfeststellung in die Umgestaltung des nachgeordneten Straßennetzes nicht in Betracht kommt (siehe oben Ziff. 2.2.3.2.1). Namentlich verbietet es sich, etwa unter Zugriff auf die Befugnisse der für die Planfeststellung an den Straßen zuständigen Straßen- und

149 Dazu *Füßer*, UPR 2012, 92 (97).

150 BVerwG, Urt. v. 17.03.2005 – 4 A 18.04 –, BVerwGE 123, 152 (156 f.).

151 BVerwG, Urt. v. 17.03.2005 – 4 A 18.04 –, BVerwGE 123, 152 (157).

152 BVerwG, Urt. v. 17.03.2005 – 4 A 18.04 –, BVerwGE 123, 152 (158).

153 Vgl. dazu jüngst *Füßer*, UPR 2012, 92 (93 ff.).

Straßenverkehrsbehörden im hiesigen Verfahren Änderungen an diesen Straßen anzuordnen, sei es im Sinne des Straßenausbaus, der Errichtung von straßenbegleitenden Anlagen des aktiven Lärmschutzes oder etwa geeigneter verkehrslenkender Maßnahmen. Ebenso erscheint es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zumindest zweifelhaft, ob gegenüber der Vorhabenträgerin und mit Verbindlichkeitsanspruch auch gegenüber den jeweils Betroffenen Anordnungen zu Maßnahmen des passiven Schallschutzes möglich wären. Immerhin sieht § 75 VwVfG in den Absätzen 2 und 3 für solche Maßnahmen ein eigenständiges Verfahren bei den für die betreffenden Straßen jeweils zuständigen Planfeststellungsbehörden vor. Stellt die Planfeststellungsbehörde – wie hier – fest, dass sich infolge des von ihr zuzulassenden Vorhabens abwägungserhebliche Wirkungen ergeben, um deren abschließende Bewältigung sie sich selbst aus zuständigkeitsrechtlichen Gründen nicht kümmern kann, hat sie deshalb vor allem ihre sog. Anstoßfunktion wahrzunehmen und für die Befassung der unmittelbar zuständigen Behörden zu sorgen. Kommt den insofern infolge des planfestzustellenden Vorhabens eintretenden mittelbaren Wirkungen besonders erhebliche Bedeutung zu, muss die Planfeststellungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen erwägen, den Planfeststellungsbeschluss mit geeigneten Maßgaben zu versehen, um sicherzustellen, dass es nicht zu einer Realisierung des planfestzustellenden Vorhabens in den maßgeblichen Teilen ohne zeitgerechtes Handeln der für die konkrete Lösung der mittelbar eintretenden Probleme zuständigen Behörden kommt.

Im Übrigen ist in diesem Zusammenhang auch die Rolle der sog. Lärmaktionsplanung nicht aus dem Blick zu verlieren. Hiermit haben die Gemeinden ein Handlungsinstrumentarium in der Hand, um Lärmprobleme in ihrem Ort zu bewältigen (vgl. § 47d BImSchG). Angelehnt an den Umgang mit Luftschadstoffen¹⁵⁴ zeichnet sich ab, dass Lärmprobleme auf Bestandsstrecken durch einen Verweis auf eine nachfolgende Lärmaktionsplanung ihr Gewicht in der Abwägung verlieren¹⁵⁵. Für eine solche Zuständigkeitszuordnung spricht, dass der Lärmaktionsplanung ein viel umfassenderes Instrumentarium zur Verfügung stellt, als es für die Planfeststellungsbehörde in Betracht kommt¹⁵⁶. Die Planfeststellungsbehörde muss sich deshalb nur vergewissern, dass der Aktionsplanung tatsächlich die Möglichkeit verbleibt, ein auch dort erkanntes Lärmproblem zu lösen. Die Planfeststellung unterliegt daher dann einem Abwägungsfehler, wenn vollendete Tatsachen geschaffen werden, die durch das Instrumentarium der gemeindlichen Lärmaktionsplanung nicht mehr zu beseitigen sind¹⁵⁷. Zudem gebietet es das Abwägungsgebot, die bereits bestehende gemeindliche Lärmaktionsplanung in jedem Fall zu berücksichtigen¹⁵⁸. Expressis verbis gilt dies im Fall des § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG, soweit der Lärmaktionsplan planerische Festsetzungen enthält. Aber selbst wenn dies nicht der Fall ist, kann ein bestehender Lärmaktionsplan nicht unberücksichtigt bleiben. Seine Aussagen und Maßnahmen sind für und gegen das geplante Vorhaben in die Abwägung einzustellen¹⁵⁹. Er kann nur dann unberücksichtigt bleiben, wenn sich die getroffenen Lärmprognosen als überholt erweisen¹⁶⁰.

154 BVerwG, Urt. 26.05.2004 – 9 A 6.03 –, juris, Rn. 28: „Auch in Anbetracht der aufgezeigten mittelbaren tatsächlichen und rechtlichen Auswirkungen der Regelung der 22. BImSchV auf die straßenrechtliche Planfeststellung wird die Planfeststellungsbehörde dem Gebot der Problembewältigung in der Regel dadurch hinreichend Rechnung tragen, dass sie die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und mithin der hierfür zuständigen Behörde überlässt.“

155 Vgl. BVerwG, Urt. v. 13.05.2009 – 9 A 74.07 –, juris, Rn. 62.

156 Für die Luftreinhalteplanung BVerwG, Urt. 26.05.2004 – 9 A 6.03 –, juris, Rn. 28.

157 Für die Luftreinhalteplanung BVerwG, Urt. 26.05.2004 – 9 A 6.03 –, juris, Rn. 27; SächsOVG, Beschl. v. 08.12.2005 – 5 BS 159/05 –, juris, Rn. 35.

158 BVerwG, Urt. v. 23.11.2005 – 9 A 28.04 –, juris, Rn. 48.

159 BVerwG, Urt. v. 23.11.2005 – 9 A 28.04 –, juris, Rn. 48; HessVGH, Beschl. v. 15.01.2009 – 11 B 254/08.T –, juris, Rn. 171.

160 BVerwG, Urt. v. 20.01.2010 – 9 A 22.08 –, juris, Rn. 57.

Für den vorliegenden Fall bedeutet dies im Einzelnen Folgendes, wobei die nachfolgenden Ausführungen zu den jeweils veranlassten Maßnahmen mit Blick auf vorhabenbedingte Lärmwirkungen entsprechend auch für eventuelle sonstige verkehrsbedingte nachteilige Auswirkungen wie Erschütterungen infolge der Zunahme des Schwerverkehrs, stärkere Abgasbelastungen in unmittelbarer Trassennähe sowie Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit gelten:

Was die nach der durchgängigen Realisierung der A 26 zu erwartende Situation (= Planfall 1) angeht, so kommt es an den betroffenen Straßen, insbesondere der L 235, zu keinen Steigerungen um 3 dB(A) und mehr. Damit sind hier nur die wenigen Fälle einer vorhabenbedingt erreichten oder – geringfügig, nämlich deutlich unterhalb von 1 dB(A) Differenz – gesteigerten Gesundheitsgefahr von erheblichem Gewicht, zumal ansonsten die Werte an den meisten Gebäuden unterhalb der Schwelle von 64 dB(A) tags/54 dB(A) nachts verbleiben, anderenfalls bei von schon vorliegenden Werten an oder über dieser Schwelle im Bezugsfall diese ebenso nur minimal gesteigert werden und nur in seltenen Fällen an die Schwelle der Gesundheitsgefahr (70 dB(A) tags/60 dB(A) nachts) heranreichen. Zudem ist der von Gemeinde Neu Wulmstorf beschlossene Lärmaktionsplan in den Blick zu nehmen: Bemerkenswert ist zunächst, dass die A 26 im Lärmaktionsplan selbst als geplante Maßnahme zur Entlastung der B 73 (Ortsdurchfahrt Neu Wulmstorf) aufgeführt ist; durch die Entlastung der B 73 von Durchgangsverkehr sowie die Verlagerung des zur geplanten Anschlussstelle Neu Wulmstorf führenden Verkehrs auf die B 3n erwartet die Gemeinde eine erhebliche Entspannung der Verhältnisse, eine deutliche Minderung stark mit Verkehrslärm belasteter dicht besiedelter Gebiete und der dort lebenden zahlreichen Menschen¹⁶¹. Im Ortsteil Neu Wulmstorf kommt es infolge der durchgängigen Realisierung der A 26 lokal zu einer erheblichen Minderung der durch Lärm belasteten Bereiche, die im Lärmaktionsplan als kommend positiv „verbucht“ wird¹⁶². Darüber hinaus geht der Lärmaktionsplan auch auf die zu erwartende Verkehrszusatzbelastung auf der L 235 nördlich der geplanten Anschlussstelle Neu Wulmstorf ausdrücklich ein. Der Lärmaktionsplan sieht für diese Zusatzbelastung Maßnahmen vor: Bei dem Maßnahmenvorschlag 2¹⁶³ soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge auf der Ortsdurchfahrt Rübke (L 235) von 50 km/h auf 30 km/h reduziert werden. Nach der Einschätzung des Lärmaktionsplans ergibt sich durch die Geschwindigkeitsreduzierung eine bereits wahrnehmbare Pegelminderung im Ortsteil Rübke. Auch der Maßnahmenvorschlag 3¹⁶⁴ setzt bei der Zusatzbelastung auf der Bestandsstrecke der L 235 an und sieht ein Durchfahrtsverbot für Lkw zur Nachtzeit vor. Die Lärmreduktionen für den Bereich der Ortsdurchfahrt sind nach Einschätzung der Gemeinde erheblich. Die Gemeinde erkennt freilich, dass sie für die Durchführung der Maßnahme auf das Handeln der zuständigen Straßenverkehrsbehörden angewiesen ist. Die Maßnahmen würden sich im Falle ihrer Umsetzung im Übrigen auch in Hamburg Neuenfelde noch positiv auswirken. Für das Durchfahrtsverbot für Lkw liegt dies auf der Hand. Die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung in der Ortsdurchfahrt Rübke würde in Verbindung mit dem Durchfahrtsverbot die Strecke im Übrigen insgesamt eher unattraktiv machen, so dass die genannten Maßnahmen nach Erwartung der Planfeststellungsbehörde auch den Anstieg des Verkehrsaufkommens begrenzen werden. Die Planfeststellungsbehörde hat darüber hinaus keine Zweifel daran, dass die genannten Maßnahmen in Abstimmung mit den dafür zuständigen Straßenverkehrsbehörden auch in rechtlicher Hinsicht nach § 47d Abs. 6, § 47 Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO umsetzbar sind¹⁶⁵. Insofern sind eigene Maßnahmen der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich und kann davon ausgegangen werden, dass die infolge der durchgängigen Realisierung der A 26 grundsätzlich zu erwartenden – recht geringen – Lärmsteigerun-

161 Lärmaktionsplan Neu Wulmstorf, S. 16.

162 Lärmaktionsplan Neu Wulmstorf, S. 18.

163 Lärmaktionsplan Neu Wulmstorf, S. 22 ff.

164 Lärmaktionsplan Neu Wulmstorf, S. 25 ff.

165 Vgl. dazu nur BVerwG, Urt. v. 04.06.1986 – 7 C 76.84 –, BVerwGE 74, 234, 237 ff.; OVG NRW, Urt. v. 01.06.2005 – 8 A 2350/04 – UPR 2006, 307 f.

gen hinnehmbar sind, insbesondere von der Gemeinde Neu Wulmstorf im Zusammenspiel mit den jeweils zuständigen Straßen- und Straßenverkehrsbehörden zeitgerecht taugliche Maßnahmen veranlasst werden, um die Verhältnisse so zu gestalten, dass sie tolerabel sein werden. Dies gilt im Übrigen auch insofern, als bislang für den Bezugsfall die Werte schon über der Grenze regelmäßig wohnverträglicher Werte (64 dB(A) tags/54 dB(A) nachts) liegen und dann, wenn infolge der durchgängigen Realisierung der Autobahn nichts geschähe, mit einer weiteren – wenn auch geringfügigen – Steigerung zu rechnen wäre.

Demgegenüber ist nach Realisierung alleine des 3. Bauabschnitts der A 26 mit einem Ende der Autobahn an der Anschlussstelle Neu Wulmstorf (= Planfall 1c) nicht nur in einer hohen Zahl von Fällen mit abwägungserheblichen vorhabenbedingten Lärmwirkungen entlang der L 235 an und über der Grenze zur Gesundheitsgefahr zu rechnen. Auch wenn es sich um ein lediglich temporäres Phänomen - bis zur durchgängigen Realisierung der A 26 - handelt, ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde selbst unter Würdigung der erwarteten Entlastung im sonstigen nachgeordneten Straßennetz und der dortigen Verbesserung der Verkehrslärmsituation nicht hinnehmbar, die dramatische Verlärmung entlang der L 235 bis nach Hamburg hinein geschehen zu lassen und darauf zu vertrauen, dass die zuständigen Straßen- und Straßenverkehrsbehörden durch geeignete Maßnahmen zeitgerecht für hinnehmbare Zustände sorgen. Dies gilt umso mehr, als dieser Zwischenzustand von der Gemeinde Neu Wulmstorf im Rahmen der Lärmaktionsplanung überhaupt nicht betrachtet, hierfür planerisch keine Vorsorge getroffen worden ist. Die Planfeststellungsbehörde ist diesbezüglich nicht nur gehalten, ihre Anstoßfunktion wahrzunehmen, d.h. eine Befassung der zuständigen Behörden zu veranlassen. Sie hat auch selbst die ihr möglichen Vorkehrungen zu treffen, damit zwischenzeitlich nicht hinnehmbare Zustände vermieden werden. Die Planfeststellungsbehörde hält es insofern für geboten, aber mit Rücksicht auf ihre auf die Autobahn beschränkte Zuständigkeit auch für ausreichend, die Verkehrsfreigabe der Anschlussstelle Neu Wulmstorf in nördlicher Richtung bis zur durchgängigen Realisierung der A 26 aufzuschieben. Dem dient die Nebenbestimmung 1.1.3.2. Eine vollständige Suspendierung der Inbetriebnahme des 3. Bauabschnitts bis zur Realisierung des Anschlusses der A 26 an die A 7, wie sie insbesondere von der Freien und Hansestadt Hamburg gefordert wird, ist demgegenüber nicht nötig. Im Gegenteil würde dies unnötig die schon mit der Verkehrsfreigabe nach Süden eintretenden Entlastungseffekte vergeben.

Die Planfeststellungsbehörde hat im Übrigen geprüft, ob der hierdurch geschaffene Zwischenzustand – mit einem Verkehrsfluss an der Anschlussstelle Neu Wulmstorf nur in bzw. von Richtung Süden – seinerseits im nachgeordneten Straßennetz zu nicht hinnehmbaren Zuständen an anderer Stelle führt. Dies ist nicht der Fall: Zwar kommt es – insbesondere dann, wenn auch die Anschlussstelle Buxtehude noch geschlossen ist – entlang der ohnehin schon stark belasteten K 26 zwischen K 51 und Anschlussstelle Neukloster gemessen sowohl am Bezugsfall als auch an den infolge der Realisierung des bestandkräftig planfestgestellten 2. Bauabschnitts resultierenden Verhältnissen zu einer weiteren Verkehrszunahme (11.400 Kfz/24 h)¹⁶⁶. Dies führt aber für die – wenigen – betroffenen Wohngebäude allenfalls zu gewissen Überschreitungen der Schwelle von 64 dB(A) tags/54 dB(A) nachts, ist insbesondere aber noch weit davon entfernt, an die Schwelle der Gesundheitsgefahr heranzureichen¹⁶⁷. Den Betroffenen an der K 26 ist dies zumutbar. Insbesondere hält die Planfeststellungsbehörde angesichts der auch mit der Verkehrsfreigabe des 3. Bauabschnitts Richtung Süden schon vermittelten Vorteile und Entlastungswirkungen für keine ernstlich in Betracht zu ziehende Alternative, die Verkehrsfreigabe des 3. Bauabschnitts gänzlich aufzuschieben oder etwa – wie von zahlreichen Einwendern und der Freien und Hansestadt Hamburg gefordert – von der durchgängigen Realisierung der A 26 bis zur A 7 abhängig zu machen.

166 Ergänzende Verkehrsuntersuchung, Abb. 2 und 2a.

167 Vgl. Schalltechnische Stellungnahme der Lärmkontor GmbH (siehe oben, Fn. 147).

Im Übrigen ist es im Sinne entsprechender Hinweise der Vorhabenträgerin nicht gänzlich auszuschließen, dass auch durch geeignete straßenbautechnische Maßnahmen im Rahmen der Unterhaltung (namentlich das Aufbringen einer auch bei geringeren Geschwindigkeiten lärmmindernd wirkenden Deckschicht, etwa sog. PERS-Asphalt, für den in der Fachwelt erhebliche Lärminderungspotenziale diskutiert werden¹⁶⁸) und/oder von Maßnahmen der großräumigeren Verkehrslenkung im Bereich zwischen Drochtersen und Hamburg¹⁶⁹ auch nach Freigabe der Anschlussstelle Neu Wulmstorf in nördlicher Richtung gegenüber der schon jetzt bedenklichen Situation weitere bzw. noch stärker gesundheitsgefährdende Belastungen der Anwohner der L 235 und der Bewohner in Hamburg Neuenfelde vermieden werden können. Voraussetzung für die Freigabe der Anschlussstelle Neu Wulmstorf in nördlicher Richtung ist jedoch, dass von den zuständigen Behörden die Wirksamkeit der flankierend geplanten Maßnahmen für die Vermeidung gesundheitsgefährdender Belastungen geprüft worden ist und diese zeitgerecht wirksam werden, also mit entsprechender Verkehrsfreigabe der Anschlussstelle Neu Wulmstorf. Inwieweit dies absehbar der Fall ist, ob und wann solche Maßnahmen tatsächlich ergriffen werden, lässt sich aus heutiger Sicht indessen nicht sicher beurteilen.¹⁷⁰

2.2.3.7 Natur und Landschaft

2.2.3.7.1 Wahrung der Integrität von Natur und Landschaft

Mit Blick auf Natur und Landschaft ist zunächst zuvörderst das diesbezügliche Integritätsinteresse zu wahren und entsprechend in die fachplanerische Abwägung einzustellen¹⁷¹. Hierfür liefert die Umweltverträglichkeitsprüfung (siehe oben, Ziff. 2.2.2) eine wichtige Grundlage. Darüber hinaus enthält auch die Landschaftsplanung wichtige Erkenntnisse und Zielvorgaben, wie sie insbesondere ihren Niederschlag auch in den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung gefunden haben.

Wie bereits ausgeführt (siehe oben, Ziff. 2.2.3.4), weist das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen vom 08.05.2008 in dem Bereich, in dem die A 26 (1. bis 4. Bauabschnitt) errichtet werden soll, ein Vorranggebiet Autobahn aus (Ziff. 4.1.3 Rn. 01 i.V.m. Anlage 2 des Landesraumordnungsprogramms Niedersachsen), dies auch in Ansehung des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401). Der Bereich nördlich der parallel zur A 26 verlaufenden Eisenbahntrasse wird als Vorranggebiet für Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung ausgewiesen, der Bereich südlich der Eisenbahntrasse ebenso wie ein kleiner Bereich östlich von Buxtehude und westlich der K 40 als Vorranggebiet für Natur und Landschaft. Darüber hinaus existiert sowohl für den Landkreis Stade als auch für den

168 Vgl. nur UBA, Lärmmindernde Fahrbahnbeläge, Dessau-Roßlau 2009, insb. S. 14 ff.

169 Denkbar sind insofern zahlreiche Varianten von Durchfahrtsbeschränkungen, insbesondere auf den von Mehrverkehr infolge der Freigabe einzelner Bauabschnitte der Autobahn besonders betroffenen Straßen in Nord-Süd-Richtung und hierbei mit Differenzierung nach Art des Verkehrs, Tageszeit und der Fahrzeugtyp. Wie die ergänzende Verkehrsuntersuchung (siehe oben, Fn. 132, dort Abb. 1-6) zeigt, sind hier durchaus Varianten denkbar, die jedenfalls gemessen an der Situation nach der inzwischen bestandskräftig festgestellten möglichen Verkehrsfreigabe des gesamten 2. Bauabschnitts an keiner Stelle spürbare Verschlechterungen bewirken würden.

170 Die Planfeststellungsbehörde geht hierbei davon aus, dass rechtsgrundsätzlich für einen jeglichen solcher Eingriffe in die bestehende Situation im Sinne einer Zwischenlösung hin auf die durchgängige Realisierung der A 26 nur gilt: Soweit im Ist-Zustand eine gesundheitsgefährdende Immissionssituation vorliegt, darf diese nicht oder allenfalls marginal (<0,2 dB(A)) verschlechtert werden. Unterhalb dieser Schwelle sind temporäre Steigerungen infolge der Verkehrszunahme einschließlich solcher über die einschlägigen Orientierungswerte für lärmverträgliches Wohnen (64 dB(A) tags/54 dB(A) nachts) hinaus zulässig, soweit sie unterhalb der Schwelle der Gesundheitsgefahr und in den Grenzen des im Bezugsfall ohnehin zu erwartenden Verkehrs- und daraus resultierenden Immissionsniveaus an den betreffenden Straßen bleiben.

171 Vgl. BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 – 9 C 1.06 –, BVerwGE 128, 76 (Rn. 26).

Landkreis Harburg ein Landschaftsrahmenplan. Der Landschaftsrahmenplan für den Landkreis Stade stammt jedoch noch aus dem Jahr 1989, der für den Landkreis Harburg aus dem Jahr 1994. Zur Beschreibung des gegenwärtigen Zustands lassen sich die Landschaftsrahmenpläne daher nur bedingt heranziehen. Die dort aufgeführten naturschutzfachlichen Defizite dürften gleichwohl immer noch aktuell sein, nämlich der großflächige Degradationszustand von Niedermooren infolge der landwirtschaftsbedingten Grundwasserabsenkungen, Fließgewässerregulierung und Sohlvertiefung sowie der Rückgang der Gebiete mit typischer Beetstruktur auf Marsch- und Niedermoorflächen. Insbesondere der Landschaftsrahmenplan für den Landkreis Stade sieht insoweit u.a. folgendes Handlungskonzept vor:

- Wiederherstellung und Entwicklung des repräsentativen Charakters einer großflächigen, grünlandgeprägten, offenen und extensiv bewirtschafteten Marschen-Landschaft;
- Wiederherstellung der derzeit z.T. wasserlosen Sietlandgräben zu offenen Gräben mit begleitenden extensiven Säumen sowie generell die Anhebung des Grundwasserspiegels;
- Wiederherstellung des ursprünglichen Charakters des Alten Landes;
- Einrichtung einer Pufferzone entlang der (künftigen) A 26;
- Gewährleistung eines bewahrenden Amphibienschutzes;
- Erhaltung bestehender und Schaffung neuer Laichgewässer;
- Aufforstung von Nasswäldern auf Niedermoorstandorten jeweils unter Berücksichtigung der gegenwärtigen ökologischen Wertigkeit der Flächen und ornizönotischen Habitatansprüche;
- Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung unter Einbeziehung einer für die Naturschutzbelange optimalen hydrologischen Situation;
- sukzessive Umwandlung von Pappelforsten innerhalb wichtiger Bereiche in Erlenwälder;
- Umgestaltung von Fichtenforsten in naturnahe Waldformen;
- Sicherung naturnaher Erlenbrüche als Naturwald;
- Extensivierung zu Feuchtgrünlandgesellschaften;
- Sukzessive Umgestaltung von Nadelforsten zu Birken-Moorwald und Birken-Eichenwald;
- Umwandlung von Acker in Grünland.

Im Übrigen berücksichtigen auch die o.g. Landschaftsrahmenpläne bereits den Bau der A 26, allerdings ohne eine genaue Flächenzuordnung zu treffen. Der vorhabenbedingte Eingriff in Natur und Landschaft wird damit raumordnungsrechtlich/landschaftsplanerisch bereits vorgezeichnet. Nichtsdestoweniger müssen diese Beeinträchtigungen in der fachplanerischen Abwägung entsprechend berücksichtigt werden.

Wie im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (siehe oben Ziff. 2.2.2.2.2) zusammengetragen wurde, zieht das Vorhaben Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) sowie den Verlust bzw. erhebliche Funktionsvermindierungen der Lebensräume gefährdeter Tier- und Pflanzenarten/-gesellschaften nach sich. Nachteilig berührt werden Vogelarten insbesondere des Offen- und Halboffenlandes sowie Amphibien, Libellen, Fledermäuse und Fische. Teilweise werden gesetzlich geschützte Biotope beeinträchtigt. Es werden ca. 12,75 ha Boden versiegelt; auf weiteren rund 50 ha kommt es zu Verminderungen der Bodenfunktionen infolge von Überbauung, durch Dammböschungen und Gewässerverlegungen/-überbauungen sowie zeitweise Beeinträchtigungen infolge der Einrichtung von Arbeitsstreifen. Außerdem kommt es zu nachteiligen Eingriffen in

das Oberflächengewässersystem. Schließlich wird das Landschaftsbild unwiederbringlich verändert.

In der Summe sind die Beeinträchtigungen gleichwohl überschaubar. So treten in Bezug auf die Tier- und Pflanzenwelt keine irreversiblen Schädigungen auf. Auch die Beeinträchtigungen der Medien Boden und Wasser lassen sich in ihrer Wirkung kompensieren, und das Landschaftsbild wird landschaftsgerecht neu gestaltet (dazu sogleich unten Ziff. 2.2.3.7.2). Durch die vorgesehenen Bepflanzungen und die räumliche Ausrichtung der Autobahn entsprechend dem Verlauf des Hinterdeichs gelingt eine weitgehende Einbindung in die bisherige Struktur. Vorbehaltlich spezialgesetzlicher Zulassungsschranken (dazu noch unten, Ziff. 2.2.3.7.3, 2.2.3.7.4, 2.2.3.7.5 und 2.2.3.7.6) überwiegen damit die für das Vorhaben sprechenden Gründe, namentlich die mit der Verkehrsverlagerung einhergehenden massiven Lärmentlastungseffekte und die Entschärfung von Unfallschwerpunkten, die Wirtschaftsförderung des strukturschwachen Unterelberaums und die Schaffung städtebaulicher Potenziale für die an der B 73 gelegenen Ortschaften das Integritätsinteresse von Natur und Landschaft.

2.2.3.7.2 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

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

Der Anwendungsbereich der Eingriffsregelung ist eröffnet, soweit Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind. Gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Mit Blick auf die hier erforderliche Planfeststellung und die bereits mehrfach genannten anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima, Luft und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie auf das Landschaftsbild liegen die o.g. Eingriffsvoraussetzungen ohne Weiteres vor.

Ist demnach der Anwendungsbereich der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung eröffnet, so konkretisiert § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG die Verursacherpflichten zunächst dahingehend, dass vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen sind. Gemäß § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG sind Beeinträchtigungen dann vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Soweit unvermeidbare Beeinträchtigungen verbleiben, ist der Verursacher nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG verpflichtet, diese durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Vorhabenbedingte Schadstoffeinträge sind hingegen im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nur eingeschränkt zu prüfen. Solche Einwirkungen werden nämlich mit Blick auf ihre ökologischen Auswirkungen abschließend im Bundes-Immissionsschutzrecht geregelt, das ausweislich § 1 Abs. 1 BImSchG auch den Schutz von Tieren und Pflanzen bezweckt und gerade für die potenziell vegetationsschädlichen Stickstoff- sowie Schwefelverbindungen mit § 2 Abs. 4 bzw. § 3 Abs. 4 der 39. BImSchV eine Spezialregelung bereit-

hält¹⁷². Gegenstand des Naturschutzrechts im Allgemeinen und der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung im Speziellen können Schadstoffeinträge mithin nur noch insoweit sein, wie es um den vom Immissionsschutzrecht nicht erfassten Landschaftsschutz geht. Dazu bedarf es indessen einer schadstoffbedingten landschaftsbildwirksamen Gestaltänderung, die hier nicht zu erwarten ist¹⁷³.

Dies vorweggeschickt sind im Einzelnen folgende Maßnahmen ergriffen worden:

2.2.3.7.2.1 Vermeidung

Wie nunmehr § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG deutlich zum Ausdruck bringt, vermag das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG das betreffende Vorhaben grundsätzlich nicht zur Disposition zu stellen; vielmehr handelt es sich auch hierbei in erster Linie um ein Folgenbewältigungsprogramm¹⁷⁴. Das Vermeidungsgebot verpflichtet den Eingriffsverursacher lediglich dazu, in allen Planungs- und Realisierungsstadien des betreffenden Vorhabens dafür zu sorgen, dass das Vorhaben so umweltschonend wie möglich umgesetzt wird.

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Straßenentwurfs sind bereits folgende Vermeidungsmaßnahmen eingeflossen:

- umweltfachliche Optimierung der Linienführung;
- Minimierung der Höhe der Gradienten;
- großflächige Versickerung des Straßenablaufwassers auf den seitlichen Böschungen;
- Vorbehandlung des im Bauverfahren anfallenden eisenhaltigen Porenwassers, um Beeinträchtigungen von Vorflutern zu vermeiden (vorgesehen ist hierzu die Anlage von mäanderförmigen, flach angelegten Absetzgrabensystemen mit intensivem Schilfbewuchs zur Ausfällung des im Wasser gelösten Eisens, wobei die Anlage der Absetzgräben innerhalb des Arbeitsstreifens erfolgt).

Darüber hinaus sind zur Vermeidung bzw. Minimierung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft die nachfolgend im Einzelnen aufgeführten Maßnahmen vorgesehen:

Tab. 2.2.3.7.2.1-1

Vermeidungsmaßnahmen	
S01	Begrenzung des Baubetriebs auf den ausgewiesenen Baustellenbereich (Arbeitsstreifen), Baufeldräumung außerhalb der Brut- und Aufzuchszeiten von Vögeln, also außerhalb der Zeit 01.02.-31.08.
S02	Rekultivierung des Baustellenbereichs (Arbeitsstreifen)
S03	Schutz von Gehölzen nach RAS-LP 4 und Schutz empfindlicher Flächen
S04	Zwischenlagerung und ortsnahe Wiederverwendung von abgetragenen Oberboden
S05	Schutz von Gräben vor Veränderung der Wasserstände und Schutz der zu unterführenden Gräben gemäß RAS-LP 4

172 Koch, in: Kerkmann, Naturschutzrecht in der Praxis, 2. Aufl. (2010), § 4 Rn. 17; vgl. auch VGH Bad.-Württ., Urte. v. 20.07.2011 – 10 S 2102/09 –, juris, Rn. 347.

173 Vgl. Lau, NuR 2011, 680 (682).

174 BVerwG, Urte. v. 07.03.1997 – 4 C 10.96 –, BVerwGE 104, 144 (146 f.).

Vermeidungsmaßnahmen	
S06	Ausbildung der Gewässerunterführungen (diese werden so bemessen, dass bei Mittelwasser neben dem unterführten Gewässer ein mindestens 1 m breiter unbefestigter Seitenstreifen verbleibt; naturnaher Ausbau der Gewässer unter Verwendung des ursprünglichen Substrats; keine durchgängige Sohlbefestigung)
G07	Bepflanzung der Lärmschutzwände
G08	Mittelstreifenbepflanzung
S21	Anlage von Querungshilfen, Leiteinrichtungen und Überflughilfen für Fledermäuse; Berücksichtigung von Fortpflanzungszeit und Winterruhe der Fledermäuse bei Fällarbeiten

Darüber hinaus ist mit Blick auf die lärmempfindliche Avifauna insbesondere zum Schutz des Wachtelkönigs östlich der Anschlussstelle Buxtehude auf der Südseite der Autobahn durchgehend die Errichtung einer abgewinkelten Lärmschutzwand vorgesehen. Außerdem wird – u.a. ebenfalls zum Schutz der Vögel vor Lärm – der gesamte Streckenabschnitt mit einer lärm mindernden Deckschicht mit einer Reduzierung der Abrollgeräusche um mindestens 5 dB(A) ausgestattet (siehe Nebenbestimmung 1.1.3.3.1). Mit dieser Nebenbestimmung ist auch die dauerhafte lärm mindernde Wirkung sichergestellt. Die insoweit angestrebte Lärm minderungswirkung lässt sich in jedem Fall mit offenporigem Asphalt (OPA) erreichen¹⁷⁵. Die Planfeststellungsbehörde wollte die Vorhabenträgerin indessen nicht auf OPA festlegen, da der Forschungsstand in Bezug auf kostengünstigere, länger haltbare und im Winterdienst weniger aufwändige Deckschichten bereits sehr weit fortgeschritten ist¹⁷⁶. Die Planfeststellungsbehörde schließt nicht aus, dass zum Zeitpunkt des Baus der Autobahn solche Beläge zum Stand der Technik zählen werden; diese sollen dann auch Verwendung finden können. Weitere Maßnahmen zum Schutz der Vogelwelt vor Verkehrslärm, z.B. höhere Lärmschutzwände, sind zwar technisch möglich, erweisen sich aber als unverhältnismäßig und damit als unzumutbar im Sinne des § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG (im Einzelnen dazu noch unten, Ziff. 2.2.3.7.3.2.2).

Als weitere Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen sind schließlich in Übereinstimmung mit der fachlichen Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörden¹⁷⁷ noch folgende Vorgaben zu beachten:

Tab. 2.2.3.7.2.1-2

ergänzende Vermeidungsmaßnahmen	
S01	Baustellenbeschickung mit den erforderlichen Bodenmassen ausschließlich über einen Spülbetrieb oder – bei Anlieferung per Lkw – über die B 3n/L 235 und die bereits vorhandene Trasse der A 26
S21	Monitoring zur Feststellung der Funktionsfähigkeit der K 40 als Querungshilfe für Fledermäuse und Verpflichtung zum Nachrüsten bei Feststellung der Nichtannahme
sonst.	Anlegung von Wildschutzzäunen; ökologische Bauüberwachung

175 BVerwG, Urt. v. 19.05.2010 – 9 A 20.08 –, NVwZ 2011, 177 (Rn. 112); NdsOVG, Urt. v. 18.02.2009 – 7 KS 75/06 –, ZUR 2009, 329 ff.

176 Siehe nur UBA, Lärm mindernde Fahrbahnbeläge, Dessau-Roßlau 2009.

177 Siehe Schreiben des Landkreises Stade vom 03.06.2009 und vom 14.07.2011.

Dies wird jeweils durch die Nebenbestimmung 1.1.3.4.3 bzw. die Zusagen der Vorhabenträgerin unter Ziff. 1.1.4.1.2 und 1.1.4.1.3 sichergestellt.

Soweit der Landkreis Stade auch hinsichtlich der vorgesehenen Irritations- und Kollisions-schutzwände ein Monitoring im Sinne einer Wirksamkeitskontrolle verlangt, kann dem aus Verhältnismäßigkeitsgründen nicht gefolgt werden. Zum einen wäre ein solches Monitoring sehr aufwändig und zum anderen ist die Wirksamkeit von Irritations- und Kollisionsschutz-wänden nach den Vorgaben des Merkblatts zur Anlage von Querungshilfen für Tiere an Straßen (MAQ 2008) hinreichend untersucht und fachlich anerkannt. Lediglich hinsichtlich der Funktion einer Kreisstraße als Querungshilfe, wie das hier in Bezug auf die K 40 vorge-sehen ist, bestehen noch gewisse Prognoseunsicherheiten, weshalb es der Planfeststel-lungsbehörde nur insoweit angezeigt erschien, ein entsprechendes Monitoring anzuordnen. Soweit darüber hinaus seitens des Landkreises Stade gefordert wird, die Gewässerunterföh-rungen im Bereich des Seefroschvorkommens in Abstimmung mit der Unteren Naturschutz-behörde so zu gestalten, dass die ungehinderte Querung des Seefrosches ermöglicht wird, ist zu bemerken, dass hierfür die von der Vorhabenträgerin vorgesehene Gestaltung der Gewässerunterföh-rungen ausreichend ist, zumal die Art ohnehin ganzjährig eng an das Laichgewässer gebunden ist.

2.2.3.7.2.2 Ausgleich und Ersatz

Trotz der o.g. Vermeidungsmaßnahmen verbleiben noch Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Diese werden jedoch ausgeglichen bzw. ersetzt.

Anders als nach der bis zum 01.03.2010 geltenden Rechtslage stehen ausweislich § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG Ausgleich und Ersatz nunmehr gleichberechtigt nebeneinander. Daraus, dass das BNatSchG nach wie vor zwischen Ausgleich und Ersatz begrifflich unter-scheidet, kann kein Vorrang des Ausgleichs geschlossen werden¹⁷⁸. Das NAGBNatSchG weicht hiervon ebenfalls nicht ab. Im Übrigen muss zwischen der jeweiligen Beeinträchtigung und dem Ausgleich oder Ersatz ein funktionaler Zusammenhang bestehen¹⁷⁹. Da indessen weder das BNatSchG noch das NAGBNatSchG weitergehende Vorgaben zur Bewertung von Eingriff und Ausgleich bzw. Ersatz enthalten, kommt der Planfeststellungsbehörde insoweit ein fachlicher Beurteilungsspielraum zu¹⁸⁰. Insoweit hat sich die Planfeststellungsbehörde dem Vorgehen der Vorhabenträgerin angeschlossen und eine verbal-argumentative Bewer-tung von Eingriff und Ausgleich bzw. Ersatz vorgenommen¹⁸¹: In der Tabelle „Vergleichende Gegenüberstellung von Beeinträchtigung und Kompensation“ auf den Seiten 63 ff. der Unter-lage 12.1 (Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan) werden die mit dem Vorhaben einhergehenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft dargestellt, bewertet und den jeweils vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zugeordnet. In-dem jeweils auch die Größe der betroffenen bzw. maßnahmegegenständlichen Flächen angegeben wird, erfolgt zudem eine gewisse Quantifizierung.

Die dort vorgenommene fachliche Einschätzung wird auch von den Unteren Naturschutzbe-hörden geteilt¹⁸².

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

179 Scheidler, UPR 2010, 134 (137).

180 BVerwG, Ur. v. 09.06.2004 – 9 A 11.03 –, BVerwGE 121, 72 (84).

181 Zur Rechtmäßigkeit solchen Vorgehens BVerwG, Ur. v. 09.06.2004 – 9 A 11.03 –, BVerw-GE 121, 72 (83 f.).

182 Siehe Schreiben des Landkreises Stade vom 18.03.2009, Schreiben des Landkreises Harburg vom 19.03.2009.

2.2.3.7.2.2.1 Ausgleichsmaßnahmen

Gemäß § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Der Ausgleich setzt damit einen engen räumlich-funktionalen Zusammenhang zum Eingriff voraus; die Ausgleichsmaßnahmen müssen auf den Eingriffsort zurückwirken¹⁸³. Gleichwohl geht es hierbei nicht darum, den Zustand vor dem Eingriff nachzubilden, sondern die Ausgleichspflicht beschränkt sich entsprechend den tatsächlichen Möglichkeiten darauf, Rahmenbedingungen zu schaffen, unter denen sich infolge natürlicher Entwicklungsprozesse auf Dauer gleichartige Verhältnisse herausbilden können¹⁸⁴. Gleiches gilt auch mit Blick auf das Landschaftsbild. Insoweit ist bei Bauwerken regelmäßig ein Sichtschutz ausreichend, der das Bauwerk nicht mehr als beherrschend in das Blickfeld des Betrachters treten lässt¹⁸⁵. Der Umstand, dass der Eingriff nach wie vor noch optisch wahrnehmbar ist, steht dem Ausgleich nicht entgegen, sofern nur in dem betroffenen Landschaftsraum ein Zustand geschaffen wird, der das optische Beziehungsgefüge des vor dem Eingriff vorhandenen Zustands in gleicher Art, mit gleichen Funktionen und ohne Preisgabe der wesentlichen Faktoren in weitestmöglicher Annäherung fortführt¹⁸⁶.

Hier gehen insbesondere die nachfolgend aufgezählten unvermeidbaren Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts sowie des Landschaftsbildes mit dem Vorhaben einher; im gesamten Trassenverlauf ergeben sich großräumig relevante Beeinträchtigungen, namentlich:

- Flächenverluste, randliche Zerschneidungseffekte sowie Störungseffekte und damit einhergehende Funktionsverluste und -verminderungen für Wiesenvögel, Vogelarten der Halboffen-/Gebüschlandschaft und den Wachtelkönig;
- erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes infolge des Trassenkörpers und der Anlage der Überführungsbauwerke sowie Beeinträchtigung vorhandener Sichtbeziehungen;
- Beeinträchtigung der Eignung des Raumes für die ruhige Erholung infolge verkehrsbedingter Verlärmung.

Darüber hinaus ergeben sich in Teilbereichen folgende lokal begrenzte Beeinträchtigungen:

- Verlust von Flächen mit Funktion als Lebensraum gefährdeter Pflanzenarten oder -gesellschaften bzw. gesetzlich geschützter Biotope gemäß § 30 BNatSchG;
- Verlust und Zerschneidung von Gehölzbeständen im Trassenverlauf;
- Überbauung und Verrohrung von Grabenabschnitten und damit Verlust der Lebensraum- und Selbstreinigungsfunktion der Gewässer sowie Verlust von Austauschbeziehungen;
- Verminderung von Austauschbeziehungen entlang von Gewässern im Bereich der Gewässerunterführungen;
- Zerschneidung von Teillebensräumen des als gefährdet eingestuften Seefrosches im Bereich des Randkanals, erforderliche Verbundfunktionen bleiben aber durch eine geplante Gewässerunterführung erhalten;

183 BVerwG, Beschl. v. 07.07.2010 – 7 VR 2.10, 3.10 –, NuR 2010, 646 (Rn. 23).

184 OVG NRW, Urt. v. 10.11.1993 – 23 D 52/92.AK –, NVwZ-RR 1995, 10 (13).

185 NdsOVG, Urt. v. 21.11.1996 – 7 L 5352/95 –, NuR 1997, 301 (302).

186 BVerwG, Urt. v. 27.09.1990 – 4 C 44.87 –, NuR 1991, 124 (127).

- Gefährdung von Teillebensräumen der als gefährdet eingestuften Fischarten Steinbeißer und Schlammpeitzger durch Inanspruchnahme von Gewässerabschnitten mit Bedeutung als Fischlebensraum;
- Überbauung der Wulmstorfer Moorbeck/Schulbeck mit Bedeutung als Lebensraum für die als landesweit gefährdet eingestufte Gebärderte Prachtlibelle;
- Versiegelung von ca. 12,75 ha belebter Bodenoberfläche.

Die vorgenannten erheblichen Beeinträchtigungen können durch die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen teilweise ausgeglichen werden.

Tab. 2.2.3.7.2.2.1

Ausgleichsmaßnahmen		Fläche
A09	Böschungsbepflanzung	ca. 7,8 ha
A10	Eingrünung der Überführungsbauwerke	ca. 5,0 ha
A11	Rekultivierung nicht mehr benötigter Straßenfläche	ca. 0,7 ha
A12	naturnahe Gestaltung von Ersatzgewässern	ca. 1,2 ha
A13	Anlage von Gewässerrandstreifen	ca. 3,6 ha
A14	Anlage eines Gewässerrandstreifens an der Wulmstorfer Moorbeck/Schulbeck	ca. 0,12 ha
A15	Entwicklung von Feuchtgrünländern und Hochstaudensümpfen sowie Wiederherstellung von Gruppen	ca. 5,0 ha
A16	Umwandlung von Nadelwald in Laubwald	ca. 0,2 ha

In Übereinstimmung mit der fachlichen Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörden¹⁸⁷ ist die Ausgleichsmaßnahme A13 zudem noch um die Entwicklung von dornenbewehrten Sträuchern – Anteil von 30 % – ergänzt bzw. präzisiert worden (siehe Nebenbestimmung 1.1.3.4.7).

Für verbleibende nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen werden Ersatzmaßnahmen vorgesehen.

2.2.3.7.2.2.2 Ersatzmaßnahmen

Gemäß § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ersetzt, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Der Ersatz erlaubt damit im Vergleich zum Ausgleich eine weitergehende Lockerung des räumlich-funktionalen Zusammenhangs zum Eingriff. Der gleichwohl auch hier erforderliche räumlich-funktionale Mindestzusammenhang wird durch eine naturräumliche Betrachtung gewährleistet: Die Ersatzmaßnahme muss in demselben Naturraum erfolgen wie der Eingriff. Nach der Gesetzesbegründung soll insoweit auf die Gliederung des Gebiets der BRD in 69 naturräumliche Haupteinheiten nach *Ssyman*¹⁸⁸ zurückgegriffen werden¹⁸⁹. Dies ist freilich nicht

¹⁸⁷ Siehe Schreiben des Landkreises Stade vom 03.06.2009, Schreiben des Landkreises Harburg vom 02.06.2009.

¹⁸⁸ *Ssyman*, Natur und Landschaft 1994, 395 (402).

verbindlich¹⁹⁰. So sollen für Niedersachsen aus fachlicher Sicht vielmehr die naturräumlichen Regionen in der überarbeiteten Fassung nach v. *Drachenfels* zugrunde gelegt werden¹⁹¹. Die hier vorgesehenen Ersatzmaßnahmen genügen indessen beiden Ansätzen, da sie sich alle in der – nach *Ssymark* – naturräumlichen Haupteinheit D24 „Untere Elbniederung (Elbmarsch)“ bzw. in der – nach v. *Drachenfels* – naturräumlichen Region 1.2 „Watten und Marschen“ befinden.

Die verbliebenen unvermeidbaren und nicht ausgeglichenen Beeinträchtigungen sind folgende:

- Versiegelung belebter Bodenoberfläche;
- Beeinträchtigung von Lebensraumfläche mit Bedeutung für Vogelarten des Offenlandes wie Bekassine, Feldlerche, Kiebitz, Weißstorch, Wiesenpieper;
- Beeinträchtigung von Lebensraumfläche mit Bedeutung für Vogelarten der Halboffen-/Gebüschlandschaft wie Braunkehlchen, Neuntöter, Schwarzkehlchen, Wachtel;
- Beeinträchtigung von Lebensraumfläche mit Bedeutung für den Wachtelkönig;
- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und des Landschaftserlebens auf ganzer Trassenlänge durch die visuellen Wirkungen der Autobahntrasse und die verkehrsbedingten Lärmwirkungen.

Die nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen werden vollständig durch die folgenden Ersatzmaßnahmen kompensiert:

Tab. 2.2.3.7.2.2.2

Ersatzmaßnahmen		Fläche
E17	Aufwertung von Flächen entlang des Straßenbauwerks zur Wiederherstellung bzw. landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes sowie als Leitlinien zur Vernetzung von Lebensräumen	19,8 ha
E18	Schaffung von Lebensräumen für den Wachtelkönig und weitere Vogelarten des Offen-/Halboffenlandes sowie kleinteilig auch der Gehölz-/Gebüschlandschaften im Vogelschutzgebiet „Unterelbe“ (Bereich Gauensieker Sand)	ca. 146 ha
E19.1/ E19.2	Optimierung/Verbesserung vorhandener Lebensräume für den Wachtelkönig und Arten des Offen-/Halboffenlandes im Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“	ca. 174 ha (Aufwertungspotenzial entspricht 111 ha)

2.2.3.7.2.2.3 Beeinträchtigungen durch die Verlegung von Freileitungen

Was überdies die im Rahmen des Autobahnbaus notwendige Freileitungsverlegung angeht, so werden im Zuge dessen 14 Masten neu erstellt und 13 Masten zurückgebaut. Bei der

189 BT-Drs. 16/12274, S. 57.

190 *Lau*, NuR 2011, 762 (764); *Wolf*, ZUR 2010, 365 (370).

191 Siehe v. *Drachenfels*, Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 2010, 249 ff.

Baudurchführung kommt es zudem zu einer zeitweiligen Flächeninanspruchnahme von Biotopfläche insbesondere im Bereich der Zuwegungen und Arbeitsbereiche. Die für den Baubetrieb erforderlichen Flächen werden komplett wiederhergestellt, wobei aber Verluste an Gehölzbeständen verbleiben. Vor diesem Hintergrund sind folgende Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:

Tab. 2.2.3.7.2.2.3

Maßnahme	
S01	Begrenzung des Baubetriebs auf die ausgewiesenen Arbeitsbereiche (Vermeidung)
S02	Rekultivierung des Baustellenbereichs (Vermeidung)
A03	Anlage von Gehölzpflanzungen im Umfang von 0,24 ha (Ausgleich)
A04	Aufwertung von Flächen entlang des Straßenbauwerks im Umfang von 1,40 ha (Ausgleich)

Die vorgesehenen Maßnahmen gewährleisten einen vollständigen Ausgleich der mit der Verlegung der Freileitungen einhergehenden Beeinträchtigungen.

2.2.3.7.2.2.4 Sonstige materiell-rechtliche Anforderungen

Mithin lassen sich sämtliche durch Bau, Anlage und Betrieb des 3. Bauabschnitts der A 26 bedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vermeiden oder jedenfalls ausgleichen und ersetzen, so dass es auf die spezielle naturschutzrechtliche Abwägungsentscheidung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG nicht ankommt und demzufolge auch keine Ersatzzahlungen gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG i.V.m. § 6 NAGBNatSchG festgesetzt werden müssen.

Soweit seitens des Landkreises Harburg eingewandt wird, dass z.T. bereits anderweitig belegte Kompensationsflächen überbaut würden, insbesondere solche der Gemeinde Neu Wulmstorf, so ist dies nicht zutreffend. Entgegen der möglicherweise insoweit unscharfen Darstellung in Karte 1 zur Unterlage 12.1 werden für den 3. Bauabschnitt der A 26 keine sonstigen Kompensationsflächen in Anspruch genommen.

Im Übrigen ist es unschädlich, dass dieser Planfeststellungsbeschluss bereits Kompensationsmaßnahmen für den 4. Bauabschnitt der A 26 enthält. Dies betrifft konkret die Maßnahmen E 18 und E 19, welche mit Blick auf die vorhabenbedingte Überbauung, Zerschneidung, Sicht- und Lärmbeunruhigung im Hinblick auf Lebensraumflächen des Wachtelkönigs sowie der Vogelarten des Offen- und Halboffenlandes ergriffen werden. Vom Flächenumfang her sieht die Zuordnung dabei wie folgt aus:

Tab. 2.2.3.7.2.2.4-1

Maßnahme	Gesamtfläche	Eingriff	Anteil 3. BA	Anteil 4. BA
E18	ca. 146 ha	Beeinträchtigung von Lebensraum des Wachtelkönigs	ca 124 ha überlagernd mit:	ca 22 ha überlagernd mit:
		Beeinträchtigung von Lebensraum von Offenlandarten	ca. 108 ha	ca. 38 ha

E19 ¹⁹²	ca. 102 ha z.T. über- lagernd mit:	Beeinträchtigung von Lebensraum von Offenlandarten	ca. 76 ha überlagernd mit:	ca. 26 ha überlagernd mit:
		Beeinträchtigung von Lebensraum des Wachtelkönigs	ca. 87 ha z.T. überla- gernd mit:	ca. 15 ha z.T. überla- gernd mit:
	ca. 50 ha	Beeinträchtigung von Lebensraum von Halboffenlandarten	ca. 40 ha	ca. 10 ha

Insoweit ist zwar zutreffend, dass die zu ergreifenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen grundsätzlich konkreten Eingriffswirkungen zugeordnet werden müssen¹⁹³, doch lässt sich hier wegen der Gesamthaftigkeit der Maßnahmen eine konkrete räumliche Zuordnung zum 3. bzw. 4. Bauabschnitt der A 26 nicht treffen. Zudem bewirken der 3. und der 4. Bauabschnitt der A 26 funktional identische Eingriffswirkungen, so dass aus naturschutzfachlicher Sicht einheitliche Kompensationsmaßnahmen ergriffen werden können. Dies ist nicht nur unter zeitlichen Gesichtspunkten, sondern auch und gerade mit Blick auf die Sicherung geeigneter Flächen für einen bereits konkret absehbaren weiteren Eingriff wie hier in Gestalt des 4. Bauabschnitts der A 26 sinnvoll. Insofern ist es wesentlich effektiver, Aufwertungsmaßnahmen auf einer zusammenhängenden Fläche als auf einem bestenfalls nur lose zusammenhängenden Flickenteppich vorzunehmen. Dies entspricht auch dem Kernanliegen des inzwischen allgemein anerkannten Instruments des Ökokontos. Dem folgend hat hier die Vorhabenträgerin ein einheitliches Kompensationskonzept erarbeitet, das eben auch Eingriffswirkungen umfasst, die erst durch den 4. Bauabschnitt der A 26 realisiert werden. Dieses Konzept trägt die Planfeststellungsbehörde mit. Soweit die Maßnahmen E 18 und E 19 auch Maßnahmen abdecken, welche dem Ausgleich und Ersatz von Eingriffen sowie der Kohärenzsicherung im Hinblick auf Beeinträchtigungen durch den 4. Bauabschnitt dienen, handelt es sich um die Einrichtung eines vorhabengebundenen Ökokontos. Dass von dem Instrument des Ökokontos auch hinsichtlich der nach § 34 Abs. 5 BNatSchG erforderlichen Kohärenzsicherung Gebrauch gemacht werden kann, dürfte unzweifelhaft sein¹⁹⁴, zumal die ergriffenen Kohärenzmaßnahmen ohnehin häufig doppelfunktional ausfallen, nämlich zugleich der Kompensation von Eingriffen im Sinne des § 15 Abs. 2 BNatSchG dienen. Die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Einrichtung eines Ökokontos, geregelt in § 16 BNatSchG, liegen insoweit ebenfalls vor:

Die an den Ausgleich bzw. Ersatz gestellten Voraussetzungen des § 15 Abs. 2 BNatSchG sind erfüllt (siehe oben, Ziff. 2.2.3.7.2.2.1 und 2.2.3.7.2.2.2). Hinsichtlich der Maßnahmen besteht auch keine anderweitige rechtliche Verpflichtung, insbesondere sind die betreffenden Flächen nicht bereits durch andere Kompensationsmaßnahmen belegt. Öffentliche Fördermittel werden hierfür nicht in Anspruch genommen, die Maßnahmen widersprechen nicht den Vorgaben der Landschaftsplanung und für eine Dokumentation des Ausgangszustands der Flächen ist ebenfalls gesorgt. In formeller Hinsicht bedürfen die betreffenden Flächen gemäß § 16 Abs. 1 BNatSchG der Anerkennung. Hierbei handelt es sich um einen begünstigenden Verwaltungsakt, den zu erlassen grundsätzlich der zuständigen Naturschutzbehörde obliegt¹⁹⁵. Die Anerkennung wird insoweit jedoch zusammen mit dieser Planfeststellung ausgesprochen (siehe auch den Hinweis unter Ziff. 4.4.4). Dies ist gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 2 VwVfG möglich, da es sich insoweit wegen des den Maßnahmen E18 und E19 zu-

192 Der Gesamtumfang der Maßnahme beträgt ca. 174 ha mit einem äquivalenten Aufwertungspotenzial von etwa 111 ha.

193 Siehe nur VGH Bad.-Württ., Urt. v. 15.11.1994 – 5 S 1602/93 –, NuR 1995, 358 (362).

194 Vgl. *Ohms*, in: Frenz/Müggenborg, BKom. BNatSchG, Berlin 2011, § 16 Rn. 50.

195 *Diederichsen*, NuR 2010, 843 (845).

grunde liegenden naturschutzfachlichen Gesamtkonzepts um eine Folgemaßnahme im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG handelt.

Um die Kompensationsziele zuverlässig erfüllen zu können, sind des Weiteren die nachfolgend (Tab. 2.2.3.7.2.2.3) aufgeführten Maßnahmen vor Beginn der Straßenbaumaßnahme fertigzustellen. Die Funktionsfähigkeit dieser Maßnahmen muss vor Eintreten der vorhabenbedingten Beeinträchtigungswirkungen gewährleistet sein (vgl. Nebenbestimmungen 1.1.3.4.4). Mit der Realisierung der im Gauensieker Sand vorgesehenen Maßnahmen (Maßnahme E18) wurde schon 2003 begonnen. Für diese Maßnahmen liegen bereits Funktionsnachweise vor.

Tab. 2.2.3.7.2.2.4-2

Maßnahme		Nachweis der Funktionsfähigkeit durch:
S01	Begrenzung des Baubetriebs auf den ausgewiesenen Baustellenbereich (Arbeitsstreifen)	Kontrolle der räumlichen und zeitlichen Vorgaben und Dokumentation der Kontrollergebnisse durch Umweltbaubegleitung/Bauüberwachung
S03	Schutz von Gehölzen nach RAS-LP 4 und Schutz empfindlicher Flächen	Überprüfung der Anlage der Schutzzäune vor Baubeginn sowie deren Funktionsfähigkeit während der Bauzeit durch Umweltbaubegleitung/Bauüberwachung
S21	Anlage von Querungshilfen, Leiteinrichtungen und Überflughilfen für Fledermäuse, Berücksichtigung von Fortpflanzungszeit und Winterruhe der Fledermäuse bei Fällarbeiten	Monitoring zur Wirksamkeitskontrolle ein Jahr, drei und fünf Jahre nach Inbetriebnahme der Straße; Sichtbeobachtungen und Batkorder an der Querungshilfe K 40 sowie zwei Referenzstellen im Bereich der Irritationsschutzwände (fünf Begehungen); Nachweis, dass signifikant mehr Individuen die Querungshilfe nutzen bzw. kaum Tiere in den fließenden Verkehr fliegen
A13	Anlage von Gewässerrandstreifen	Herstellungskontrolle im Rahmen der Umweltbaubegleitung/Bauüberwachung.
A14	Anlage eines Gewässerrandstreifens an der Wulmstorfer Moorbeck/Schulbeck	Herstellungskontrolle im Rahmen der Umweltbaubegleitung/Bauüberwachung.
A15	Entwicklung von Feuchtgrünländern und Hochstaudensümpfen sowie Wiederherstellung von Gruppen	Funktionskontrolle mit Nachweis, dass eine Entwicklung in Richtung der angestrebten Zielbiotoptypen der Feuchtgrünländer, Feuchtbrachen und Hochstaudensümpfe eintritt
A16	Umwandlung von Nadelwald in Laubwald	Herstellungskontrolle im Rahmen der Umweltbaubegleitung/Bauüberwachung.

E17	Aufwertung von Flächen entlang des Straßenbauwerks zur Wiederherstellung bzw. landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes sowie als Leitlinien zur Vernetzung von Lebensräumen	Herstellungskontrolle im Rahmen der Umweltbaubegleitung/Bauüberwachung
E18	Schaffung von Lebensräumen für den Wachtelkönig und weitere Vogelarten des Offen-/Halboffenlandes sowie kleinteilig auch der Gehölz-/Gebüschlandschaften im Vogelschutzgebiet „Unterelbe“ (Bereich Gauensieker Sand)	Funktionskontrolle mit Nachweis einer den Habitatansprüchen der Zielarten des Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ entsprechenden Entwicklung der Maßnahmenflächen
E19.1/ E19.2	Optimierung/Verbesserung vorhandener Lebensräume für den Wachtelkönig und Arten des Offen-/Halboffenlandes im Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“	Funktionskontrolle mit Nachweis einer den Habitatansprüchen der Zielarten des Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ entsprechenden Entwicklung der Maßnahmenflächen

Sodann war zu beachten, dass hier für den Ausgleich und Ersatz von Eingriffen in Natur und Landschaft z.T. auf Privatgrundstücke zurückgegriffen wird. Insoweit werden aber die Eigentümerbelange hinreichend gewahrt: Der Zugriff auf privates Grundeigentum muss das mildeste Mittel zur Erfüllung der Kompensationsverpflichtung darstellen. Der Schutz des Eigentums nach Art. 14 Abs. 1 GG gebietet es, Kompensationsmaßnahmen vorrangig auf einvernehmlich zur Verfügung gestellten Grundstücken oder auf Grundstücken zu verwirklichen, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen¹⁹⁶. Ausgangspunkt für die Festlegung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist gleichwohl nicht die Flächenverfügbarkeit, sondern eine möglichst optimale Kompensation der mit dem betreffenden Vorhaben einhergehenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft¹⁹⁷. Daher ist auch mit Blick auf Art. 14 Abs. 1 GG zunächst unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten ein Kompensationskonzept zu entwickeln und dieses erst nachfolgend im Hinblick auf die hiermit einhergehenden Eigentumsbetroffenheiten zu optimieren¹⁹⁸. Im Rahmen dieser Optimierung ist abwägend darüber zu befinden, ob die Flächeninanspruchnahme den betroffenen Eigentümern zugemutet werden kann. In diese Abwägung ist nicht das Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens selbst, sondern lediglich das Interesse am Ausgleich bzw. Ersatz der zu kompensierenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft einzustellen¹⁹⁹. Hier boten sich aber keine weiteren Ausweichmöglichkeiten auf freihändig zu erwerbenden bzw. bereits im Eigentum der öffentlichen Hand befindliche, unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten ebenfalls noch geeignete Flächen an. Die Vorhabenträgerin hat sich intensiv um einen freihändigen Erwerb der benötigten Flächen bemüht. Dass sie sich dabei noch an den Grundsätzen der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit orientiert hat, kann ihr nicht zum Vorwurf gemacht werden, sondern ist sogar gemäß § 7 Abs. 1 BHO rechtlich geboten gewesen. Auch die Betroffenen selbst haben keine Alternativen aufzuzeigen vermocht. Zudem wiegt hier das Interesse am Ausgleich bzw. Ersatz der zu kompensierenden Beeinträchtigungen von Natur und

196 BVerwG, Urt. v. 24.03.2011 – 7 A 3.10 –, NuR 2011, 501 (Rn. 48); NdsOVG, Urt. v. 22.02.2012 – 7 KS 71/10 –, juris, Rn. 36.

197 Fischer-Hüttle/Schumacher, in: Schumacher/Fischer-Hüttle, BNatSchG, 2. Aufl. (2011), § 15 Rn. 61.

198 BVerwG, Urt. v. 24.03.2011 – 7 A 3.10 –, NuR 2011, 501 (Rn. 54 f.).

199 BVerwG, Urt. v. 18.03.2009 – 9 A 40.07 –, NuR 2010, 41 (Rn. 34).

Landschaft gegenüber den Auswirkungen der Flächeninanspruchnahme für die Betroffenen schwerer. Dies liegt schon darin begründet, dass die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen nicht nur der Wahrung der ökologischen Gesamtbilanz im Sinne des § 15 Abs. 2 BNatSchG dienen, sondern auch der Kohärenzsicherung mit Blick auf die erhebliche Beeinträchtigung des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401). Dieser Umstand verleiht dem hier in Rede stehende Kompensationsinteresse eine gesamteuropäische Bedeutung und stärkt damit dessen Gewicht in der Abwägung mit den Belangen der betroffenen Grundstückseigentümer. Im Einzelnen sei an dieser Stelle nach unten (Ziff. 2.2.3.10 und 2.2.3.12) verwiesen, wo auf die Belange der betroffenen Landwirte noch gesondert zu sprechen gekommen wird.

An diesem Ergebnis ändert sodann auch das spezielle Rücksichtnahmegebot des § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG nichts. Gemäß § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG ist bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen. Gemäß § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG ist überdies vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsieglung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden. Diesem Prüfauftrag hat die Vorhabenträgerin genügt; bei einem Großteil der vorgesehenen Maßnahmen handelt es sich um Bewirtschaftungs- bzw. Pflegemaßnahmen. Letztlich sind die Maßnahmen aus naturschutzfachlichen Gründen jedoch auf die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen angewiesen. Inwieweit eine gleichfalls noch geeignete, die Belange der Landwirtschaft aber weniger beeinträchtigende Kompensationslösung hätte gefunden werden können, ist nicht ersichtlich und wurde auch weder seitens der Einwender noch seitens der Träger öffentlicher Belange dargetan. Soweit die Kompensationsmaßnahmen nicht auf den unabdingbaren Mindestumfang beschränkt sind, sondern quantitative Sicherheitsmargen enthalten, ist auch dies nicht zu beanstanden, sondern trägt den verbliebenen Unsicherheiten mit Blick auf die Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft einerseits und die Wirksamkeit der Kompensationsmaßnahmen andererseits sowie dem teilweise wohl unvermeidbarem Verzögerungseffekt unter Berücksichtigung der Belange der Landwirtschaft und der betroffenen Grundstückseigentümer in angemessener Weise Rechnung.

Schließlich müssen die Vorgaben des § 40 Abs. 4 BNatSchG beachtet werden, soweit zur Vermeidung bzw. zum Ausgleich und Ersatz von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft das Ausbringen von Saatgut oder Pflanzungen vorgesehen ist²⁰⁰. Gemäß § 40 Abs. 4 BNatSchG bedarf das Ausbringen von Pflanzen gebietsfremder Arten in der freien Natur der Genehmigung der zuständigen Behörde. „Freie Natur“ in diesem Sinne sind auch Verkehrswege und deren Randflächen²⁰¹. Gebietsfremd ist eine Art, wenn sie in dem betreffenden Gebiet in freier Natur nicht oder seit mehr als 100 Jahren nicht mehr vorkommt (vgl. § 7 Abs. 2 Nr. 8 BNatSchG). § 40 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG erweitert den Begriff der gebietsfremden Art dahingehend, dass solche Pflanzenarten nicht gebietsfremd sind, die künstlich vermehrt wurden und ihren genetischen Ursprung in dem betreffenden Gebiet haben. Die erforderliche Ausbringensgenehmigung ist gemäß § 40 Abs. 4 Satz 3 BNatSchG zu versagen, wenn eine Gefährdung von Ökosystemen, Biotopen oder Arten der Mitgliedstaaten nicht auszuschließen ist. Aus der Formulierung: „eine Gefährdung [...] nicht auszuschließen ist“, kann geschlussfolgert werden, dass schon auf eine Gefährdung hindeutende Anhaltspunkte genügen, um die Genehmigung zu versagen²⁰². Hinsichtlich der Ausbringung von Saatgut

200 Lau, NuR 2011, 762 (766 f.).

201 Hierzu Ortner, NuR 2005, 91 (95).

202 Kratsch, in: Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG, 2. Aufl. (2011), § 40 Rn. 19.

und der Pflanzung von Gehölzen sieht § 40 Abs. 4 Satz 4 Nr. 4 BNatSchG indessen eine bis zum 01.03.2020 befristete Ausnahme von dem Genehmigungserfordernis nach Satz 1 vor, wobei aber schon jetzt in der freien Natur Gehölze und Saatgut „vorzugsweise“ nur innerhalb ihrer Vorkommensgebiete ausgebracht werden sollen. Das „soll“ in § 40 Abs. 4 Satz 4 Nr. 4 BNatSchG stellt dabei lediglich eine Ermessensdirektive dar; ein „soll“ im rechtstechnischen Sinne ist hiermit nicht gemeint, wie schon der Zusatz „vorzugsweise“ unterstreicht²⁰³. Die Planfeststellungsbehörde hat hier ebenfalls von einer zwingenden Verpflichtung zur Verwendung ausschließlich autochthonen Saatguts bzw. gebietseigener Gehölze abgesehen. Neben Kostengründen – die Zusatzkosten belaufen sich erfahrungsgemäß auf etwa 10 %²⁰⁴ – spricht hierfür der Umstand, dass derzeit die Baumschulen meist kein autochthones Saatgut bzw. Gehölz vorhalten und anerkannte Zertifizierungssysteme für den erforderlichen Herkunftsnachweis fehlen. Die Planfeststellungsbehörde geht im Übrigen davon aus, dass die Vorhabenträgerin den Appell des Gesetzgebers in § 40 Abs. 4 Satz 4 Nr. 4 BNatSchG gleichwohl ernst nimmt und auf gebietseigenes Saatgut sowie gebietseigene Gehölze zurückgreifen wird, soweit dies – mit einem vertretbaren Aufwand – möglich ist. Die Einzelheiten bleiben dabei dem landschaftspflegerischen Ausführungsplan vorbehalten.

2.2.3.7.2.3 Verfahrensrechtliches

Gemäß § 17 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG hat die Planfeststellungsbehörde die zur Vermeidung bzw. zum Ausgleich oder Ersatz vorhabenbedingter Eingriffe erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde zu treffen. Für die Benehmensherstellung zuständig war hier die Untere Naturschutzbehörde der Landkreise Stade und Harburg. Das Benehmen ist hergestellt worden (siehe Schreiben des Landkreises Stade vom 18.03.2009 und Schreiben des Landkreises Harburg vom 19.03.2009). Auch nach Ansicht der Unteren Naturschutzbehörden genügen die von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Vermeidungs- sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen den Anforderungen des § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG und lassen sich die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zumindest vollständig kompensieren.

2.2.3.7.3 Natura 2000-Gebiete

Der 3. Bauabschnitt der A 26 führt auf ganzer Länge durch das Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401). Bei diesem Gebiet handelt es sich um ein Natura 2000-Gebiet im Sinne des § 7 Abs. 1 Nr. 8 und 7 BNatSchG. § 7 Abs. 1 Nr. 7 BNatSchG definiert den Begriff des Natura 2000-Gebiets als „Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und Europäische Vogelschutzgebiete“. Nach § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG sind „Europäische Vogelschutzgebiete“ Gebiete im Sinne des Art. 4 Abs. 1 und 2 VRL, wenn ein Schutz im Sinne des § 32 Abs. 2 bis 4 BNatSchG bereits gewährleistet ist. § 32 Abs. 2 BNatSchG verweist insoweit auf die Schutzkategorien des § 20 Abs. 2 BNatSchG, also insbesondere auf das Naturschutzgebiet. Ein solcher Schutz ist hier gewährleistet; denn das Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) ist durch Verordnung über das Naturschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ vom 02.08.2006²⁰⁵ bereits förmlich unter Schutz gestellt worden.

Gemäß § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebiets dienen. Der Begriff des Projekts ist in Anlehnung an Art. 1 Abs. 2 UVP-RL zu bestimm-

203 Hierzu *Lau*, in: Frenz/Müggenborg, BNatSchG, Berlin 2011, § 40 Rn. 11.

204 *Reif/Nickel*, NuL 2000, 299 (306).

205 Nds.MBl. 2006 Nr. 27 S. 763.

men²⁰⁶. Ausgehend hiervon ist in einer Vorprüfung dann zu ermitteln, ob im Zuge der betreffenden Maßnahme erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten offensichtlich ausgeschlossen werden können²⁰⁷. Gemäß Art. 1 Abs. 2 Spiegelstrich 1 UVP-RL²⁰⁸ sind Projekte die Errichtung von baulichen Anlagen oder sonstigen Anlagen. Unter „bauliche Anlage“ ist bei linienförmigen Infrastruktureinrichtungen nur der Abschnitt zu verstehen, dessen Bau der jeweils gegenständliche Planfeststellungsbeschluss genehmigt, nicht aber bereits das dieser Planung zugrunde liegende Gesamtkonzept²⁰⁹.

Erhebliche Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) durch den 3. Bauabschnitt der A 26 konnten nicht offensichtlich ausgeschlossen werden. Mithin war dieses Vorhaben einer FFH-Verträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Maßgeblich sind dabei die jeweiligen Erhaltungsziele²¹⁰. Den Begriff des Erhaltungsziels definiert § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG als Ziele, die im Hinblick auf die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands eines natürlichen Lebensraumtyps von gemeinschaftlichem Interesse, einer in Anhang II der FFH-Richtlinie (FFH-RL)²¹¹ oder in Art. 4 Abs. 2 oder Anhang I VRL aufgeführten Art für ein Natura 2000-Gebiet festgelegt sind. Bei Schutzgebieten im Sinne des § 20 Abs. 2 BNatSchG – wie hier – ergeben sich die Erhaltungsziele ausweislich § 34 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG aus dem jeweiligen Schutzzweck und den dazu erlassenen Vorschriften, sofern bei der Schutzausweisung die jeweiligen Erhaltungsziele im Sinne des § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG berücksichtigt wurden. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung beschränkt sich in diesem Fall grundsätzlich auf die in der jeweiligen Schutzgebietserklärung enthaltenen Ge- und Verbote²¹².

Gemäß § 2 Abs. 5 der Schutzgebietsverordnung des Naturschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (NSG-VO) sind insoweit besonderer Schutzzweck und damit Erhaltungsziele dieses Gebiets

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

Ausgehend hiervon muss für die FFH-Verträglichkeit des Vorhabens anhand objektiver Umstände auszuschließen sein, dass das Vorhaben die jeweils maßgeblichen Erhaltungsziele

206 EuGH, Ur. v. 14.01.2010 – Rs. C-226/08 –, NuR 2010, 114 (Rn. 38), Papenburg.

207 Siehe nur *Schumacher/Schumacher*, in: *Schumacher/Fischer-Hüftle*, BNatSchG, 2. Aufl. (2011), § 34 Rn. 7.

208 Richtlinie 85/337/EWG des Rates v. 27.06.1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, ABl. EU L 175, S. 40; jetzt neu gefasst durch Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates 2011/92/EU v. 13.12.2011, ABl. EU L 26, S. 1.

209 Vgl. BVerwG, Ur. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 270); BVerwG, Beschl. v. 23.11.2007 – 9 B 38.07 –, NuR 2008, 176 (Rn. 21 f.).

210 BVerwG, Ur. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 72).

211 Richtlinie 92/43/EWG des Rates v. 21.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen, ABl. EU L 206, S. 7; zuletzt geändert durch Richtlinie 2006/105/EG des Rates v. 20.11.2006, ABl. EU L 363, S. 368.

212 *de Witt*, in: *Hoppenberg/de Witt*, Handbuch des öffentlichen Baurechts, Losebl. (Stand: Nov. 2010), Teil E. Rn. 474.

gefährden könnte²¹³. Der Prüfung müssen die besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse zugrunde liegen. Die für die Erhaltungsziele maßgeblichen Gebietsbestandteile müssen dabei erfasst und bewertet werden²¹⁴. Aus wissenschaftlicher Sicht darf kein vernünftiger Zweifel daran bestehen, dass es keine Gefährdungen für eines der Erhaltungsziele gibt²¹⁵. Zugunsten des betreffenden Vorhabens können die Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen berücksichtigt werden, die sicherstellen, dass erhebliche Beeinträchtigungen abgemildert oder ausgeschlossen werden. Bei dadurch gewährleistetem günstigem Erhaltungszustand liegen die Wirkungen des Vorhabens unterhalb der Erheblichkeitsschwelle²¹⁶. Hat ein Vorhaben darüber hinaus sowohl Be- als auch Entlastungseffekte, kann eine saldierende Betrachtung erfolgen, wenn die Be- und Entlastungsflächen im Wesentlichen gleichartige Habitatslemente darstellen, auf demselben Einwirkungspfad be- bzw. entlastet werden und in räumlichem Zusammenhang zueinander stehen²¹⁷. Fällt die FFH-Verträglichkeitsprüfung negativ aus, so kann dem Vorhaben nur noch über die Abweichungsmöglichkeit nach § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG zur Zulässigkeit verholten werden.

2.2.3.7.3.1 Erhebliche Beeinträchtigung

Die Vorhabenträgerin hat hier eine den oben genannten Anforderungen genügende FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vorgelegt²¹⁸. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis einer erheblichen Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401).

Dabei war Folgendes zu beachten: Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, wonach bereits jede Beeinträchtigung der Erhaltungsziele als erheblich im Sinne des § 34 Abs. 2 BNatSchG zu werten ist²¹⁹, hat das Bundesverwaltungsgericht inzwischen präzisiert. Schon aus Gründen der Verhältnismäßigkeit muss dem Kriterium der Erheblichkeit eine echte Filterfunktion zumindest im Sinne eines Bagatellvorbehalts zukommen²²⁰. Insofern ist zu differenzieren, ob von den jeweils berührten Erhaltungszielen Lebensraumtypen nach Anhang I FFH-RL oder aber Arten nach Anhang II FFH-RL bzw. europäische Vogelarten nach Anhang I oder Art. 4 Abs. 2 VRL erfasst werden. Betrifft die vorhabenbedingte Beeinträchtigung Lebensraumtypen nach Anhang I FFH-RL, so stellt ausgehend von Art. 1 Buchst. e UAbs. 2 Spiegelstrich 1 FFH-RL grundsätzlich bereits jeder direkte Flächenverlust eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne des § 34 Abs. 2 BNatSchG dar²²¹. Werden hingegen die Tier- und Pflanzenarten nach Anhang II FFH-RL betroffen, so ist allein der Verlust von Habitatsflächen regelmäßig noch nicht ausschlaggebend. Maßgebliches Kriterium für die Bestimmung der Erheblichkeitsschwelle ist hier vielmehr die Stabilität der jeweils betroffenen Population²²². Das Kriterium in Art. 1 Buchst. i UAbs. 2 Spiegelstrich 2 FFH-RL, wonach das natürliche Verbreitungsgebiet der Art weder aktuell noch in absehbarer Zeit abnehmen darf, bedeutet nicht, dass jede Flächeninanspruchnahme mit einer Abnahme des Verbreitungsge-

213 BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 – 9 A 20.05 –, BVerwGE 128, 1 (Rn. 58).

214 BVerwG, Urt. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 72).

215 BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 – 9 A 20.05 –, BVerwGE 128, 1 (Rn. 41).

216 BVerwG, Urt. v. 27.02.2003 – 4 A 59.01 –, NVwZ 2003, 1253 (1257).

217 BVerwG, Urt. v. 14.04.2010 – 9 A 5.08 –, NVwZ 2010, 1225 (Rn. 83 und 96).

218 Unterlage 1b sowie ergänzend „FFH-Verträglichkeitsstudie gemäß Art. 6 (3) der FFH-Richtlinie 92/43/EWG i.V.m. § 34 BNatSchG und Ausnahmeregelung gemäß Art. 6 (4) FFH-Richtlinie 92/43/EWG, Verträglichkeit der A 26 in Verbindung mit dem Zubringer zur AS Buxtehude und B3n mit dem Europäischen Vogelschutzgebiet ‚Moore bei Buxtehude‘ (NI) unter funktionaler Berücksichtigung des Vogelschutzgebietes ‚Moorgürtel‘ (HH)“ vom 23.02.2009.

219 BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 – 9 A 20.05 –, BVerwGE 128, 1 (Rn. 41).

220 BVerwG, Beschl. v. 10.11.2009 – 9 B 28.09 –, NVwZ 2010, 319 (Rn. 8).

221 BVerwG, Urt. v. 12.03.2009 – 9 A 3.06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 124).

222 BVerwG, Urt. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 132).; BVerwG, Beschl. v. 17.07.2008 – 9 B 15.08 –, NVwZ 2008, 1115 (Rn. 30).

biets gleichzusetzen ist²²³. Damit kommt es bei einer Beeinträchtigung der geschützten Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie auf deren Beständigkeit an, während Habitatverluste nur insoweit eine Rolle spielen, wie sie sich negativ auf die Stabilität der jeweiligen Population auswirken²²⁴. Gleiches gilt für die nach Anhang I und Art. 4 Abs. 2 VRL geschützten europäischen Vogelarten²²⁵. Gleichwohl lassen sich hier erhebliche Beeinträchtigungen nicht mit der gebotenen Sicherheit ausschließen:

Ausgehend von Tab. 3 der von der Vorhabenträgerin vorgelegten FFH-Verträglichkeitsstudie vom 23.02.2009 (dort S. 71) und Tab. 5 der Unterlage 1b (dort S. 42) entfallen auf den 3. Bauabschnitt der A 26 die nachfolgend dargestellten Beeinträchtigungen für den Wachtelkönig als die wertgebende Art des Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401).

Tab. 2.2.3.7.3.1-1

erhaltungszielrelevante Art	Beeinträchtigung durch	Fläche	gesamt
Wachtelkönig	bau-/anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme → 100 %iger Eignungsverlust	50 ha	215 ha
	betriebsbedingte Störung (Lärm) mit ≥ 52 dB(A) tags südlich der Trasse → 100 %iger Eignungsverlust	98 ha	
	Isolation von Habitatfläche nördlich der Trasse → 100 %iger Eignungsverlust	67 ha	

Dabei wurde in Bezug auf die betriebsbedingten Störungen ausgehend von den Erkenntnissen des Kieler Instituts für Landschaftsökologie 2007 die 52 dB(A)-Tagesisophone für maßgeblich erachtet. Diese wird auf der Basis einer Immissionsorthöhe von 0,5 m ermittelt. Demgegenüber ist nach jüngeren Erkenntnissen für die 47 dB(A)-Nachtisophone für den Wachtelkönig eine Immissionsorthöhe von 10 m anzulegen²²⁶. Unter Zugrundlegung dieser Vorgabe ergeben sich deutliche Unterschiede zur ursprünglich berechneten Reichweite der 47 dB(A)-Nachtisophone, so dass nun doch diese und nicht die – nunmehr weniger weit reichende – 52 dB(A)-Tagesisophone maßgeblich ist. Zugleich hat die Vorhabenträgerin ihre Planung dahingehend präzisiert, dass die vorgesehenen 4 m hohen Lärmschutzwände zum Schutz des Wachtelkönigs nun abgewinkelt ausgestaltet werden sollen (siehe Zusage unter Ziff. 1.1.4.1.1), wodurch eine effektivere Lärmabschirmung erzielt wird. Nach nochmaliger Überprüfung der Eingangsdaten ergaben sich vor diesem Hintergrund folgende vorhabenbedingte Beeinträchtigungen des Wachtelkönigs (siehe Anlage 1 zum Schreiben der Vorhabenträgerin vom 01.03.2012):

223 BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 – 9 A 20.05 –, BVerwGE 128, 1 (Rn. 45); NdsOVG, Urt. v. 20.05.2009 – 7 KS 28/07 –, NuR 2009, 719 (725).

224 BVerwG, Urt. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 132).

225 NdsOVG, Urt. v. 20.05.2009 – 7 KS 28/07 –, NuR 2009, 719 (725).

226 Kieler Institut für Landschaftsökologie, Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, 2010, S. 12.

Tab. 2.2.3.7.3.1-2

erhaltungszielrelevante Art	Beeinträchtigung durch	Fläche	gesamt
Wachtelkönig	bau-/anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme → 100 %iger Eignungsverlust	52 ha	201 ha
	betriebsbedingte Störung (Lärm) mit ≥ 52 dB(A) tags südlich der Trasse → 100 %iger Eignungsverlust	81 ha	
	Isolation von Habitatfläche nördlich der Trasse → 100 %iger Eignungsverlust	68 ha	

Die ebenfalls geschützten Vögel des Halboffenlandes erleiden hingegen einen Habitateignungsverlust von insgesamt ca. 40 ha und die Vögel des Offenlandes von insgesamt ca. 95 ha. Die größte Betroffenheit besteht mithin für den zugleich für das Europäische Vogelschutzgebiet insgesamt wertbestimmenden Wachtelkönig. Der insoweit zu prognostizierende Flächenverlust beläuft sich auf ca. 15 % der Gesamtfläche des Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401). Unter Berücksichtigung der – nach den jüngeren Erkenntnissen zur Lärmempfindlichkeit von Vögeln rein rechnerisch anzusetzenden – Vorbelastung durch die B 3n (Eignungsflächenverlust von insgesamt 101 ha²²⁷) und den 2. Bauabschnitt (Eignungsverlust von insgesamt 36 ha²²⁸) beträgt der Flächenverlust ca. 26 % der Gesamtfläche des Vogelschutzgebiets.

Die Beurteilung der Beeinträchtigungen durch die Vorhabenträgerin ist jeweils als sachgerecht anzusehen, weshalb sich die Planfeststellungsbehörde diesen Überlegungen anschließt. Berücksichtigt wurden neben der unmittelbaren Flächeninanspruchnahme geeigneter Habitatflächen, die Verinselung von (Teil-)Habitaten sowie die Lebensraumverluste durch Verkehrslärm. Dabei wurde auf die besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse zurückgegriffen und aktuelle Forschungsvorhaben zum Thema Lärm und Avifauna ausgewertet, insbesondere die inzwischen hinlänglich bekannte Studie des Kieler Instituts für Landschaftsökologie²²⁹. Entsprechend den genannten Untersuchungen ist für den Wachtelkönig im Bereich zwischen der Fahrbahn und der 47 dB(A)-Nachtsisophone bzw. der 52 dB(A)-Tagesisophone von einem 100 %-igen Verlust der Habitateignung auszugehen, da hier die akustischen Signale zur Anlockung der aus dem Süden einfliegenden Weibchen zwecks Paarung und Einleitung des Brutgeschehens übertönt werden. Über die maßgebende Grenzisophone hinaus sind keine nachteiligen Effekte zu erwarten²³⁰.

In die Beurteilung eingeflossen sind die lärm mindernden Effekte der entlang der A 26 vorgesehenen Lärmschutzwände, deren Wirksamkeit allerdings von verschiedener Seite angezweifelt wird. Unstrittig ist die Wirksamkeit der Wände in der Zeit der Jungenführung, wo die Tiere in stärker verlärmten Bereichen einem erhöhten Prädationsrisiko unterliegen. Strittig ist, ob die Lärmschutzwände auch in der Zeit der Partnerfindung eine ausreichende Wirkung zeigen. Beim Wachtelkönig beruht die Partnerfindung ausschließlich auf dem Empfang von akustischen Signalen. Die Männchen treffen zuerst im Brutgebiet ein und locken die nachts ziehenden Weibchen mit ihren Rufen an. Da die Weibchen nicht zwangsläufig in ihre vorjährigen Brutgebiete zurückkehren, besteht die Gefahr, dass die Männchen trotz geeigneter

227 Siehe Unterlage 1b, S. 40.

228 Siehe Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 14.11.2011, S. 103.

229 Kieler Institut für Landschaftsökologie, Vögel und Verkehrslärm, FuE-Vorhaben des BMVBS, Schlussbericht 2007; Kieler Institut für Landschaftsökologie, Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, 2010.

230 Vgl. Kieler Institut für Landschaftsökologie, Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, 2010, S. 12.

Brutplätze unverpaart bleiben, wenn die Weibchen sie nicht hören und ihren Flug nicht unterbrechen. Diese Strategie wäre sehr risikoreich, wenn der Ruf des Wachtelkönigsmännchens nicht ausgesprochen maskierungsresistent wäre (Maskierungsanfälligkeit bei 36 %). Die Rufe sind zwar sehr laut und durchdringend, für ihre Wirksamkeit ist aber ihre Reichweite entscheidend. Wird diese durch nächtliche Verkehrsgläusche eingeschränkt, ist das Risiko hoch, dass die Paarbildung nicht zustande kommt²³¹. Um bessere Chancen zu haben, die Aufmerksamkeit der durchziehenden Weibchen auf sich zu ziehen, bilden die Wachtelkönigsmännchen regelmäßig Rufergruppen. Da die Weibchen in größeren Höhen anfliegen, ist die Wirksamkeit der Lärmschutzwände eingeschränkt, weil die lärmindernde Wirkung der Wände in der Höhe geringer ausfällt als am Boden. Exakte Kenntnisse zur durchschnittlichen Flughöhe der Wachtelkönigweibchen liegen nicht vor. Die vom Kieler Institut für Landschaftsökologie erarbeitete Arbeitshilfe 2010 berücksichtigt diesen Umstand indessen bereits durch die Vorgabe der Immissionsorthöhe für die 47 dB(A)-Nachtisophone von 10 m²³². Die Gutachter der Vorhabenträgerin gehen in Anlehnung an die Überlegungen von Herrn Dr. Mierwald vom Kieler Institut für Landschaftsökologie²³³ zudem von der Annahme aus, dass die Weibchen aus südlicher Richtung an das Vogelschutzgebiet heranfliegen und somit die in trassenferneren Bereichen rufenden Männchen zuerst hören. Die Rufsignale würden die Weibchen sodann dazu veranlassen die Flughöhe zu reduzieren, wodurch diese in den Abschirmungsbereich der Lärmschutzwand gelangen und auch trassennah rufende Männchen hören können.

Als gesichert kann die Annahme gelten, dass eine Absenkung der Flughöhe bei Rufkontakt erfolgt. Nicht mit letzter Sicherheit geklärt ist jedoch die Anflugrichtung. Da die Überwinterung der Wachtelkönige in Afrika erfolgt, ist ein Anflug aus südlichen Richtungen wahrscheinlich. Gleichzeitig ist aber auch die Bedeutung großer Fließgewässer wie der Elbe als Leitlinien für den Vogelzug unstrittig. Insofern ist auch die insbesondere vom Landkreis Harburg vorgebrachte Möglichkeit eines Anflugs von der Elbe her und damit von Norden nicht gänzlich von der Hand zu weisen. Auch in diesem Fall wäre jedoch eine Absenkung der Flughöhe bei Rufkontakt mit den trassenferner rufenden Wachtelkönigsmännchen und eine daraufhin erfolgende Umkehrung der Flugrichtung mit der Möglichkeit, auch trassennah rufende Männchen wahrzunehmen, wahrscheinlich. Nicht zuletzt steht und fällt die Annahme der Vorhabenträgerin mit dem Vorhandensein ausreichend großer Rufergruppen von Wachtelkönigsmännchen innerhalb des Vogelschutzgebiets. Ob diese Situation immer gegeben ist, kann vor dem Hintergrund der artspezifischen und auch für das Gebiet beobachteten starken Bestandsschwankungen nur schwer mit hinreichender Sicherheit prognostiziert werden. Vor diesem Hintergrund sind letzte vernünftige Zweifel an der Wirksamkeit der Lärmschutzwände nicht mit Sicherheit auszuräumen. Sollten sich die Lärmschutzwände als untauglich erweisen, wären – unter Berücksichtigung einer Immissionsorthöhe der grundsätzlich maßgeblichen 47 dB(A)-Nachtisophone von 10 m – weitere ca. 91 ha Habitatfläche für den Wachtelkönig beeinträchtigt²³⁴. In diesem Fall würden insgesamt – inklusive B 3n und 2. Bauabschnitt A 26 – etwa ein Drittel der Fläche des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) für den Wachtelkönig verloren gehen.

Darüber hinaus ist das Schutzgebiet nach Berichten der Fachgutachter, die für die Vorhabenträgerin die jährlich eingeholten Wachtelkönigkartierungen (zuletzt von 2011) ausführen,

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

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

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

234 Vgl. Schreiben der Gruppe Freiraumplanung vom 28.03.2012, Anlage 1.

noch diversen Beeinträchtigungen ausgesetzt²³⁵: Die hierdurch ausgelösten Beeinträchtigungen lassen sich nicht genau quantifizieren. Es spricht aber einiges dafür, dass die seit 2008 zu verzeichnenden Bestandsrückgänge des Wachtelkönigs zumindest auch diesen Umständen geschuldet sind²³⁶.

Jedenfalls aber ist durch die vorgenannten Aktivitäten bzw. durch das Unterlassen gebotener Pflegemaßnahmen das Europäische Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) als Lebensraum für den Wachtelkönig insbesondere unmittelbar nördlich von Neu Wulmstorf verschlechtert worden. Dabei sind – auch nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde (Landkreis Harburg) – vor allem die Entwässerungen, die Umwandlung von Grünland in Acker sowie die Intensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung durch Düngung und durch Mechanisierung der Mahd als Hauptursache für den vergleichsweise schlechten Gebietszustand identifiziert worden²³⁷. Die vorgenannten Beeinträchtigungen sind indessen ohne Weiteres umkehrbar bzw. vermeidbar. Die Planfeststellungsbehörde geht in Ansehung des durch die hiesigen Ausführungen bewirkten Anstoßes im Lichte des Art. 20 Abs. 3 GG davon aus, dass diese Beeinträchtigungen künftig auch unterbunden, jedenfalls aber deutlich zurückgeführt sowie die erforderlichen Pflegemaßnahmen ergriffen werden. Soweit bestimmte Beeinträchtigungen der Gemeinde Neu Wulmstorf zugerechnet werden können, insbesondere wegen deren städtebaulicher Aktivitäten in unmittelbarer Nähe zum Vogelschutzgebiet, ist die Gemeinde ggf. im Wege der Kommunalaufsicht zur Pflichterfüllung anzuhalten²³⁸. Sonstige Aktivitäten mit negativen Auswirkungen auf den Lebensraum des Wachtelkönigs sind nach Maßgabe der Verordnung zum Naturschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ (NSG-VO) zu untersagen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt insoweit nicht, dass die NSG-VO gerade mit Blick auf die besonders problematischen Entwässerungen, Grünlandumwandlungen und sonstigen Intensivierungen im Rahmen landwirtschaftlicher Flächenbewirtschaftung derzeit nur eingeschränkt Interventionsmöglichkeiten bietet (vgl. § 4 Abs. 2 Nr. 3 NSG-VO). Es ist indessen nicht Sache der Planfeststellungsbehörde und mag an dieser Stelle deshalb offen bleiben, ob mit Blick auf die europarechtlich bestehende Pflicht, das Gebiet vor unzulässigen Störungen zu schützen, bei den zuständigen Naturschutzbehörden – nach § 32 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. § 31 Abs. 1 Satz 1 NAGBNatSchG wohl auch insofern die Landkreise – Anlass bestehen könnte, die Verordnung entsprechend anzupassen. Soweit es im Übrigen zu Lebensraumbeeinträchtigungen durch Entwässerungen, Grünlandumwandlungen und sonstige Intensivierungen der landwirtschaftlichen Bodennutzung im Vogelschutzgebiet kommt, wird darin regelmäßig ein zumindest fahrlässig verursachter Biodiversitätsschaden im Sinne des § 19 BNatSchG liegen²³⁹. Es wären die betreffenden Landwirte dann nicht nur gemäß § 5 USchadG verpflichtet, von jeglicher weiteren verschlechternden Maßnahme abzusehen, sondern darüber hinaus gemäß § 6 USchadG auch, den Ausgangszustand auf eigene Kosten wieder herzustellen. Diese Pflicht trifft sie bereits kraft Gesetzes, ohne dass es hierzu erst einer entsprechenden behördlichen Anordnung bedarf²⁴⁰. Kommen die Verantwortlichen dieser Pflicht nicht nach, so kann gemäß § 7 USchadG die zuständige Behörde einschreiten. Gemäß § 10 USchadG muss sie sogar einschreiten, wenn – wie hier – der

235 ALAND, Wachtelkönigkartierungen, Oktober 2010, S. 12 ff.; dies., Wachtelkönigkartierungen, Oktober 2011, S. 14 ff.

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

237 Siehe FFH-Verträglichkeitsstudie vom 23.02.2009, S. 28 f.

238 Ausführlich dazu Lau, Die Kontrolle des Schutzes von Natur und Landschaft in der Bauleitplanung, Baden-Baden 2012, passim.

239 Vgl. Knopp/Wiegleb/Piroch, NuR 2008, 745 ff.; Gellermann, NVwZ 2008, 828 ff.; Lau, ZUR 2009, 589 (591-593); Bruns/Kieß/Peters, NuR 2009, 149 (149-154).

240 Siehe nur Knopp, UPR 2007, 414 (418).

Schaden bereits eingetreten ist²⁴¹. Für die Planfeststellungsbehörde besteht nach entsprechenden Konsultationen und insbesondere auch im Lichte des Schreibens des Landkreises Harburg vom 28.06.2012 kein Anlass daran zu zweifeln, dass die zuständigen Naturschutzbehörden die ihnen auferlegte Verantwortung nach Kräften wahrnehmen werden. Im Übrigen weist der Landkreis Harburg in diesem Schreiben darauf hin, dass nach jüngsten Mitteilungen der mit der Bestandserfassung des Wachtelskönigs betrauten Gutachter im Gebiet die Aktivitäten des Wachtelskönigs 2012 erstmals wieder zugenommen haben. Da dies gerade die mit Aufwertungsmaßnahmen betroffenen Flächen betrifft, ist der Einschätzung des Landkreises Harburg folgend davon auszugehen, dass die ergriffenen Maßnahmen greifen und eine erste Trendwende erkennbar ist, das gemeinsame Vorgehen beider Landkreise zeitnah zu einer weiteren Erholung der Wachtelskönigbestände führen wird, zu der auch die hier angeordneten Kohärenzmaßnahmen einen Beitrag leisten werden.

Weitere Vorbelastungen, insbesondere der Sandabbau in Ovelgönne, können auf der Basis der FFH-Verträglichkeitsstudie vom 23.02.2009 (dort S. 80 ff.) und der vorliegenden Wachtelskönigkartierungen zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde indessen ausgeschlossen werden. Dasselbe gilt mit Blick auf eventuelle zusätzliche erhebliche Beeinträchtigungen durch das Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten, etwa durch angedachte bzw. möglicherweise bereits in Planung befindliche weitere städtebauliche Aktivitäten der Stadt Buxtehude und der Gemeinde Neu Wulmstorf oder im Zuge der im Verfahren befindlichen Flurbereinigung. Das Bundesverwaltungsgericht hat insoweit klargestellt, dass andere Pläne und Projekte im Sinne des § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG grundsätzlich nur solche sind, die zum Zeitpunkt der FFH-Verträglichkeitsprüfung bzw. der in Rede stehenden Behördenentscheidung bereits in Kraft getreten sind bzw. für die bereits die erforderliche Genehmigung erteilt wurde²⁴². Gebietsrelevante Planungen oder Vorhaben mit einem solchen „Reifegrad“ existieren derzeit nicht.

Damit ist unter Einbeziehung der Vorbelastung im Zuge der Realisierung des 3. Bauabschnitts der A 26 ein Gesamtflächenverlust für die wertgebende Vogelart des Wachtelskönigs von ca. 338 ha²⁴³, schlimmstenfalls, nämlich wenn die zum Schutz des Wachtelskönigs vorgesehenen Lärmschutzwände sich als unwirksam erweisen sollten, sogar ca. 429 ha (= 338 ha + 91 ha) festzuhalten. Unter den durch den 3. Bauabschnitt der A 26 beeinträchtigten Flächen befinden sich auch solche mit besonders guter Lebensraumeignung für den Wachtelskönig, nämlich ca. 102 ha bei Wirksamkeit der vorgesehenen 4 m hohen abgewinkelten Lärmschutzwände bzw. ca. 146 ha bei fehlender Wirksamkeit der Lärmschutzwände. Zusammen mit den sonstigen zulässigen Vorhaben im Gebiet, insbesondere der B 3n sind es unter der sicherlich übertriebenen Annahme, dass die diesbezüglichen Beeinträchtigungen vollständig im Wachtelskönig-Kerngebiet liegen, rechnerisch rund 203 bzw. 247 ha (= 102

241 *Marty*, ZUR 2009, 115 (121); *Müggenborg*, NVwZ 2009, 12 (16); *Beckmann/Wittmann*, UPR 2008, 421 (422); *Cosack/Enders*, DVBl 2008, 405 (414).

242 BVerwG, Beschl. v. 09.12.2011 – 9 B 44.11 –, NuR 2012, 125 (Rn. 3).

243 Abweichend hiervon wird die Gesamtbelastung in Unterlage 1b (dort S. 39) mit ca. 430 ha angegeben. Dies ist wie folgt zu erklären: Ausgehend von den bisherigen Berechnungen der Vorhabenträgerin insb. ohne Berücksichtigung der späteren Zusage unter Ziff. 1.1.4.1.1 wurden allein schon für den 3. Bauabschnitt 215 ha angesetzt (siehe Unterlage 1b, S. 42 Tab. 5). Demgegenüber ist insoweit nunmehr nur noch mit einer Beeinträchtigung von 201 ha zu rechnen (= Differenz von 14 ha). Des Weiteren sind in den vorgenannten 430 ha – anders als hier – bereits die im Zuge des 4. Bauabschnitts der A 26 bis zur niedersächsisch-hamburgischen Landesgrenze zu erwartenden Flächenverluste in Höhe von 37 ha (siehe Unterlage 1b, S. 42 Tab. 5) mit eingeflossen (= weitere Differenz von 37 ha). Schließlich wurden noch 26 ha für den 2. Bauabschnitt der A 26 und 15 ha für die B 3n hinzugerechnet, die aber ausweislich Unterlage 1b, S. 40 Flächen betreffen, die ohnehin ohne Bedeutung für den Wachtelskönig sind (= weitere Differenz von 41 ha). Folglich sind bei der Berechnung des o.g. Flächenverlusts von insgesamt 430 ha in Summe 92 ha (= 14 ha + 37 ha + 41 ha) mit eingeflossen, die für den 3. Bauabschnitt des A 26 an sich nicht von Relevanz sind. Die Differenz aus 430 ha und diesen 92 ha ergibt die hier ermittelten 338 ha.

bzw. 146 ha + 101 ha). Dies stellt unzweifelhaft eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne des § 34 Abs. 2 BNatSchG dar, zumal der Erhaltungszustand des Wachtelkönigs jedenfalls in Niedersachsen ungünstig ist. Das Vorhaben trägt dem Erfordernis des Schutzes und der Entwicklung der Lebensräume des Wachtelkönigs durch deren Erhaltung und Entwicklung, wie dies § 2 Abs. 5 NSG-VO verlangt, nicht mehr ausreichend Rechnung. Der vorhabenbedingte Flächenverlust könnte sich unter Berücksichtigung des Vorsorgegebots negativ auf die Stabilität jedenfalls der Populationen des Wachtelkönigs auswirken.

Soweit schließlich gemäß § 26 NAGBNatSchG das Benehmen mit den Unteren Naturschutzbehörden herzustellen war, ist dies ausgehend von den Schreiben des Landkreises Stade vom 03.06.2009 und des Landkreises Harburg vom 02.06.2009 geschehen.

2.2.3.7.3.2 Abweichungsentscheidung

Dem Vorhaben kann damit nur noch über die Abweichungsmöglichkeit nach § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG zur Zulässigkeit verholten werden. Gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG kann ein Projekt trotz erheblicher Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebiets zugelassen werden, wenn

- es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist (Nr. 1) und
- zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind (Nr. 2).

Besonderheiten gelten überdies, wenn prioritäre Lebensraumtypen oder Arten betroffen sind (vgl. § 34 Abs. 4 BNatSchG). Dies ist hier jedoch nicht von Relevanz, da prioritäre Lebensraumtypen oder Arten nicht berührt werden. Bei dem vorliegend in Rede stehenden Schutzgebiet handelt es sich um ein – nach der EU-Vogelschutzrichtlinie auszuweisendes – Europäisches Vogelschutzgebiet. Prioritäre Lebensraumtypen und Arten kennt jedoch nur die FFH-Richtlinie. Eine entsprechende Anwendung des § 34 Abs. 4 BNatSchG auf bestimmte Vogelarten wäre daher nur im Wege der Analogie möglich. Für eine Analogie ist insoweit aber mangels planwidriger Regelungslücke kein Raum. Insbesondere hat der Richtliniengeber eine Gleichsetzung von Vogelarten mit (prioritären) Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie im Zuge der Anpassung der Vogelschutz- an die FFH-Richtlinie durch die Schaffung der Bestimmung des Art. 7 FFH-RL gerade nicht vorgenommen²⁴⁴.

Schließlich sind gemäß § 34 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG die zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes „Natura 2000“ notwendigen Maßnahmen vorzusehen. Hierbei handelt es sich um eine echte Abweichungsvoraussetzung und nicht bloß um eine Rechtsfolgenanordnung²⁴⁵.

Diese Voraussetzungen liegen vor, so dass der 3. Bauabschnitt der A 26 trotz der mit ihm einhergehenden erheblichen Beeinträchtigung des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) zulässig ist. Die Planfeststellungsbehörde trifft hiermit die entsprechende Abweichungsentscheidung.

2.2.3.7.3.2.1 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Dem Vorhaben stehen zunächst zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses zur Seite:

244 NdsOVG, Beschl. v. 12.12.2005 – 7 MS 91/05 –, NuR 2006, 185 (187); Lau, Der Naturschutz in der Bauleitplanung, Berlin 2011, Rn. 95.

245 BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 – 9 A 20.05 –, BVerwGE 128, 1 (Rn. 148); OVG Rh.-Pf., Urt. v. 8.7.2009 – 8 C 10399/08 –, NuR 2009, 882 (891)

Öffentliche Interessen im Sinne des § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG können in Übereinstimmung mit Art. 6 Abs. 4 UAbs. 1 Satz 1 FFH-RL grundsätzlich alle am Gemeinwohl orientierten Interessen gleich welcher Art sein. Ausgenommen sind lediglich rein private Interessen²⁴⁶. Das Bestehen eines öffentlichen Interesses bestätigt hier schon die gesetzliche Bedarfsfestlegung.

Das Erfordernis der **zwingenden Gründe** stellt sodann sicher, dass die Integrität von Natura 2000-Gebieten nicht schon aufgrund allgemeiner politischer Zielstellungen verletzt wird. Zwingend meint damit nicht nur das Vorliegen von Sachzwängen und unausweichlichen Notwendigkeiten; vielmehr soll hiermit sichergestellt werden, dass das Vorhaben gerade der Verwirklichung des jeweils verfolgten öffentlichen Interesses dient²⁴⁷. Dabei reicht es aus, dass die mit dem Vorhaben konzeptionell und räumlich konkretisierten Gründe des öffentlichen Interesses einem durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleiteten staatlichen Handeln entsprechen²⁴⁸.

Die A 26 dient der besseren verkehrlichen Anbindung des Untereelberaums. Dieser ist derzeit durch Strukturschwäche und Erreichbarkeitsdefizite gekennzeichnet. So ist insbesondere der Landkreis Stade bislang noch ohne direkten Autobahnanschluss. Der A 26 kommt damit eine wichtige Bindegliedfunktion im innerdeutschen Fernverkehrsnetz mit Bezug zur europäischen Metropole Hamburg zu. Von ihr gehen mithin spürbar positive Effekte für die Wirtschaft in der Region aus. Insbesondere die Stadt Buxtehude erfährt durch die A 26 eine Autobahnanbindung; der 3. Bauabschnitt knüpft insoweit nahtlos an die bereits per Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 14.11.2011 planfestgestellte Anschlussstelle an. Buxtehude ist der zweitgrößte Ort im Landkreis Stade und zugleich das wirtschaftliche Standbein des Landkreises. Die Stadt verfügt seit Jahren über einen konstant hohen Anteil an Unternehmen aus dem verarbeitenden Gewerbe. Angesiedelt haben sich Unternehmen wie Airbus, Bacardi, Claudius Peters, Interpane, Köver, LINTEC, Pioneer, Unilever und Synthopol. Diese Unternehmen stützen die strukturschwache Region und sind zugleich im Hinblick auf ein- und ausgehende Warenströme besonders transportkostenintensiv. Die mit der Autobahnanbindung erreichte verkehrliche Situation ist mithin Voraussetzung, damit diese Unternehmen am Standort Buxtehude langfristig im Wettbewerb mit anderen Regionen bestehen können. Der Bau der A 26 wird daher auch von der regionalen Wirtschaft begrüßt und insoweit auf schnellstmögliche Umsetzung gedrungen²⁴⁹.

Außerdem hat die Bundesregierung im Rahmen der Unterrichtung des Bundestages zum Bundesverkehrswegeplan 2003 Folgendes festgehalten:

„Die deutschen Seehäfen haben große regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung. Die Bundesregierung unterstützt daher die Bemühungen der Länder, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu steigern. Zu diesem Zweck wurde 1999 mit den Küstenländern eine ‚gemeinsame Plattform zur deutschen Seehafenpolitik‘ beschlossen. Sie wurde 2001 durch einen Katalog mit konkreten Maßnahmen ergänzt. In diesem Zusammenhang gehört der Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen mit Bundesmitteln zu den zentralen Feldern der deutschen Seehafenpolitik. Hierzu haben Bund und Küstenländer eine Liste von länderübergreifenden ‚ersten Prioritäten‘ als ein gemeinsam getragenes Investitionskonzept zur Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland erarbeitet. Im Rahmen der 2. Nationalen Maritimen Konferenz am 6. November 2001 in Rostock wurde eine Reihe von Projekten vorgeschlagen. Mit folgenden Projekten kann die Anbindung der nationalen Seehäfen verbessert werden.

246 OVG Rh.-Pf., Urt. v. 08.07.2009 – 8 C 10399/08 –, NuR 2009, 882 (890); Jarass, NuR 2007, 371 (376).

247 BVerwG, Urt. v. 27.01.2000 – 4 C 2.99 –, BVerwGE 110, 302 (314 f.).

248 OVG Bln-Bbg, Beschl. v. 05.07.2007 – 2 S 25/07 –, ZUR 2008, 34 (38).

249 Siehe Schreiben der IHK vom 27.02.2008 anlässlich des Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsverfahrens zum 2. Bauabschnitt der A 26.

[...]

Neubau der A 26 von Stade (A 20) bis Hamburg (A 7)²⁵⁰.

In erster Linie dient die A 26 jedoch der Entlastung des Straßennetzes, insbesondere der B 73. Die B 73 ist derzeit die Hauptverkehrsachse zwischen Hamburg und Cuxhaven und damit die wichtigste Erschließungsstraße für das sog. Elbe-Weser-Dreieck. Sie ist überwiegend zweistreifig und vermag von ihrem Querschnitt her (RQ 12,5) maximal 20.000 Kfz/24 h aufzunehmen. Für den Bereich zwischen Stade und der A 7 wird jedoch für das Jahr 2025 ein Verkehrsaufkommen von ca. 60.000 Kfz/24 h prognostiziert. Auf der Strecke befinden sich überdies zahlreiche Lichtsignalanlagen, höhengleiche Kreuzungen mit anderen Straßen sowie der ebenfalls höhengleiche Bahnübergang der Eisenbahnlinie Bremerhaven-Neugraben kurz vor Buxtehude. Von Stade bis zur niedersächsisch-hamburgischen Landesgrenze verläuft die B 73 auf 12,25 km durch Ortslagen und nur auf 16,0 km auf freier Strecke. Hinzu kommt, dass die B 73 die unterschiedlichsten Verkehrsarten aufweist. Sie dient dem überörtlichen und überregionalen Verkehr ebenso wie der lokalen Erschließung und wird sowohl von Pkw als auch von Lkw und landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen befahren. Ausgehend von den von der Vorhabenträgerin im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zusammengetragenen Daten in der Unterlage 1b ist die Leistungsfähigkeit der B 73 bereits jetzt erreicht. Der Verkehr kann auch nicht durch Nebenstrecken – insbesondere über die L 140, L 125 und K 39 – aufgefangen werden. Denn zum einen fällt hier der Anteil der Ortslagen an der Gesamtstrecke noch größer aus als bei der B 73 und zum anderen zeigt die seit 1990 stagnierende Verkehrsmengenentwicklung auch hier, dass die Grenze der Leistungsfähigkeit bereits erreicht ist. Der Schwerverkehr auf der B 73 liegt schließlich zwischen 1.970 und 4.340 Lkw/24 h. Im Vergleich dazu beläuft sich die durchschnittliche Lkw-Belastung einer Bundesstraße in Niedersachsen – Stand: 1995 – auf 900 Lkw/24 h.

Infolge des hohen, bis an die Grenze der jeweiligen Leistungsfähigkeit reichenden Verkehrsaufkommens, des hohen Schwerlastanteils und der Tatsache, dass die B 73 ebenso wie insbesondere die L 140, L 125 und K 39 in weiten Teilen durch Ortslagen führen, sind die Anlieger in den Ortslagen stark durch Lärm und Abgase beeinträchtigt. Obgleich insoweit keine detaillierten Daten vorliegen (etwa die Ermittlung der Lärm-/Schadstoffbelastung pro Haushalt), so ist aus wissenschaftlichen Untersuchungen bekannt, dass grundsätzlich ab einer Verkehrsbelastung von mehr als 9.000 Kfz/24 h dringender Handlungsbedarf von der Art besteht, dass sogar eine Ortsumgehung – auch mit Blick auf die damit regelmäßig verbundenen Konflikte – grundsätzlich wünschenswert ist²⁵¹. Diese Größenordnungen sind hier bei Weitem erreicht. Auch die mittlerweile vorliegende Kartierung der B 73 nach § 47c BImSchG²⁵² bestätigt die hohe, z.T. bis in den gesundheitsgefährdenden Bereich hineinreichende Lärmbelastung entlang der Straße. Nach Auskunft der Stadt Buxtehude im Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsverfahren zum 2. Bauabschnitt der A 26 sind allein in deren Gebiet – nur die B 73 betrachtet – bereits heute im Tagesmittel mindestens etwa 400 und nachts etwa 500 Personen von auf Dauer unzumutbaren Lärmbelastungen betroffen²⁵³. Im Rahmen der Umgebungslärmkartierung für das Gemeindegebiet Neu Wulmstorf wurde für die Jahre 2012/2013 ermittelt, dass schätzungsweise 3.057 Personen

250 BT-Drs. 15/2050, S. 21 f.

251 Siehe insbesondere die vom Hess. Ministerium für Wirtschaft und Technik in Auftrag gegebene Studie „Auswirkungen von Ortsdurchfahrten/Ortsumgehungen in Hessen“ der Arge Institut Wohnen und Umwelt/Planungsbüro Retzko + Topp, BBauBl. 1998, 451 f.

252 Einsehbar unter <http://www.umweltkarten.niedersachsen.de/Laerm/>. Die gemäß § 47c Abs. 2 BImSchG geforderten Tabellen hinsichtlich der Zahl der belasteten Bewohner, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser fehlen bislang allerdings noch.

253 Schreiben der Stadt Buxtehude vom 21.02.2011, S. 5.

tags und 1.846 Personen nachts kritischen Schallpegeln ausgesetzt sind²⁵⁴. Betroffen sind allein in Neu Wulmstorf insgesamt etwa 1.454 Wohnungen und zwei Schulen²⁵⁵.

Die Erschöpfung der Leistungsfähigkeit der B 73 zieht des Weiteren eine entsprechend geringe Reisegeschwindigkeit nach sich. Dies steigert wiederum die Bereitschaft zu riskanten Überholmanövern, so dass es immer wieder zu gefährlichen Verkehrssituationen und Unfällen kommt. Verstärkt wird dies noch durch die zahlreichen höhengleichen Einmündungen und Kreuzungen, die weitere Gefahrenquellen darstellen. Gleichzeitig steigt auch bei Fußgängern, die die Fahrbahn zu überqueren beabsichtigen, die Risikobereitschaft aufgrund der erheblichen Wartezeiten am Fahrbahnrand, die aus der hohen Verkehrsdichte resultieren. Trotz der vorhandenen Maßnahmen zur Sicherung des Verkehrs, wie die Errichtung von Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten, Beschilderung, Markierung, eindeutige Straßenführung, Einbau von Linksabbiegerspuren und Überquerungshilfen, gehört die B 73 daher zu den unfallträchtigsten Straßen in Niedersachsen, wie Tab. 2.2.4.2-1 veranschaulicht.

Tab. 2.2.4.2-1

Unfallentwicklung auf der B 73 zwischen Hechthausen und Neu Wulmstorf (insgesamt ca. 46,8 km, davon etwa 37,9 km außerorts)						
Jahr	Anzahl Unfälle	Anteil pro km	Tote	Anteil pro km	Verletzte	Anteil pro km
2000	482	10,30	8	0,171	178	3,803
2001	407	8,70	3	0,064	138	2,949
2002	462	9,87	2	0,043	186	3,974
2003	437	9,34	3	0,064	171	3,654
2004	442	9,44	1	0,021	175	3,739
2005	411	8,78	6	0,128	159	3,397
2006	391	8,35	4	0,085	158	3,376
2007	390	8,33	1	0,021	128	2,735

Demgegenüber stellt sich die Unfallentwicklung auf Bundesstraßen außerorts im Bundesdurchschnitt wie folgt dar:

Tab. 2.2.4.2-2

Unfallentwicklung auf Bundesstraßen in Deutschland außerorts						
Jahr	Anzahl Unfälle	Anteil pro km	Tote	Anteil pro km	Verletzte	Anteil pro km
2000	38.754	0,938	1.908	0,046	59.939	1,451
2003	33.791	0,821	1.657	0,040	51.840	1,260
2004	31.428	0,762	1.413	0,034	47.713	1,157

254 Siehe Lärmaktionsplan (1. Stufe) zur der EU-Umgebungslärmrichtlinie für die Gemeinde Neu Wulmstorf vom 04.10.2010 (im Folgenden: „Lärmaktionsplan Neu Wulmstorf“), Tab. 5.

255 Lärmaktionsplan Neu Wulmstorf, Tab. 6.

2005	30.001	0,729	1.238	0,030	45.180	1,098
------	--------	-------	-------	-------	--------	-------

Damit fällt das Unfallrisiko an der B 73 schätzungsweise sieben- bis achtmal höher aus als im Bundesdurchschnitt.

Ausgehend von der Verkehrsuntersuchung der SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH vom März 2009 (dort Abb. 3, 4, 7 und 11) kann mit dem Bau der A 26 ersichtlich ein Großteil des Verkehrs von der B 73 und den nachgeordneten Strecken gebündelt und auf die Autobahn verlagert werden. Im Jahr 2025 wird nach Fertigstellung der A 26 bis einschließlich des 3. Bauabschnitts das nachgeordnete Straßennetz voraussichtlich hinsichtlich des Kfz-Verkehrs allgemein im Durchschnitt um etwa 12 % sowie hinsichtlich des Schwerverkehrs im Durchschnitt um etwa 16 % und nach Anbindung der A 26 an die A 7 sogar hinsichtlich des Kfz-Verkehrs um durchschnittlich etwa 48 % und hinsichtlich des Schwerverkehrs um durchschnittlich etwa 30 % entlastet werden:

Tab. 2.2.4.2-3

Verkehere in 2025 (DTVw in Kfz/24h und SV in Lkw/24h)								
Straße, Abschnitt	Bezugsfall (nur 1. BA der A 26)		Planfall 1c (A 26 bis einschließlich 3. BA)			Planfall 1 (A 26 bis A 7)		
	Kfz/24h	SV	Kfz/24h	SV	Änderung zum Bezugsfall (Kfz; SV)	Kfz/24h	SV	Änderung zum Bezugsfall (Kfz; SV)
B 73, Agathenburg (VQ 3)	3.100	140	3.000	140	-3,2%; +/-0%	2.900	140	-6,5%; +/-0%
B 73, östlich Neukloster (VQ 8)	21.200	3.130	11.600	540	-45,3%; -82,7%	11.700	480	-44,8%; -84,7%
B 73, Neu Wulmstorf (VQ 12)	39.800	3.960	48.600	4.890	+22,1%; +23,5%	23.300	960	-41,5%; -75,8%
L 140, östlich Stade (VQ 1)	14.000	590	10.200	410	-27,1%; -30,5%	5.700	230	-59,3%; -61,0%
L 140, östlich Jork (VQ 5)	17.200	960	7.600	580	-55,8%; -39,6%	3.600	160	-79,1%; -83,3%
K 39, östlich Jork (VQ 4)	13.700	550	10.400	130	-24,1%; -76,4%	3.100	20	-77,4%; -96,4%
K 51, östlich Neukloster (VQ 7)	7.800	390	3.600	240	-53,8%; -38,5%	3.000	180	-61,5%; -53,8%
Neuenfelder Hauptdeich (VQ 9)	26.500	1.070	25.000	960	-5,7%; -10,3%	11.300	380	-57,4%; -64,5%

Nincoper Str. (VQ 10)	13.400	510	11.500	770	-14,2%; +51,0%	4.200	120	-68,7%; -76,5%
B 3, südlich Elstorf (VQ 19)	17.100	1.700	18.400	1.950	+7,6%; +14,7%	13.900	1.080	-18,7%; -36,5%
K 40, Eilen- dorfer Moor (VQ 20)	14.100	830	13.700	920	-2,8%; +10,8%	8.200	430	-41,8%; -48,2%

Soweit es zu einer Halbierung der Verkehrszahlen kommt, geht hiermit eine Reduzierung des Lärmpegels um rund 3 dB(A) einher. Besonders hervorzuheben ist die weitgehende Entlastung vom Schwerverkehr; erzeugt doch ein Lkw innerhalb von Ortslagen erfahrungsgemäß so viel Lärm wie etwa 10 Pkw. Darüber hinaus wird nach Realisierung der A 26 die an das nachgeordnete Straßennetz gerichtete Verkehrsnachfrage reibungslos bewältigt werden können und es nicht mehr wie derzeit und erst recht – wie zu erwarten ist – in 2025 regelmäßig zu Stop-and-Go-Verkehr kommen, der wegen der besonders störenden ständigen Abbrems- und Anfahrgeräusche eine zusätzliche Belastung darstellt. Die mithin erzielte Entlastung kann analog dem sog. Kreuzungszuschlag nach Tab. D Anlage 1 zur 16. BImSchV mit bis zu (weiteren) 3 dB(A) veranschlagt werden. Die betreffenden Ortslagen werden insgesamt also im Zuge des Vorhabens spürbar von Lärmbelastungen befreit. So schreiben insbesondere der Lärminderungsplan der Stadt Buxtehude, aber auch der Lärmaktionsplan der Gemeinde Neu Wulmstorf der A 26 ebenfalls eine wichtige Entlastungsfunktion zu. Dem stehen zwar auch zusätzliche und erstmalige Belastungen entlang der Trasse der Autobahn gegenüber, doch ist hinsichtlich dieser Belastungen schon wegen der insoweit abzuarbeitenden immissionsschutzrechtlichen Vorgaben sichergestellt, dass sie sich im Bereich des Zumutbaren halten (siehe dazu bereits oben 2.2.3.5.2). Gleiches gilt hinsichtlich der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung (siehe dazu bereits oben 2.2.3.5.3).

Darüber hinaus kommt es auch zu einer deutlichen Absenkung des Unfallrisikos, da die Unfallrate von Unfällen mit Personenschäden auf Autobahnen um das ca. 2,1-fache geringer ist als auf plangleichen zweistreifigen Bundesstraßen ohne Mittel- und Randstreifen außerhalb von Ortschaften und um das 11,7-fache geringer als auf vergleichbaren Innerortsstraßen. Ähnlich verhält es sich hinsichtlich der Rate von Unfällen mit Sachschäden. Die Entlastung der Ortsdurchfahrten wird zugleich auch einen – wenn auch nicht mit verhältnismäßigem Aufwand quantifizierbaren, so doch nachvollziehbaren – deutlichen Sicherheitsgewinn für Radfahrer und Fußgänger sowie insgesamt eine Verbesserung der Lebensqualität der Anwohner entlang der B 73 sowie vergleichbar insbesondere auch entlang der L 140, L 125 und K 39 mit sich bringen. Dieser Gewinn der A 26 wurde auch von der Polizeiinspektion Stade bestätigt und der Bau der A 26 aus diesem Grund begrüßt²⁵⁶.

Abgerundet werden diese Effekte zudem noch durch die Freisetzung neuer städtebaulicher Potenziale im Bereich der Ortsdurchfahrten, da infolge der Verkehrsverlagerung auf die A 26 bestehende Trennwirkungen wegfallen bzw. verringert werden. Die Verkehrsbelastung ist entlang der B 73 so hoch, dass ein weitgehend gefahrfreies Überqueren der Fahrbahn außerhalb der Schwachlastzeiten nur an den wenigen vorhandenen Querungshilfen möglich ist. Dies schränkt die städtebauliche Entwicklung erheblich ein.

Die Steigerung der wirtschaftlichen Attraktivität des Unterelberaums durch Abbau des Erreichbarkeitsdefizits, die – mittelbare – Stärkung des Seehafens Hamburg und erst recht die Entlastung der B 73 sowie die damit einhergehende Verbesserung der Lebensqualität von zahlreichen Haushalten und die spürbare Reduzierung des aktuell bestehenden, weit über-

256 Siehe Schreiben der Polizeiinspektion Stade vom 19.05.2009.

durchschnittlichen Unfallrisikos entsprechen einem durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleiteten staatlichen Handeln. Dies ergibt sich hinsichtlich der Entlastung der B 73 schon aus dem in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG verankerten staatlichen Schutzauftrag für Leben und Gesundheit des Menschen sowie hinsichtlich der Wirtschaftsförderung des Untereelberaums und der Standortstärkung des Seehafens Hamburg aus Art. 109 Abs. 2 GG. Gleiches gilt mit Blick auf Art. 28 Abs. 2 GG auch hinsichtlich der vorhabenbedingten Schaffung neuer Potenziale städtebaulicher Entfaltung. Durch den Bezug auf den Untereelberaum und die B 73 besteht auch eine entsprechende räumlich-konzeptionelle Konkretisierung.

Vollends werden diese Wirkungen zwar erst mit der Anbindung der A 26 an die A 7 erreicht, doch bringt bereits der 3. Bauabschnitt die Erreichung der mit dem Gesamtvorhaben verfolgten Ziele wesentlich voran. Insbesondere wird bereits hierdurch das nachgeordnete Straßennetz, insbesondere die B 73 und die L 140, spürbar entlastet (siehe oben Tab. 2.2.4.2-3). Im Übrigen streitet auch das Gesamtvorhaben für das Projekt. Zwar ist der Abschnittsbildung immanent, dass sich die Verwirklichung der Gesamtplanung nicht nur verzögert, sondern diese schließlich ganz aufgegeben werden kann²⁵⁷, doch ist dieser Fall nicht anders zu beurteilen wie bei Bestehen eines letztlich unsicheren Bedarfs²⁵⁸. Maßgeblich ist, ob das zur Rechtfertigung des Projekts angeführte Ziel tatsächlich erreicht bzw. erfüllt werden kann²⁵⁹. Das ist der Fall, wenn die Zielerreichung mit beachtlicher Wahrscheinlichkeit angenommen werden kann, was im Ausgangspunkt die Bewertung sämtlicher für und gegen den Zieleintritt sprechenden Umstände voraussetzt²⁶⁰. Eine maßgebliche Rolle spielen dabei die hierarchische Anbindung des verfolgten Ziels und dessen demokratische Legitimation. Das Abheben auf die hierarchische Anbindung gründet sich darauf, dass im Bereich des Rechts bei Zielkonflikten die Normhierarchie die Entscheidung vorgibt; die höherrangige Vorgabe setzt sich in aller Regel durch²⁶¹. Innerhalb der jeweiligen Ebene ist sodann das jeweilige Maß an demokratischer Legitimation von großem Gewicht, weil die demokratische Qualität einer Entscheidung der zuverlässigste Gradmesser für die Gemeinwohlorientierung des jeweils gefundenen Ergebnisses ist²⁶². Je höher also die Erreichung eines bestimmten Ziels innerhalb der Europäischen Union (EU, Mitgliedstaat, Bundesland, Landkreis/Region, Gemeinde) hierarchisch angebunden und je stärker das Ziel ebenenintern demokratisch legitimiert ist, desto wahrscheinlicher ist die Zielerreichung²⁶³. Insofern ist die A 26 zwar nicht in die Liste der Transeuropäischen Netze (TEN) nach Art. 170 ff. AEUV aufgenommen worden. Sie kommt indessen in den Genuss der gesetzlichen Feststellung eines vordringlichen Bedarfs. Damit liegt eine das Gesamtvorhaben stützende und vergleichsweise konkrete demokratisch unmittelbar legitimierte normative Zielvorgabe auf Bundesebene vor. Die Wahrscheinlichkeit der Verwirklichung der A 26 bis zur Anbindung an die A 7 ist daher ohne Weiteres beachtlich im o.g. Sinne. Folglich handelt es sich bei den mit dem 3. Bauabschnitt der A 26 verfolgten Zielen um zwingende Gründe des öffentlichen Interesses.

Überwiegend sind schließlich diejenigen öffentlichen Interessen, die in nachvollziehender Abwägung den Belangen des europäischen Naturschutzes vorgehen²⁶⁴. Dabei ist dem Ausnahmecharakter der Abweichung nach § 34 BNatSchG im Sinne einer Konzeption der größtmöglichen Schonung der Integrität des Netzes Natura 2000 Rechnung zu tragen²⁶⁵. Den Zielen des Vorhabens kann insoweit also nicht bereits „für sich“ ein erhebliches Gewicht zukommen. Woraus sich das erhebliche, das Integritätsinteresse des berührten Natura 2000-

257 NdsOVG, Urt. v. 17.01.2001 – 7 K 100/98 –, juris, Rn. 67.

258 Lau, NVwZ 2011, 461 (464).

259 Vgl. OVG NRW, Urt. v. 31.05.2011 – 20 D 80/05.AK –, NuR 2011, 736 (738).

260 Vgl. OVG NRW, Urt. v. 31.05.2011 – 20 D 80/05.AK –, NuR 2011, 736 (737).

261 Siehe nur HessVGH, Urt. v. 21.8.2009 – 11 C 318/08.T –, juris, Rn. 806.

262 Laskowski, ZUR 2010, 171.

263 Vgl. BVerwG, Urt. v. 09.07.2009 – 4 C 12.07 –, BVerwGE 134, 166 (Rn. 22).

264 BVerwG, Urt. v. 09.07.2009 – 4 C 12.07 –, BVerwGE 134, 166 (Rn. 13), Jarass, NuR 2007, 371 (377).

265 BVerwG, Urt. v. 09.07.2009 – 4 C 12.07 –, BVerwGE 134, 166 (Rn. 15).

Gebiets überwiegende Gewicht ergibt, muss vielmehr im Einzelfall dezidiert begründet werden²⁶⁶. Pauschalere Betrachtungsweisen, wie das allgemeine Abstellen auf die Verkehrssicherheit oder den Umweltschutz können allenfalls ergänzend hierzu, also gleichsam die tragenden Gründe flankierend und deren Gewicht verstärkend in die Abwägung mit einfließen, wenn sie zumindest durch entsprechendes Erfahrungswissen abgesichert sind²⁶⁷. Prognoseunsicherheiten müssen in der Abwägung ebenfalls hinreichend Berücksichtigung finden. Das Bundesverwaltungsgericht hat diesbezüglich am Beispiel des Luftverkehrsrechts mit Blick auf den dort nicht normativ festgelegten tatsächlichen Bedarf folgende Faustformel aufgestellt: Je weiter die Unsicherheiten reichen, desto geringer wiegt das öffentliche Interesse an dem Vorhaben und desto konkreter und verbindlicher müssen die das Vorhaben stützenden Zielvorgaben sein, wenn ihm trotz des unsicheren Bedarfs ein hohes Gewicht beigemessen werden soll²⁶⁸. Je konkreter und verbindlicher also die das Vorhaben stützenden Zielvorgaben ausfallen, desto geringer sind die zu berücksichtigenden Unsicherheiten. Von großer Bedeutung ist wiederum, ob und auf welcher normhierarchischen Ebene die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele normativ oder nur politisch vorgegeben sind und wie konkret die jeweiligen Zielvorgaben ausfallen. Auf der Naturschutzseite sind sodann das Ausmaß der Beeinträchtigung, die Eingriffsintensität, der Umfang der in Anspruch genommenen oder sonst beeinträchtigten Fläche, bereits vorliegende Vorschäden des betreffenden Schutzgebiets, die Bedeutsamkeit des beeinträchtigten Bereichs für die Vernetzung des kohärenten Schutzsystems von Natura 2000, der Erhaltungszustand und die Gefährdung der betroffenen Lebensraumtypen und Arten sowie ihre Entwicklungsdynamik in die Abwägung einzustellen²⁶⁹. Dabei können die zur Kohärenzsicherung vorgesehenen Maßnahmen das Gewicht der Naturschutzbelange mildernd mit einbezogen werden, soweit sie sich bereits auf die Integrität des betreffenden Gebiets selbst positiv auswirken²⁷⁰. Nur kompensatorisch wirkende Maßnahmen, insbesondere solche an anderer Stelle, haben demgegenüber außer Betracht zu bleiben. Dies vorweggeschickt, überwiegen hier die für das Vorhaben sprechenden Aspekte das Integritätsinteresse des betroffenen Natura 2000-Gebiets:

Das Europäische Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) dient in erster Linie dem Schutz des Wachtelkönigs. Bei dieser in Anhang I der Vogelschutzrichtlinie aufgeführten Art handelt es sich um die wertbestimmende Art des Vogelschutzgebiets. Daneben werden die Vogelarten des Halboffenlandes, wie etwa der Neuntöter, sowie die Vogelarten des Offenlandes geschützt. Im Zuge des Gesamtvorhabens (2. bis 4. Bauabschnitt) kommt es hier bau-, anlage- und betriebsbedingt zu folgenden Lebensraumeignungsverlusten:

Tab. 2.2.4.2-4

erhaltungszielrelevante Arten	Beeinträchtigung durch	Fläche	gesamt
Wachtelkönig	bau-/anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme → 100 %iger Eignungsverlust	65 ha	274 ha
	betriebsbedingte Störung (Lärm) mit	122 ha ²⁷¹	

266 BVerwG, Ur. v. 09.07.2009 – 4 C 12.07 –, BVerwGE 134, 166 (Rn. 15).

267 Vgl. BVerwG, Ur. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 160).

268 Vgl. BVerwG, Ur. v. 09.07.2009 – 4 C 12.07 –, BVerwGE 134, 166 (Rn. 17).

269 BVerwG, Ur. v. 09.07.2009 – 4 C 12.07 –, BVerwGE 134, 166 (Rn. 26).

270 BVerwG, Ur. v. 09.07.2009 – 4 C 12.07 –, BVerwGE 134, 166 (Rn. 28); BVerwG, Besch. v. 03.06.2010 – 4 B 54.09 –, NVwZ 2010, 1289 (Rn. 21).

271 Durch die Errichtung abgewinkelter Lärmschutzwände konnte der insoweit beeinträchtigte Bereich von ursprünglich 136 ha um 14 ha reduziert werden, vgl. oben Tab. 2.2.4.6.3.1-1 und Tab. 2.2.4.6.3.1-2. Die Angaben sind im Übrigen insoweit übertrieben, als sich beim 4. Bauabschnitt – hier angesetzt mit 37 ha – die Beeinträchtigungen durch die Abkröpfung der Lärmschutzwände voraussichtlich ebenfalls noch reduzieren lassen wird.

	≥ 52 dB(A) tags südlich der Trasse → 100 %iger Eignungsverlust		
	Isolation von Habitatfläche nördlich der Trasse → 100 %iger Eignungsverlust	87 ha	
Neuntöter/Vogel- arten des Halboffen- landes	bau-/anlagenbedingte Flächeninanspruch- nahme → 100 %iger Eignungsverlust	22 ha	58,5 ha
	betriebsbedingte Störung (Lärm, Licht etc.) → 100 %iger Eignungsverlust	19 ha	
	betriebsbedingte Störung (Lärm, Licht etc.) → 50 %iger Eignungsverlust auf 35 ha	17,5 ha	
Vogelarten des Offenlandes	bau-/anlagenbedingte Flächeninanspruch- nahme → 100 %iger Eignungsverlust	46 ha	145,5 ha
	betriebsbedingte Störung (Lärm, Licht etc.) → 100 %iger Eignungsverlust	54 ha	
	betriebsbedingte Störung (Lärm, Licht etc.) → 50 %iger Eignungsverlust auf 91 ha	45,5 ha	

Die von § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG verlangte²⁷² Einbeziehung der bestehenden Vorbela-
stung verstärkt diese Betroffenheit. So gehen ausweislich der Unterlagen 1b (dort S. 40)
durch die B 3n aufgrund der Flächeninanspruchnahme und der betriebsbedingt hiervon aus-
gehenden Störeffekte weitere 101 ha als Lebensraum geeignete Fläche verloren. Zusätzli-
che Beeinträchtigungen durch das Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten kön-
nen jedoch auf der Basis der von der Vorhabenträgerin hergereichten gemeinsamen FFH-
Verträglichkeitsstudie für die Vogelschutzgebiete „Moore bei Buxtehude“ und „Moorgürtel“
vom 23.02.2009 (dort S. 80 ff.) zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ausgeschlos-
sen werden. Was die in den jüngsten Wachtelkönigkartierungen identifizierten Beeinträchti-
gungen angeht, so ist die Planfeststellungsbehörde aus den bereits genannten Gründen
(siehe oben, Ziff. 2.2.3.7.3.1) überzeugt, dass diese bis zur Realisierung des
3. Bauabschnitts der A 26 behoben oder zumindest auf ein verträgliches Maß zurückgeführt
sein werden. Damit gehen von dem insgesamt 1.317 ha großen Vogelschutzgebiet in Sum-
me ca. 375 ha (= 274 ha + 101 ha) als für den Wachtelkönig geeigneter Lebensraum verlo-
ren. Dies entspricht knapp 30 % der Fläche des Vogelschutzgebiets. Zwei Drittel der vorha-
benbedingt als Lebensraum für den Wachtelkönig verloren gehenden Fläche entfallen dabei
auf den Bereich mit besonders guter Lebensraumeignung und vorhandener Bruttradition
(Wachtelkönig-Kernbereich). Zudem handelt es sich immerhin um die Beeinträchtigung von
Flächen in dem für die Erhaltung des Wachtelkönigs sechstbedeutsamsten Gebiet von ins-
gesamt 16 in Niedersachsen²⁷³. Hinzu kommt schließlich, dass die Wirksamkeit der zur Ver-
meidung der Entwertung weiteren (potenziellen) Lebensraums des Wachtelkönigs südlich
der Trasse vorgesehenen Lärmschutzwände – nach menschlichem Ermessen – nicht über
jeden Zweifel erhaben ist. Aus diesem Grund wird ein entsprechendes Risikomanagement
vorgesehen. Sollten sich die Lärmschutzwände im Rahmen des Monitorings tatsächlich als
nicht zuverlässig wirksam erweisen, so hätte das mit Blick auf den (potenziellen) Lebens-
raum des Wachtelkönigs einen zusätzlichen Eignungsverlust von insgesamt weiteren ca.
91 ha zur Folge.

272 OVG M-V, Urt. v. 30.06.2010 – 3 K 19/06 –, NuR 2011, 136 (141).

273 Der Anteil Niedersachsen am gesamtdeutschen Bestand des Wachtelkönigs beträgt (Stand:
1999) im Mittel 27,6 %.

Doch selbst unter Annahme dieses Falls würde das Vogelschutzgebiet seine Eignung zum besonderen Schutz des Wachtelkönigs und der übrigen geschützten Vogelarten nicht verlieren. Dies ist schon deshalb der Fall, weil im Rahmen der Kohärenzsicherung auf insgesamt ca. 174 ha innerhalb des Vogelschutzgebiets Aufwertungsmaßnahmen vorgesehen sind (Maßnahme E19). Soweit der Landkreis Harburg bezweifelt, dass die hierfür vorgesehenen Flächen aufwertungsfähig sind, kann dem nicht gefolgt werden. Vielmehr indizieren die Bestandsrückgänge des Wachtelkönigs und anderer im Gebiet vorkommender geschützter Arten in den letzten Jahren, dass die Flächen gerade keine optimale Lebensraumeignung mehr aufweisen, also Aufwertungspotenziale bestehen. Zur Verbesserung der Lebensraumbedingungen für den Wachtelkönig und die Arten des Offen- und Halboffenlandes werden Flächen von Acker in Grünland umgewandelt (extensive Grünlandnutzung, Mahdmanagement, Mahdmosaik, extensive Weidenutzung mit Rand- und Sukzessionsstreifen/-stellen), Grünlandbrachen entwickelt sowie der Anteil ungenutzter vernetzender Saumstrukturen als Deckungs- bzw. Zufluchtsmöglichkeit für Junge führende Weibchen oder als Rufplätze erhöht. Hierdurch wird ein äquivalentes Aufwertungspotenzial in Höhe von rund 107 ha erzielt²⁷⁴, wobei das zu erreichende Aufwertungspotenzial auf den z.T. in Anspruch genommenen, schon derzeit recht hochwertigen Beschaffenheit der Flächen lediglich mit 50 % der Flächengröße angesetzt wurde. Dies erscheint der Planfeststellungsbehörde plausibel. Auch kann dem nicht entgegengehalten werden, dass es sich insoweit um ohnehin geschuldete Maßnahmen handle; denn ohnehin geschuldet sind nur Schutzmaßnahmen nach § 33 Abs. 1 BNatSchG und solche Erhaltungsmaßnahmen, die in Managementplänen im Sinne des § 32 Abs. 5 BNatSchG enthalten sind²⁷⁵. Ein solcher Plan steht für das Europäische Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) aber noch aus und Schutzmaßnahmen im Sinne des § 33 Abs. 1 BNatSchG sind nur solche, die der Wahrung des Status quo bei Gebietsmeldung 2001 dienen²⁷⁶. Die hier vorgesehenen – gemanagten – Maßnahmen gehen jedoch in einem Maße darüber hinaus, das dem von der Vorhabenträgerin angesetzten äquivalenten Aufwertungspotenzial entspricht. Ungeachtet dessen hat die bestehende Vorwertigkeit den Vorteil kürzerer Entwicklungszeiten und insgesamt höherer Erfolgsaussichten, was letztlich auch vom Landkreis Harburg so gesehen wird.

Des Weiteren erfolgt die Maßnahme E19.1 nahezu vollständig auf Flächen im bereits vom Wachtelkönig regelmäßig aufgesuchten, besonders wertvollen Kerngebiet und die übrige gebietsinterne Kohärenzsicherung erstreckt sich auf hieran angrenzende Flächen. Fast der gesamte Teil des Wachtelkönig-Kerngebiets nördlich der durch das Schutzgebiet verlaufenden Eisenbahntrasse ist mit Kompensations- und sonstigen Aufwertungsmaßnahmen auch und gerade zugunsten des Wachtelkönigs belegt. Nicht nur Maßnahmen mit Blick auf den 3. Bauabschnitt der A 26, sondern auch solche mit Blick auf die B 3n und den Sandabbau in Ovelgönne sowie Kompensationsmaßnahmen der Gemeinde Neu Wulmstorf konzentrieren sich ausweislich Unterlage 1b, Karte 1 auf dieses Areal. Den Flächen außerhalb des Wachtelkönig-Kerngebiets kommt demgegenüber nur eine nachrangige Bedeutung für die Sicherung der Wachtelkönigpopulation zu²⁷⁷. Vorhabenbedingt gehen zwar ca. 102 ha – im schlimmsten Fall bei fehlender Wirksamkeit der vorgesehenen Lärmschutzwände sogar etwa 146 ha – des besonders wertvollen Bereichs verloren, doch erstrecken sich auch ca. 163 ha mit einem äquivalenten Aufwertungspotenzial von etwa 104 ha der vorgesehenen Kohärenzmaßnahmen (Maßnahme E19.1) hierauf. Zudem wird mit der inzwischen weiträumigen Abdeckung des Wachtelkönig-Kerngebiets mit Kohärenz- und sonstigen Kompensationsmaßnahmen etwaigen Abwärtstrend effektiv entgegengesteuert und ein nachhaltiger Beitrag zum Schutz des Gebiets geleistet.

274 Siehe FFH-Verträglichkeitsstudie vom 23.02.2009, S. 97.

275 BVerwG, Urt. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 203).

276 *Rödiger-Vorwerk*, Die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie der Europäischen Union und ihre Umsetzung in nationales Recht, Berlin 1998, S. 106.

277 Siehe FFH-Verträglichkeitsstudie vom 23.02.2009, S. 39.

Fernerhin bilden das Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ und das östlich hieran angrenzende hamburger Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ aufgrund ihrer natürlichen Ausstattung und Beschaffenheit naturschutzfachlich gesehen einen Gesamtkomplex. Insbesondere ist für das Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ ebenfalls der Wachtelkönig die wertbestimmende Vogelart. Dieser Gesamtkomplex umfasst eine Fläche von rund 2.110 ha. Selbst unter Berücksichtigung der dann im 4. Bauabschnitt auf hamburger Seite fortgeführten A 26 und der damit einhergehenden – randlichen – Betroffenheiten des Vogelschutzgebiets „Moorgürtel“ und der weiteren Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ durch den niedersächsischen Teil des 4. Bauabschnitts der A 26 führt das Gesamtvorhaben „nur“ zu einem Eignungsverlust von etwa 20 % der Fläche des gesamten Schutzgebietskomplexes anstatt zu einem Verlust von fast einem Drittel der Eignungsfläche wie bei separater Betrachtung des Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“. Damit liegen die Voraussetzungen für die weitere Funktionsfähigkeit des Vogelschutzgebiets vor.

Gleichwohl bleibt es bei einem gewichtigen Eingriff in die Integrität des Schutzgebiets. Dem stehen Lärmentlastungseffekte für den Menschen, die Entschärfung von Unfallschwerpunkten, die Wirtschaftsförderung des strukturschwachen Unterelberaums, die Stärkung des Seehafens Hamburg und die Schaffung städtebaulicher Potenziale für die an der B 73 gelegenen Ortschaften, insbesondere Buxtehude und Neu Wulmstorf, gegenüber. Selbst in dem Fall des Versagens der zum Schutz des Wachtelkönigs vorgesehenen Lärmschutzwände wird das Europäische Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) nicht irreversibel geschädigt. Insbesondere bleiben die Gebietsteile, die eine besonders gute Lebensraumeignung und bereits vorhandene Bruttradition für den Wachtelkönig aufweisen, weitgehend erhalten bzw. werden infolge entsprechender Kohärenzmaßnahmen im Gebiet weiter aufgewertet und ausgedehnt. Demgegenüber wird eine Vielzahl von Menschen unmittelbar von Lärmeinwirkungen deutlich entlastet, was sich in jedem Fall positiv auf deren Gesundheit auswirkt. Außerdem werden Unfallschwerpunkte entschärft. Dabei handelt es sich jeweils um Belange, die sogar erhebliche Beeinträchtigungen prioritärer FFH-Gebiete im Sinne des § 34 Abs. 4 BNatSchG zu rechtfertigen vermögen²⁷⁸. Gerade mit Blick auf das insofern auch von der Vogelschutz- und FFH-Richtlinie anerkannte und grundrechtlich sowohl auf nationalstaatlicher als auch auf europäischer Ebene abgesicherte Gewicht des menschlichen Lebens sprechen hier entscheidend für das Vorhaben. Die weiteren hierfür sprechenden, aber nicht näher quantifizierbaren Gründe der Wirtschaftsförderung des strukturschwachen Unterelberaums, der Stärkung des Seehafens Hamburg und die Schaffung städtebaulicher Potenziale für die an der B 73 gelegenen Ortschaften flankieren die mit der Gesundheit des Menschen direkt in Verbindung stehenden Gründe und verleihen dem Vorhaben so ein zusätzliches Gewicht.

Was schließlich die mit der gewählten Abschnittsbildung einhergehenden Unsicherheiten angeht, so ist zunächst zu konstatieren, dass auch in Bezug auf die angenommenen, schon wegen der strengen Anforderungen an die FFH-Verträglichkeitsprüfung auf der sicheren Seiten liegenden Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) Prognoseunsicherheiten bestehen. Ungeachtet dessen ist hier die Verwirklichung des Gesamtvorhabens bis zur Anbindung an die A 7 so weit gesichert, dass dies als – nach menschlichem Ermessen – sicher in die Abwägung eingestellt werden kann. So ist die A 26 für Hamburg von der A 7 bis zur niedersächsischen Landesgrenze im Entwurf des Investitionsrahmenplans 2011 bis 2015 vom 14.12.2011 (IRP-Entwurf) als prioritäres, bis 2015 zu verwirklichendes Vorhaben aufgenommen worden. Der 3. Bauabschnitt der A 26 wird demgegenüber sogar nur als weiteres wichtiges Vorhaben gelistet, für die bis 2015 keine Finanzmittel zur Verfügung stehen, daher deren Planung zwar vorangetrieben, aber mit der Verwirklichung nicht vor 2015 begonnen werden soll (vgl. Ziff. 5.2 IRP-Entwurf). Die Realisierung des 3. Bauabschnitts wird demnach ohnehin erst nach oder zumindest gleichzeitig mit der Realisierung des 4. Bauabschnitts erfolgen.

278 BVerwG, Urt. v. 27.01.2000 – 4 C 2.99 –, BVerwGE 110, 302 (316).

2.2.3.7.3.2.2 Alternativenprüfung

Es sind auch keine nach § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG das betroffenen Vogelschutzgebiet weniger beeinträchtigende zumutbare Alternativen gegeben.

Der Begriff der Alternative ist nicht in einem konzeptionellen Sinn zu verstehen, so dass etwa dem Bau einer Straße auch die Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrs entgegengehalten werden könnte, denn Handlungsalternativen sind letztlich immer denkbar. Die in § 34 Abs. 3 BNatSchG im Einklang mit Art. 6 Abs. 4 FFH-RL eingeräumte Abweichungsmöglichkeit würde bei dieser Sichtweise letztlich leerlaufen, was vom Normgeber ersichtlich nicht beabsichtigt gewesen ist²⁷⁹. Auch die Systematik spricht gegen ein solch weites Verständnis des Alternativenbegriffs. Vielmehr verdeutlicht der systematische Zusammenhang von § 34 Abs. 3 Nr. 1 und 2 BNatSchG, dass sich der Begriff der Alternative auf die mit dem Projekt verfolgten und hierdurch bereits konkretisierten zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses bezieht²⁸⁰. Das Erfordernis der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses verlangt indessen nicht die „beste“ Lösung zur Behebung eines sich stellenden Problems, sondern lediglich eine, die einem durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleiteten staatlichen Handeln entspricht²⁸¹. Als Alternative im Sinne des § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG kommen demzufolge nur solche Varianten des zur Genehmigung gestellten Vorhabens in Betracht, mit denen sich die konkret verfolgten Planungsziele – wenn auch unter gewissen Abstrichen am Zielerfüllungsgrad – noch verwirklichen lassen²⁸². Maßgeblich sind insoweit auch bloße Teilziele²⁸³.

Vor diesem Hintergrund waren mit Blick auf die Trassenführung folgende Alternativen näher zu betrachten, mit denen eine Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes und die volkswirtschaftlich sinnvolle Autobahnanbindung des strukturschwachen Untereelberaums in ähnlicher Weise erreicht werden könnte:

- Verschwenkung der Trasse nach Norden, so dass sie nördlich an Rübke vorbeiführt, nördlich des Siedlungsbereichs Nincoper Deich an die L 235 anschließt und dann im 4. Bauabschnitt wieder nach Süden verschwenkt wird (optimierte Nordvariante)²⁸⁴;
- Trassenverlauf im Wesentlichen wie in der Vorzugsvariante, aber Verlagerung weiter nach Norden an Rübke heran (Variante N3)²⁸⁵;
- Optimierung der Vorzugsvariante (= Variante N2) durch Errichtung höherer Lärmschutzwände und Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Da mit der optimierten Nordvariante – geschätzt – nur etwa 30 ha des Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) für die wertgebende Vogelart des Wachtelkönigs verloren gehen werden, es sich hierbei um Flächen außerhalb des für den Wachtelkönig bedeutsamen Kerngebiets handelt, das Vorkommen des Wachtelkönigs im Schutzgebiet stark schwankt und der Wachtelkönig in den südlichen und östlichen als ohnehin von der Art bevorzugteren Teil des Gebiets ausweichen kann, könnte diese Alternative sogar ohne eine erhebliche Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets im Sinne des § 34 Abs. 2 BNatSchG auskommen²⁸⁶. Jedenfalls aber geht sie mit wesentlich geringeren Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets einher als die planfestgestellte Vorzugsvariante. Auch die Variante N3 be-

279 *Erbguth*, DVBl 1999, 588 (590).

280 Vgl. BVerwG, Urf. v. 09.07.2009 – 4 C 12.07 –, BVerwGE 134, 166 (Rn. 33).

281 *Lau*, Der Naturschutz in der Bauleitplanung, Berlin 2011, Rn. 63 m.w.N.

282 BVerwG, Urf. v. 17.01.2007 – 9 A 20.05 –, BVerwGE 128, 1 (Rn. 143).

283 BVerwG, Beschl. v. 03.06.2010 – 4 B 54.09 –, NVwZ 2010, 1289 (Rn. 9).

284 Grafisch dargestellt u.a. im Kulturlandschaftlichen Gutachten vom 31.01.2012, S. 33 Abb. 21.

285 Grafisch dargestellt u.a. in Unterlage 1b, S. 23 Abb. 2.

286 Vgl. BVerwG, Urf. v. 24.11.2011 – 9 A 23.10 –, DVBl 2012, 1 (Rn. 39).

wirkt eine gegenüber der Vorzugsvariante geringere Beeinträchtigung, wenngleich die Schonung des Schutzgebiets nicht annähernd so deutlich ausfällt wie bei der Nordvariante: Gemäß der nachvollziehbaren Angaben der Vorhabenträgerin im Schreiben vom 05.03.2012 ist mit der Verschwenkung der Autobahntrasse maximal nach Norden bis an Rübke heran ein um insgesamt 19 ha reduzierter Lebensraumverlust für den Wachtelkönig verbunden. Mit einer Optimierung der Vorzugsvariante durch die Errichtung höherer Lärmschutzwände und die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ließen sich schließlich die Flächenverluste für den Wachtelkönig um bis zu 60 ha reduzieren. Damit könnten an sich jedenfalls die Nordvariante, aber auch die Optimierung der Vorzugsvariante sowie die – ggf. in gleicher Weise optimierte – Variante N3 vorzugswürdig sein.

Der Vorhabenträger muss sich nach § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG aber nur auf zumutbare weniger beeinträchtigende Alternativen verweisen lassen. Obgleich Art. 6 Abs. 4 UAbs. 1 Satz 1 FFH-RL diese Einschränkung expressis verbis nicht enthält, steht diese Maßgabe des § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG mit dem europäischen Recht in Einklang. Das Tatbestandsmerkmal der Zumutbarkeit trägt dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit Rechnung²⁸⁷, an dem sich gemäß Art. 5 Abs. 4 EUV auch die Handlungen der Unionsorgane auszurichten haben. So spricht denn auch der Europäische Gerichtshof von der Notwendigkeit der Interessenabwägung im Rahmen der Alternativenprüfung²⁸⁸. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind insofern lediglich diejenigen Alternativen zumutbar, deren Verwirklichungsaufwand – auch aus naturschutzexternen Gründen – nicht außer Verhältnis zu dem mit ihnen erreichbaren Gewinn für den europäischen Habitatschutz steht²⁸⁹. Zu prüfen ist, ob die mit dem Plan oder Projekt verfolgten zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses die Verwirklichung gerade dieser Alternative verlangen oder ob sie auch auf andere Weise bzw. an einem anderen Ort mit noch verhältnismäßigem Aufwand erreicht werden können²⁹⁰. Noch nicht abschließend geklärt ist indessen, welche Belange in die Verhältnismäßigkeitsüberlegung eingestellt werden können. An sich legt der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nahe, die Zumutbarkeitsprüfung auf alle Nachteile sowohl für den Vorhabenträger als auch für Dritte und andere Gemeinwohlbelange zu erstrecken, die mit den in Betracht kommenden Alternativen einhergehen. Das Bundesverwaltungsgericht spricht demgegenüber – in Bezug auf einen behördlichen Vorhabenträger – davon, dass der Vorhabenträger von einer weniger beeinträchtigenden Alternative aus Zumutbarkeitsgründen erst Abstand nehmen dürfe, wenn diese Alternative ihm unverhältnismäßige Opfer abverlangt oder „andere Gemeinwohlbelange“ erheblich beeinträchtigt werden²⁹¹. Auch Generalanwältin *Kokott* geht davon aus, dass in die Abwägungsentscheidung im Rahmen der Alternativenprüfung nur öffentliche Interessen eingestellt werden können, da Art. 6 Abs. 4 FFH-RL die Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebiets nur erlaube, „wenn sie durch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses geboten ist“²⁹². Steht einer Alternative mit einer erheblichen Beeinträchtigung im Sinne des § 34 Abs. 2 BNatSchG eine Alternative ohne eine solche Beeinträchtigung gegenüber, überzeugt diese Sichtweise. Damit konnte jedenfalls die Nordvariante – das Ausbleiben einer erheblichen Beeinträchtigung des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) hier unterstellt – nur aufgrund öffentlicher Interessen mit entsprechendem Gewicht ausgeschlossen werden.

287 BVerwG, Urt. v. 27.01.2000 – 4 C 2.99 –, BVerwGE 110, 302 (310).

288 EuGH, Urt. v. 20.09.2007 – Rs. C-304/05 –, Slg. 2007, I-7495 (Rn. 83), Kommission/Italien.

289 BVerwG, Urt. v. 17.05.2002 – 4 A 28.01 –, BVerwGE 116, 254 (267); BVerwG, Urt. v. 27.01.2000 – 4 C 2.99 –, BVerwGE 110, 302 (311).

290 BVerwG, Beschl. v. 03.06.2010 – 4 B 54.09 –, NVwZ 2010, 1289 (Rn. 9); BVerwG, Urt. v. 12.3.2008 – 9 A 3.06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 170).

291 BVerwG, Urt. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 159); BVerwG, Urt. v. 27.01.2000 – 4 C 2.99 –, BVerwGE 110, 302 (310).

292 GAin *Kokott*, Schlussanträge v. 25.06.2009 – Rs. C-241/08 –, Slg. 2010, I-1697 (Rn. 98); Hervorhebung im Original.

Gleichwohl erweist sich die **Nordvariante** als unzumutbar. Zu diesem Ergebnis ist bereits die Bezirksregierung Lüneburg im Zuge der Planfeststellung des 2. Bauabschnitts der A 26 als die seinerzeit zuständige Planfeststellungsbehörde gelangt. Im Planfeststellungsbeschluss vom 30.01.2004 (S. 42-45) heißt es insoweit aus fachlicher Sicht:

„Die ‚Trasse nördlich Rübke‘ stellt keine zumutbare Alternative dar, da ihre Folgen im Hinblick insbesondere auf die Belange Obstanbau, regionale Wirtschaft und Kulturlandschaft im Vergleich zu den zu vermeidenden Nachteilen für das Vogelschutzgebiet unverhältnismäßig wären.

[...]

Von besonderer Bedeutung ist vor allem die Zerstörung der cope-Struktur der 3. Meile Alten Landes.

[...]

Der von der ‚Trasse nördlich Rübke‘ betroffene Bereich nördlich des Rübker Hinterdeiches hat wegen seines hervorragenden Erhaltungszustandes als ‚cope‘-Kultivierung eine außerordentlich große Bedeutung für das Alte Land insgesamt. Obwohl das Alte Land noch mehrere mittelalterliche Kultivierungsareale überliefert hat und bereits Eingriffe in die historische Substanz und Struktur des Alten Landes stattgefunden haben, sind die betroffenen ‚cope‘-Kultivierungen von Moorende (Zwölfvoorling-Kultivierung) und Nincop (Siebenvoorling-Kultivierung) besonders gut erhaltene Beispiele historischer Kulturlandschaftsteile.

Wenn diese sehr gut erhaltenen ‚copen‘ Moorende und Nincop zerschnitten werden, tritt ein historischer Zeugnisverlust der 3. Meile auf, was Auswirkungen auf das gesamte Alte Land als historische Kulturlandschaft hat. Genau dies wäre bei der ‚Trasse nördlich Rübke‘ der Fall. Die Streifenparzellierung der ‚cope‘ Moorende würde zerstört, damit wäre die 750 Jahre alte Struktur der ‚cope‘ nicht mehr ablesbar. Eine Wiederherstellung ist nicht denkbar. Gleiches gilt für die ‚cope‘ Nincop. Hinzu käme dabei, dass es sich bei der ‚cope‘ Nincop um einen singulären Landschaftsteil handelt, der in dieser Form als Siebenvoorling-Kultivierung nur noch ein einziges Mal (in der holländischen Herkunftsregion der Kolonisten) existiert. Die Zerschneidung ist dem vollständigen Verlust des Landschaftsteils gleichzusetzen, da das Gesamtdokument (Siebenvoorling-Kultivierung) in der Wirklichkeit dann nicht mehr vorhanden ist. Im Falle der ‚cope‘ Nincop ist schon wegen der Einzigartigkeit dieses historischen Zeugnisses auch kein Verweis auf ähnliche Landschaftsteile möglich. Auch für die anderen zerschnittenen ‚copen‘ gilt, dass ihre Zeugnisfunktion nicht von anderen ähnlichen Strukturen an anderer Stelle des Alten Landes übernommen werden kann, da der westliche Bereich der 3. Meile Alten Landes einen besonders guten Erhaltungszustand aufweist, der sich woanders nicht in dieser Qualität findet.

Eine Alternative, die zu einer nicht wiederherstellbaren oder zu ersetzenden Zerstörung höchst wertvoller und zum Teil einzigartiger Kulturlandschaftsteile führen würde, ist nicht als zumutbare Alternative anzusehen. Anders als andere historische Zeugnisse haben Landschaftsteile als Zeugnisse von Siedlungs- und Kulturgeschichte nur an ihrem originalen Ort einen historischen Zeugniswert. Ohnehin ist bei großflächigen Landschaftsteilen wie hier eine Herstellung an anderem Ort undenkbar. Die ‚Trasse nördlich Rübke‘ würde somit zu unwiederbringlichen Verlusten führen, die nicht hingenommen werden müssen. Diese Verluste an historischer Substanz und Struktur wären auch im Vergleich mit den erheblichen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes als unverhältnismäßig anzusehen.“

Diese Argumentation hat das Niedersächsische Oberverwaltungsgericht im Eilverfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss zum 2. Bauabschnitt der A 26 vom 30.01.2004 nach

summarischer Prüfung nicht beanstandet²⁹³. Die Planfeststellungsbehörde teilt diese damalige Einschätzung, die seinerzeitigen Erwägungen gelten fachlich nach wie vor: Auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin aus kulturwissenschaftlicher Sicht die seinerzeitigen Befunde zu den im Alten Land vorhandenen erhaltenswerten Gegebenheiten und ihrer Beeinträchtigung im Falle der Realisierung der Nordvariante aktualisieren lassen. Hierbei wurde auch eine mögliche Optimierung der Nordvariante in Betracht gezogen, bei der die Auswirkungen auf das Alte Land als Kulturgut auf ein Minimum reduziert würden. Das hierauf vorgelegte kulturnaturlandschaftliche Gutachten zu den Auswirkungen dieser optimierten Nordvariante, die im Vergleich zur 2004 betrachteten Variante südlicher verläuft, kommt aber zum selben Ergebnis²⁹⁴: Zwar führt das Gutachten aus, dass die Beeinträchtigungen der optimierten Variante im Bereich Nincop gemindert werden²⁹⁵. Jedoch sind – so die Gutachter überzeugend – dafür an anderer Stelle im Vergleich wesentlich massivere Beeinträchtigung zu erwarten²⁹⁶. Es bleibt bei der nicht zu ersetzenden Zerstörung der des Parzellierungs- und Grabengefüges in wertvollen Kernbereichen²⁹⁷.

Die Planfeststellungsbehörde ist auch davon überzeugt, dass darüber hinaus die seinerzeitigen Überlegungen der vormaligen Bezirksregierung Lüneburg zur Schutzwürdigkeit des Alten Lands weiter Gültigkeit beanspruchen können, nach dem heutigen Erkenntnisstand durch weitere Erwägungen sogar verstärkt werden.

Zum rechtlichen Schutzstatus führte die Bezirksregierung Lüneburg seiner Zeit aus:

„Das Alte Land ist ein herausragendes Beispiel einer gewachsenen Kulturlandschaft im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 13 ROG. Es handelt sich zugleich um eine historische Kulturlandschaft von besonderer Eigenart im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 14 BNatSchG. Das Alte Land ist mit archivalischen und kartographischen Quellen in seiner Kulturlandschaftsgeschichte hervorragend belegt und in seiner Ausgestaltung in Europa singulär. Kein anderes Großanbaugebiet für Obst in Europa hat vergleichbare naturräumliche und historische Merkmale. Der Erhaltungszustand der Kulturlandschaft Altes Land ist als sehr gut zu bewerten im Vergleich zu anderen Kulturlandschaften in Niedersachsen (vgl. Gutachten Kleefeld/Burggraaff Seiten 77-79).

Das Alte Land fällt national wie international derzeit vornehmlich deshalb in keine rechtlich normierte Schutzkategorie, weil es ein derartiges Schutzsystem für Kulturlandschaften nicht gibt. Hervorzuheben sind aber mehrere Veröffentlichungen, die verdeutlichen, welche hohe Bedeutung den historischen bzw. gewachsenen Kulturlandschaften auf europäischer und internationaler Ebene beigemessen wird. Hinzuweisen ist hier auf die im Gutachten Kleefeld/Burggraaff Seiten 97 ff abgedruckte Stellungnahme des Europäischen Ausschusses der Regionen zum Schutz europäischer Kulturlandschaften, die auch auf das Alte Land zutreffen würde. Besonders bedeutsam ist das Europäische Landschaftsübereinkommen (European Landscape Convention – im Gutachten Seiten 106 ff), das zwar von Deutschland noch nicht unterzeichnet ist, inhaltlich aber dem vorausgreift, was künftig verpflichtend und bindend sein dürfte. Aus europäischer Sicht sind besonders herausragende Kulturlandschaften zu schützen, wie es bereits die Europarat-Empfehlung R(95)9 zur integrierten Erhaltung von Kulturlandschaften als Teil der Landschaftspolitik von 1995 verlangt (vgl. Gutachten Seiten 59 ff). Die

293 NdsOVG, Beschl. v. 12.12.2005 – 7 MS 91/05 –, NuR 2006, 185 (189).

294 *Burggraaff/Kleefeld*, Kulturnaturlandschaftliches Gutachten des Büros für historische Stadt- und Landschaftsforschung vom 31.01.2012, Auswirkungen der optimierten Nordvariante im 3. Abschnitt der A 26 im Raum Moorende, Nincop und Rübke (im Folgenden: „Kulturnaturlandschaftsgutachten 2012“).

295 Kulturnaturlandschaftsgutachten 2012, S. 43.

296 Kulturnaturlandschaftsgutachten 2012, S. 44.

297 Kulturnaturlandschaftsgutachten 2012, S. 47.

Definitionen von Kulturlandschaft in den genannten Stellungnahmen, Übereinkommen und Empfehlung treffen auf das Alte Land voll zu.

Schließlich liegt es nahe, das Alte Land auch als würdig anzusehen, als Weltkulturerbe nach den Kriterien der entsprechenden UNESCO-Konvention von 1972 zu gelten. Die fachliche Erfüllung der Kriterien ist u.a. deshalb anzunehmen, weil ein entsprechendes Gebiet einer ‚cope‘-Kultivierung in den Niederlanden als international bedeutend in die Vorschlagsliste aufgenommen wurde. Die ‚cope‘-Landschaft wird als Hochform mittelalterlicher Moorkultivierung angesehen. Für die Vergleichbarkeit des Alten Landes hinsichtlich der Bedeutung als Weltkulturerbe spricht die einmalige Geschlossenheit und der herausragende Erhaltungszustand des Gebietes.“

Inzwischen hat Niedersachsen das Alte Land als Vorschlag für die sog. Tentativliste zur Aufnahme als UNESCO-Welterbe bei der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder (KMK) eingereicht²⁹⁸. Der Vorschlag umfasst - derzeit - zwar nur die im 3. Bauabschnitt der A 26 nicht berührte 1. und 2. Meile des Alten Landes. Doch erfolgte diese Beschränkung wohl nur mit Rücksicht auf den Umstand, dass der Vorschlag auf einer Antragstellung alleine der von der 1. und 2. Meile belegenen Gemeinde Jork und der Samtgemeinde Lühe gründet, zudem die 3. Meile z.T. auf hamburgischem Gebiet liegt²⁹⁹. Von ihrer Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit her steht die 3. Meile des Alten Landes der 1. und 2. Meile aber in nichts nach. Im Gegenteil: Sie ist aus fachlicher Sicht sogar sowohl auf niedersächsischer als auch auf hamburgischer Seite der noch mit am besten erhaltene Teil des Alten Landes und zeichnet sich durch die Besonderheit der Siebenvoorling-Kultivierung in Nincop aus³⁰⁰. So treffen die Kriterien für den außergewöhnlichen universellen Wert der Gegend nach Art. 1 der Welterbekonvention, wie sie das dem Antrag der Gemeinde Jork und der Samtgemeinde Lühe beigegebene Dossier begründet, auch für die 3. Meile zu: Das Alte Land stellt eine herausragende organische, andauernde Kulturlandschaft dar, die ihre mittelalterliche Gründungsstruktur im Landschafts- und Gesellschaftsbild bis heute bewahrt hat und gleichzeitig eine hochproduktive, moderne Landschaft darstellt. Sie ist geprägt vom Umgang des Menschen mit den spezifischen Gegebenheiten in der Flussmarsch. Zudem ordnet sich die Struktur der Kulturlandschaft bei der Bewirtschaftung, Siedlung und Infrastruktur der ursprünglichen, im Hochmittelalter angelegten, linearen Struktur unter³⁰¹. Diese Merkmale – insbesondere die noch erhalten gebliebene Landschaftsstruktur – lassen sich innerhalb der 3. Meile beispielsweise anhand der bereits zur Sprache gekommenen Nincoper Siebenvoorlings-Kultivierung zeigen, legen Zeugnis ab von einer heute noch durch mittelalterliche Strukturen geprägten Landschaft, in der zugleich die Spuren der diese Prägung aufnehmenden Überformung insbesondere ab dem Ende des 18. Jahrhundert sichtbar sind.

Damit ist es erwägenswert, wenn nicht sogar nahe liegend, dass von der Bundesrepublik letztlich das gesamte Alte Land als Welterbekandidat an die UNESCO gemeldet wird. Dieser Umstand entfaltet bereits jetzt einen gewissen, gleichsam vorwirkenden Schutz. Dabei lässt sich die Rechtslage zum Schutz potentieller FFH-Gebiete fruchtbar machen: Nach der Rechtsprechung des EuGH entfaltet bereits die Meldung solcher Gebiete einen Schutzan-

298 Siehe Pressemitteilung des MWK vom 18.06.2012, verfügbar unter http://www.mwk.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=6257&article_id=106663&psm_and=19.

299 Vgl. Antrag der Gemeinde Jork und der Samtgemeinde Lühe, mit Antragsunterlagen von *Kruse/Paulowitz*, Altes Land, Kleines Dossier, Grundlagen zur Arbeit an einer UNESCO Welterbe-einreichung vom 10.10.2011 (im Folgenden: „Dossier Altes Land“), Teil I S. 4.

300 *Kleefeld/Burggraaff/Lange*, Länderübergreifende Kulturlandschaftsanalyse Altes Land, Endbericht vom 20.11.2007 (im Folgenden: „Kulturlandschaftsanalyse 2007“), S. 71-73, insb. Abb. 14, (im Internet verfügbar unter <http://www.hamburg.de/contentblob/354872/data/gutachten-analyse-altes-land.pdf>).

301 Dossier Altes Land, Teil III.1.

spruch durch die Mitgliedsstaaten³⁰². Die Interessenlage besteht für den Fall des Welterbes gleichermaßen. Zudem ist zu beachten, dass die Eintragung als solche nach der Konvention nicht den Welterbestatus begründet: Nach dem Wortlaut der Art. 4, 5 der Konvention soll sämtliches Erbe geschützt werden ohne Rücksicht auf die Aufnahme in die Liste³⁰³. Das niedersächsische Landesrecht nimmt dies auf: § 2 Abs. 3 NDSchG fordert eine rechtzeitige Berücksichtigung der Anforderungen des UNESCO-Übereinkommens bei öffentlichen Planungen und Baumaßnahmen.

Darüber hinaus spricht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde viel dafür, dass jedenfalls Teile der 3. Meile des Alten Landes auch derzeit schon einen formalen Schutz genießt. Bei den schützenswerten Teilen der 3. Meile des Alten Landes dürfte es sich nämlich um ein (oder ggf. auch mehrere einzelne) komplexes Denkmal im Sinne des § 3 Abs. 2 und 3 NDSchG handeln, das bzw. die durch die als Alternative in Rede stehende Nordvariante zerstört oder zumindest erheblich beeinträchtigt würden. Im Einzelnen:

Die Denkmaleigenschaft ergibt sich aus einem Zusammenspiel der Regelungen des § 3 Abs. 2 NDSchG auf der einen und des § 3 Abs. 3 Sätze 1 und 2 NDSchG auf der anderen Seite. Das niedersächsische Denkmalrecht schützt zunächst in klassischer Weise sog. Einzelbaudenkmäler nach § 3 Abs. 2 NDSchG: Dies sind bauliche Anlagen (§ 2 Abs. 1 NBauO), Teile baulicher Anlagen, Grünanlagen und Friedhofsanlagen. Daneben muss ein Erhaltungsgrund, eine bestimmte Bedeutungskategorie vorliegen; nach § 3 Abs. 2 NDSchG ist dies aus geschichtlichen, künstlerischen, wissenschaftlichen oder städtebaulichen Gründen der Fall.

§ 3 Abs. 3 Satz 1 NDSchG erweitert den Begriff des (Einzel-)Baudenkmals aus § 3 Abs. 2 NDSchG. Auch eine Gruppe baulicher Anlagen, die erhaltenswert ist, ist Baudenkmal, unabhängig davon, ob die einzelnen baulichen Anlagen für sich Baudenkmale sind. Nach der Rechtsprechung des Niedersächsischen Obergerichts, das auch den im Denkmalrecht geläufigen Begriff des „Ensembles“³⁰⁴ benutzt, fällt etwa der Schutz einer Burg- oder Klosteranlage, eines Bauerngehöfts oder einer gewerblichen Betriebsstätte mit mehreren Gebäuden, einer Häuserreihe, eines Straßenzugs oder eines Platzes mit angrenzender Bebauung darunter³⁰⁵. Die Größe ist nicht entscheidend. Aus dem Wortlaut „Gruppe“ lässt sich nicht herleiten, dass nur ein auf einen begrenzten Raum und eine begrenzte Anzahl beschränktes Ensemble geschützt sein kann. Eine Gruppe kann auch eine Vielzahl von baulichen Anlagen erfassen, wenn die Gesamtheit durch eine übergreifende Idee, ein Gestaltungsprinzip o.ä. gekennzeichnet ist³⁰⁶. Voraussetzung ist nur, dass bei einer Gruppe die einzelnen baulichen Anlagen durch ein einheitliches Bindeglied, eine einheitliche gestalterische „Aussage“ verbunden sind³⁰⁷. Weiterhin weist die Wortwahl „Gruppe“ daraufhin, dass mehr als zwei bauliche Anlagen vorhanden sein müssen³⁰⁸.

Gemäß § 3 Abs. 3 Satz 2 NDSchG gelten überdies auch Pflanzen, Frei- und Wasserflächen in der Umgebung eines Baudenkmals und Zubehör eines Baudenkmals als Denkmal, wenn sie mit diesem eine Einheit bilden, die aus den in § 3 Abs. 2 NDSchG genannten Gründen erhaltenswert ist. Mit dieser Regelung sollen die Gegenstände in den Schutz einbezogen werden, die mangels Anlageneigenschaft nach § 3 Abs. 2 NDSchG nicht berücksichtigt werden können³⁰⁹. Mit dieser Lösung vom strengen Anlagenbezug ist eine nicht unerhebliche

302 EuGH, Urt. v. 13.1.2005 – 117/03 – Slg. 2005, I-167, Rdnr. 29 (Dragaggi); zum Ganzen: *Lau*, *Der Naturschutz in der Bauleitplanung*, Berlin 2011, Rn. 152 ff., *Füßer*, NVwZ 2005, 628 ff.

303 *Wiechert*, in: *Schmaltz/Wiechert*, NDSchG, 2. Aufl. (2012), Vorb. Rn. 67.

304 Vgl. NdsOVG, Urt. v. 02.10.1987 – 6 A 71/86 –, NVwZ 1988, 1143 Ls 1.

305 NdsOVG, Urt. v. 02.10.1987 – 6 A 71/86 –, NVwZ 1988, 1143.

306 NdsOVG, Urt. v. 08.06.1998 – 1 L 3501/96 –, juris, Rn. 27.

307 NdsOVG, Urt. v. 07.02.1996 – 1 L 3301/94 –, juris, Rn. 10.

308 Vgl. OVG Nds/S-H, Urt. v. 14.10.1982 – 6 A 123/80 –, BRS 39 Nr. 135, S. 292: zwei alte Bauernhäuser reichen nicht aus.

309 Vgl. LT-Drs. 8/2420, S. 21.

Erweiterung des Kanons möglicher Schutzobjekte verbunden, der grundsätzlich auch „flächige“ Denkmale erfasst. Nach *Wiechert* liegt eine Einheit vor, wenn die geschichtliche Aussagekraft eines Baudenkmals bzw. seine ästhetische oder städtebauliche Wirkung gerade auf den umgebenden Landschaftsteilen beruht oder durch sie gesteigert wird³¹⁰. In einer frühen Entscheidung hat das Oberverwaltungsgericht für die Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein die nach § 3 Abs. 3 Satz 2 NDSchG einbezogene Freifläche als „dazugehörig“ bezeichnet³¹¹. Eine bestimmte, in Maßangaben zu fassende Höchstausdehnung kann dem Gesetz nicht entnommen werden³¹². Genauso wie im Fall des allgemeinen Umgebungsschutzes nach § 8 NDSchG, der keine exakten Maßangaben kennt, sondern den „Wirkbereich“ eines Denkmals schützt, ist die Einheit in Abhängigkeit zu ihrem Bezugspunkt anhand der Gegebenheiten des Einzelfalls zu bestimmen. Es handelt sich bei der Regelung des § 3 Abs. 3 Satz 2 NDSchG gewissermaßen um einen besonderen Fall des „hineingezogenen“ Umgebungsschutzes, bei dem die hinreichend qualifizierte Umgebung selbst zum Teil des Denkmals wird. Der niedersächsischen Rechtsprechung ist der Umgang mit solch flächigen Denkmalbestandteilen im Übrigen nicht fremd: So wurde beispielsweise innerhalb eines wendländischen Rundlingsdorfs die Freifläche vor den Gebäuden als Denkmal als charakteristisch für die Siedlungsstruktur und deshalb schützenswert anerkannt³¹³. Ein gesamtheitlicher Schutz – gerade mit Blick auf Proportionen und zwischen der Bebauung bleibenden Freiflächen – wurde zudem für eine aus einer fast 2 km langen Reihe aus insgesamt 16 Höfen bestehende Moorkolonie angenommen, die unter dem Moorkommissar Jürgen Christian Findorff (1720-1792) gegründet wurde³¹⁴. Die Schutzwürdigkeit dieser Gesamtheit baulicher Anlagen begründete das Oberverwaltungsgericht mit dem Zeugnis der Findorff-Siedlung über die Moorkolonisation, die jedenfalls das Tatbestandsmerkmal der städtebaulichen Bedeutung erfülle. Dabei sei unschädlich, dass nicht mehr alle Höfe innerhalb dieser Gesamtheit landwirtschaftlich genutzt würden und zum Teil sogar erheblich baulich verändert wurden; denn jedenfalls die charakteristische Siedlungsform sei erhalten geblieben³¹⁵.

Dieser denkmalrechtliche Schutz wird ergänzt durch allgemeinen Umgebungsschutz des § 8 NDSchG, wonach in der Umgebung von Baudenkmalen Anlagen nicht errichtet werden dürfen, wenn dadurch das Erscheinungsbild beeinträchtigt wird.

Auf das Alte Land bzw. die dort enthaltenen und kultur- wie siedlungsgeschichtlich bedeutsamen Gegebenheiten bezogen bedeutet dies nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde folgendes:

Das Alte Land wurde durch die Holländer-Kolonisation im 12. und 13. Jahrhundert entscheidend geprägt. Sie schuf auf zuvor ungenutztem Land Siedlerstellen auf streifenförmigen Hufen³¹⁶, die von Entwässerungsgräben begrenzt waren und auf denen ursprünglich überwiegend Ackerbau betrieben wurde. Die Struktur der Besiedlung und Bewirtschaftung geht dabei in weiten Teilen auf Verträge von 1113 zurück, in denen u.a. die Größe der Hufen einheitlich auf 720 x 30 Ruten³¹⁷ exakt festgelegt wurde (sog. Zwölfvoorling-Kultivierung). Eine Ausnahme und damit zugleich bemerkenswerte Besonderheit ergibt sich zudem für Nincop, wo eine sonst nur noch im holländischen Nieuwkoop anzutreffende Siebenvoorling-Kultivierung erfolgte. „Voorling“ steht insoweit jeweils für das Maß von 60 Ruten gemessen von der Kultivierungsachse (in der Regel ein Fluss). Durch den etwa ab 1870 einsetzenden

310 *Wiechert*, in: Schmaltz/Wiechert, NDSchG, 2. Aufl. (2012), § 3 Rn. 16.

311 OVG Nds/S-H, Urt. v. 07.11.1984 – 1 OVG A 191/82 –, unveröff.

312 A.A.: *Wiechert*, in: Schmaltz/Wiechert, NDSchG, 2. Aufl. (2012), § 3 Rn. 16, wonach nur die nähere Umgebung einbezogen werden kann.

313 OVG Nds./S-H, Urt.v. 7.11.1984 – 1 OVG A 191/82 –, unveröff.

314 OVG Nds/S-H, Urt. v. 23.11.1976 – I A 62/74 –, BRS Bd. 32 Nr. 45, S. 1 ff.

315 OVG Nds/S-H, Urt. v. 23.11.1976 – I A 62/74 –, BRS Bd. 32 Nr. 45, S. 4.

316 Eine „Hufe“ bezeichnet ein landwirtschaftliches Gut, das mit einem Pflug bestellt werden kann und demnach der Arbeitskraft einer Familie entspricht.

317 Die „Rute“ war über Jahrhunderte das Standardmaß der holländisch-utrechtischen Tiefebene; eine Rute entspricht 3,767 m.

Obstbau im Alten Land wurde ein seit damals zunehmend flächenmäßig ausgreifender Ackerbau verhindert und somit die über die Jahrhunderte bewahrten Strukturen der Zwölf- bzw. Siebenvoorling-Kultivierung bis heute erhalten; man spricht in diesem Zusammenhang von einer persistenten Landschaft.

Hervorstechend für das Alte Land sind die historischen Deichanlagen, die die Entwicklung der Besiedlung zeigen. Dies sind Flussdeiche (z.B. der Estedeich) und Hinterdeiche. Als ein „Linienelement“³¹⁸ haben sie eine herausragende Bedeutung für das Alte Land³¹⁹. Der Hinterdeich etwa, der die 3. Meile nach Süden hin abgrenzt, wird zumindest als älter als 1769 eingeschätzt³²⁰. Deiche sind nach § 3 Abs. 2 NDSchG i.V.m. § 2 Abs. 1, S. 2, Nr. 4 NBauO Aufschüttungen und können damit für sich bereits Baudenkmale sein³²¹. Weitere charakteristische Linienelemente sind die historischen Gräben, die der Entwässerung und Abgrenzung der Hufen dienen und heute noch landschaftsbildbestimmend sind³²². Weiterhin lassen sich Straßen und Verbindungswege, die der charakteristischen Besiedlung folgen, nachvollziehen; einige davon, wie etwa der Weg aus Finkenreich nach Norden, lassen sich für das Jahr 1769 nachweisen³²³. Man geht davon aus, dass das „Verkehrsnetz“ im Alten Land seit Jahrhunderten die gleichen Strukturen aufweist³²⁴. Daneben ist in den kulturwissenschaftlichen Gutachten die Rede von zahlreichen im Alten Land vorfindlichen „Punktelementen“ mit Zeugnischarakter, nämlich in Gestalt der Kirchen, Altländer Höfe sowie Schleusen, Schöpf- und Pumpwerke³²⁵. Als kulturwissenschaftliche erwähnte „Flächenelemente“ sind v.a. die Obstanbauflächen, das Acker- und Grünland, sowie charakteristische Ortskerne zu nennen³²⁶, weiterhin die Besiedlungsstruktur der langegezogenen Hufen und linearen „Siedlungsbänder“ entlang der Deiche bzw. entlang der Wege³²⁷. Mit Blick auf die oben erwähnten siedlungsgeschichtlichen Zusammenhänge sind diese verschiedenen Elemente aufeinander bezogen im Sinne einer „Einheit“ nach § 3 Abs. 3 Satz 2 NDSchG, sie gehören zusammen. Die Bedeutung der einzelnen Bestandteile wird durch ihre Beziehung im Raum verstehbar: Die Deiche als Abschluss der Besiedlungstätigkeit und Schutz vor Überschwemmung sind in Zusammenhang mit der speziellen Besiedlungs- und Bewirtschaftungsform zu sehen. Nicht zuletzt sind die vielfältigen ungestörten Blickbeziehungen von den Deichen als prägendes Element zu beachten³²⁸. Zudem liegen der Planfeststellungsbehörde vorläufige Erkenntnisse in Bezug auf Potentialflächen für Bodendenkmäler i.S.d. § 3 Abs. 4 NDSchG vor – zum Teil in direkter Nachbarschaft zu baulichen Bereichen. Insoweit liegt es nahe, je nach denkmalfachlicher Aussagekraft, auch die erwähnten vorhandenen oder vermuteten Bodendenkmale den schützenswerten Punktelementen zuzuschlagen und als Teil eines – oder mehrerer noch denkmalfachlich voneinander abgrenzbarer – Esembles „Altes Land“ anzusehen.

Die vorgefundenen Strukturen sind auch erhaltenswert, aufgrund einer geschichtlichen Bedeutung nach § 3 Abs. 2 NDSchG besteht hieran nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde jedenfalls für erhebliche Teile des oben skizzierten komplexen Ensembles ein öffentliches Interesse. Dies ist der Fall, wenn ein Denkmal in irgendeiner Weise historische Ereignis-

318 Kulturlandschaftsanalyse 2007, S. 61f.

319 Kulturlandschaftsanalyse 2007, S. 62.

320 Kulturlandschaftsgutachten 2012, S. 27, Abb. 18.

321 Vgl. als Bsp. aus der niedersächsischen Rspr. zu einem Deich als Denkmal siehe etwa OVG Nds./S-H, Urt.v. 26.10.1987 – 3 OVG A 59/85 –, unveröff.

322 Kulturlandschaftsgutachten 2012, S. 30 und Abb. 18 auf S. 27; Kulturlandschaftsanalyse 2007, S. 63.

323 Kulturlandschaftsgutachten 2012, S. 30 und Abb. 18, 19 auf S. 27 u. 29.

324 Dossier Altes Land, Teil III.7.

325 Kulturlandschaftsanalyse 2007, S. 55 ff.; Abb. 8-10.

326 Kulturlandschaftsanalyse 2007, S. 64 f.

327 Dossier Altes Land, Teil III.6.

328 Schreiben der Oberen Denkmalbehörde im Verfahren zum 2. Bauabschnitt vom 22.01.2002.

nisse oder Entwicklungen heute und für künftige Generationen anschaulich macht³²⁹. Dazu sind Dokumente „aus erster Hand“ wesentlich und unentbehrlich³³⁰. Die genannten Punkt-, Linien-, wie Flächenelemente insgesamt verdeutlichen zusammen als Teile eines bedeutungstragenden Ganzen mit Zeugnischarakter auf eindrucksvolle Weise die Entwicklung der Besiedelung durch den Menschen unter den spezifischen Bedingungen dieser Landschaft und mit den historisch zur Verfügung stehenden Mitteln, zudem als Ergebnis eines europäischen Diffusionsprozesses angesichts der holländischen Siedler³³¹. Zudem hat das Alte Land mit den genannten Elementen Zeugnischarakter für Jahrhunderte alte Techniken der Entwässerung und des Überschwemmungsschutz³³².

Die – auch als Frage der Denkmalwürdigkeit eingestufte – Voraussetzung des öffentlichen Interesses soll schließlich als Korrektiv eine zusätzliche Eingrenzung aus dem Kreis der denkmalfähigen Gegenstände bewirken³³³. Dabei wird auf den Wissens- und Kenntnisstand eines sachverständigen Betrachters abgestellt, dessen Urteil von einem breiten Kreis von Sachverständigen getragen wird³³⁴. Ausgehend von der umfangreichen Begutachtung des Alten Landes liegt die Denkmalwürdigkeit der genannten Elemente der 3. Meile aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde auf der Hand: So führt das Kulturlandschaftsgutachten aus dem Jahr 2012 aus:

„Das Alte Land ist in seiner Gesamtheit als historische Kulturlandschaft im Vergleich zu anderen Obstanbaugebieten in der Bundesrepublik Deutschland selten und einzigartig. Dies gilt auch für die europäische Betrachtungsebene. Diese Einzigartigkeit leitet sich aus dem Erhalt von Strukturen einer mittelalterlichen Hollerkolonisationsphase und dem Erhaltungszustand einer Marschenkolonisation insgesamt ab.“³³⁵

Im Übrigen ist davon auszugehen, dass eine Bewertung im Rahmen der Welterbekonvention, die einen außergewöhnlich universellen Wert verlangt, gleichzeitig das spezifisch denkmalrechtliche öffentliche Interesse indiziert. Im Rahmen der Planfeststellung des 2. Bauabschnittes wurde zudem seitens der Fachbehörde das Alte Land als „wertvolle historische Kulturlandschaft“ bezeichnet³³⁶.

Dieses Schutzniveau lässt sich auch dem hamburgischen Denkmalrecht, das für das Teilstück östlich der Landesgrenze anzuwenden ist, entnehmen. Gemäß § 2 Nr. 2 HbgDSchG sind Denkmale auch Mehrheiten von unbeweglichen Sachen, zusammen mit ihrem Zubehör und ihren Ausstattungen und den mit ihnen verbundenen Garten- und Parkanlagen (Ensemble), zu denen auch städtebauliche Einheiten, insbesondere kennzeichnende Straßen-, Platz- und Quartiersbilder gehören können. Hierbei ist nicht erforderlich, dass jeder einzelne Teil des Ensembles ein Denkmal darstellt. So hat etwa das Obergerverwaltungsgericht Hamburg eine Wohnsiedlung insgesamt als Denkmal erachtet, der Denkmalwert bestehe gerade in dem Miteinander der einzelnen Elemente, also der Wohngebäude, der Ställe, der Gartenflächen, des Baumbestands, der Vorfelder und Freiflächen zwischen den Gebäuden. Diese seien aufeinander bezogen und abgestimmt und könnten nicht hinweggedacht werden, ohne dass die städtebauliche Gesamtkonzeption tangiert würde.³³⁷ Zwar verfolgt das hamburgische Denkmalrecht das konstitutive Eintragungssystem (vgl. § 6 Abs. 3 HbgDSchG), und ei-

329 OVG Nds/S-H, Urt. v. 04.06.1982 – 6 A 57/80 –, NVwZ 1983, 231 (232); Wiechert, in: Schmaltz/Wiechert, NDSchG, 2. Aufl. (2012), § 3 Rn. 21.

330 Viebrock, in: Martin/Krautzberger, Handbuch Denkmalschutz und Denkmalpflege, 3. Aufl. (2010), Teil C Rn. 10.

331 Kulturlandschaftsanalyse 2007, S. 91; Dossier Altes Land, Teil II, S. 5 ff.

332 Dossier Altes Land, Teil II, S. 2.

333 Wiechert, in: Schmaltz/Wiechert, NDSchG, 2. Aufl. (2012), § 3 Rn. 33; Viebrock, in: Martin/Krautzberger, Handbuch Denkmalschutz und Denkmalpflege, 3. Aufl. (2010), Teil C Rn. 25.

334 NdsOVG, Urt. v. 26.3.1999 – 1 L 1302/97 –, juris, Rn. 35.

335 Kulturlandschaftsgutachten 2012, S. 33, Hervorhebung im Original.

336 Schreiben der Oberen Denkmalbehörde im Verfahren zum 2. Bauabschnitt vom 22.01.2002.

337 OVG HH, Urt. v. 16.05.2007 – 2 BF 298/02 –, juris, Rn. 69.

ne Eintragung des Alten Landes wurde bislang nicht vorgenommen³³⁸. Gleichwohl wird das Alte Land auch von der Freien und Hansestadt Hamburg für schützenswert erachtet³³⁹ und steht jedenfalls die 3. Meile des Alten Landes absehbar nicht in Gefahr, auf Hamburger Gebiet überformt zu werden, so dass zumindest die benannten Elemente der 3. Meile des Alten Landes aus niedersächsischer Sicht weiterhin schutz- und damit – da die übrigen Voraussetzungen für die Denkmaleigenschaft vorliegen – denkmalwürdig sind. Im Übrigen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass alleine schon die in Niedersachsen liegenden Teile des Alten Landes und insbesondere auch der 3. Meile auch für sich genommen – ohne Berücksichtigung der hamburgischen Teile – jedenfalls zusammen mit der 1. und 2. Meile hinreichenden Zeugnischarakter haben und in jedem Fall schutzwürdig sein dürften.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist diese weder dazu befugt noch wäre es für die Zwecke des hiesigen Verfahrens notwendig, im Detail zu klären, wie genau die oben als denkmalfähig und –würdig genannten Elemente mit den in ihnen enthaltenen baulichen Anlagen als eine Gruppe (oder mehrere solcher) i.S.d. § 3 Abs. 3 Sätze 1 und 2 NDSchG konkret abzugrenzen und ggf. zu inventarisieren sind. Für die Zwecke der Betrachtung im Rahmen der Alternativenprüfung reicht der o.g. Befund aus, zumal das von der Planfeststellungsbehörde konsultierte Nds. Landesamt für Denkmalpflege gegen eine solche Betrachtung keine grundsätzliche Bedenken angemeldet hat.

Der Bau der Nordvariante würde den Befund in seiner Gesamtheit zerstören bzw. wesentlich beeinträchtigen. Maßstab hierfür ist zunächst § 6 Abs. 2 NDSchG. Danach dürfen Kulturdenkmale nicht zerstört, gefährdet oder so verändert werden oder von ihrem Platz entfernt werden, dass ihr Denkmalwert beeinträchtigt wird. Insoweit kam seinerzeit bereits die Bezirksregierung Lüneburg als Planfeststellungsbehörde im Ausgangsplanfeststellungsverfahren zum 2. Bauabschnitt gestützt auf das o.g. Kulturlandschaftliche Gutachten vom 30.06.2002³⁴⁰ zu der Einschätzung, dass die Trasse nördlich von Rübke die 3. Meile des Alten Landes entwerten wird: Die Kultivierungen Estebüggje, Moorende, Nincop und Rübke werden gequert und dadurch der jeweilige kulturlandschaftliche Bezug durchschnitten. Neben dem Substanzverlust an Parzellen, Deichen (Hinterdeich) und Gräben kommt es auch zur Zerstörung der Struktur der Kultivierungen. Im Bereich der Kultivierungen Moorende und Neuland sowie westlich und östlich von Estebüggje werden die linearen Siedlungsgefüge zerschnitten. Das betrifft insbesondere die Zwölfvoorling-Kultivierung von Moorende³⁴¹. Zudem wird im Bereich des östlichen Estedeiches das historisch gewachsene wasserbauliche Gefüge mit Gräben, Wettern und Vorflutern erheblich beeinträchtigt. Auch die Grenze der 3. Meile zwischen mittelalterlich geprägtem besiedeltem Bereich und neuzeitlich siedlungsleerem Bereich am Rübker Hinterdeich wird erheblich beeinträchtigt. Im Bereich Nincop würden u.a. die streifenförmigen Parzellen der besonders außergewöhnlichen Siebenvoorling-Kultivierung, die bis auf das Jahr 1257 zurückgeht, zerschnitten. Hinzu kommt die teilweise Zerstörung des Nincoper Deiches als historische Kultivierungsgrenze. Überdies wird die Trasse gemeinsam mit den Begleitbauten, insbesondere den teilweise 4 m hohen auch im Falle der Nordvariante zum Schutz der Bebauung in Rübke notwendigen Lärmschutzwänden, das historisch flache Landschaftsbild beeinträchtigen, was sich hier wesentlich nachtei-

338 Vgl. Denkmalliste der Freien und Hansestadt Hamburg, Stand: 07.11.2011, abrufbar unter <http://www.hamburg.de/contentblob/201404/data/denkmalliste-gesamt.pdf>.

339 So bescheinigt auch die neben dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg in Auftrag gegebene länderübergreifende Kulturlandschaftsanalyse 2007 dem Alten Land einen besonderen Wert und konstatiert dessen Schutzwürdigkeit. Bereits zuvor sind im Senat Forderungen laut geworden, das Alte Land ggf. sogar spezialgesetzlich unter Schutz zu stellen, vgl. Stader Tageblatt v. 13.04.2002.

340 Kulturlandschaftliches Gutachten, Auswirkungen der A 26 im Alten Land des Kölner Büros für historische Stadt- und Landschaftsforschung vom 30.06.2002 (im Folgenden: „Kulturlandschaftsgutachten 2002“), S. 68 ff.

341 Kulturlandschaftsgutachten 2002, S. 70.

liger auswirkt als südlich von Rübke parallel zum Hinterdeich wie in der Vorzugsvariante. Dies wird nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde einen besonders schmerzlichen Verlust der Blickbeziehungen zwischen Hinterdeich und Elbdeich nach sich ziehen.

Gleiches gilt für die zwischenzeitlich optimierte Nordvariante: Sie quert ebenfalls den Hinterdeich als tradierte südliche Grenze des Alten Landes und die Kultivierungen von Moorende und Finkenreich, wodurch das streifenförmige west-ost orientierte Parzellierungs- und Grabengefüge und die Hufen zerstört werden³⁴². Im weiteren Verlauf werden die u.a. spätmittelalterliche Kultivierung von Rübke zerschnitten und die Siebenvoorling-Kultivierung von Nincop und Francop ebenso beeinträchtigt³⁴³. Insgesamt werden die sehr gut erhaltenen hochmittelalterlich geprägten Strukturen zerstört bzw. beeinträchtigt³⁴⁴. Die Zerstörung bezieht sich jedoch nicht nur auf den näheren Zusammenhang innerhalb der 3. Meile, sondern auch auf das Alte Land insgesamt: Die Möglichkeit, einen Entwicklungsprozess in toto abgrenzen zu können, macht das Alte Land unter anderem aus³⁴⁵. Die Kultivierungen von Moorende, Finkenreich und Nincop sind zudem besonders gut erhaltene Exemplare³⁴⁶.

Während also die hier planfestgestellte Vorzugsvariante der Trassenführung der A 26 mit einer erheblichen Beeinträchtigung des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) einhergeht, aber letztlich nicht zum Verlust des Gebiets führt, würde die Nordvariante die 3. Meile des Alten Landes, die sich durch Einmaligkeit und fehlende Ersetzbarkeit auszeichnet, komplett entwerten. Insoweit war nach dem Maßstab des § 7 NDSchG – im Gegensatz zur Behandlung von Kulturdenkmälern im Planfeststellungsbeschluss an anderer Stelle (siehe oben 2.2.3.13) – dem Denkmalschutz der Vorrang einzuräumen.

Darüber hinaus ist – wie bereits festgehalten wurde (siehe oben 2.2.3.7.3.2.1) – für die Gewichtung einander widerstreitender Ziele vor allem deren hierarchische Anbindung im europäischen Kontext und deren demokratische Legitimation maßgeblich. Der Denkmalschutz aber ist nicht nur national gesetzlich verankert, sondern auch ein Schutzgut von europäischem, primärrechtlichem Rang. So heißt es in Art. 167 Abs. 2 AEUV, dass die Europäische Union durch ihre Tätigkeit die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten fördert und unterstützt und erforderlichenfalls deren Tätigkeit insbesondere im Bereich der Erhaltung und des Schutzes des kulturellen Erbes von europäischer Bedeutung ergänzt. Art. 167 Abs. 2 AEUV knüpft damit an entsprechende nationale Initiativen an und stärkt sie auf europäischer Ebene³⁴⁷. Das national geschützte Alte Land fällt unter den Begriff des kulturellen Erbes und ist auch von europäischer Bedeutung:

Der Begriff des kulturellen Erbes umfasst sämtliche Zeugnisse menschlichen Handelns ideeller, geistiger oder materieller Art, die als solche für die Geschichte des Menschen bedeutsam sind und die sich als Gegenstände, als Raumdispositionen oder als Orte beschreiben oder lokalisieren lassen³⁴⁸. Unbestritten dürfte sein, dass ein Kulturdenkmal auch unter den Begriff des kulturellen Erbes fällt; Letzteres bildet den Oberbegriff, während ein Denkmal einen Ausschnitt hieraus kennzeichnet. Das Alte Land bzw. seine 3. Meile erhält seine Bedeutsamkeit als kulturelles Erbe durch die Demonstration der Strukturen einer mittelalterlichen Kolonisationsphase und dessen hervorragenden Erhaltungszustand. Die Entstehung der linearen Strukturen der Dörfer und der streifenartigen Parzellen lässt sich heute noch sehr gut ablesen³⁴⁹. Von europäischer Bedeutung ist das kulturelle Erbe, wenn sein Verlust von Bedeu-

342 Kulturlandschaftsgutachten 2012, S. 40.

343 Kulturlandschaftsgutachten 2012, S. 42 ff.

344 Kulturlandschaftsgutachten 2012, S. 44.

345 Kulturlandschaftsgutachten 2012, S. 45.

346 Kulturlandschaftsgutachten 2012, S. 45.

347 Vgl. Sparr, in: Schwarze, EU-Kommentar, 2. Aufl. (2009), Art. 151 EGV Rn. 20.

348 Hönes, NuR 2009, 19.

349 Länderübergreifende Kulturlandschaftsanalyse Altes Land des Kölner Büros für historische Stadt- und Landschaftsforschung vom 20.11.2007, im Internet verfügbar unter

tung für die Vielfalt der Kulturen innerhalb der Europäischen Union ist, d.h. ob es von der historischen und künstlerischen Entwicklung Europas sowie von der Vielfalt seiner Zivilisationen zeugt³⁵⁰. Dies zeigt sich am Alten Land in geradezu beispielhafter Weise. Neben der Dokumentation der siedlungs- und wasserbaulichen sowie wirtschaftlichen Entwicklung lässt sich die Migration innerhalb Europas ablesen: Die Besiedlung der 3. Meile erfolgte im 12. und 13. Jahrhundert durch holländische Siedler insbesondere aus Nieuwkoop. Ähnlichkeiten zwischen dem Siedlungstypus dort und im Alten Land lassen sich bis heute nachweisen; Gleiches gilt für die in Polen gelegenen „cope“-Kultivierungen³⁵¹.

Damit überwiegt nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde der Schutz der 3. Meile des Alten Landes die Belange des Habitatschutzes. Dies gilt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde selbst dann, wenn die kulturfachlich maßgeblichen Elemente in der 3. Meile des Alten Landes entgegen den obigen Darstellungen nicht als Denkmal im Sinne des § 3 Abs. 2 und 3 NdDSchG einzustufen wäre. Insofern schließt sich die Planfeststellungsbehörde der früheren Bezirksregierung Lüneburg an: Beim Alten Land und insbesondere dessen 3. Meile handelt es sich unbestreitbar um eine historisch gewachsene Kulturlandschaft von – auch unter europäischem Blickwinkel – besonderem Wert. Damit genießt das Alte Land im Allgemeinen und dessen 3. Meile im Speziellen innerstaatlich jedenfalls über § 2 Abs. 2 Nr. 5 ROG (Kulturgutschutz als Grundsatz der Raumordnung) und gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 1 BNatSchG als Ziel des Naturschutzes einen gewissen Schutz, der auch einen ausreichenden Anknüpfungspunkt für den unionsrechtlichen Schutz des kulturellen Erbes nach Art. 167 Abs. 2 AEUV bietet.

Ungeachtet dessen hat die Nordvariante zudem noch erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Landwirtschaft, die Agrarstruktur und die regionale Wirtschaft im Alten Land. So hatte schon seinerzeit die Bezirksregierung Lüneburg festgehalten (siehe Planfeststellungsbeschluss vom 30.01.2004, S. 38-40):

„Die ‚Trasse nördlich Rübke‘ verläuft bereits unmittelbar östlich der Este nördlich des Hinterdeiches und damit durch Obstanbauflächen. Ein erheblicher Flächenverlust, der nahezu ausschließlich Obstanbauflächen betrifft, ist die Folge. Eine Reihe von Obsthöfen wird nahe der Hofstelle getroffen und von den hinter der Trasse liegenden Flächen abgetrennt. Damit entstehen sowohl erhebliche Umwege als auch ungünstige Flächenzuschnitte. Beides ist im Obstbau entscheidend kritischer zu betrachten als etwa im Ackerbau oder der Viehwirtschaft.

Die Obsthöfe im Alten Land sind zum großen Teil vollarrondiert, die Betriebsfläche liegt regelmäßig langgestreckt hinter der Hofstelle. Das ist angesichts der Vielzahl der jährlichen Arbeitsgänge (ca. 100 im Obstbau gegenüber ca. 8-15 bei Acker- oder Grünlandnutzung) von sehr großer Bedeutung. Hinzu kommt das von der Hofstelle ausgehende Leitungsnetz für Entwässerung, Frostschutzbegrünung und Bewässerung im Sommer. Daher werden Obstflächen, die nicht an betriebseigene Flächen anschließen, nur selten bewirtschaftet. Wenn doch, so ist eine gute Erschließung und eine akzeptable Mindestgröße Voraussetzung. Teilweise entstehen durch die Zerschneidung unwirtschaftliche Restflächen, die über kurz oder lang gar nicht mehr obstbaulich genutzt werden.

Das Gutachten Märlein kommt aufgrund dieser Auswirkungen der ‚Trasse nördlich Rübke‘ auf eine Zahl von 26 Existenzgefährdungen obstbaulicher Betriebe (vgl. Seiten 12-22), wobei sich diese Angabe auf den Bereich zwischen Km 18,3

<http://www.hamburg.de/contentblob/354872/data/gutachten-analyse-altes-land.pdf> (im Folgenden: „Kulturlandschaftsgutachten 2007“), S. 78.

350 Vgl. Sparr, in: Schwarze, EU-Kommentar, 2. Aufl. (2009), Art. 151 EGV Rn. 28; Ress/Ukrow, in: Grabitz/Hilf/Nettesheim, Das Recht der Europäischen Union, Losebl. (Stand: Okt. 2011), Art. 167 AEUV Rn. 119.

351 Ausführlich Kulturlandschaftsanalyse 2007.



und Km 27,4 bezieht, in dem sich die ‚Trasse nördlich Rübke‘ und die Planfeststellungstrasse unterscheiden. Für den entsprechenden Bereich der Planfeststellungstrasse ist hingegen von nur zwei Existenzgefährdungen auszugehen. Auf Hamburger Gebiet kämen keine Existenzgefährdungen hinzu, sofern die ‚Arbeitstrasse‘ einen Abstand von ca. 80 m vom Hinterdeich einhält. Bei einem Abstand von ca. 250 m vom Hinterdeich kämen mindestens acht Existenzgefährdungen in Hamburg hinzu.

Während den beiden Existenzgefährdungen bei der Planfeststellungstrasse durch Zuteilung benachbarter Flächen wirksam begegnet werden kann, besteht diese Möglichkeit bei der ‚Trasse nördlich Rübke‘ kaum. Allenfalls fünf der 26 Existenzgefährdungen könnten langfristig abgewendet werden (vgl. Gutachten Mährlein Seiten 27-32).

Der Flächenbedarf, um den Flächenentzug und die durch Zerschneidung unwirtschaftlich werdenden Restflächen für den Obstbau theoretisch auszugleichen, liegt bei 144 ha für die ‚Trasse nördlich Rübke‘. Hinzu kämen gut 20 ha für die ‚Arbeitstrasse‘. Das entspricht insgesamt 14 funktionierenden Obsthöfen von durchschnittlich 12 ha. Bei der Planfeststellungstrasse entfielen der Bedarf bezüglich der 144 ha Obstbaufläche. Der Flächenverlust erscheint angesichts der Gesamtobstbaufläche im Alten Land von 9400 ha zunächst gering. Jedoch machen 26 Existenzgefährdungen 4,1 % aller Betriebe des Alten Landes aus. Der Produktionswertverlust ist im Gutachten Mährlein mit ca. 2 Mio. EUR nachvollziehbar ermittelt worden.

Aufgrund der Spezialisierung der gesamten Region Altes Land auf den Obstbau betrifft die Verringerung der Obstanbaufläche und der Zahl der Betriebe nicht nur die Betriebsinhaber und ihre Mitarbeiter, sondern wegen der intensiven Verflechtungen in vergleichbarer Relation auch die vor- und nachgelagerten Wirtschaftsbereiche, etwa den Handel, das verarbeitende Gewerbe, das Transportgewerbe und andere Dienstleistungen, die sich auf die Obsterzeugung beziehen. Betroffen durch den Verlust an Obstbaufläche und -betrieben ist zudem der Tourismus, der im Alten Land ganz entscheidend davon lebt, dass ein großes geschlossenes Obstbaugebiet besteht, dessen Entstehung und Entwicklung zudem an den seit vielen Jahrhunderten bestehenden Strukturen der Besiedlung und Bewirtschaftung ablesbar ist.

Das Gutachten Mährlein kommt zu dem Ergebnis dass bei der ‚Trasse nördlich Rübke‘ in Verbindung mit der ‚Arbeitstrasse‘ 105 Arbeitsplätze verloren gehen gegenüber nur zwei Arbeitsplätzen bei der Planfeststellungstrasse in Verbindung mit der ‚Arbeitstrasse‘. Zwar muss das Gutachten zwangsläufig mit verschiedenen Annahmen arbeiten, die in der Größenordnung aber vertretbar erscheinen. Selbst wenn man den Umsatzrückgang im Tourismus nur mit 5 % statt 10 % ansetzen würde, führte dies nur zu einer Reduzierung der wegfallenden Arbeitsplätze um 21. Auch ließe sich die Zahl der arbeitslos werdenden Betriebsinhaber und mitarbeitenden Angehörigen bzw. Mitarbeiter von 52 noch um einige verringern, da einige Betriebe weiter wirtschaften würden unter Einbeziehung von Flächen benachbarter existenzgefährdeter Betriebe, die tatsächlich aufgeben. Auch bei einer angenommenen Zahl von ‚nur‘ 70 wegfallenden Arbeitsplätzen wird jedoch sehr deutlich, welche erheblichen Folgen die ‚Trasse nördlich Rübke‘ auf die regionale Wirtschaft hat. Bei den verlorengehenden Arbeitsplätzen handelt es sich zudem um solche, für die eine Verlagerung an andere Standorte – anders als etwa bei der Industrie – aufgrund der Bodengebundenheit der Produktion nicht zu befürchten wäre.

Insgesamt wird die Wirtschaftskraft der Region und die Konkurrenzfähigkeit des Obstanbaugebietes Altes Land im Vergleich zu anderen Obstanbaugebieten

nachhaltig geschwächt, weil die Effektivität und die Effizienz gemeinsamer Strukturen bei Verringerung der Anbaufläche und der Zahl der Betriebe zwangsläufig sinkt.“

Mit Gutachten vom 14.03.2012 aktualisierte Herr Prof. Dr. Mährlein sein Gutachten vom Juli 2002, auf das seinerzeit die Bezirksregierung Lüneburg maßgeblich abstellte. Darin bestätigt der Gutachter zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde, dass die Ergebnisse des Gutachtens vom Juli 2002 im Ergebnis uneingeschränkt auf die heutigen agrarstrukturellen Verhältnisse übertragen werden können. Zwar ist die Zahl der Obstbaubetriebe seit dem Jahr 2002 um ca. 30 % zurückgegangen, doch wurde die von den aufgegebenen Obstbaubetrieben bewirtschaftete Fläche im Regelfall von anderen wachstumswilligen Betrieben weiter bewirtschaftet. Zudem ist seit einigen Jahren zu beobachten, dass bisher innerhalb des Alten Landes liegende Grünland- oder Ackerflächen zunehmend in Obstbauflächen überführt werden. Inzwischen werden wohl alle obstbaufähigen Flächen im Alten Land auch für den Obstbau genutzt. Die durch eine starke Knappheit gekennzeichnete Flächensituation im Altländer Obstbau hat sich außerdem noch durch die Inanspruchnahme von Obstbauflächen durch die Freie und Hansestadt Hamburg verschärft, was nicht ohne Folgen für die Grundstückspreise geblieben ist. Zugleich ist die obstbauliche Flächennutzung intensiviert worden; seit 1992 hat sich die Anzahl der Obstbäume im Alten Land verdoppelt. Insgesamt hat sich im Altländer Obstbau somit eine Entwicklung vollzogen, die auf der verfügbaren Fläche die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit deutlich gesteigert hat. Dies hat wirtschaftliche Konsequenzen: Im Falle eines Flächenentzugs geht der wirtschaftliche Ertrag gemessen an der ökonomischen Größe „Deckungsbeitrag“ – definiert als Erlös abzüglich der variablen Kosten – verloren; denn der Flächenentzug ermöglicht zwar die Einsparung der variablen, nicht aber der fixen Kosten. So reduziert der Entzug von 1 ha Obstbaufläche den jährlichen betrieblichen Gewinn durchschnittlich um rund 5.700 EUR. Das ist umso gewichtiger, als allein schon zur Kompensation der jährlichen Teuerungsrate zwischen 2,0 und 2,5 %, also je nach Betriebsgröße zwischen 5.000 und 10.000 EUR pro Jahr an Eigenkapitalbildung erforderlich ist. Dabei kann nach Aussage des Gutachters zuverlässig davon ausgegangen werden, dass die Existenz der Betriebe gefährdet ist, wenn die Höhe der Kapitalbildung um mehr als die Hälfte zurückgeht. Folglich führt im Falle eines 15 ha großen Obstbaubetriebs bereits der Entzug von 1,05 ha Obstbaufläche (= 7 % der Bewirtschaftungsfläche) zur Gefährdung der betrieblichen Existenz.

Für die Beurteilung der Auswirkungen einer nördlichen Trassenführung ist sodann zu beachten, dass die Obstbauflächen der Obstbaubetriebe im Alten Land in aller Regel als arrondierte Einheit geschlossen bei den Hofstellen liegen. Dies hängt mit den Besonderheiten der obstbaulichen Bewirtschaftung zusammen, die viele Arbeitsgänge und damit kurze Wege erfordert. Der Gesamtflächenbedarf für die Autobahn beliefe sich in der Nordvariante auf etwa 49 bis 65 ha, was allein bereits der Obstbaufläche von vier bis fünf Betrieben entspricht. Hinzu kämen weitere vorhabenbedingte Beeinträchtigungen infolge der Veränderung des Kleinklimas. Nach Auskunft des Obstbauversuchsrings des Alten Landes e.V. (OVR) ist davon auszugehen, dass in der Nordvariante der gesamte Bereich zwischen der Autobahntrasse und dem Hinterdeich für den Obstbau verloren geht, was die Existenz von weiteren 14 bis 22 Betrieben gefährden würde. In der Nordvariante ist also mit der Existenzgefährdung von mindestens 18 Betrieben zu rechnen.

Dies wiederum hat erhebliche regionalwirtschaftliche Auswirkungen. So hat sich das Alte Land bis heute zu einer der wettbewerbsstärksten Obstbauregionen Europas entwickelt. Der niedersächsische Anteil an der gesamtdeutschen Obsterzeugung konnte von 16,6 % im Jahr 2000 auf 24,2 % im Jahr 2009 gesteigert werden, wobei der überwiegende Anteil dieser Erzeugungsleistung von den Obstbaubetrieben des Alten Landes erbracht wird. Ausweislich des Statistischen Jahrbuchs für die Bundesrepublik Deutschland 2011 (dort S. 348) werden in Deutschland pro Jahr rund 1 Mio. t Äpfel erzeugt, ca. ein Viertel davon in Niedersachsen. Da im Zuge der Realisierung der Nordvariante insgesamt voraussichtlich 307 ha für den Obstbau verloren gehen und der Ertrag pro Hektar im Alten Land – bei einem geschätzten

Äpfel-Anteil von 90 % – insgesamt rund 39 t beträgt, bedeutete dies den Verlust von mehr als 1 % der gesamtdeutschen Apfelproduktion ($307 \times 39 \text{ t} \times 90 \% = 10.775 \text{ t}$). Dies ist im Hinblick auf die spezifischen Anforderungen an die für den Obstbau geeigneten Flächen und die Knappheit solcher Flächen schon agrarstrukturell höchst bedenklich, hat doch der Bundesgesetzgeber erst jüngst die agrarischen Belange gestärkt und insoweit eine besondere Rücksichtnahme verordnet (vgl. § 15 Abs. 3 BNatSchG). Die Landwirtschaft genießt überdies auch europarechtlich eine primärrechtliche Beachtung. So legt Art. 39 Abs. 1 AEUV bestimmte Ziele der gemeinsamen Agrarpolitik fest, nämlich die Steigerung der Produktivität, die Gewährleistung einer angemessenen Lebenshaltung der Landwirte, die Stabilisierung der Märkte, die Versorgungssicherheit und angemessene Verbraucherpreise. Dabei darf zwar der Umweltschutz nicht ausgeblendet werden³⁵², doch steht die gemeinsame Agrarpolitik andererseits auch nicht unter einem Naturschutzvorbehalt.

Ungeachtet dessen sind im Alten Land immerhin 2.925 Arbeitsplätze direkt an den Obstbau gebunden. Weitere Arbeitsplätze bestehen in vor- bzw. nachgelagerten Unternehmen. Nach Angaben von Prof. Dr. Mährlein zieht jede Existenzgefährdung direkt den Verlust von mindestens 4,5 Arbeitsplätzen nach sich. Bei Realisierung der Nordvariante würden mithin allein mindestens bis zu 44,5 unmittelbar an den Obstbau gebundene Arbeitsplätze verloren gehen. Arbeitsplatzverluste in den dem Obstbau vor- und nachgelagerten Unternehmen sind noch hinzuzurechnen, ebenso wie Arbeitsplatzverluste im Tourismus; denn der Obstbau und die damit verbundene Kultur stellen die Basis des Altländer Tourismus dar, der 2011 immerhin einen Besucherstrom von 21.879 Gästen verzeichnen konnte. Es ist daher bei der Nordvariante nach wie vor ein Verlust von insgesamt etwa 105 Arbeitsplätzen anzunehmen.

Die Vorteile der Vorzugsvariante im Vergleich zur Nordvariante zeigen sich auch hinsichtlich der Möglichkeiten zum schonenden Ausgleich von Flächenverlusten durch das bereits eingeleitete Verfahren der Unternehmensflurbereinigung „Rübke“. Wie an anderer Stelle ausgeführt, kann mit Hilfe der Flurbereinigung und von Flächenzuweisungen nach derzeitigem Planungsstand die an sich gegebene Existenzgefährdung von mindestens drei landwirtschaftlichen Betrieben durch die Vorzugstrasse weitgehend aufgefangen werden (vgl. die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.12.2). Bei den nicht existenziell gefährdeten, aber doch von Flächenentzug stark betroffenen Betrieben wird durch die Flurbereinigung eine erhebliche Milderung der Betroffenheiten erreicht, es ist sogar möglich, dass die Flurbereinigung ohne Landabzug auskommt, sofern die Vorhabenträgerin genügend eigene Flächen einbringt. Bei der Wahl der Nordvariante würde diese Möglichkeit in einem Flurbereinigungsverfahren so nicht bestehen. Das folgt schon daraus, dass mit der Nordvariante der Bereich zwischen Trasse und Hinterdeich für den Obstbau nach fachlicher Einschätzung des Obstbauversuchsrings des Alten Landes e.V. (OVR) verloren geht. Diese verlorenen Flächen fehlen zusätzlich für den Ausgleich der Flächenverluste bei den unmittelbar von der Trassenführung betroffenen Betrieben. Unabhängig davon müsste ein Ausgleich der Flächenverluste für die existenzgefährdeten Betriebe aufgrund des vorherrschenden und betriebsnotwendig hohen Arrondierungsgrades in unmittelbarer Nähe zu den betroffenen Hofstellen erfolgen, was nur durch einen Eingriff in benachbarte Betriebe erfolgen könnte. Da diese ihrerseits zumeist gut arrondiert sind, könnte sich der Eingriff bei ihnen sogar nachteilig auswirken. Mit anderen Worten: In einem Gebiet mit einem hohen Arrondierungsgrad und typischerweise an den Flächen anliegenden Hofstellen lässt sich durch eine Flurbereinigung – gleich ob Unternehmensflurbereinigung oder herkömmliches Verfahren – eine Verbesserung der Agrarstruktur kaum erreichen. Zudem stehen aufgrund des bereits dargestellten Flächendrucks im Obstbau auch in der näheren Umgebung kaum Flächen zur Verfügung, die für den Obstbau im Wege einer Flurbereinigung zusätzlich nutzbar gemacht werden könnten. Schließlich ist zu bedenken, dass Obstbauflächen mit den jeweiligen Bäumen anders als Ackerland oder Grünland ein gewachsenes, werthaltiges Wirtschaftsgut darstellen, welches darüber hinaus oftmals noch mit erheblichem Aufwand mit technischer Infrastruktur (Beregnungsanlagen

352 Hierzu *Frenz*, NuR 2011, 771 ff.

etc.) ausgestattet wurden. Die Auswahl und Anordnung der Baumarten erfolgt für einen langen Zeitraum und beruht regelmäßig auf unternehmerischen Entscheidungen unter Berücksichtigung eines generationenübergreifenden obstgärtnerischen Erfahrungswissens. In diese Strukturen kann durch Flurbereinigungsmaßnahmen mit Flächenneuzuschnitten nicht ohne zusätzlichen Schaden eingegriffen werden. Im Gegensatz zur Vorzugsvariante, bei der Existenzgefährdungen und andere Nachteile des Flächenentzugs durch die Unternehmensflurbereinigung und Flächenzuweisungen der Vorhabenträgerin zumindest weitgehend ausgeglichen werden können, müssten bei der Nordvariante nicht nur Existenzgefährdungen, sondern mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretende Existenzvernichtungen in Kauf genommen werden.

Demgegenüber wird die planfestgestellte Vorzugsvariante jedenfalls mit Blick auf das laufende Flurbereinigungsverfahren voraussichtlich zu keiner einzigen Existenzgefährdung sowie zu keinen Arbeitsplatzverlusten führen.

Auch dies (Verlust von 1 % der gesamtdeutschen Apfelproduktion, Verlust von mehr als 100 Arbeitsplätzen, Verlust der touristischen Attraktivität des Alten Landes) erachtet die Planfeststellungsbehörde schon für sich betrachtet als ausreichend gewichtig, um die Nordvariante als unzumutbar hinter der planfestgestellten Trasse zurücktreten zu lassen. Die Nordvariante ist darüber hinaus auch noch mit erheblichen Zusatzkosten verbunden. Bereits für die Nordvariante 2002 (= seinerzeitige „Trasse nördlich Rübke“) sind gegenüber der damals favorisierten Südvariante Zusatzkosten in Höhe von 49,1 Mio. EUR ermittelt worden. Gegenüber den ursprünglich errechneten Zusatzkosten sind im Hinblick auf die nunmehr favorisierte Südvariante wegen der damit einhergehenden Verlegung von Energiefreileitungen mit Kosten von ca. 4 Mio. EUR und der erforderlichen beidseitigen Errichtung von Lärmschutzwänden mit Kosten von ca. 11,4 Mio. EUR, die mit der Nordvariante verbundenen Zusatzkosten auf 33,7 Mio. EUR zu korrigieren. Da der 3. Bauabschnitt der A 26 seine Rechtfertigung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG letztlich erst aus dem Gesamtvorhaben bezieht, sind diese Kosten zu Bewertungszwecken mit den Investitionskosten für die A 26 bis zur Anbindung an die A 7 ins Verhältnis zu setzen. Die Gesamtinvestitionskosten für den Bau der A 26 zwischen Stade und der A 7 sind ohne die Anbindungsstrecken im Jahr 2002 mit insgesamt ca. 463 Mio. EUR veranschlagt worden, wobei 348 Mio. EUR auf den niedersächsischen Teil entfallen. Diese Angaben dürften inzwischen zwar überholt sein, sie bilden aber das Verhältnis zwischen Zusatzkosten einer Trassenführung nördlich von Rübke und Gesamtinvestitionskosten nach wie vor zutreffend ab. Legt man mithin die 2002 ermittelten Gesamtinvestitionskosten für den niedersächsischen Teil der A 26 in Höhe von 348 Mio. EUR und die ebenfalls auf der Basis von Zahlen von 2002 ermittelten bereinigten Zusatzkosten für die Nordvariante in Höhe von 33,7 Mio. EUR zugrunde, so ergibt sich ein Verhältnis von fast 10:1. Die mit der Nordvariante verbundenen Zusatzkosten betragen also fast 10 % der Gesamtinvestitionskosten. Diese Zusatzkosten zu vermeiden, steht schon wegen des gesamten öffentlichen Haushaltsrechts durchziehenden Grundsatzes der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit (vgl. § 7 Abs. 1 BHO) im öffentlichen Interesse³⁵³. Bei Zusatzkosten von 10 % der Gesamtinvestitionskosten und mehr wird im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung bereits eine generelle Zumutbarkeitsgrenze gesehen³⁵⁴. Gleiches wird in der Literatur hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Alternativenprüfung nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG vertreten³⁵⁵. Mögen Zusatzkosten in dieser Größenordnung für sich gesehen hier zwar wegen der durchaus massiven Eingriffe in das Europäische Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) noch nicht zur Unzumutbarkeit der Nordvariante führen, so stellen sie gleichwohl einen erheblichen Nachteil dieser Alternative dar, den es abwägend zu berücksichtigen gilt.

353 BVerwG, Urt. v. 03.03.2011 – 9 A 8.10 -, NVwZ 2011, 1256 (Rn. 98 f.).

354 NdsOVG, Urt. v. 16.12.2009 – 4 LC 730/07 -, NuR 2010, 133 (138).

355 Lau, in: Frenz/Müggenborg, BNatSchG, Berlin 2011, § 45 Rn. 22.

Damit wiegen jedenfalls die Belange des Denkmalschutzes, des Schutzes des Alten Landes unter agrarstrukturellen und volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten sowie die Belange der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit in Summe schwerer als die oben (siehe unter Ziff. 2.2.3.7.3.1) dargestellten, mit der Vorzugsvariante verbundenen Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401), insbesondere da kein Totalverlust des Vogelschutzgebiets zu befürchten ist, demgegenüber aber die Nordvariante unwiederbringlich die 3. Meile des Alten Landes zerstören, die regionale (Agrar-)Wirtschaft massiv schädigen würde mit Folgen für den gesamtdeutschen Obstbau und zu Zusatzkosten in Höhe von etwa 10 % der Gesamtinvestitionskosten führt.

Die **Variante N3** kommt demgegenüber ebenfalls nicht ohne eine erhebliche Beeinträchtigung des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) im Sinne des § 34 Abs. 2 BNatSchG aus. Sie führt gegenüber der Vorzugsvariante mit Blick auf die wertbestimmende Vogelart des Wachtelkönigs lediglich zu einem um 19 ha geringeren Verlust von (potenziell) Lebensraum. Welche Belange aber in die Verhältnismäßigkeitsüberlegung im Rahmen der Alternativenprüfung eingestellt werden können, ist für diesen Fall, dass keine Alternative ohne erhebliche Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebiets gegeben ist, das in Rede stehende Vorhaben aber die Hürde der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses überwindet, – soweit ersichtlich – in der Rechtsprechung noch nicht erörtert worden. Es ist jedoch nicht ersichtlich, weshalb dann nicht Raum für eine umfassende Interessenabwägung sein soll, zumal es in diesem Fall „nur“ noch um quantitative Unterschiede zwischen den einzelnen Alternativen geht. Bei beiden Alternativen wird in die Integrität eines Natura 2000-Gebiets eingegriffen. Im Hinblick auf die habitatrechtliche Qualität besteht mithin kein Unterschied. Der Quantität des Eingriffs aber wird bereits über die Kohärenzsicherung nach § 34 Abs. 5 BNatSchG noch angemessen Rechnung getragen. Das Argument, dass Art. 6 Abs. 4 FFH-RL die Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebiets nur erlaube, wenn sie durch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses geboten ist, zwingt daher in diesen Fällen nicht zur Kaprizierung auf öffentliche Interessen als Abwägungsbelang in der Alternativenprüfung. Ungeachtet dessen sind es auch hier in erster Linie öffentliche Interessen, die den Ausschluss der Variante N3 rechtfertigen:

Die Variante N3 führt gegenüber der Vorzugsvariante zu einem um ca. 19 ha geringeren Lebensraumverlust für den Wachtelkönig³⁵⁶. Ca. 11 ha entfallen davon auf das besonders schutzwürdige Wachtelkönig-Kerngebiet. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass es sich bei der geschonten Fläche nicht um ein arrondiertes Areal handelt, sondern lediglich um einen ca. 64 m breiten Streifen südlich entlang der Autobahn. Die mit der Variante N3 erzielbare geringere Beeinträchtigung fällt also nur recht moderat aus. Demgegenüber überdeckt die Trasse in der Variante N3 weite Bereiche eines zur Weidbek parallel angeordneten Gewässers und verläuft in den Randbereichen darüber hinaus in einem sehr spitzwinkligen schiefen Schnitt. Dies gestaltet sich aus geotechnischer Sicht durchaus problematisch: Da das Gewässer mit Sand verfüllt werden muss, liegen unterhalb des Vorbelastungsdammes direkt nebeneinander Böden mit sehr unterschiedlichem Setzungsverhalten. Es ist davon auszugehen, dass daraus in Querrichtung zur Trasse langfristig unterschiedliche Restsetzungen resultieren werden. Außerdem dominieren im dortigen Trassenbereich im Untergrund Torfe gegenüber Klei, so dass eine etwas weitere Ausbreitung von Eisen-II-haltigem Wasser anzunehmen ist, was wiederum einen größeren Aufwand für die Maßnahmen zur Wasseraufbereitung und deren Überwachung bedeutet³⁵⁷. Des Weiteren fällt hier an den Überführungen über die K 40 und Brockmannsweg die Neigung der Rampen höher aus, was zusätzliche bauliche Maßnahmen erforderlich macht und auch sonst ungünstig ist. Gleiches gilt im Hinblick auf die Rampen an der Anschlussstelle Neu Wulmstorf. Hier kommt noch hinzu, dass die Längsneigung der Rampe für die L 235 Richtung Rübke bereits in der Vorzugsvariante 3,5 % beträgt. Schon dies ist unter Berücksichtigung der an den Anschlussarmen vorgese-

356 Zum Ganzen siehe Schreiben der Vorhabenträgerin vom 05.03.2012.

357 Hierzu siehe Schreiben der IGB Ingenieurgesellschaft mbH vom 17.02.2012.

nenen Lichtsignalanlagen für den anfahrenden und abbremsenden Verkehr als ungünstig zu bewerten und wurde nur in Anbetracht der Lage der Anschlussstelle innerhalb des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ sowie nahe des Ortseingangs von Rübke von der Vorhabenträgerin als gerade noch zulässige planerische Lösung angesehen. Bei der Variante N3 würde die Längsneigung dieser Rampe sogar rund 4,1 % betragen. Der Mehraufwand an den Überführungen sowie der Mehraufwand aus den o.g. geotechnischen Gründen führt zudem zu Zusatzkosten von rund 450.000 EUR³⁵⁸. Darüber hinaus wird in der Variante N3 die Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebs unabweisbar. Zwar ist der betreffende Betrieb auch in der Vorzugsvariante in seiner Existenz gefährdet, doch kann hier im Gegensatz zur Variante N3 die Existenzgefährdung durch bestimmte betriebliche Umstellungen ohne Weiteres abgewendet werden³⁵⁹.

Damit überwiegen die mit der Variante N3 verbundenen Nachteile die mit dieser Alternative einhergehende geringere Beeinträchtigung des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“: Die Schonung eines gerade einmal 64 m breiten Streifens entlang der Autobahn müsste mit einer deutlich ungünstigeren und damit weniger verkehrssicheren Ausgestaltung der Überführungen über die K 40 und Brockmannsweg sowie der Anschlussstelle Neu Wulmstorf, geotechnischen Problemen beim Bau der Autobahntrasse, einem signifikanten Mehraufwand hinsichtlich der Porenwasserproblematik im Überschüttverfahren, der Verschärfung der Situation eines landwirtschaftlichen Betriebs hin zur definitiven Existenzgefährdung und Zusatzkosten in Höhe von ca. 450.000 EUR (= 23.684 EUR/ha Fläche mit Lebensraumeignung für den Wachtelkönig) erkaufte werden.

Auch die **Optimierung des Vorzugstrasse** durch die Errichtung höherer Lärmschutzwände und die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit stellt keine zumutbare Alternative im Sinne des § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG dar. Weniger beeinträchtigende Alternativen nach dieser Vorschrift sind zwar auch solche, die durch Vermeidungsmaßnahmen zu geringeren Beeinträchtigungen des betroffenen Natura 2000-Gebiets führen. Dies ergibt sich bereits aus der rein nationalrechtlichen Vermeidungsforderung des § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG (dazu bereits oben 2.2.3.7.2.1). Da hier ein Großteil der Beeinträchtigungen betriebsbedingt durch Verkehrslärm erfolgt, kommen an sich die Errichtung noch höherer Lärmschutzwände und das Vorschreiben einer entsprechend geringen zulässigen Höchstgeschwindigkeit als weiter gehende Vermeidungsmaßnahmen und damit als Alternative in Betracht. Es handelt sich aber aus folgenden Gründen auch insoweit nicht um eine zumutbare Alternative:

Nach den von der Planfeststellungsbehörde angestoßenen ergänzenden Untersuchungen der Vorhabenträgerin ließen sich bei Errichtung von fünf Meter hohen abgewinkelten Lärmschutzwänden weitere 16 ha Fläche mit Lebensraumeignung für den Wachtelkönig innerhalb des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) erhalten. Dies entspricht einem ca. 54 m breiten Streifen südlich entlang der Autobahn. Von dieser Fläche entfielen insgesamt etwa lediglich 8 ha auf das besonders schutzwürdige Wachtelkönig-Kerngebiet³⁶⁰. Während hingegen die Vorhabenträgerin die Kosten für die hier vorgesehenen Lärmschutzwände mit 7.523.950 EUR beziffert, würden sich die Kosten für fünf Meter hohe abgewinkelte Lärmschutzwände auf 9.336.950 EUR belaufen³⁶¹. Dies entspricht Zusatzkosten in Höhe von 1.813.000 EUR (= 113.325,50 EUR/ha Fläche mit Lebensraumeignung für den Wachtelkönig). Kosten und Nutzen stehen vor diesem Hintergrund außer Verhältnis, so dass ein Zurückgreifen auf fünf Meter hohe abgewinkelte Lärmschutzwände unzumutbar ist. Gleiches gilt mit Blick auf nicht abgewinkelte fünf Meter hohe Lärmschutzwände. Diese hät-

358 Siehe Kostenberechnung v. 26.03.2012.

359 Siehe Vermerk der Vorhabenträgerin vom 17.02.2012.

360 Zum Ganzen siehe Schreiben der Gruppe Freiraumplanung, Landschaftsarchitekten vom 28.03.2012.

361 Siehe Schreiben der Vorhabenträgerin vom 28.02.2012.

ten zwar „nur“ Zusatzkosten von 928.550 EUR zur Folge, vermögen dafür aber die Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets aber lediglich um zwei Hektar zu reduzieren³⁶².

Was darüber hinaus eventuelle Geschwindigkeitsbegrenzungen angeht, so ist zunächst festzuhalten, dass in der Vorzugsvariante gemäß Ziff. 3.4 RRA³⁶³ R1 die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h zugrunde gelegt wurde. Auch geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass jedenfalls in der straßenrechtlichen Planfeststellung auch betriebliche Regelungen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen in die Zulassungsentscheidung mit aufgenommen werden können³⁶⁴. Mit Geschwindigkeitsbegrenzungen ließ sich die Beeinträchtigung des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) in folgendem Umfang verringern:

Tab. 2.2.3.7.3.2.2-1

Richtgeschwindigkeit/zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h	beeinträchtigte Fläche insgesamt in ha	beeinträchtigte Fläche Wachtelkönig-Kerngebiet in ha	betriebsbedingte Beeinträchtigung entspricht insgesamt einem Streifen südlich entlang der Autobahn mit einer Breite von
130	201	102	233 m
120	185	99	214 m
100	187	95	185 m
80	181	93	165 m

Aus Tab. 2.2.3.7.3.2.2-1 wird ersichtlich, dass mit zunehmender Geschwindigkeitsreduzierung der Ertrag für den Wachtelkönig geringer wird. Eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von weniger als 80 km/h war daher mit Blick auf die hierdurch zu erwartenden nur höchst marginalen Effekte zugunsten des Vogelschutzgebiets nicht mehr näher zu betrachten. Geht man mithin von einer Geschwindigkeitsreduzierung bis hin zu maximal 80 km/h aus, so lässt sich die Beeinträchtigung des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ um bis zu 20 ha verringern. Dies entspricht einem Streifen von 68 m Breite südlich entlang der Autobahn. Bis zu 9 ha dieser Fläche entfallen auf das besonders schutzwürdige Wachtelkönig-Kerngebiet.

Je weiter jedoch die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der A 26 reduziert wird, desto mehr Abstriche sind am Zielerfüllungsgrad hinzunehmen. So verhält sich die zu erwartende Verkehrsentslastung abhängig von der Geschwindigkeit, mit der Pkw auf der künftigen A 26 verkehren dürfen, auf der B 73 in dem stark belasteten Bereich zwischen Buxtehude und Neu Wulmstorf wie folgt:

362 Siehe Schreiben der Vorhabenträger vom 28.02.2012.

363 Richtlinien für die Anlage von Autobahnen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Fassung August 2008.

364 Siehe nur *Bauer*, in: Kodal, Straßenrecht, 7. Aufl. (2010), Kap. 44 Rn. 4.4; *Klinger*, UPR 2003, 342 (443); *Blümel*, VerwArchiv 83 (1992), 146 (161); zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung auch NdsOVG, Urt. v. 21.10.1998 – 7 K 3659/96 -, juris, Rn. 30.

Tab. 2.2.3.7.3.2.2-2

Richtgeschwindigkeit/zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h	Kfz/24 h B 73 im Bereich Buxtehude-Knoten B 73/B 3	Kfz/24 h B 73 im Bereich Knoten B 73/B 3-Neu Wulmstorf
130	16.300	14.900
120	16.800	15.000
100	17.800	15.400
80	18.100	15.200

Eine geringere Reisegeschwindigkeit auf der A 26 bedeutet mithin eine geringere Bündelung des Verkehrs, eine zumindest stellenweise geringere Entlastung der Ortsdurchfahrten, insbesondere der hoch belasteten B 73, eine weniger leistungsfähige Anbindung des Unterelb- raums an die Metropolregion Hamburg und an das Autobahnnetz insgesamt, eine geringere Reduzierung der sehr hohen Unfallraten sowie eine geringere Verbesserung des Verkehrs- ablaufs im nachgeordneten Straßennetz. Gerade für die zahlreichen Pendler in diesem Raum ist es von entscheidender Bedeutung, über eine entsprechend zügige Verbindung zu verfügen. Auch ist unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten Ziel der A 26 gerade die Bündelung der schneller fahrenden Verkehrsteilnehmer auf der Autobahn, um Unfällen in Realisierung der mit Hast und Eile verbundenen Gefahrenquellen im nachgeordneten Straßennetz, insbesondere auf der B 73, vorzubeugen. Schließlich stellen im Einzelfall angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzungen einen Eingriff in das Grundrecht der allgemeinen Handlungsfreiheit nach Art. 2 Abs. 1 GG dar³⁶⁵ und sind nach der Wertung des deutschen Gesetz- und Verordnungsgebers besonders rechtfertigungsbedürftig, dürfen nämlich ausweislich § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO nur angeordnet werden, wenn eine Gefahrenlage vorliegt, die auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist und das allgemeine, mit dem Straßenverkehr immer einhergehende Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter (Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern sowie Dritten, öffentliches und privates Sacheigentum, Arten- und Biotopschutz) erheblich übersteigt³⁶⁶. Damit vermag die Schonung von maximal 20 ha (potenziellen) Wachtelkönig-Lebensraums – davon maximal 9 ha im Wachtelkönig-Kerngebiet – eine entsprechende Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit nicht zu rechtfertigen; eine solche Optimierung der Vorzugstrasse³⁶⁷ ist mithin nicht zumutbar.

Die vorhabenbedingte Verlegung von Freileitungen als solche war schließlich nicht in die Alternativenprüfung mit einzubeziehen, da hiermit gegenüber der Autobahn und dem aktuellen Ist-Zustand keine zusätzlichen Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) einhergehen. Insgesamt bleibt also festzuhalten, dass keine das betroffene Vogelschutzgebiet weniger beeinträchtigende zumutbare Alternative im Sinne des § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG gegeben ist.

365 BVerwG, Urt. v. 09.06.1967 – IV C 18/66 –, BVerwGE 27, 181 (185).

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

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

2.2.3.7.3.2.3 Kohärenzsicherung

Schließlich ist auch für die erforderliche Kohärenzsicherung gesorgt:

Gemäß § 34 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG sind die zur Sicherung der Kohärenz des europäischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000 notwendigen Maßnahmen vorzusehen. Es müssen all diejenigen Einbußen ersetzt werden, die das Gebiet, das erheblich beeinträchtigt wird, hinsichtlich seiner Funktion für die biogeografische Verteilung der beeinträchtigten Lebensräume und Arten erleidet³⁶⁸. Nach Ansicht der EU-Kommission müssen die vorgesehenen Kohärenzsicherungsmaßnahmen grundsätzlich die beeinträchtigten Lebensräume und Arten in vergleichbaren Dimensionen erfassen, sich auf die gleiche biogeografische Region im gleichen Mitgliedstaat beziehen und Funktionen vorsehen, die mit denjenigen Funktionen vergleichbar sind, die Anlass zur Auswahl des betreffenden Gebiets geboten haben³⁶⁹. Die Generaldirektion Umwelt hat dies dahingehend konkretisiert, dass selbst die Schaffung neuer Lebensräume in einem anderen Gebiet sowie Maßnahmen zur Verhinderung einer weiteren Untergrabung der Kohärenz des Netzes Natura 2000 Maßnahmen im Sinne des Art. 6 Abs. 4 UAbs. 1 Satz 1 FFH-RL (entspricht § 34 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG) seien³⁷⁰. Hierauf aufbauend hat auch das Bundesverwaltungsgericht judiziert, dass sich die Ausgestaltung der Kohärenzmaßnahmen funktionsbezogen an der jeweiligen Beeinträchtigung auszurichten habe, derentwegen sie ergriffen werden³⁷¹. Es sind daher selbst größere Distanzen zwischen Eingriffsort und Ort der Kohärenzsicherung unschädlich, wenn dies die Verteilung der betroffenen Lebensraumtypen oder Arten in der jeweiligen biogeografischen Region unter Kohärenzgesichtspunkten nicht in Mitleidenschaft zieht³⁷². In zeitlicher Hinsicht muss mindestens sichergestellt sein, dass das Gebiet unter dem Aspekt des beeinträchtigten Erhaltungsziels nicht irreversibel geschädigt wird³⁷³. Ist das Ausbleiben irreversibler Schädigungen gewährleistet, so ist es aber hinnehmbar, wenn die Kohärenzmaßnahmen rechtzeitig bis zur Realisierung des Vorhabens ergriffen, die Funktionseinbußen hingegen erst auf längere Sicht wettgemacht werden³⁷⁴. Schließlich wird - anders als hinsichtlich des Ausbleibens erheblicher Beeinträchtigungen im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung - hinsichtlich des Erfolgseintritts der Kohärenzmaßnahmen nicht Gewissheit verlangt. Es reicht insoweit vielmehr aus, wenn die vorgesehenen Maßnahmen nach aktuellem wissenschaftlichem Erkenntnisstand mit hoher Wahrscheinlichkeit die mit ihnen verfolgten Ziele erreichen werden³⁷⁵.

Ausweislich der Unterlage 1b (S. 42 Tab. 5) beträgt der zur Kohärenzsicherung für das Gesamtvorhaben der A 26 bis zur niedersächsisch-hamburgischen Landesgrenze benötigte Flächenumfang in Bezug auf den Wachtelkönig ca. 335 ha, in Bezug auf die Arten des Halboffenlandes ca. 59 ha und in Bezug auf die Arten des Offenlandes ca. 145 ha. Im betroffenen Vogelschutzgebiet selbst werden Maßnahmen auf insgesamt 193 ha ergriffen, das äquivalente Aufwertungspotenzial entspricht dabei etwa 130 ha. Weitere Maßnahmen sind im Gauensieker Sand vorgesehen. Der Gauensieker Sand ist Bestandteil des bereits 2001 ausgewiesenen Europäischen Vogelschutzgebiets „Unterelbe“ (DE 2121-401). Die Maßnahmen richten sich in erster Linie an den Habitatansprüchen des Wachtelkönigs aus, genügen – gewissermaßen überlagernd – zugleich aber auch den Lebensraumansprüchen der Arten des Offen- und Halboffenlandes. Die betreffenden Flächen sollen zu hervorragend geeigneten Lebensräumen für die genannten Arten entwickelt werden. Zur Erreichung dieses Ziels

368 NdsOVG, Urte. v. 20.05.2009 – 7 KS 28/07 –, NuR 2009, 719 (728).

369 EU-Kommission, Natura 2000-Gebietsmanagement, Luxemburg 2000, S. 51.

370 EU-Kommission GD Umwelt, Prüfung der Verträglichkeit von Plänen und Projekten mit erheblichen Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete, Luxemburg 2001, S. 38; siehe auch EU-Kommission, Auslegungsleitfaden zu Artikel 6 Absatz 4 der „Habitat-Richtlinie“ 92/43/EWG, Luxemburg 2007, S. 16.

371 BVerwG, Urte. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 199).

372 Vgl. EU-Kommission, Natura 2000 – Gebietsmanagement, Luxemburg 2000, S. 50 f.

373 BVerwG, Urte. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 200).

374 BVerwG, Urte. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 200).

375 BVerwG, Urte. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 201).

ist insbesondere die Entwicklung von extensiv bewirtschaftetem Dauergrünland, die Schaffung eines kleinräumigen und vielfältigen Mosaiks extensiv genutzter Standorte und ungenutzter Teilflächen sowie die Entwicklung eines Mahdmosaiks vorgesehen. Diese Maßnahmen werden nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde mit hoher Wahrscheinlichkeit zum gewünschten Erfolg führen. Im Gauensieker Sand wird zudem bereits seit Anfang 2003 eine Fläche von insgesamt 211 ha entsprechend bewirtschaftet. Auf den Flächen wurden bereits erstmals 2006 zwei Rufplätze von Wachtelkönigmännchen festgestellt. Auch im Übrigen, also insbesondere hinsichtlich der Arten des Offen- und Halboffenlandes, entwickelt sich die Fläche sehr gut. Der Umstand, dass der Gauensieker Sand etwa 40 km vom Eingriffsort entfernt liegt, ist insoweit unschädlich, weil Wiesenvögel und Langstreckenzieher wie der Wachtelkönig ohne Weiteres in der Lage sind, auch weiter entfernt liegende Gebiete zu besiedeln, wenn dort die für sie günstigen Lebensbedingungen vorhanden sind³⁷⁶.

Auf den 3. Bauabschnitt entfällt – nach ursprünglicher Berechnung der Vorhabenträgerin – in Bezug auf den Wachtelkönig ein Kompensationsumfang von ca. 215 ha, in Bezug auf die Arten des Halboffenlandes von ca. 40 ha und in Bezug auf die Arten des Offenlandes von ca. 95 ha. Insgesamt werden in diesem Planfeststellungsbeschluss Kohärenzmaßnahmen im Umfang von ca. 102 ha im betroffenen Vogelschutzgebiet selbst (Maßnahme E19) und von ca. 146 ha im Gauensieker Sand (Maßnahme E18) vorgesehen. An sich wäre zur Kompensation der mit dem 3. Bauabschnitt einhergehenden Beeinträchtigungen im betroffenen Vogelschutzgebiet selbst nur die Aufwertung von etwa 124 ha und im Gauensieker Sand von nur etwa 87 ha notwendig gewesen. Da aber ein abgestimmtes Konzept auf möglichst zusammenhängenden Flächen den Maßnahmenerfolg begünstigt, sind hier – den Planunterlagen folgend – bereits vorgehend die für den 4. Bauabschnitt bis zur niedersächsisch-hamburgischen Landesgrenze erforderlichen Kohärenzmaßnahmen mit planfestgestellt worden. Das ist aus fachlicher Sicht auch insoweit vorteilhaft, als durch ein solches Vorgehen zeitliche Entwicklungslücken abgebaut werden. Rechtlich steht diesem Vorgehen ebenfalls nichts entgegen. So ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass die Festlegung der Kohärenzsicherung losgelöst von der Planfeststellung des diese Maßnahmen auslösenden Vorhabens erfolgen kann (vgl. im Übrigen auch oben 2.2.3.7.2.2.4)³⁷⁷. Schließlich handelt es sich weder bei den Maßnahmen im Gebiet „Moore bei Buxtehude“ noch bei den Maßnahmen im Gebiet „Unterelbe“ (Gauensieker Sand) um Schutzmaßnahmen nach § 33 Abs. 1 BNatSchG oder um Erhaltungsmaßnahmen, die in Managementplänen im Sinne des § 32 Abs. 5 BNatSchG enthalten sind, und damit um ohnehin geschuldete Maßnahmen³⁷⁸.

Während im Übrigen in Bezug auf die Vogelarten des Offen- und Halboffenlandes eine flächenmäßige 1:1-Kompensation erfolgt, kommt der Wachtelkönig als die wertgebende Art des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) sogar in den Genuss einer Überkompensation, die daraus resultiert, dass durch den erst im Laufe des Planfeststellungsverfahrens vorgesehenen Einsatz abgewinkelter Lärmschutzwände der Beeinträchtigungs- und somit auch Kompensationsumfang um 14 ha gesunken ist. Allerdings bestehen in Bezug auf die Wirksamkeit der Lärmschutzwände zum Schutz des Wachtelkönigs noch Restunsicherheiten (dazu bereits oben 2.2.3.7.3.1). Aus diesem Grund hat die Vorhabenträgerin ein entsprechendes Monitoring vorgesehen (siehe Unterlage 1b, S. 70 f.): Über einen Zeitraum von zehn Jahren werden im Gebiet jährlich faunistische Bestandsaufnahmen durchgeführt. Sollte sich dabei herausstellen, dass bei gleichzeitigen Nachweisen von Wachtelkönigmännchen im übrigen Gebiet kein Rufplatz eines Wachtelkönigmännchens mit Mehrfacherfassung vor Mitte Juni innerhalb der Zone zwischen der 52 dB(A)-Tagesisophone mit Berücksichtigung der Lärmschutzwände und der 47 dB(A)-Nachtisophone ohne Berücksichtigung der Lärmschutzwände nachgewiesen werden kann, so sind zusätzliche Kohärenz-

376 NdsOVG, Beschl. v. 05.01.2010 – 7 KS 212/06 –, NuR 2010, 194; NdsOVG, Beschl. v. 12.12.2005 – 7 MS 91/05 –, NuR 2006, 185 (188).

377 BVerwG, Beschl. v. 31.01.2006 – 4 B 49.05 –, NVwZ 2006, 823 (826); NdsOVG, Beschl. v. 05.01.2010 – 7 KS 212/06 –, NuR 2010, 194 (195).

378 BVerwG, Urf. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 203).

maßnahmen analog der Maßnahmen E18 und E19 auf insgesamt bis zu 91 ha zu ergreifen. Die Maßnahmen sollen dabei vorzugsweise in das Schutzgebiet selbst auf die noch „freien“ Flächen nördlich der B 3n gelenkt werden (siehe Nebenbestimmung 1.1.3.4.5).

Soweit der Landkreis Harburg in seinem Schreiben vom 14.03.2011 kritisiert, dass sich das Monitoring hinsichtlich der Wirksamkeit der Lärmschutzwände mit dem Vorhandensein nur eines Männchens im kritischen Bereich begnügt, überzeugt dies nicht. Der Wachtelkönig schwankt in seinem Bestand erheblich. Dabei ist gerade in den letzten Jahren die Zahl der Rufer eher zurückgegangen. Dass sich dauerhaft über zehn Jahre hinweg eine größere Zahl an Wachtelkönigsmännchen im sonstigen Gebiet und eben auch im Wirkungsbereich der Lärmschutzwände einfindet, wäre ein großer Erfolg und würde für sich schon – indiziell – für die Wirksamkeit der Lärmschutzwände sprechen. Jedenfalls ist der vom Landkreis Harburg angesprochene, mit zu betrachtende Sonderfall des deutlich verstärkten Auftretens des Wachtelkönigs kaum mit zusätzlichen Erkenntnissen für eine allgemeine Wirksamkeitskontrolle verbunden. Darüber hinaus sieht die Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Harburg für die für die Maßnahme E19.2 vorgesehenen Flächen nur dann ein entsprechendes Aufwertungspotenzial, wenn diese Flächen wiedervernässt werden. Dies hat die Planfeststellungsbehörde in der Nebenbestimmung 1.1.3.4.6 aufgegriffen und das Maßnahmenblatt E19 entsprechend konkretisiert. Die Details werden dabei der Ausführungsplanung überlassen. Da die Wiedervernässung durch den An- und Einstau von Gräben und Gruppen sowie den Verschluss und Rückbau von Drainagen erfolgt und damit auf den Nahbereich der Gruppen bzw. auf die jeweils betroffenen Parzellen beschränkt bleibt, ist insoweit nicht mit weiträumigen negativen Auswirkungen zu rechnen, die einer Behandlung im Planfeststellungsbeschluss selbst bedürften. Was die weitere Forderung nach einer aktiven Beteiligung der Vorhabenträgerin an einem Gebietserhaltungs- und Entwicklungs-Fonds angeht, so hat sich die Vorhabenträgerin diesbezüglich aufgeschlossen und kooperationsbereit gezeigt. Entsprechende Mitwirkungspflichten an einer solchen Einrichtung lassen sich allerdings weder aus § 34 Abs. 5 BNatSchG herleiten, noch ist sonst ein Rechtsgrund hierfür ersichtlich. Den übrigen Anmerkungen der Unteren Naturschutzbehörden ist die Planfeststellungsbehörde hingegen weitgehend nachgekommen, siehe oben 2.2.3.7.2.1, 2.2.3.7.2.2.1 und 2.2.3.7.2.2.4. Schließlich sei nochmals klargestellt, dass der Eingriff in das Europäische Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) durch die A 26 nicht zu einem Zuständigkeitswechsel für den allgemeinen Schutz und die Erhaltung des Gebiets gemäß § 33 Abs. 1 und 5 BNatSchG von der Unteren Naturschutzbehörde auf die Vorhabenträgerin führt. Vielmehr ist die Vorhabenträgerin einzig für die Kohärenzsicherung nach § 34 Abs. 5 BNatSchG verantwortlich; dieser Pflicht kommt sie durch die genannten Maßnahmen nach. Die Untere Naturschutzbehörde war und bleibt insofern gehalten, nötigenfalls zusammen mit der Kommunalaufsicht das ihrige für den Schutz des Gebietes zu tun.

2.2.3.7.4 Sonstige Schutzgebiete nach BNatSchG und NAGBNatSchG

Des Weiteren ist das Naturschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ betroffen, welches räumlich deckungsgleich mit dem gleichnamigen Europäischen Vogelschutzgebiet ist. Insoweit wird dem Vorhaben aber über die Befreiungsmöglichkeit nach § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG und § 5 Abs. 2 der Naturschutzgebietsverordnung „Moore bei Buxtehude“ zur Zulässigkeit verholten. Die Befreiungsvoraussetzungen liegen insoweit vor. Im Einzelnen:

2.2.3.7.4.1 Beeinträchtigung des Lebensraums geschützter Vögel

Mit den oben genannten Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) geht zugleich ein Verstoß gegen das strikte Veränderungsverbot sowohl des § 23 Abs. 2 BNatSchG als auch des § 3 Abs. 1 der Naturschutzgebietsverordnung „Moore bei Buxtehude“ (NSG-VO) einher.

Insoweit wird gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 2 VwVfG i.V.m. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG und § 5 Abs. 2 NSG-VO Befreiung erteilt. Gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann von den Ge- und Verboten dieses Gesetzes, in einer Rechtsverordnung aufgrund des § 57 BNatSchG sowie nach dem Naturschutzrecht der Länder auf Antrag Befreiung gewährt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist. Die zur Befreiungsvoraussetzung gemachten Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses entsprechen dabei inhaltlich den Anforderungen des § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG³⁷⁹. Diese Voraussetzungen liegen hier vor (siehe oben 2.2.3.7.3.2.1). Der des Weiteren erforderliche Antrag muss nicht expressis verbis gestellt werden; es reicht vielmehr aus, wenn der Wille hinreichend erkennbar wird, alle für den jeweiligen Eingriff erforderlichen Zulassungen zu erhalten³⁸⁰. Dieser Wille ist in der Planfeststellung regelmäßig anzunehmen. Ungeachtet dessen hat die Vorhabenträgerin klarstellend mit Schreiben vom 14.06.2012 auch ausdrücklich den Befreiungsantrag gestellt.

§ 5 Abs. 2 NSG-VO sieht vor, dass die zuständige Naturschutzbehörde von den Verboten dieser Verordnung Befreiungen erteilen kann, wenn dies zur Realisierung von Plänen oder Projekten erforderlich ist und die Voraussetzungen des § 34c Abs. 3 und 5 NNatG erfüllt sind. Der inzwischen nicht mehr in kraft befindliche § 34c NNatG entspricht inhaltlich der Regelung des § 34 BNatSchG, so dass mit dem Vorliegen der Voraussetzungen des § 34 Abs. 3 und 5 BNatSchG (dazu bereits oben 2.2.3.7.3.2) zugleich auch die Voraussetzungen des § 5 Abs. 2 NSG-VO erfüllt sind.

2.2.3.7.4.2 Beeinträchtigung naturnaher Gewässer

Im Zuge des Vorhabens werden außerdem im Naturschutzgebiet befindliche Gewässer überbaut (siehe oben 2.2.2.2.1.3.4). Schutzgegenstand des Naturschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ sind ausweislich § 2 Abs. 3 Nr. 4 NSG-VO auch die im Gebiet gelegenen naturnahen Gewässer und gliedernden Gräben mit breiten Randstreifen von Hochstaudenfluren. Damit steht möglicherweise auch insoweit ein Verstoß gegen das strikte Veränderungsverbot sowohl des § 23 Abs. 2 BNatSchG als auch des § 3 Abs. 1 der Naturschutzgebietsverordnung im Raum.

Diesbezüglich wird – vorsorglich – gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG und § 5 Abs. 2 NSG-VO ebenfalls Befreiung erteilt. Die bereits benannten zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vermögen zusätzlich zum Verlust von Habitatflächen des Wachtelkönigs sowie der Vogelarten des Offen- und Halboffenlandes auch das Integritätsinteresse der durch das Vorhaben berührten Gewässer zu überwiegen, dies schon deshalb, weil das Vorhaben insoweit letztlich zu keiner Verschlechterung führt, da jedenfalls sämtliche Beeinträchtigungen ausgeglichen werden (siehe oben 2.2.3.7.2.2.1).

2.2.3.7.5 Gesetzlicher Biotopschutz

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

379 Lau, in: Frenz/Müggenborg, BNatSchG, Berlin 2011, § 67 Rn. 3.

380 Lau, a.a.O., § 67 Rn. 6.

Zwischen den Bauwerken BW 8093 und BW 8095 und entlang der Anschlussstelle Neu Wulmstorf werden insgesamt folgende nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützte Biotope überbaut:

Tab. 2.2.3.7.5-1

beeinträchtigte Biotope	Fläche
Verdachtsfläche GNR (nährstoffreiche Nasswiese)	0,04 ha
Verdachtsfläche GMF mit GNR (mesophiles Grünland mäßig feuchter Standorte mit GNR)	0,64 ha
GNR	0,5 ha
GMF mit GNR; WBR mit WVP, WU (Birken-Bruchwald nährstoffreicher Standorte des Tieflands mit Pfeifengras-Birken und Kiefern-Moorwald, Erlenwald entwässerter Standorte)	0,3 ha
NSA (basen- und nährstoffarmer Sumpf)	0,02 ha
gesamt	1,5 ha

Von den Verboten des § 30 Abs. 2 kann aber auf Antrag eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können (§ 30 Abs. 3 BNatSchG). Der Begriff des Ausgleichs ist dabei in demselben Sinne zu verstehen wie bei § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG (siehe dazu oben 2.2.3.7.2.2.1)³⁸¹.

Von dieser Ausnahmemöglichkeit macht die Planfeststellungsbehörde hier Gebrauch. Ein entsprechender Antrag ist klarstellend jedenfalls mit Schreiben der Vorhabenträgerin vom 14.06.2012 gestellt worden. Die Beeinträchtigungen der o.g., im Einwirkungsbereich des hier gegenständlichen Vorhabens vorkommenden gesetzlich geschützten Biotope werden durch folgende Maßnahmen vollständig ausgeglichen:

Tab. 2.2.3.7.5-2

Ausgleichsmaßnahme	
E19.1/ E19.2	Entwicklung von extensiv genutztem Grünland mit Verbesserung des Wasserhaushalts
E17	Aufwertung von Flächen entlang des Straßenbauwerks, u.a. Entwicklung von Baum- und Strauchschicht
A16	Umwandlung von Nadel- in Laubwald (ca. 0,2 ha)

Daneben gewährt die Planfeststellungsbehörde insoweit – gleichsam hilfsweise – gemäß § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG i.V.m. § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 2 VwVfG eine Befreiung. Gemäß § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG kann von den Ge- und Verboten dieses Gesetzes, in einer Rechtsverordnung aufgrund des § 57 sowie nach dem Naturschutzrecht der Länder kann auf Antrag Befreiung gewährt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, not-

381 Endres, in: Frenz/Müggenborg, BNatSchG, Berlin 2011, § 30 Rn. 20.

wendig ist. Ein entsprechender Antrag liegt jedenfalls mit Schreiben der Vorhabenträgerin vom 14.06.2012 vor. Der Begriff der Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses entspricht letztlich dem Begriff der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses in § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG³⁸². Solche Gründe sind hier gegeben (vgl. oben, Ziff. 2.2.3.7.3.2.1).

2.2.3.7.6 Artenschutz

Das Vorhaben bewegt sich auch im Rahmen des strikt zu beachtenden Artenschutzrechts. Die allgemeinen Verbote des § 39 Abs. 1 BNatSchG können in der Fachplanung schon insoweit außer Betracht bleiben, als diese nur bestimmte Beeinträchtigungen „ohne vernünftigen Grund“ untersagen. Im Sinne des § 39 Abs. 1 BNatSchG vernünftig sind indessen alle Gründe, die nach Fachplanungs- oder Bauplanungsrechts erforderlich sind³⁸³. Der im Übrigen nicht von vornherein auszuschließenden, insbesondere baubedingten Verwirklichung der weitergehenden allgemeinen Verbote des § 39 Abs. 5 und 6 BNatSchG wird durch die Nebenbestimmungen 1.1.3.4.2 und 1.1.3.4.3 Rechnung getragen.

Größere Aufmerksamkeit muss demgegenüber dem besonderen Artenschutzrecht in Gestalt der Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG geschenkt werden. Das besondere Artenschutzrecht sieht einen – im Übrigen grundsätzlich individuenbezogenen – Schutz allerdings nur für die besonders und streng geschützten Arten vor. Zu den besonders geschützten Arten zählen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG die europäischen Vogelarten, die in den Anhängen A oder B der EU-Artenschutzverordnung³⁸⁴, in Anhang IV der FFH-Richtlinie und in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG (Anlage 1 Spalte 2 BArtSchV) aufgeführten Tier- und Pflanzenarten. Streng geschützt ist eine Teilmenge dieser besonders geschützten Arten. Gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG sind das die in Anhang A der Europäischen Artenschutzverordnung, in Anhang IV der FFH-Richtlinie und in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG (Anlage 1 Spalte 3 BArtSchV) aufgeführten Arten.

Ein spezielles Prüferfordernis, wie es etwa in § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG geregelt ist, kennt das besondere Artenschutzrecht indessen nicht. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist in der Planfeststellung gleichwohl eine am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichtete Prüfung erforderlich, aber auch ausreichend³⁸⁵. Was genau ermittelt werden muss, hängt dabei von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von den zu erwartenden Auswirkungen des geplanten Vorhabens ab³⁸⁶. Die Bestandsaufnahme muss keinesfalls erschöpfend sein, insbesondere ist keine Erstellung eines lückenlosen Arteninventars gefordert. Sie muss vielmehr nur so weit reichen, dass die Intensität und Tragweite der Beeinträchtigung angemessen erfasst werden kann³⁸⁷. Das impliziert auch, dass dem grundsätzlich individuenbezogenen Schutzansatz der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG Rechnung zu tragen ist, wozu Daten erforderlich sind, denen sich in Bezug auf das Vorhabengebiet die Häufigkeit und Verteilung der geschützten Arten sowie deren Lebensstätten entnehmen lassen³⁸⁸. Zumindest in der Straßenplanung ist daher regelmäßig sowohl die Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse als auch eine Bestandserfassung

382 Lau, in: Frenz/Müggenborg, BNatSchG, Berlin 2011, § 67 Rn. 3.

383 Louis, NuR 2004, 557.

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

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

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

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

388 BVerwG, Urt. v. 09.07.2009 – 4 C 12.07 –, NVwZ 2010, 123 (Rn. 44); BVerwG, Urt. v. 09.07.2008 – 9 A 14.07 –, BVerwGE 131, 274 (Rn. 54).

vor Ort geboten³⁸⁹. Erst eine aus diesen beiden Quellen gewonnene Gesamtschau verschafft in der Regel die erforderliche hinreichende Erkenntnisgrundlage³⁹⁰. Soweit allgemeine Erkenntnisse zu artspezifischen Verhaltensweisen, Habitatsprüchen und dafür erforderlichen Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein bestimmter Arten zulassen, können daraus die entsprechenden Schlussfolgerungen gezogen und der späteren Beurteilung zugrunde gelegt werden³⁹¹. Ebenso kann mit Prognosewahrscheinlichkeiten, Schätzungen und – sofern der Sachverhalt dadurch angemessen erfasst werden kann – mit Worst-Case-Annahmen gearbeitet werden³⁹². Untersuchungen quasi „ins Blaue hinein“ ohne konkrete Anhaltspunkte für das Vorkommen geschützter Arten sind nicht gefordert³⁹³. Ebenso kann von Untersuchungen Abstand genommen werden, von denen keine weiterführenden Erkenntnisse zu erwarten sind³⁹⁴. Auch dürfen und müssen insoweit Verhältnismäßigkeitsüberlegungen angestellt werden. Untersuchungen, deren Aufwand in keinem angemessenen Verhältnis zum Erkenntnisgewinn steht, sind zu unterlassen³⁹⁵.

Der von der Vorhabenträgerin vorgelegte artenschutzrechtliche Fachbeitrag genügt diesen Voraussetzungen und wurde deshalb von der Planfeststellungsbehörde als Grundlage für die eigene Prüfung herangezogen. So sind im Rahmen der Erstellung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags u.a. die vorhandenen Daten des NLWKN sowie der Unteren Naturschutzbehörden abgefragt worden. Darüber hinaus wurden für das Gebiet in gewissen Abständen detaillierte faunistische Erfassungen vorgenommen. Hervorzuheben sind hier die Untersuchungen der Arbeitsgemeinschaft Landschaftsökologie (ALAND) aus den Jahren 1992, 2002, 2006 und 2009 sowie die Untersuchungen zu Fischen und Fledermäusen in 2009. Insgesamt liegen damit über eine lange Zeitspanne hinweg erhobene Daten zur Bestandssituation im Untersuchungsraum vor. Vor dem Hintergrund dieser Datengrundlage, vorhandener Informationen zur Verbreitung besonders und streng geschützter Arten in Niedersachsen³⁹⁶ sowie unter Berücksichtigung der naturräumlich-standörtlichen und nutzungsbedingten Lebensraumbedingungen des Untersuchungsraum wurde mittels einer Relevanzprüfung das artenschutzrechtlich zu behandelnde Artenspektrum abgeschätzt. Die Untersuchung beschränkte sich dabei mit Blick auf § 44 Abs. 5 Satz 1 und 5 BNatSchG und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass es eine Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG derzeit noch nicht gibt, auf die europäischen Vogelarten und die Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie. Dies ist nicht zu beanstanden.

Als im Untersuchungsraum (siehe hierzu oben 2.2.2.2.1.1) relevante Arten bzw. Artengruppen wurden diverse europäische Vogelarten, Fledermäuse sowie der Moorfrosch identifiziert. Ein Vorkommen weiterer im vorgenannten Sinne zu berücksichtigender Arten innerhalb des Einwirkungsbereichs des Vorhabens kann aufgrund der vorliegenden Kartierungsergebnisse bzw. der Lebensraumbedingungen und vorhandenen Kenntnisse zur Verbreitung der Arten in Niedersachsen nachvollziehbar ausgeschlossen werden. Da die Artengruppe der Vögel sowohl gefährdete als auch weit verbreitete ungefährdete Arten umfasst, wurde in dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag eine pragmatische und zielorientierte Differenzierung vorgenommen in detailliert, Art für Art zu betrachtende Vogelarten und Arten, welche mit geringerer Untersuchungstiefe gruppenweise betrachtet wurden. Dieses Vorgehen kann als sach-

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

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

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

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

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

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

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

396 Theunert, Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 2008, 153 ff.

gerecht angesehen werden³⁹⁷ und wird in anderen Bundesländern, wie bspw. Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz oder Schleswig-Holstein, auch von den zuständigen Fachbehörden nahe gelegt. Ausgehend hiervon konnte beurteilt werden, inwieweit artenschutzrechtliche Betroffenheiten zu erwarten sind, ob also das Vorhaben die Verletzung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach sich zieht. Dabei wurden auch die vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen einbezogen, denn es macht keinen Unterschied, ob die durch das Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen von vornherein artenschutzkonform sind oder ob sie diese Eigenschaft erst dadurch erlangen, dass entsprechende Schutzvorkehrungen angeordnet und getroffen werden³⁹⁸. Im Einzelnen:

2.2.3.7.6.1 Fang-, Verletzungs- und Tötungsverbot

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verbietet es, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Nachstellen meint dabei sämtliche Handlungen, die einen Fang, eine Verletzung oder eine Tötung unmittelbar vorbereiten³⁹⁹. Fangen meint den Zugriff auf ein lebendes Tier, bei dem der Fänger dem Tier nicht alsbald und am Ort des Zugriffs die Freiheit wiedergibt bzw. wiederzugeben beabsichtigt⁴⁰⁰. Hiervon werden – trotz ihrer positiven Zielrichtung – auch Umsiedlungsmaßnahmen u.ä. erfasst⁴⁰¹. Eine Verletzung liegt bei einer Beeinträchtigung der körperlichen Unversehrtheit und Gesundheit eines geschützten Tieres vor. Tötung ist grundsätzlich jeder unmittelbare Zugriff auf das Leben eines geschützten Tieres. Tötungen sind jedenfalls Straßenbauvorhaben in dessen nur zuzurechnen, wenn das Vorhaben das Tötungsrisiko der im Vorhabensbereich vorkommenden besonders geschützten Arten in signifikanter Weise erhöht⁴⁰². Das ist der Fall, wenn die Auswirkungen des Vorhabens nicht unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich verbleiben, der den allgemeinen Lebensrisiken aufgrund des Naturgeschehens entspricht⁴⁰³ bzw. das Vorhaben zu einer „deutlichen“ Steigerung des Tötungsrisikos führt⁴⁰⁴. Daneben erfasst § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG auch die Entwicklungsformen besonders geschützter Arten und verbietet, diese aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Aus der Natur entnommen werden Entwicklungsformen besonders geschützter Arten, wenn sie durch eine menschliche Handlung ihrem Aufenthaltsort auf nennenswerte Dauer entzogen werden⁴⁰⁵. Eine Beschädigung einer Entwicklungsform der besonders geschützten Arten liegt vor, wenn diese nicht nur ganz unerheblich in ihrer Substanz, ihrer äußeren Erscheinung oder ihrer Form verletzt und dadurch die Entwicklung des betreffenden Tieres beeinträchtigt wird⁴⁰⁶. Ein Substanzeingriff ist hierfür nicht erforderlich; es genügt jede körperliche Einwirkung, wenn damit eine nachhaltige Beeinträchtigung der Entwicklung des betreffenden Exemplars einhergeht⁴⁰⁷. Zerstört ist eine Entwicklungsform der besonders geschützten Arten, wenn diese so weitgehend beschädigt wurde, dass ihre Funktion völlig aufgehoben ist, was letztlich einer Tötung gleichkommt⁴⁰⁸.

397 Siehe nur *Trautner/Jooss*, NuL 2008, 265 (270 f.).

398 So für das Habitatschutzrecht BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 – 9 A 20.05 –, BVerwGE 128, 1 (Rn. 53).

399 *Kratsch*, in: Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG, 2. Aufl. (2011), § 44 Rn. 14.

400 *Lau*, in: Frenz/Müggenborg, BNatSchG, Berlin 2011, § 44 Rn. 8.

401 BVerwG, Urt. v. 14.07.2011 – 9 A 12.10 –, NuR 2011, 866 (Rn. 119, 148).

402 BVerwG, Urt. v. 09.07.2008 – 9 A 14.07 –, BVerwGE 131, 274 (Rn. 90 f.); BVerwG, Urt. v. 12.3.2008 – 9 A 3.06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 219).

403 BVerwG, Urt. v. 09.07.2008 – 9 A 14.07 –, BVerwGE 131, 274 (Rn. 91); ThürOVG, Urt. v. 14.10.2009 – 1 KO 372/06 –, NuR 2010, 368 (370).

404 BVerwG, Urt. v. 09.07.2009 – 4 C 12.07 –, NVwZ 2010, 123 (Rn. 42).

405 KG Berlin, Beschl. v. 04.05.2000 – 2 Ss 344/99 u.a. –, NuR 2001, 176 (177).

406 *Lau*, in: Frenz/Müggenborg, BNatSchG, Berlin 2011, § 44 Rn. 10.

407 Vgl. KG Berlin, Beschl. v. 04.05.2000 – 2 Ss 344/99 u.a. –, NuR 2001, 176 (177).

408 *Lau*, in: Frenz/Müggenborg, BNatSchG, Berlin 2011, § 44 Rn. 10.

Das Vorhaben führt zu keiner Verwirklichung des Fang-, Verletzungs- und Tötungsverbots des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Auf eventuelle Fänge, Verletzungen oder Tötungen von Exemplaren besonders geschützter Arten im Zusammenhang mit der Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten wird noch im Rahmen des Naturentnahme-, Beschädigungs- und Zerstörungsverbots des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG eingegangen (siehe unten 2.2.3.7.6.3). Im Einzelnen stellt sich die Sachlage hier wie folgt dar:

Das Tötungsrisiko wurde im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag artspezifisch abgeschätzt. Signifikant erhöhte Tötungsrisiken durch Einfliegen in den fließenden Verkehr bestehen danach für keine der nachgewiesenen **Vogelarten**. So ist gemäß den Ergebnissen aktueller Untersuchungen für keine der betrachteten Vogelarten generell ein besonderes Kollisionsrisiko gegeben⁴⁰⁹. Hieran ändern auch die konkreten Verhältnisse vor Ort nichts. Die vorgesehenen Lärmschutzwände, Sperreinrichtungen für Fledermäuse und Anpflanzungen tragen darüber hinaus zu einer weiteren Verminderung der Kollisionsrisiken bei. Um die baubedingte Tötung von Brutvögeln bzw. die Zerstörung von Nestern und Eiern zu vermeiden, ist zudem grundsätzlich vorgesehen, das Baufeld nur vor dem Besetzen des Aufzuchtorts bzw. nach dem Verlassen zu räumen. Konkrete zeitliche Angaben diesbezüglich enthält der vorliegende artenschutzrechtliche Fachbeitrag nicht. Im Sinne einer eindeutigen Regelung wird ausgehend von Maßnahmenblatt S01 festgelegt, dass die Baufeldfreiräumung außerhalb der Brutzeiten der Avifauna im Winterhalbjahr, in der Zeit zwischen 01.09. und 31.01. zu erfolgen hat (siehe Nebenbestimmung 1.1.3.4.2). Soweit § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG demgegenüber den Gehölzschnitt vom 01.03. bis zum 30.09. verbietet, also auch den gesamten September ausschließt, wird hiervon mit Blick auf das im Untersuchungsraum vorhandene Artenspektrum kraft entsprechender, hiermit ausgesprochener behördlicher Zulassung gemäß § 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 Buchst. b BNatSchG abgewichen.

Auch für die im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen **Fledermausarten** können vorhabenbedingt signifikant erhöhte Tötungsrisiken ausgeschlossen werden. Eine signifikante Erhöhung des kollisionsbedingten Tötungsrisikos für niedrig und strukturgebunden fliegende Fledermausarten wird zudem durch die Anlage von geeigneten, mindestens 4 m hohen Sperr- und Leiteinrichtungen vermieden (siehe Maßnahme S21 mit Maßnahme E17 sowie die ohnehin erforderlichen Lärmschutzwände). Möglicherweise besetzte Quartiere sind in dem von einer Überbauung betroffenen Bereich nicht vorhanden. Hinsichtlich der Wirksamkeit der Maßnahme S21 hat die Vorhabenträgerin ein Monitoring zugesagt (siehe Ziff. 1.1.4.1.2), das sie mit der Unteren Naturschutzbehörde abstimmen wird.

Weitere Betroffenheiten sind insoweit nicht ersichtlich. Dies gilt namentlich für den Moorfrosch, dessen Laichgewässer sich in ausreichendem Abstand zur künftigen Autobahntrasse befinden.

2.2.3.7.6.2 Störungsverbot

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören. Die Störung ist gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 Hs. 2 BNatSchG erst dann erheblich, wenn sich durch sie der Erhaltungszustand der lokalen Population der Art verschlechtert. Eine Störung im Sinne des § 44 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG ist jede unmittelbare Einwirkung auf ein Tier, die eine Verhaltensänderung des Tieres bewirkt. Sie kann durch jedwede Form der Vergrämung, z.B. durch Schall, Licht, Wärme oder sonstige Beunruhigungen und Scheuchwirkungen, aber durchaus auch durch Zerschneidungs-, Trenn- und Barrierewirkungen ausgelöst werden⁴¹⁰. Nicht erfasst sind hingegen alle von einer unmittelbaren Einwirkung auf die betroffenen Tiere losgelösten nachtei-

409 Kieler Institut für Landschaftsökologie, Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, 2010.

410 BVerwG, Urt. v. 9.7.2008 – 9 A 14.07 –, BVerwGE 131, 274 (Rn. 105).

ligen Einwirkungen, wie das etwa grundsätzlich bei der Inanspruchnahme von Jagd- oder sonstigen Nahrungshabitaten der Fall ist⁴¹¹. Andernfalls wäre die Differenzierung bei § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG in Fortpflanzungs- und Ruhestätten einerseits und sonstige Lebensstätten andererseits letztlich hinfällig.

Der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert sich, wenn Verhaltensweisen, die für das Überleben der betreffenden Art notwendig sind, spürbar beeinträchtigt werden und infolge dessen ein Verbreitungsrückgang der Art nicht auszuschließen ist⁴¹². Kann die betroffene Population bei Störungen jedoch auf bestehende oder eigens hierfür hergestellte Habitate ausweichen, wird die Erheblichkeitsschwelle des § 44 Abs. 1 Nr. 2 Hs. 2 BNatSchG nicht überschritten⁴¹³. Die insoweit maßgebliche lokale Population ist anhand der Autökologie und der Raumansprüche der betreffenden Art abzugrenzen bzw. – soweit dies nicht möglich oder nicht sinnvoll ist – anhand der jeweiligen Landschaftsstruktur⁴¹⁴. Letzteres ist insbesondere bei wandernden Arten (Vögel, Fische) bedeutsam. Aus Praktikabilitätsgründen kann sich aber ggf. auch auf das jeweilige Untersuchungsgebiet beschränkt werden⁴¹⁵, jedenfalls wenn fachlich sichergestellt ist, dass das Untersuchungsgebiet eine Teilmenge der maßgeblichen lokalen Population ausmacht und – was dann regelmäßig der Fall sein wird – die Unbedenklichkeit auf dieser Ebene die Unbedenklichkeit auf der Ebene der lokalen Population impliziert. Eine nähere Betrachtung kann darüber hinaus gänzlich unterbleiben, wenn es sich um weit verbreitete bzw. häufige Arten mit relativ geringen Raumansprüchen handelt, was insbesondere bei den geschützten europäischen Vogelarten, die auch sämtliche Allerweltsarten umfassen, häufig der Fall ist. Insoweit hat die Planungspraxis gezeigt, dass trotz laufender Zunahme potenzieller Störquellen und -intensitäten für diese Arten keine Abnahme zu verzeichnen ist, die zu einer bundes- oder landesweiten Gefährdungseinstufung geführt hat⁴¹⁶. Alles andere wäre schon vom Ermittlungsaufwand her gemessen an den hiervon zu erwartenden Erkenntnissen unverhältnismäßig.

Gemessen daran kommt es hier hinsichtlich der Arten Kiebitz, Schwarzkehlchen, Wiesenpieper und Wachtelkönig zu einer erheblichen Störung im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG:

Durch die A 26 wird ein nennenswertes Brutvorkommen des Kiebitzes durchschnitten, wovon vier Brutpaare betroffen sind. Südlich der Autobahntrasse befindet sich in weniger als 100 m Entfernung im Bereich Schulten Moor ein weiterer betroffener Kiebitz-Brutplatz. In Entfernungen von bis zu 100 m von stark befahrenen Straßen ist beim Kiebitz mit einem Lebensraumeignungsverlust von ca. 50 % zu rechnen. Die betroffenen Brutpaare bilden zusammen dieselbe lokale Population; Ausweichmöglichkeiten im unmittelbaren Umfeld bestehen nicht. Mithin ist die Beeinträchtigung populationsrelevant und damit erheblich im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 Hs. 2 BNatSchG.

Fernerhin liegt ein Brutrevier des Wiesenpiepers im schallbedingten Einwirkungsbereich der A 26 (Effektdistanz 200 m). Da der nördliche Teil des Verbreitungsschwerpunktes des Wiesenpiepers aufgrund der Störwirkungen der A 26 keine Lebensraumeignung mehr aufweist und es auch sonst an geeigneten Ausweichflächen im unmittelbaren Umfeld fehlt, ist diese Störung auch populationsrelevant und damit erheblich im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 Hs. 2 BNatSchG.

411 BVerwG, Urt. v. 14.4.2010 – 9 A 5.08 –, NuR 2010, 558 (Rn. 118); anders noch BVerwG, Urt. v. 13.3.2008 – 9 A 3.06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 230).

412 Lüttmann, NuL 2007, 236 (239 f.).

413 BVerwG, Urt. v. 12.3.2008 – 9 A 3.06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 258).

414 Ausführlich hierzu Lau, in: Frenz/Müggenborg, BNatSchG, Berlin 2011, § 44 Rn. 13 f.

415 Runge/Simon/Widdig, Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben, FuE-Vorhaben im Rahmend es Bundesforschungsplans des BMU im Auftrag des BfN, Hannover/Marburg 2010, S. 24.

416 Vgl. BVerwG, Urt. v. 14.4.2010 – 9 A 5.08 –, NuR 2010, 558, (Rn. 128 a.E.); Trautner/Jooss, NuL 2008, 265 (270 f.).

Schließlich sind vier Brutreviere des Schwarzkehlchens im schallbedingten Einwirkungsreich der A 26 gelegen (Effektdistanz 200 m). Eines dieser Brutreviere wird zudem durch die Autobahn abgeschnitten. Es ist ein aktuelles Verbreitungszentrum des Schwarzkehlchens betroffen. Die Beeinträchtigung ist somit populationsrelevant und damit erheblich im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 Hs. 2 BNatSchG.

Hinsichtlich der zu erwartenden, ggf. auch als Störung gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG zu qualifizierenden Beeinträchtigung des Wachtelkönigs kann nach oben (Ziff. 2.2.3.7.3.1) verwiesen werden⁴¹⁷. Weitere Tatbestandsverwirklichungen sind nicht ersichtlich. Das gilt insbesondere für den Baumpieper. Östliche der L 235 befinden sich zwar vier Brutpaare des Baumpiepers innerhalb der Effektdistanz der Art in Bezug auf stark befahrene Straßen (bis 200 m). Mit den südlich und östlich hieran angrenzenden ungestört bleibenden Flächen bleibt jedoch ein noch ausreichend großer Lebensraum vorhanden, so dass eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population nicht eintritt, diese Störung also nicht erheblich ist. Auch hinsichtlich derjenigen Fledermausarten, für die eine räumlich-funktionale Beziehung entlang der K 40 festgesetzt wurde, kommt es zu keiner trennungsbedingten Störung, da die Überführung der K 40 mit Leitwänden, Irritationsschutzwänden, Überflughilfen sowie Leitstrukturpflanzungen hin zur Überführung ausgestattet wird.

2.2.3.7.6.3 Naturentnahme-, Beschädigungs- und Zerstörungsverbot

§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verbietet es, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Fortpflanzungsstätten sind all diejenigen Stätten, die – begonnen bei der Paarung bis hin zum Abschluss der Aufzucht der Jungtiere – für eine erfolgreiche Fortpflanzung vonnöten sind⁴¹⁸. Ruhestätten sind diejenigen Bereiche, in die sich die Tiere zur Wärmeregulierung, zur Rast, zum Schlaf oder zur sonstigen Erholung, als Versteck, zum Schutz oder als Unterschlupf für die Überwinterung zurückziehen⁴¹⁹. Nicht erfasst sind nur potenzielle Fortpflanzungs- oder Ruhestätten⁴²⁰. Ausreichend, aber auch erforderlich ist vielmehr, dass diese Stätten regelmäßig benutzt werden⁴²¹. Der Begriff der Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist zudem auf einzelne Objekte und Strukturen beschränkt⁴²². Geschützt ist demnach nur der als Ort der Fortpflanzung oder Ruhe dienende Gegenstand wie etwa Nester, Höhlenbäume etc. sowie die diesen unmittelbar zugrunde liegenden Strukturen⁴²³ wie etwa Horstbäume, Brutfelsen, Wandflächen, Dachrinnen etc., grundsätzlich nicht jedoch auch das weitere räumliche Umfeld⁴²⁴.

Die unter Verbot gestellten Tathandlungen sind dieselben wie in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG in Bezug auf die Entwicklungsformen besonders geschützter Arten. Nur mittelbare Beein-

417 Eine Störung im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wäre es freilich nur, wenn der betroffene Bereich auch tatsächlich von Exemplaren der Art aufgesucht wird, was wegen der Bestandschwankungen beim Wachtelkönig durchaus zweifelhaft sein kann. Die Planfeststellungsbehörde unterstellt jedoch – auf der sicheren Seite liegend – die Anwesenheit des Wachtelkönigs.

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

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

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

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

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

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

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

trächtigungen können mithin keine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten begründen. Verlassen Tiere ihre Lebensstätten aus Gründen der Verlärmung, aufgrund von Geruchs- oder Lichtimmissionen oder wegen sonstiger Beunruhigungen oder Scheuchwirkungen, so können solche Beeinträchtigungen jedoch eine Entnahme aus der Natur darstellen⁴²⁵. Eine solche ist gegeben, wenn dem Tier die jeweils geschützte Lebensstätte durch eine anthropogene Handlung auf nennenswerte Dauer entzogen wird⁴²⁶.

Gemäß § 44 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote des besonderen Artenschutzes für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs zulässig sind, nur nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Nach Satz 2 liegt bei Betroffenheit der in Anhang IV Buchst. a FFH-RL gelisteten Tierarten, europäischen Vogelarten oder solcher Arten, die in einer – bislang nicht existenten – Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, ein Verstoß gegen das Verbot der Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Absatzes 1 Nr. 3 und im Hinblick auf die damit verbundenen unvermeidbaren Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Fang-, Verletzungs- und Tötungsverbot des Absatzes 1 Nr. 1 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Dabei können gemäß § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG auch „vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen“ festgesetzt werden. Ob die ökologische Funktion beeinträchtigter Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, hängt davon ab, ob trotz der Einwirkung auf die betreffenden Lebensstätten davon ausgegangen werden kann, dass es zu keiner Verminderung des Fortpflanzungserfolgs bzw. der Ruhemöglichkeiten der betroffenen lokalen Population kommt⁴²⁷. Für die mit ihren konkreten Lebensstätten betroffenen Exemplare einer Art muss die von der Lebensstätte wahrgenommene Funktion vollständig erhalten bleiben, indem entweder im jeweiligen Revier weitere geeignete Fortpflanzungs- oder Ruhestätten zur Verfügung stehen oder durch entsprechende funktionserhaltende Maßnahmen ohne zeitlichen Bruch bereitgestellt und von den betreffenden Individuen aller Voraussicht nach auch angenommen werden⁴²⁸. Entscheidend ist, ob der verbleibende und/oder neu geschaffene Lebensraum die beeinträchtigten Funktionen für die betroffenen Exemplare auffängt, so dass es nicht zu einer Minderung des Fortpflanzungserfolgs bzw. des Energiehaushalts der Exemplare der betreffenden Population kommt⁴²⁹. Regelmäßig wieder verwendete Fortpflanzungs- oder Ruhestätten sind gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG mithin nur geschützt, wenn die konkret betroffenen Tiere auf die Wiederverwendung des Nestes, der Baumhöhle oder sonstigen der Fortpflanzung bzw. Ruhe dienenden Struktur angewiesen sind⁴³⁰.

Da es sich hier um ein nach § 15 BNatSchG zulässiges Vorhaben handelt (siehe oben 2.2.3.7.2), sind vorliegend die Privilegierungen nach § 44 Abs. 5 Satz 2 bis 5 BNatSchG anwendbar. Gleichwohl kommt es vorhabenbedingt zu einer tatbestandsmäßigen Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Arten Kiebitz, Wiesenpieper und Schwarzkehlchen. Fänge, Verletzungen oder Tötungen von Exemplaren besonders geschützter Arten können in diesem Zusammenhang jedoch ausgeschlossen werden. Im Einzelnen:

425 Lau, in: Frenz/Müggenborg, BNatSchG, Berlin 2011, § 44 Rn. 18.

426 KG Berlin, Beschl. v. 4.5.2000 – 2 Ss 344/99 u.a. –, NuR 2001, 176 (177).

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

428 BVerwG, Urt. v. 18.3.2009 – 9 A 39.07 –, NVwZ 2010, 44 (Rn. 67).

429 Vgl. BVerwG, Urt. v. 12.8.2009 – 9 A 64.07 –, NuR 2010, 276 (Rn. 73); Fellenberg, in: Kerkmann, Naturschutzrecht in der Praxis, 2. Aufl. (2010), § 7 Rn. 124.

430 BVerwG, Urt. v. 18.3.2009 – 9 A 39.07 –, NVwZ 2010, 44 (Rn. 71).

Wie bereits im Zusammenhang mit dem Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ausgeführt, kommt es hinsichtlich des Kiebitzes zu Störungen. Im Störeinflussbereich liegen insgesamt fünf Brutreviere, die hierdurch einen fast vollständigen Verlust ihrer Eignung erleiden. Damit ist zugleich auch § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG einschlägig. Zudem ist die ökologische Funktionalität der betroffenen Fortpflanzungsstätten im räumlichen Zusammenhang (Mittlere und Hintere Weide sowie Rübker Bruch und Schulten Moor) nicht mehr gegeben.

Des Weiteren werden im Zuge der Baufeldräumung für den Bau der A 26 Teilflächen eines Brutreviers des Wiesenpiepers in Anspruch genommen. Außerdem ergibt sich für die o.g. Brutreviere im Störeinflussbereich ein vollständiger Habitatverlust, so dass insoweit nicht nur der Störungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, sondern auch das Beeinträchtigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verwirklicht wird. Zugleich ist damit die ökologische Funktionalität des Verbreitungsschwerpunkts des Wiesenpiepers im Rübker Moor insgesamt beeinträchtigt; ein Ausweichen auf andere geeignete Flächen im räumlichen Zusammenhang ist mithin nicht möglich.

Gleiches gilt mit Blick auf das Schwarzkehlchen: Im Zuge der Baufeldräumung für den Bau der A 26 werden Teilflächen eines Brutreviers in Anspruch genommen. Auch für das Schwarzkehlchen ergibt sich für die o.g. Brutreviere im Störeinflussbereich ein vollständiger Habitatverlust, so dass insoweit wiederum nicht nur der Störungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, sondern auch das Beeinträchtigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verwirklicht wird. Wie beim Wiesenpieper ist damit zugleich die ökologische Funktionalität des Verbreitungsschwerpunkts des Schwarzkehlchens im Rübker Moor insgesamt beeinträchtigt; ein Ausweichen auf andere geeignete Flächen im räumlichen Zusammenhang ist mithin gleichfalls nicht möglich.

Die Planfeststellungsbehörde geht zudem davon aus, dass auch die Beeinträchtigungen des Wachtelkönigs eine Verwirklichung des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG darstellen. Insofern ist es wegen der starken Schwankungen im Vorkommen der Art zwar schwierig, konkrete Brut- bzw. Rufplätze im Vorhabengebiet zu identifizieren, doch ist zumindest das Wachtelkönig-Kerngebiet als nicht nur potenzieller Raum mit Fortpflanzungsstätten hinreichend belegt.

Weitere Betroffenheiten sind insoweit nicht ersichtlich. Zwar sind durch die von der künftigen A 26 ausgehenden Störwirkungen zwei Brutreviere des Baumpiepers betroffen, doch kann die Art insoweit auf südlich und östlich an den betroffenen Arealen angrenzende Flächen ausweichen.

2.2.3.7.6.4 Zusammenfassung

Weitere Tatbestandsverwirklichungen, insbesondere solche nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG sind nicht ersichtlich. Insgesamt kommt es vorhabenbedingt also zu folgenden artenschutzrechtlichen Konflikten:

Tab. 2.2.3.7.6.4

Art	Betroffenheit	Verbotstatbestand nach BNatSchG
Kiebitz	Durchschneidung von Brutvorkommen (Betroffenheit von vier Brutpaaren), Verlärmung eines weiteren Brutpaares	§ 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3
Wiesenpieper	Verlärmung eines Brutpaares, Baufeldräumung (Betroffenheit eines weiteren Brutpaares)	§ 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3
Schwarzkehlchen	Verlärmung/Zerschneidung von vier Brutpaaren, Baufeldräumung (Betroffenheit eines weiteren	§ 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3

	Brutpaares)	
Wachtelkönig	Überbauung/Verlärmung potenzieller Brutplätze	§ 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3

2.2.3.7.6.5 Ausnahmen

Soweit hier im Zuge der Verwirklichung des Vorhabens Verbotstatbestände des besonderen Artenschutzrechts verletzt werden könnten, erteilt die Planfeststellungsbehörde eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG i.V.m. § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 2 VwVfG. Gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 BNatSchG können die Landesnaturschutzbehörden von den Verboten des § 44 BNatSchG im Einzelfall

- zur Abwendung erheblicher Land-, Forst-, Fischerei-, Wasser- oder sonstiger erheblicher wirtschaftlicher Schäden (Nr. 1),
- zum Schutz der natürlich vorkommenden Tier- und Pflanzenwelt (Nr. 2),
- für Zwecke der Forschung, Lehre, Bildung oder Wiederansiedlung oder diesen Zwecken dienenden Maßnahmen der Aufzucht oder künstlichen Vermehrung (Nr. 3),
- im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt (Nr. 4) oder
- aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art (Nr. 5)

Ausnahmen zulassen. Nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG darf eine Ausnahme darüber hinaus nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 FFH-RL weitergehende Anforderungen enthält.

Die Ausnahme wird aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG erteilt. Der Begriff der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses stellt dabei jedenfalls keine strengeren Anforderungen an die Ausnahmeerteilung als der gleich lautende Begriff in § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG an die Abweichungsentscheidung im Rahmen des europäischen Habitatschutzes⁴³¹. Insofern kann an dieser Stelle zur Vermeidung von Wiederholungen auf die diesbezüglichen Ausführungen verwiesen werden (siehe oben 2.2.3.7.3.2.1). Was das Fehlen von Alternativen gemäß § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG angeht, so kann zunächst ebenfalls nach oben (Ziff. 2.2.3.7.3.2.2) verwiesen werden; denn auch die artenschutzrechtliche Alternativenprüfung stellt jedenfalls keine höheren Anforderungen als die gemäß § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG für das europäische Habitatschutzrecht geltenden auf⁴³². Dies gilt auch mit Blick auf den Umstand, dass für eine Ausnahme solange kein Raum ist, wie den in Rede stehenden artenschutzrechtlichen Konflikten noch durch Vermeidungs- oder funktionserhaltende Maßnahmen abgeholfen werden kann⁴³³. Wesensmerkmal solcher Maßnahmen ist, dass sie bestimmte, an sich bestehende nachteilige Effekte des Vorhabens verhindern bzw. auffangen. Das setzt voraus, dass sie spätestens mit Baubeginn wirksam sind⁴³⁴. Insoweit sind hier zwar Maßnahmen, mit denen die o.g. Beeinträchtigungen aufgefangen werden

431 Vgl. BVerwG, Urt. v. 14.07.2011 – 9 A 12.10 –, NuR 2011, 866 (Rn. 147).

432 BVerwG, Urt. v. 9.7.2008 – 9 A 14.07 –, BVerwGE 131, 274 (Rn. 122).

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

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

können, ersichtlich und wurden im Übrigen auch planfestgestellt (siehe insbesondere Maßnahme E19), doch ist trotz der vorgesehenen Realisierung vor Baudurchführung nicht sichergestellt, dass sie auch bis dahin im funktionalen Sinne vollumfänglich wirksam, also entsprechend besiedelt sind. Die Vorhabenträgerin darauf festzulegen, bis zum Wirksamkeitsnachweis der Maßnahmen mit der Realisierung des Vorhabens zuzuwarten, ist hingegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zumutbar. Zum einen ist die Besiedlung einer an sich (hervorragend) geeigneten Fläche immer auch von – z.T. noch unbekannten – externen Faktoren abhängig und damit mit jedenfalls zeitlichen Unwägbarkeiten verbunden. Zum anderen sind die mit dem Vorhaben verfolgten positiven Belange (ausführlich dazu bereits unter Ziff. 2.2.3.7.3.2.1) wesentlich gewichtiger als die letztlich doch recht überschaubaren artenschutzrechtlichen Konflikte, so dass es unverhältnismäßig wäre, wenn sich der Autobahnbau zeitlich am Artenschutz ausrichten müsste. Weitere Ausnahmeveraussetzung ist nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert. Dies wird ergänzt durch den Zusatz: „soweit nicht Art. 16 Abs. 1 der Richtlinie 92/43/EWG weitergehende Anforderungen enthält“. Art. 16 Abs. 1 FFH-RL verlangt, dass die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahme ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen. Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs und des Bundesverwaltungsgerichts geht diese Anforderung über das bloße Verschlechterungsverbot des § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG hinaus. Gemäß Art. 16 Abs. 1 FFH-RL ist nämlich die Wahrung eines günstigen Erhaltungszustands unabdingbare Voraussetzung für eine Ausnahmeerteilung⁴³⁵. Befinden sich die Populationen der betreffenden Art bereits in einem ungünstigen Erhaltungszustand, so ist die Erteilung einer Ausnahme nur möglich, wenn nachgewiesen wird, dass das Vorhaben weder den Erhaltungszustand der berührten Populationen weiter verschlechtert noch die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der Art behindert⁴³⁶. Maßgeblich ist also, dass sich das Vorhaben neutral auf den Erhaltungszustand der Art auswirkt. Räumlicher Maßstab ist dabei das natürliche Verbreitungsgebiet der betreffenden Art im jeweiligen Mitgliedstaat⁴³⁷. Erweist sich der Erhaltungszustand der betroffenen Art im unmittelbaren Eingriffsbereich jedoch als günstig, so gilt dies regelmäßig auch für die Populationen im natürlichen Verbreitungsgebiet im Mitgliedstaat insgesamt⁴³⁸.

Diese Voraussetzungen liegen hier vor: Ausnahmen werden für die Arten Kiebitz, Wiesenpieper, Schwarzkehlchen und Wachtelkönig erteilt. Für den Wachtelkönig wird der Erhaltungszustand in Niedersachsen durch das NLWKN (Stand: Januar 2010) als ungünstig eingeschätzt. Gleiches (Stand: November 2011) gilt für den Kiebitz. Für Wiesenpieper und Schwarzkehlchen liegen hingegen keine Angaben zum Erhaltungszustand vor. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist im Zweifel von einem ungünstigen Erhaltungszustand auszugehen⁴³⁹. Demnach befinden sich alle hier tatbestandlich betroffenen Arten in einem ungünstigen Erhaltungszustand. Dies steht einer Ausnahmeerteilung gleichwohl nicht entgegen, da für die genannten Arten davon ausgegangen werden kann, dass sich das Vorhaben neutral auf deren Erhaltungszustand auswirkt, schon weil im Zuge der Eingriffsausgleichs und der Kohärenzsicherung umfangreiche Kompensationsmaßnahmen vorgesehen sind, welche die Habitatqualitäten insbesondere für den Wachtelkönig, aber auch für die anderen betroffenen Arten verbessern. Im Einzelnen zu nennen sind hier vor allem die Maßnahmen E18 und E19.

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

436 EuGH, Urt. v. 14.6.2007 – Rs. C-342/05 –, Slg. 2007, I-4713 (Rn. 29), finnischer Wolf; BVerwG, Beschl. v. 17.4.2010 – 9 B 5.10 –, NuR 2010, 492 (Rn. 8); BVerwG, Urt. v. 14.4.2010 – 9 A 5.08 –, NuR 2010, 558 (Rn. 141).

437 Hierzu Lau, in: Frenz/Müggenborg, BNatSchG, Berlin 2011, § 45 Rn. 28.

438 Vgl. BVerwG, Urt. v. 12.3.2008 – 9 A 3.06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 249); HessVGH, Beschl. v. 02.01.2009 – 11 B 368/08.T –, NuR 2009, 255 (282).

439 BVerwG, Urt. v. 14.04.2010 – 9 A 5.08 –, NuR 2010, 558 (Rn. 140).

2.2.3.8 Wasser

Gemäß § 10 Abs. 1 WHG bedarf die Benutzung eines Gewässers der Erlaubnis oder der Bewilligung. Auch das Einleiten von Stoffen wie etwa Niederschlagswasser stellt laut § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG eine solche erlaubnis- bzw. bewilligungspflichtige Gewässerbenutzung dar (dazu noch unten, Ziff. 2.3). Darüber hinaus bedarf der Gewässerausbau gemäß § 68 Abs. 1 WHG der Planfeststellung durch die zuständige Behörde. § 67 Abs. 2 Satz 1 WHG definiert dabei „Gewässerausbau“ als die Herstellung, Beseitigung und wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer. Hierzu gehört auch die Überbauung von Gewässern, sofern sie einen gewissen Umfang erreicht. Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss sieht mehrere Kreuzungsbauwerke zur Unterführung von Gewässern II. und III. Ordnung und die Anlage von Ersatzgräben zur Wiederanbindung an das vorhandene Vorflutsystem vor. Außerdem führt der Bau der Autobahn im Überschüttverfahren dazu, dass Eisen-II-haltiges Porenwasser aus dem Boden ausgepresst wird. Von diesem Eisen-II-haltigen Porenwasser können nachteilige Auswirkungen ausgehen. Schließlich wird insbesondere einwenderseits befürchtet, dass die Autobahn sich nachteilig auf den Hochwasserschutz auswirken könnte. Im Einzelnen:

2.2.3.8.1 Gewässerüberbauung und Ersatzgräben

Die Unterführungsbauwerke für die kreuzenden Gewässer werden als freies Durchflussgerinne mit beidseitigen Bermen (Absätze in der Böschung) in einer Breite von jeweils 1 m ausgebildet. Die Böschungsneigungen innerhalb der Bauwerke betragen 1:1,5. In Ergänzung zu den hydraulisch erforderlichen Durchlassabmessungen werden die Sohlbreiten im Übrigen so gewählt, dass es zu keiner Profileinengung kommt. Des Weiteren werden durch die A 26 Gräben vom Vorflutsystem abgeschnitten. Insoweit ist zur Wiederanbindung die Herstellung von Ersatzgewässern vorgesehen. Diese verlaufen parallel zur Autobahn innerhalb des geplanten Arbeitsstreifens und haben eine Gesamtlänge von ca. 2.700 m.

Jedenfalls die Überbauung von Gewässern auf einer Länge von mehr als 10 m stellt in der Regel einen nach § 68 Abs. 1 WHG planfeststellungsbedürftigen Gewässerausbau dar⁴⁴⁰. Hier kommt es zu Überbauungen in einer Breite von ca. 34 m in den Fällen, in denen die Autobahn selbst überführt werden muss. Bei den Unterführungen im Bereich von Überführungsrampen zur Autobahn fällt die Überbauung entsprechend kleiner, aber ebenfalls regelmäßig über, jedenfalls nicht deutlich unter 10 m Breite aus. Die Planfeststellungsbehörde geht deshalb hinsichtlich aller hier gegenständlichen Gewässerunterführungen davon aus, dass diese der wasserrechtlichen Planfeststellung bedürfen. Da die Herstellung der Gewässerkreuzungen im Verlauf der Autobahn bzw. deren Überführungsbauwerke zwingend ist, handelt es sich um Folgemaßnahmen im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG, welche die Planfeststellungsbehörde im Zuge dieses Verfahrens mit erledigen kann und muss. Gleiches gilt für die Anlage der Ersatzgräben, welche als Herstellung eines neuen Gewässers gemäß § 68 Abs. 1 WHG ebenfalls der Planfeststellung bedürfen. In materiell-rechtlicher Hinsicht partizipieren die vorgesehenen gewässerbaulichen Maßnahmen über den Umstand der Notwendigkeit für den Bau der A 26 zugleich an den Gründen, die für das Gesamtvorhaben der A 26 im Allgemeinen und den hier gegenständlichen 3. Bauabschnitt im Speziellen sprechen.

Gemäß § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG darf der Plan indessen nur festgestellt oder genehmigt werden, wenn eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, vor allem in Auwäldern, nicht zu erwarten ist. Des Weiteren müssen gemäß § 68 Abs. 3 Nr. 2 WHG andere Anforderungen nach diesem Gesetz oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften erfüllt werden. Zu diesen anderen Anforderun-

440 Vgl. OVG Rh.-Pf., Urt. v. 26.10.1995 – 1 A 13441/94 –, NVwZ-RR 1997, 50 (50 f.).

gen nach dem WHG gehören insbesondere die Bewirtschaftungsziele der §§ 27 bis 31, 44 und 47 WHG⁴⁴¹. Diese Voraussetzungen liegen hier vor:

2.2.3.8.1.1 Keine Beeinträchtigung des Allgemeinwohls

Infolge der geplanten gewässerbaulichen Maßnahmen kommt es nicht zur Beeinträchtigung des Allgemeinwohls; insbesondere kann eine nicht ausgleichbare Erhöhung des Hochwasserrisikos ausgeschlossen werden:

Zunächst werden die Wasserstände im östlich der Este liegenden Gebiet ohnehin über Schöpfwerke geregelt und sind daher – in gewissen Grenzen – jederzeit beeinflussbar. Die Regelung des Wasserstands liegt dabei ausschließlich in der Verantwortung der zuständigen Wasser- und Bodenverbände und erfolgt durch entsprechende Einstellungen an den jeweiligen Entwässerungseinrichtungen. Zwar sind Unterführungen für einen ungehinderten Wasserabfluss häufig kritisch zu sehen. Doch führen die Maßnahmen nicht zu einer Einengung der Gewässer, so dass es selbst bei einem randvollen Abfluss zu keinem Rückstau kommt. Dabei ist auch der natürliche Widerstand des Gewässerprofils durch Verkrautung berücksichtigt worden. Mit Blick auf die Unterführungen ist im Übrigen noch zu beachten, dass selbst dann, wenn die Gewässer im Rahmen eines außergewöhnlichen Regenereignisses gleichwohl ausufern sollten, aufgrund der innerhalb der Bauwerke beidseitig verlaufenden Bermen in einer Breite von je 1 m immer noch ein nicht unerheblicher Puffer besteht. Eine wesentliche Änderung der Vorflutverhältnisse tritt infolge der geplanten gewässerbaulichen Maßnahmen mithin nicht ein. Eine erhöhte Überflutungsgefahr ist im Vergleich zum Ist-Zustand nicht zu erwarten. Damit ist auch § 12a Abs. 1 Satz 2 FStrG Rechnung getragen, wonach Kreuzungsanlagen von Bundesfernstraßen mit Gewässern so angelegt werden sollen, dass der Wasserabfluss nicht nachteilig beeinflusst wird.

Die Ersatzgräben beeinträchtigen ebenfalls nicht das Allgemeinwohl, da sie dazu dienen, die Ableitfunktionen des vorhandenen Entwässerungssystems zu erhalten. Damit werden auch sonstige nachteilige Veränderungen des Zustands der bereits vorhandenen Gewässer vermieden und wird somit den Voraussetzungen des § 67 Abs. 1 WHG genügt.

Soweit darüber hinaus die Gemeinde Neu Wulmstorf und der Unterhaltungsverband Altes Land monieren, dass eine befestigte Gewässersohle eingebaut werden soll, ist klarzustellen, dass die Vorhabenträgerin dies nicht (mehr) plant, sondern die Sohle flexibel ausbilden wird (siehe Zusage Ziff. 1.1.4.1.4). Gleiches gilt hinsichtlich des weiteren Einwands der Gemeinde Neu Wulmstorf, dass die Böschungsneigungen aus Standsicherheitsgründen 1:2 anstatt wie geplant 1:1,5 betragen müsse; denn die Vorhabenträgerin hat zugesagt (siehe Ziff. 1.1.4.1.5), zur Gewährleistung einer ausreichenden Standsicherheit zusätzliche Uferbefestigungen (z.B. Faschinen) vorzunehmen. Die Durchführbarkeit der Gewässerunterhaltung ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ebenfalls gesichert. Schließlich können auch die Bedenken der Gemeinde Neu Wulmstorf hinsichtlich des Versatzes des Grabenverlaufs der Wulmstorfer Moorbeck/Schulbeck am Bauwerk BW 8099 nicht geteilt werden. Die Vorhabenträgerin hat zuletzt klargestellt, dass der Grabenverlauf der Wulmstorfer Moorbeck/Schulbeck schlanker ausgebildet und das Ufer im fraglichen Bereich entsprechend befestigt wird (siehe Zusage Ziff. 1.1.4.1.7), so dass Uferbeschädigungen nicht zu befürchten sind. Entgegen der Annahme des Landkreises Harburg dient auch das in Unterlage 13.6 dargestellte Teilsicherrohr DN100 nicht der direkten unterirdischen Versickerung von Straßenabwässern, sondern soll das Wasser, welches in der Mulde vor der dortigen Lärmschutzwand versickert, auffangen und in den Ablaufschacht ableiten, damit das Wasser nicht in den Straßendamm versickert und dort eventuell Erosionsschäden hervorruft. Die zu überbauenden Gewässer sind schließlich auch während der Bauzeit nicht in Gefahr. Insbesondere werden sie nicht im Zuge der Errichtung des Vorbelastungsdammes einfach zugeschüttet,

441 Czychowski/Reinhardt, WHG, 10. Aufl. (2010), § 68 Rn. 31.

sondern zuvor werden die neuen Durchlassbauwerke erstellt, so dass der für den Vorbelastungsdamm verwendete Erdstoff nicht mit den Gewässern in Berührung kommt.

2.2.3.8.1.2 Kein Verstoß gegen § 27 WHG

Nach § 27 Abs. 1 WHG sind oberirdische Gewässer, soweit sie nicht nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird (Nr. 1) und ein guter ökologischer sowie ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Nr. 2). § 27 Abs. 2 WHG sieht dieselben Anforderungen im Bezug auf nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestufte oberirdische Gewässer vor, nur mit dem Unterschied, dass sich hier das Verschlechterungsverbot nach Nr. 1 und das Verbesserungsgebot nach Nr. 2 nicht auf den ökologischen Zustand, sondern auf das ökologische Potenzial beziehen. Die von den gewässerbaulichen Maßnahmen betroffenen Gewässerkörper, insbesondere die Weidbek und der Randkanal Buxtehude-Rübke, sind – jedenfalls bislang – nicht nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft, so dass insoweit § 27 Abs. 1 WHG Anwendung findet. Verschlechterungen des chemischen Zustands sind durch die Unterführungen und die Anlage von Ersatzgräben nicht zu erwarten. Die Unterführung der Gewässer führt hingegen zu einer Beeinträchtigung von Austauschvorgängen und Wanderbewegungen im Gewässer und entlang der Ufer. Damit ist der ökologische Zustand der Gewässer berührt. Eine Verschlechterung im Sinne des § 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG liegt gleichwohl ebenso wenig vor wie eine Verletzung des Verbesserungsgebots des § 27 Abs. 1 Nr. 2 WHG:

Maßstabsebene zur Feststellung einer Verschlechterung ist zunächst der gesamte Wasserkörper, verstanden als einen einheitlichen und bedeutenden Abschnitt eines oberirdischen Gewässers (vgl. § 3 Nr. 6 WHG). Punktuelle Verschlechterungen sind mithin irrelevant, wenn sie auf der Ebene des Wasserkörpers wieder ausgeglichen sind⁴⁴². Des Weiteren liegt eine Verschlechterung im Sinne des § 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG nur bei einer nachteiligen Veränderung des betreffenden Gewässerkörpers in der Art vor, dass diese einen Wechsel in eine schlechtere Zustandsklasse nach Anhang V der Wasserrahmenrichtlinie (z.B. von „gut“ auf „mäßig“) zur Folge hat⁴⁴³. Zumindest aber setzt eine Verschlechterung in diesem Sinne eine jenseits der Schwelle zur Unerheblichkeit anzusiedelnde nachteilige Veränderung des Zustands des betreffenden Gewässerkörpers voraus⁴⁴⁴. Das neben § 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG stehende Verbesserungsgebot des § 27 Abs. 1 Nr. 2 WHG greift die finale Vorgabe des Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziff. ii WRRL auf, wonach vorbehaltlich der in Art. 4 Abs. 4 bis 7 WRRL geregelten Ausnahmemöglichkeiten ein guter Zustand aller Oberflächengewässer bis spätestens 15 Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie, also bis zum 22.12.2015 zu erreichen ist und steht damit in engem Bezug zu den diese Vorgabe konkretisierenden Maßnahmenprogrammen und Bewirtschaftungsplänen. § 27 Abs. 1 Nr. 2 WHG stellt vor diesem Hintergrund sicher, dass keine Maßnahmen ergriffen werden dürfen, die die Erreichung der konkret vorgesehenen Bewirtschaftungsziele oder – sofern es hieran noch fehlt – des guten ökologischen und chemischen Zustands des betreffenden Gewässerkörpers gefährden⁴⁴⁵.

Inwieweit dies (Verschlechterung und/oder Gefährdung der zu erreichenden Verbesserung) jeweils der Fall ist, ist eine zuvörderst fachlich zu beantwortende Frage, so dass der Plan-

442 Köck, ZUR 2009, 227 (229); Füßer/Lau, NdsVBl. 2008, 193 (196).

443 Schmid, in: Berendes/Frenz/Müggenborg, WHG, Berlin 2011, § 27 Rn. 91; Köck, ZUR 2009, 227 (229); Füßer/Lau, NdsVBl. 2008, 193 (196 ff.); Breuer, NuR 2007, 503 (506 f.); Wiedemann, WuA 2007, 40; Elgeti/Fries/Hurck, NuR 2006, 745 (747 f.); a.A. OVG Bremen, Urt. v. 04.06.2009 – 1 A 9/09 –, NordÖR 2009, 460 (464) für bereits erheblich veränderte Gewässer.

444 Ginzky, NuR 2008, 147 (150); Gellermann, DVBl 2007, 1517 (1520); vgl. auch Czychowski/Reinhardt, WHG, 10. Aufl. (2010), § 27 Rn. 14.

445 Füßer/Lau, NdsVBl. 2008, 193 (199).

feststellungsbehörde hinsichtlich des Vorliegens einer Verschlechterung im oben genannten Sinne bzw. einer Gefährdung von Bewirtschaftungszielen ein Beurteilungsspielraum zukommt⁴⁴⁶. Überdies sind bei der Beurteilung, ob eine Verschlechterung des Gewässerzustands bzw. eine Behinderung dessen Verbesserung vorhabenbedingt zu erwarten ist, Schutzvorkehrungen sowie vorgesehene kompensatorische Maßnahmen mit einzubeziehen⁴⁴⁷. Selbst wenn man also die vorhabenbedingte Störung der Austauschbeziehungen infolge der Gewässerunterführungen an sich als Verschlechterung im Sinne des § 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG und damit zugleich als nach § 27 Abs. 1 Nr. 2 WHG gebotswidrige Gefährdungsbehandlung begreifen wollte, so wäre dies letztlich doch nicht der Fall, weil diese Beeinträchtigungen in ihrer ökologischen Dimension durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen A13 und A14 zur Anlage von Gewässerrandstreifen vollständig kompensiert werden (siehe oben 2.2.3.7.2). Auch gewährleisten die jeweils mindestens 1 m breiten Bermen nach wie vor gewisse Austauschbeziehungen. Damit verstoßen die geplanten Gewässerunterführungen weder gegen das Verschlechterungsverbot des § 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG noch gegen das Verbesserungsgebot des § 27 Abs. 1 Nr. 2 WHG.

Jedenfalls aber liegen die Voraussetzungen des § 31 Abs. 2 Satz 1 WHG vor. Danach ist kein Verstoß gegen die Bewirtschaftungsziele nach den §§ 27 und 30 WHG gegeben, obgleich bei einem oberirdischen Gewässer der gute ökologische Zustand nicht erreicht wird oder sich sein Zustand verschlechtert, wenn

- dies auf einer neuen Veränderung der physischen Gewässereigenschaften oder des Grundwasserstands beruht (Nr. 1),
- die Gründe für die Veränderung von übergeordnetem öffentlichem Interesse sind oder wenn der Nutzen der neuen Veränderung für die Gesundheit oder Sicherheit des Menschen oder für die nachhaltige Entwicklung größer als der Nutzen ist, den die Erreichung der Bewirtschaftungsziele für die Umwelt und die Allgemeinheit hat (Nr. 2),
- die Ziele, die mit der Veränderung des Gewässers verfolgt werden nicht mit anderen geeigneten Maßnahmen erreicht werden können, die wesentlich geringere nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt haben, technisch durchführbar und nicht mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden sind (Nr. 3) und
- alle praktisch geeigneten Maßnahmen ergriffen werden, um die nachteiligen Auswirkungen auf den Gewässerzustand zu verringern (Nr. 4).

„Neue Veränderung“ meint sämtliche Veränderungen, die nach Inkrafttreten des WHG am 01.03.2010 vorgenommen werden⁴⁴⁸. Das ist bei den hier vorgesehenen gewässerbaulichen Maßnahmen selbstredend der Fall. Die weitere Voraussetzung des Vorliegens übergeordneter öffentlicher Interessen setzt eine Abwägung der einander widerstrebenden Belange voraus. Insoweit kann offen bleiben, ob es sich dabei um eine planerische oder lediglich um eine nachvollziehende Abwägung handelt⁴⁴⁹. Übergeordnete öffentliche Interessen liegen jedenfalls vor, wenn die für das Vorhaben sprechenden Belange von mindestens regionaler Tragweite sind und in nachvollziehender Abwägung denjenigen des Gewässerschutzes vorgehen⁴⁵⁰. Da die hier in Rede stehenden gewässerbaulichen Maßnahmen als Folgemaßnahmen an der Errichtung der A 26 im Allgemeinen und des 3. Bauabschnitts der A 26 im Speziellen partizipieren, sind solche Gründe vorliegend gegeben (vgl. oben 2.2.3.7.3.2.1). Das Gleiche gilt hinsichtlich der hier ebenfalls erforderlichen Alternativenprüfung nach § 31 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 WHG. Insoweit wurde schon dargelegt, dass die gewählte Linienführung sowohl fachplanerisch (siehe oben 2.2.3.3) als auch gemessen an den strikten Vorgaben

446 OVG Bremen, Urt. v. 04.06.2009 – 1 A 9/09 –, NordÖR 2009, 460 (464).

447 Gellermann, DVBl 2007, 1517 (1521).

448 Schmid, in: Berendes/Frenz/Müggenborg, WHG, Berlin 2011, § 31 Rn. 23.

449 Hierzu Gellermann, DVBl 2007, 1517 (1523 f.).

450 VG Düsseldorf, Urt. v. 03.08.2011 – 10 K 473/09, NuR 2011, 821 (822).

des europäischen Habitatrechts (siehe oben 2.2.3.7.3.2.2) alternativlos ist. Dies gilt dann zwangsläufig auch für die Gewässerunterführungen. Insoweit wäre daher allenfalls an eine größere Aufweitung der Unterführungen zu denken gewesen, was aber mit einem erheblichen Mehraufwand und erheblichen Zusatzkosten verbunden gewesen wäre. Im Übrigen fordert § 31 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 WHG ohnehin nur die Bevorzugung solcher Alternativen, die wesentlich geringere nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt haben und zudem nicht mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden sind. Unter dieser Maßgabe ist hier der geringstmögliche Eingriff gewählt worden. Das Minimierungsgebot des § 31 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 WHG stellt schließlich das wasserrechtliche Pendant zum Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG dar⁴⁵¹. Dem ist hier ebenfalls genügt worden (vgl. dazu bereits oben 2.2.3.7.2.1).

Soweit demgegenüber insbesondere seitens des Landkreises Stade und des Unterhaltungsverbands Altes Land die Schaffung eines komplett neuen Gewässersystems mit Freiflut in die Este für notwendig erachtet wird, kann dem nicht gefolgt werden. Unabhängig davon, dass die Planfeststellungsbehörde diese Notwendigkeit nicht zu erblicken vermag, ist die Verwirklichung dieser Forderung schon aus kompetenziellen Gründen nicht möglich: In die hiesige Planfeststellung können grundsätzlich nur solche Maßnahmen aufgenommen werden, die selbst unmittelbar die Errichtung oder die Änderung einer Bundesfernstraße einschließlich des Anschlusses an das nachgeordnete Straßennetz betreffen (vgl. § 17 Satz 1 FStrG). Darüber hinaus können lediglich sog. Folgemaßnahmen im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG mit geregelt werden. Dies sind jedoch nur solche Maßnahmen, die dazu dienen, nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit vorhandener Straßen und Wege oder eben auch betroffener Gewässer vorzubeugen. Aus dieser Beschränkung ergibt sich, dass die Maßnahmen über den Anschluss bzw. die Anpassung der anderen Anlagen nicht wesentlich hinausgehen dürfen⁴⁵². Mithin ist ausgeschlossen, zugleich auch solche Maßnahmen an anderen Anlagen mit zu erledigen, die – wie die o.g. Änderung des gesamten Gewässersystems im Trassenumfeld – eines eigenen umfassenden Planungskonzepts bedürfen⁴⁵³. In einem solchen Fall ginge es im Wesentlichen nicht mehr um Folgenbewältigung, sondern um eine selbstständige Planungsaufgabe, die mit der Folgenbewältigung allenfalls in lockerem Zusammenhang stünde⁴⁵⁴. Damit könnte eine Miterledigung allenfalls noch im Wege einer einheitlichen Entscheidung nach § 78 Abs. 1 VwVfG erfolgen. Die Anwendung dieser Vorschrift kommt jedoch nur dann und insoweit in Betracht, wie jeder der Vorhabenträger zur sachgerechten Verwirklichung seines Planungskonzepts darauf angewiesen ist, dass über die Zulassung der zusammentreffenden Vorhaben in einem Verfahren entschieden wird. Hierfür reicht ein nur materielles Interesse an der planerischen Koordination verschiedener Belange nicht aus⁴⁵⁵. Mehr als das ist jedoch mit Blick auf die Änderung des Gewässersystems im Trassenumfeld zweifelsohne nicht gegeben.

2.2.3.8.2 Unbedenklichkeit des Überschüttverfahrens

Im Zuge des Baus der A 26 im hier gegenständlichen Bereich werden durch den erforderlichen Vorbelastungsdamm ca. 6.000 m³ je 100 m Trassenlänge Eisen-II-haltiges Porenwasser ausgepresst. Gelangt dieses Wasser in die Oberflächengewässer, so zieht dies schädliche Wirkungen für Fische und sonstige Wasserlebewesen sowie eventuelle Ertragseinbußen der Obstbaubetriebe, die das Wasser zur Beregnung nutzen, nach sich. Auch könnte das Wasser zur Viehtränkung ungeeignet sein. Solche Wirkungen können hier indessen ausgeschlossen werden:

451 Gellermann, DVBl 2007, 1517 (1524).

452 Vgl. NdsOVG, Urt. v. 06.06.2007 – 7 LC 98/06 –, juris, Rn. 52; OVG NRW, Urt. v. 26.08.2009 – 11 D 31/08.AK –, juris, Rn. 24.

453 OVG NRW, Urt. v. 26.08.2009 – 11 D 31/08.AK –, juris, Rn. 24.

454 BVerwG, Beschl. v. 13.07.2010 – 9 B 105.09 –, juris, Rn. 5.

455 BVerwG, Beschl. v. 28.11.1995 – 11 VR 38.95 –, NVwZ 1996, 389 (390).

Das Eisen-II reagiert nach erfolgtem Luftkontakt des ausgepressten Wassers zwar nur teilweise zu weniger konflikträchtigem Eisen-III. Durch entsprechenden Einsatz der Regelungs- und Drosselbauwerke an den Gewässerkreuzungen und intensiven Schilfbewuchs der vorgesehenen Absetzsysteme, in die noch belastetes Wasser umgeleitet wird, wird die Reaktion des Eisens-II zu Eisen-III jedoch ausreichend gewährleistet. Das ausgefällte Eisen-III wird sodann über mäanderförmige flach angelegte Absetzgrabensysteme mit wiederum intensivem Schilfbewuchs und Notüberlaufflächen sedimentiert. Durch die Regelungs- und Drosselbauwerke wird überdies sichergestellt, dass der Wasserstand in diesem Grabensystem dauerhaft oberhalb des Grundwasserspiegels gehalten wird, so dass noch im Wasser befindliches gelöstes Eisen-II nicht ins Grundwasser eintritt. Durch das in Unterlage 13.8 vorgesehene Monitoring wird überdies eine für Obstbau-Berechnungszwecke, Tränkung des Weideviehs und Einleitung in die Vorfluter geeignete Wasserqualität (Eisengehalt von maximal 2 mg/l) gewährleistet. Sollte sich herausstellen, dass die durch den intensiven Schilfbewuchs erfolgende natürliche Belüftung nicht zu einer ausreichenden Fällung des Eisens-II führt, so kommen mobile großtechnische Wasseraufbereitungsanlagen zum Einsatz. Die Vorbehandlungsanlagen können im Übrigen vollständig im Bereich des Baustreifens, d.h. ohne zusätzliche Flächeninanspruchnahmen realisiert werden.

Sollte es trotz all dieser Schutzmaßnahmen infolge der durch den Bau des Vorhabens bedingten Beregnung mit eisenhaltigem Wasser zu Ertragseinbußen im lokalen Obstbau kommen, erhalten die betroffenen Obstbaubetriebe dem Grunde nach eine entsprechende Entschädigung (siehe Nebenbestimmung 1.1.3.5.2). Die Planfeststellungsbehörde lässt im Übrigen diese nachteiligen Folgen, deren Eintrittswahrscheinlichkeit überdies im Bereich des Theoretischen liegen dürfte, gegenüber den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen im Wege der Abwägung zurücktreten.

2.2.3.8.3 Hochwasserschutz

Der für die A 26 zu errichtende Damm würde im Falle einer Sturmflut mit Bruch des Elbdeiches und der daraus resultierenden Überflutung im Bereich nördlich der A 26 zu einer Erhöhung des Hochwasserstands führen. Diesen Nachteil, der vor allem die Ortschaft Rübke betrifft, erachtet die Planfeststellungsbehörde jedoch für hinnehmbar, da seit der Sturmflutkatastrophe von 1962, bei der es letztmalig zu einem Überflutungsereignis infolge eines Dammbruchs gekommen ist, die Warn- und Vorsorgesysteme wesentlich verbessert wurden und auf derartige Ereignisse heute schon im Vorfeld besser und mit Blick auf eventuell nötige Evakuierungen wesentlich schneller reagiert werden kann. Zudem kann die A 26 in einem solchen Katastrophenfall als sicherer Evakuierungsweg und zur schnellen Heranführung von Einsatzkräften und Hilfsmannschaften genutzt werden. Im Übrigen wird die extrem geringe Eintrittswahrscheinlichkeit für eine Überflutung infolge eines Deichbruchs durch den Bau der A 26 nicht erhöht.

2.2.3.9 Abfall, Boden

Aufgrund des Überschüttverfahrens im Rahmen des Baus der Autobahntrasse werden Schlämme anfallen, die zu einem großen Teil aus Eisenoxiden und Eisenhydroxiden, aber auch organischen Bestandteilen bestehen. Dabei handelt es sich weder um Abfall (anders noch die Rechtslage zur Zeit des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses zum 2. Bauabschnitt der A 26 vom 14.11.2011) im Sinne von § 3 Abs. 1 KrWG noch um eine schädliche Bodenverunreinigung im Sinne von § 2 Abs. 3 BBodSchG:

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 KrWG sind Abfälle im Sinne dieses Gesetzes alle Stoffe oder Gegenstände, deren sich ihr Besitzer entledigt, entledigen will oder entledigen muss. Generell ausgenommen vom Rechtsregime des Abfallrechts und damit auch vom Abfallbegriff des § 3 Abs. 1 KrWG sind gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 10 KrWG hingegen „Böden am Ursprungsort (Bö-

den in situ)⁴⁵⁶. Der hier verwendete Begriff des Bodens deckt sich mit demjenigen in § 2 Abs. 1 BBodSchG⁴⁵⁷. Danach ist „Boden“ im Sinne dieses Gesetzes die obere Schicht der Erdkruste, soweit sie Träger der in Absatz 2 genannten Bodenfunktionen ist, einschließlich der flüssigen Bestandteile (Bodenlösung) und der gasförmigen Bestandteile (Bodenluft), ohne Grundwasser und Gewässerbetten. Die im Zuge des Überschüttverfahrens sukzessive anfallenden Schlämme werden zum Bestandteil der oberen Schicht der Erdkruste und gehören mithin zum Boden im Sinne des § 2 Abs. 1 BBodSchG, § 2 Abs. 2 Nr. 10 KrWG, so dass es sich nicht um Abfall handelt⁴⁵⁸.

Freilich verändert sich in den betroffenen Arealen der Boden durch die Verockerung. Diese Bodenveränderung ist jedoch nicht schädlich im Sinne des BBodSchG. Gemäß § 2 Abs. 3 BBodSchG ist eine Bodenveränderung schädlich, wenn es zu Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen kommt, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen. Hier ist der Verbleib der im Zuge des Überschüttverfahrens anfallenden Schlämme im Boden in jeder Hinsicht unschädlich, da es sich zum einen nur um geringe Mengen (wenige Kubikmeter) handelt und zum anderen die Schlämme nur aus natürlichen Bodenbestandteilen bestehen.

Weitere Maßnahmen, die über die Sicherstellung der Gewässer Reinhaltung hinausgehen, waren daher nicht veranlasst.

2.2.3.10 Eigentum

Das Vorhaben nimmt Flächen in Anspruch, die in Privateigentum stehen. Dies ist gerechtfertigt und in diesem Umfang angemessen, weil das Vorhaben nach Abwägung aller von ihm berührten öffentlichen und privaten Belange zulässig ist und dem Allgemeinwohl dient. Der hier planfestgestellte Eingriff in das Privateigentum infolge der Realisierung des Vorhabens hält sich in einem planerisch unvermeidbaren Umfang.

Im Übrigen beinhaltet der Planfeststellungsbeschluss zwar die sog. enteignungsrechtliche Vorwirkung (vgl. § 19 Abs. 1 Satz 2 FStrG, § 74 Abs. 6 Satz 2 Hs. 1 VwVfG). Die Enteignung inklusive Entschädigung im Nichteinigungsfall ist jedoch regelmäßig nach § 19 Abs. 5 FStrG einem gesonderten Enteignungsverfahren gemäß dem Niedersächsischen Enteignungsgesetz (NEG) vorbehalten. Davon erfasst ist ebenfalls die Frage des Anspruchs auf Übernahme eines Restgrundstückteils nach § 8 Abs. 3 und 4 NEG oder die Frage nach der Form der Entschädigung, bspw. durch Zuteilung von Ersatzland. Im vorliegenden Fall wird die Zuweisung der von der Vorhabenträgerin benötigten Flächen aller Voraussicht nach indessen nicht durch Enteignungsverfahren nach dem NEG, sondern im Wege einer Unternehmensflurbereinigung nach § 87 Abs. 1 FlurbG erfolgen. Das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen, Regionaldirektion Otterndorf – Amt für Landentwicklung Bremerhaven hat das Unternehmensflurbereinigungsverfahren Rübke, Landkreise Stade und Harburg durch Flurbereinigungsbeschluss vom 19.12.2009 bereits eingeleitet. Das Flurbereinigungsgebiet umfasst ca. 1.150 ha; der Bedarf der Vorhabenträgerin liegt bei ca. 330 ha für die Autobahn selbst und die erforderlichen Kompensations- und Kohärenzflächen. Dies hat zur Folge, dass die für das Vorhaben benötigte Fläche solidarisch von allen zum Flurbereinigungsgebiet gehörenden Grundstücken und ihren Eigentümern aufgebracht und darüber hinaus die Flächenstruktur einschließlich des landwirtschaftlichen Wegenetzes im Flurberei-

456 Petersen, NVwZ 2009, 1063 (1064).

457 BT-Drs. 17/6052, S. 70.

458 Im Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss zum 2. Bauabschnitt der A 26 vom 14.11.2011 ist demgegenüber noch die Abfalleigenschaft bejaht worden. Dies ist darauf zurückzuführen, dass das seinerzeit noch geltende KrW-/AbfG keine dem jetzigen § 2 Abs. 2 Nr. 10 KrWG entsprechende Bereichsausnahme enthielt, der Gesetzgeber vielmehr über den Begriff der beweglichen Sache die Abgrenzung zum Bodenschutzrecht zu bewerkstelligen suchte.

nigungsgebiet im Sinne einer funktionalen Struktur für die bewirtschaftenden Betriebe neu geordnet wird. Damit wird der eintretende Landverlust auf eine größere Zahl von Eigentümern verteilt und die Betroffenheit der Eigentümer, deren Grundstücke unmittelbar für das Vorhaben benötigt wird, ersichtlich gemildert. Da die Vorhabenträgerin bereits über Flächen im Flurbereinigungsgebiet verfügt und weitere Flächen freihändig zu erwerben gedenkt, verringert sich der nach § 88 Nr. 4 Satz 1 FlurbG erforderlichen Landabzug der übrigen Eigentümer zusätzlich. Soweit ein Landabzug verbleiben sollte, ist dieser nach § 88 Nr. 4 Satz 4 und Nr. 6 FlurbG in Geld zu entschädigen. Überdies wird ein Teil der für die vorgesehenen Kompensations- und Kohärenzmaßnahmen benötigten Flächen auch zukünftig für eine landwirtschaftliche Nutzung – freilich mit den notwendigen Einschränkungen – zur Verfügung stehen. Die insoweit zu erwartenden zusätzlichen Nutzungsbeschränkungen werden sich überdies in Grenzen halten, da sämtliche dieser Flächen ohnehin in Natura 2000-Gebieten liegen und bereits unabhängig von dem hiesigen Vorhaben diversen Bewirtschaftungsrestriktionen unterworfen sind. Die im Flurbereinigungsrecht in § 88 Nr. 3-5 FlurbG enthaltenen Entschädigungspflichten bewirken zudem, dass möglicherweise verbleibende vorhabenbedingte Nachteile für Grundstücksnutzer im Flurbereinigungsgebiet – seien es Eigentümer oder Pächter – jedenfalls durch Geldentschädigungen umfassend ausgeglichen werden müssen⁴⁵⁹, wenn eine andere Behebung der Nachteile nicht möglich ist.

Allerdings ist das Flurbereinigungsverfahren noch nicht so weit vorangeschritten, dass der Ausgleich sämtlicher vorhabenbedingter Nachteile gerade auch für die in ihrer Existenz gefährdeten landwirtschaftlichen Betriebe auch ohne finanziellen Ausgleich, also allein durch eine lagerichtige Ausweisung der landwirtschaftlichen Flächen und begleitende Maßnahmen am Wegenetz in diesem Verfahren bereits jetzt mit der für die Planfeststellungsbehörde erforderlichen Gewissheit absehbar ist. Die durch den Bau der A 26 östlich der Este bis zur Anschlussstelle Neu Wulmstorf eintretenden Inanspruchnahmen von Flächen werden deshalb hinsichtlich des damit einhergehenden Eigentumsverlusts „in voller Härte“ in die planerische Abwägung eingestellt⁴⁶⁰. Auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.12.1 wird verwiesen. Gleichwohl ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gekommen, dass die für das Vorhaben streitenden Belange die Eigentumsbetroffenheiten überwiegen. Für die von der Flächeninanspruchnahme für das Vorhaben unmittelbar Betroffenen waren deshalb in diesem Planfeststellungsbeschluss hinsichtlich des Flächenentzugs keine weiteren Regelungen erforderlich. Die Planfeststellung regelt zudem nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Bestehende Eigentumsverhältnisse werden hierdurch (noch) nicht verändert und sind daher auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Im Einzelnen:

2.2.3.10.1 Dauerhafte unmittelbare Inanspruchnahme

Die vorhabenbedingten dauerhaften Flächeninanspruchnahmen sind über eine Vielzahl von Grundstücken verstreut, so dass die Belastungen für die betroffenen Grundstückseigentümer unterschiedlich intensiv ausfallen. Während in vielen Fällen die Inanspruchnahme nur kleine Teile der jeweiligen Grundstücke betrifft, wird in anderen Fällen das gesamte Grundstück in Anspruch genommen oder es verbleiben bei einzelnen landwirtschaftlichen Betrieben ungünstige Flächenzuschnitte bzw. Restgrundstücke. Außerdem werden für die Verlegung der 380-kV-Hochspannungsfreileitung Hamburg/Süd – Dollern und die Verlegung der 110-kV-Hochspannungsfreileitung UW Mittelnkirchen – UW Neu Wulmstorf ca. 29,1 ha Fläche mit einer Dienstbarkeit belastet, welche dem jeweiligen Energieversorgungsunternehmen die Errichtung und den Betrieb der Freileitungen ermöglicht und innerhalb eines Schutzstreifens entsprechende Nutzungsbeschränkungen vorsieht. Letztere haben aber vergleichsweise geringes Gewicht, da die derzeit überwiegend ausgeübte landwirtschaftliche Nutzung auch innerhalb des Schutzstreifens zulässig bleibt. Im Übrigen führt die Verlegung der Freileitungen

459 BGH, Urt. v. 22.09.1983 – III ZR 113/82 –, juris, Rn. 20.

460 Vgl. dazu BVerwG, Urt. v. 18.12.1987 – 4 C 32.84 –, NVwZ 1989, 145 (146).

dazu, dass in dem Teil des bisherigen Trassenverlaufs der Leitungen, der nicht für die Autobahn selbst benötigt wird, die vorhandenen Dienstbarkeiten entfallen.

Da das nähere Umfeld der planfestgestellten Autobahn flächendeckend landwirtschaftlich genutzt wird, hätte eine andere Streckenführung der Autobahn auch keine nennenswerten Verbesserungen zur Folge, es würden dann lediglich andere Grundstückseigentümer entsprechend belastet. Bei einer Trassenführung und Verlagerung der Anschlussstelle weiter nach Süden würden stärkere Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) auftreten, was mit § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG nicht zu vereinbaren ist; bei einer Trassenführung nördlich von Rübke wären die Beeinträchtigung für die Landwirtschaft sogar weitaus gravierender (dazu bereits oben, Ziff. 2.2.3.7.3.2.2). Der ungünstige Flächenzuschnitt für einzelne Betriebe nach der Inanspruchnahme für das Vorhaben ist daher unvermeidbar. Deshalb begrüßt die Planfeststellungsbehörde die Bestrebungen der Vorhabenträgerin, sich mit den Betroffenen zu einigen, um eine für alle Seiten verträgliche Lösung zu erzielen. Die Belange der von der Flächeninanspruchnahme betroffenen Landwirte werden im Übrigen unter Ziff. 2.2.3.12.1 noch ausführlich behandelt.

2.2.3.10.2 Temporäre unmittelbare Inanspruchnahmen

Etwa 3,7 ha Fläche werden vorübergehend in Anspruch genommen. Davon entfallen ca. 1,65 ha auf die Straßenbaumaßnahme und 2,05 ha auf die Baumaßnahmen zur Verlegung der Freileitungen. Die für den Straßenbau vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen betreffen zu einem großen Teil öffentliche Straßengrundstücke, welche im Zusammenhang mit dem Bau der Überführungsbauwerke (insbesondere K 40, L 235) benötigt werden. Die für die Freileitungsverlegung in Anspruch zu nehmenden Flächen werden als Lagerplätze für Baumaterial, für die Baustelleneinrichtungen und entsprechende Wege dahin benötigt. Hier sind vor allem landwirtschaftliche Flächen betroffen, welche in dieser Zeit für eine landwirtschaftliche Nutzung nicht zur Verfügung stehen. Wegen der Bauzeit von sieben bis acht Monaten sind die Ertragsausfälle jedoch überschaubar; sie werden zudem im Enteignungsverfahren bzw. im Verfahren der Unternehmensflurbereinigung gemäß § 88 Nr. 5 FlurbG ausgeglichen. Soweit noch andere Flächen für die Bauausführung benötigt werden, befinden sich diese noch im Bereich der dauerhaft für das Vorhaben zu erwerbenden Grundstücke.

2.2.3.10.3 Dauerhafte mittelbare Inanspruchnahmen

Nach den oben (Ziff. 2.2.2.2.1.3.5) stehenden Erkenntnissen hat das Vorhaben gewisse Auswirkungen auf das Kleinklima. Es muss im Sinne einer Worst-Case-Annahme damit gerechnet werden, dass in den Monaten April und Mai vorhabenbedingt im Bereich von bis zu 20 m von der Trasse entfernt Abkühlungen von bis zu -0,5°C, innerhalb eines sich daran anschließenden Streifens von etwa 100 m Breite Abkühlungen von bis zu -0,3°C und in einer Entfernung bis zu 200 m von der Trasse Abkühlungen von bis zu -0,1°C auftreten. Inwieweit dies tatsächlich der Fall sein wird, ist von zahlreichen meteorologischen Bedingungen abhängig, insbesondere der Windrichtung und Windstärke. Entsprechend der gutachterlichen Abschätzung wird hier demzufolge – zugunsten der Betroffenen auf der sicheren Seite bleibend – davon ausgegangen, dass es im Mittel zu einer vorhabenbedingten Zunahme des Spätfrostrisikos von bis zu zwei Tagen innerhalb von zehn Jahren bis zu einer Entfernung von der Trasse von 200 m kommt. Von Relevanz ist diese Zunahme des Spätfrostrisikos nur für den Obstbau. Obgleich ein solches Spätfrostereignis zum Verlust der gesamten Ernte im betroffenen Bereich führen kann, ist nicht ersichtlich, dass die im Einflussbereich des Vorhabens liegenden Obstbaubetriebe in diesem Fall existenziell betroffen wären.

Gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer er-

forderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Das hier ermittelte vorhabenbedingte Spätfrostisiko lässt sich durch Schutzvorkehrungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG aus technischen Gründen indessen nicht beherrschen, so dass solche Vorkehrungen untunlich sind und die Betroffenen insoweit nur eine Entschädigung in Geld gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG verlangen können. Die Entschädigung muss angemessen sein. Angemessen ist nur eine solche Entschädigung, die Nachteile ausgleicht, die die Grenze des Zumutbaren überschreiten⁴⁶¹. Auf der sicheren Seite bleibend erachtet die Planfeststellungsbehörde die hier in Rede stehenden Nachteile trotz der Tatsache, dass statistisch mit vorhabenbedingten Spätfrostereignissen – wenn überhaupt – nur an ein bis zwei Tagen innerhalb von zehn Jahren zu rechnen ist, wegen des zu erwartenden Totalverlusts der Ernte in den betroffenen Bereichen bei Risikoverwirklichung gerade noch als die Grenze des Zumutbaren überschreitend. Daher ist mit Nebenbestimmung 1.1.3.5.1 auch dem Grunde nach eine Entschädigung in Geld festgesetzt worden.

Darüber hinaus sind derartige klimaökologischen Folgen eines Vorhabens grundsätzlich auch abwägungsrelevant und zwar zum einen in der Gestalt des allgemeinen Interesses am Erhalt und der Sicherung bestehender Klima-, Kleinklima und Luftstandards und zum anderen in der Gestalt von spezifischen Zusammenhängen mit Blick auf bestimmte Grundstücksnutzungen⁴⁶². Die hier in Rede stehenden klimatischen Betroffenheiten sind indessen schon wegen ihrer sehr geringen Eintrittswahrscheinlichkeit nicht ansatzweise von einem Gewicht, welches das Vorhaben in Frage stellen könnte.

Sonstige dauerhafte mittelbare Inanspruchnahmen, etwa durch eine erhebliche Verlärmung von zu Wohnzwecken genutzten trassennahen Grundstücken, sind nicht zu erwarten. Soweit in Teilbereichen des nachgeordneten Verkehrsnetzes, insbesondere entlang der L 235 im Ortsteil Rübke und im Bereich Hamburg Neuenfelde durch den von der Autobahn abfließenden Verkehr vereinzelt hohe Lärmbelastungen bei einer Freigabe des 3. Bauabschnitts vor Fertigstellung des Anschlusses der A 26 an die A 7 auftreten würden, hat die Planfeststellungsbehörde dieser Problematik mit der Nebenbestimmung 1.1.3.2 Rechnung getragen. Hierdurch ist sichergestellt, dass es zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen in den von einer erheblichen Verkehrszunahme betroffenen Bereichen des nachgeordneten Straßennetzes durch Lärm kommen wird (ausführlich dazu bereits oben, Ziff. 2.2.3.6.2). Weiteren Schutzaufgaben, Geldentschädigungen oder Übernahmeansprüche gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG waren daher nicht aufzunehmen.

2.2.3.11 Jagd

Das Vorhaben nimmt Flächen in Anspruch, die im Bereich mehrerer Jagdgenossenschaften liegen. Wegen der unmittelbar für das Vorhaben in Anspruch genommenen Flächen und dem damit einhergehenden Verlust von Lebensraum für das Wild und dem Verlust von Jagdflächen ist eine Minderung des Jagdertrags zu erwarten. Überdies kann es auch zu einer Minderung des Jagdertrags auf den verbleibenden Flächen der Jagdgenossenschaften kommen, da infolge der Zerschneidungswirkung des Vorhabens die Jagd erschwert wird und auch nachteilige Wirkungen auf den Wildbestand der verbleibenden Flächen auftreten können. Schließlich werden Flächen für Kompensations- und Kohärenzmaßnahmen in Anspruch genommen, auf denen die Jagd zwecks Erreichung der Ziele dieser Maßnahmen zeitlich beschränkt sein wird. Diese nachteiligen Wirkungen auf die Jagd sind zwangsläufige Folge der Inanspruchnahme von Grundeigentum für das Vorhaben, sowohl hinsichtlich der Autobahntrasse selbst als auch hinsichtlich der benötigten Kompensations- und Kohärenzflächen.

461 Siehe nur *Bonk/Neumann*, in: *Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG*, 7. Aufl. (2008), § 74 Rn. 197.

462 Vgl. *VGH Bad.-Württ.*, *Urt. v. 20.05.2010 – 3 S 2099/08 –*, juris, Rn. 34.

Das Jagdrecht ist grundsätzlich Bestandteil des Grundeigentums. Allerdings wird das Jagdrecht vom jeweiligen Grundeigentum losgelöst, wenn ein zusammenhängender Grundbesitz nicht die Mindestgröße für die Bildung eines Eigenjagdbezirks erreicht (§ 7 Abs. 1 und 4 BJagdG). Unterhalb dieser Größe bilden die Grundstücke, auf denen die Jagd ausgeübt werden kann, einen gemeinschaftlichen Jagdbezirk, in dem allein die Jagdgenossenschaft zur Jagdausübung berechtigt ist (§ 8 Abs. 1 und 5 BJagdG). Die Jagdgenossenschaft ist eine Körperschaft, der die Grundeigentümer des Jagdbezirks angehören (§ 9 Abs. 1 Satz 1 BJagdG). Diese Abspaltung des Jagdrechts vom Eigentum des einzelnen Grundeigentümers und die Übertragung des Jagdrechts auf die verselbstständigte Gemeinschaft der Jagdgenossen ändert jedoch nichts daran, dass sich der vorhabenbedingte Entzug von Flächen, auf denen die Jagd bislang ausgeübt werden konnte, gegenüber der Jagdgenossenschaft als Entzug eines Rechts ähnlich dem Eigentumsentzug bei einem Grundeigentümer darstellt. Die dadurch bedingten Nachteile sind deshalb – unabhängig von der bereits unter Ziff. 1.1.4.2.2 durch die Vorhabenträgerin gegebenen Zusage – grundsätzlich in einem Ent eignungsverfahren⁴⁶³ bzw. im vorliegenden Fall im Unternehmensflurbereinigungsverfahren⁴⁶⁴ auszugleichen. Bei der Bemessung der zu leistenden Entschädigung sind neben den Beeinträchtigungen der Jagd, die auf die Inanspruchnahme von Flächen durch das Vorhaben selbst entfallen, auch solche Beeinträchtigungen zu berücksichtigen, die an den verbleibenden Flächen im Jagdbezirk der betroffenen Jagdgenossenschaften entstehen⁴⁶⁵. Den Belangen der Jagdgenossenschaften wird folglich durch die Entschädigungspflicht vollumfänglich Rechnung getragen. Soweit darüber hinaus noch abwägungserhebliche Beeinträchtigungen bestehen mögen, überwiegen diese nicht die Vorteile und Ziele, welche mit dem Vorhaben verfolgt werden. Im Einzelnen wird hierzu auf die Ausführungen im Einwendungsteil verwiesen.

2.2.3.12 Landwirtschaft

Die Belange der Landwirtschaft sind in der Planfeststellung des Vorhabens angemessen berücksichtigt. Die negativ betroffenen agrarstrukturellen Belange müssen in der Abwägung hinter dem überwiegenden Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurückstehen. Dies gilt auch, soweit für die gesetzlich vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen Flächeninanspruchnahmen erforderlich sind. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde die Privilegierung der Landwirtschaft gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG hinreichend berücksichtigt (dazu bereits oben, Ziff. 2.2.3.7.2.2.4). Der Bau des 3. Bauabschnitts der A 26 ist ohne die Inanspruchnahme von Flächen der Landwirtschaft nicht realisierbar. Nutzungsfreie Korridore sind in diesem Raum nicht vorhanden. Im Übrigen ist hierzu Folgendes zu bemerken:

2.2.3.12.1 Flächeninanspruchnahme

Gerade den Belangen der Landwirtschaft wurde sowohl als öffentlicher Belang als auch bezüglich der einzelnen Betriebe größte Beachtung geschenkt, wobei nicht verkannt wurde, dass im Bereich der Auswahl der Kompensations- und Kohärenzflächen 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 gegeben. Auch waren für die

463 BGH, Urt. v. 15.02.1996 – III ZR 143/94 –, NJW 1996, 1897; BGH, Urt. v. 04.08.2000 – III ZR 328/98 –, NJW 2000, 3638.

464 BGH, Urt. v. 20.01.2000 – III ZR 110/99 –, NJW 2000, 1720.

465 BGH, Urt. v. 04.08.2000 – III ZR 328/98 –, NJW 2000, 3638; ThürOLG, Urt. v. 21.02.2007 – BL U 594/06 – RdL 2007, 190.

Planfeststellungsbehörde insbesondere mit Blick auf die rechtlich flexibleren Flächeninanspruchnahmen zum Zweck der Eingriffskompensation nach § 15 Abs. 2 BNatSchG keine weniger konfliktträchtigen Flächen – etwa weil deren Eigentümer eher veräußerungsbereit gewesen wären oder sie zu geringeren Auswirkungen für den Gesamtbetrieb führen würden – ersichtlich. Die Planfeststellungsbehörde ist nach sorgfältiger Abwägung und Gewichtung zu der Auffassung gelangt, dass das dringende öffentliche Interesse an der Verbesserung der unzureichenden Verkehrssituation im Raum Buxtehude/Neu-Wulmstorf die Belange der Eigentümer und sonstigen Flächennutzer überwiegt. Dies gilt auch, sofern die Flächeninanspruchnahmen möglicherweise zu Existenzgefährdungen, schwerwiegenden Vermögensnachteilen oder zur Vernichtung einzelner landwirtschaftlicher Betriebe oder Gewerbebetriebe führen werden⁴⁶⁶.

Für die mit dem Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Inanspruchnahmen von Flächen oder andere Eingriffe in privates Eigentum ist grundsätzlich Entschädigung nach dem NEG zu leisten. Die Entschädigungspflicht besteht gemäß § 15 Abs. 3 Nr. 2 NEG auch zugunsten der Pächter eines Grundstücks. Die Festsetzung der Entschädigung für den Entzug des Eigentums und darüber hinausgehender Vermögensnachteile erfolgt außerhalb der Planfeststellung in einem gesonderten Verfahren. Im vorliegenden Fall wird dies aller Voraussicht nach in dem vom Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen, Regionaldirektion Otterndorf – Amt für Landentwicklung Bremerhaven durch den Flurbereinigungsbeschluss vom 19.12.2009 eingeleiteten Verfahren der Unternehmensflurbereinigung Rübke, Landkreise Stade und Harburg geschehen. Dieses Verfahren umfasst das Gebiet östlich der Este bis zum Ende des 4. Bauabschnitts der A 26 auf niedersächsischer Seite. Das Verfahren der Unternehmensflurbereinigung bietet daher die Chance, die Inanspruchnahme von privaten und insbesondere landwirtschaftlich genutzten Flächen für das Vorhaben deutlich abzumildern. Allerdings ist das Flurbereinigungsverfahren nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde noch nicht so weit gediehen, dass der reale Ausgleich sämtlicher vorhabenbedingter Nachteile durch das Flurbereinigungsverfahren bereits sicher absehbar ist. Dies wäre sicherlich anzunehmen, wenn feststünde, dass wegen der von der Vorhabenträgerin in die Flurbereinigung eingebrachten Flächen ein Landabzug gar nicht eintritt und die vorhabenbedingten Nachteile somit vollständig durch die Neuordnung der Flurstücke ausgeglichen werden können. Davon hat sich die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage der vorliegenden Stellungnahmen jedoch noch nicht mit letzter Sicherheit überzeugen können. Wie bereits an anderer Stelle ausgeführt (siehe oben 2.2.3.10), wird die Inanspruchnahme von Flächen, insbesondere soweit landwirtschaftliche Betriebe betroffen sind, deshalb „in voller Härte“ in die planerische Abwägung eingestellt⁴⁶⁷.

2.2.3.12.2 Existenzgefährdungen

Führt ein Vorhaben durch Flächenentzug oder andere Wirkungen zu einer Gefährdung der Existenz landwirtschaftlicher oder gewerblicher Betriebe, so liegt darin stets ein abwägungserheblicher Belang. Die Planfeststellungsbehörde muss deshalb bei Vorliegen entsprechender Anhaltspunkte prüfen, ob Existenzgefährdungen durch das Vorhaben tatsächlich eintreten werden und, falls dem so ist, entscheiden, ob die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange bei entsprechender Abwägung gleichwohl die Verwirklichung des Vorhabens rechtfertigen, sei es auch um den Preis einer Existenzgefährdung oder Existenzvernichtung⁴⁶⁸. Führt das Vorhaben nicht zu Existenzgefährdungen, so genügt hinsichtlich der Ei-

466 BVerwG, Urt. v. 14.04.2010 – 9 A 13.08 –, NVwZ 2010, 1295 (Rn. 25 ff.); BVerwG, Urt. v. 09.06.2010 – 9 A 20.08 –, NVwZ 2011, 177 (Rn. 49); BayVGh, Urt. v. 24.11.2010 – 8 A 10.40022 –, juris, Rn. 207.

467 Vgl. dazu BVerwG, Urt. v. 18.12.1987 – 4 C 32.84 –, NVwZ 1989, 145 (146).

468 BVerwG, Urt. v. 14.04.2010 – 9 A 13.08 –, NVwZ 2010, 1295 (Rn. 26); BVerwG, Urt. v. 09.06.2010 – 9 A 20.08 –, NVwZ 2011, 177 (Rn. 149).

gentumsbetroffenheiten im Planfeststellungsverfahren ungeachtet der notwendigen Abwägung derselben ein Verweis auf das Enteignungsverfahren⁴⁶⁹.

Ob eine Existenzgefährdung vorliegt, ist durch eine fachliche Begutachtung der jeweiligen Betriebe zu klären. Die Planfeststellungsbehörde kann allerdings auch ohne gutachterliche Prüfung eine Existenzgefährdung verneinen, wenn das Vorhaben weniger als 5 % der von einem landwirtschaftlichen Betrieb genutzten Flächen in Anspruch nimmt, sofern nicht besondere Anhaltspunkte ausnahmsweise für eine Existenzgefährdung auch unterhalb der genannten Schwelle sprechen⁴⁷⁰. Im Rahmen der Planfeststellung müssen Existenzgefährdungen jedoch nur dann als solche berücksichtigt werden, wenn sie unmittelbar auf das Vorhaben zurückgeführt werden können. Betriebe, die auch ohne den Entzug der Flächen für das Vorhaben dauerhaft nicht überlebensfähig sind, können dem Vorhaben auch nicht unter dem Gesichtspunkt der Existenzgefährdung entgegengehalten werden. Maßgeblich ist dabei, ob der Ertrag aus dem landwirtschaftlichen Betrieb ausreicht, um dem Betriebsinhaber eine – wenn auch bescheidene – Lebensführung zu ermöglichen und ob der Ertrag darüber hinaus wegen der mittel- und längerfristig notwendig werdenden Investitionen in die Anlagegüter ausreichend ist⁴⁷¹. Maßgeblich sind stets die Umstände des Einzelfalls. Auch bei einem geringen Ertrag kann für die Überlebensfähigkeit eines Unternehmens der Umstand sprechen, dass der Betriebsinhaber über lange Zeit von dem erwirtschafteten Ertrag seiner Arbeit leben konnte⁴⁷². Bei einer abschnittswisen Planfeststellung – wie hier – ist für die Prüfung möglicher Existenzgefährdungen allein auf die durch den jeweils planfestzustellenden Abschnitt entzogenen Flächen abzustellen. Eine Berücksichtigung der möglichen Inanspruchnahme von Flächen durch noch nicht ergangene Planfeststellungsbeschlüsse für folgende Abschnitte ist – jenseits der im Rahmen der Abschnittsbildung erforderlichen Vorausschau – nicht geboten⁴⁷³. In einem solchen Fall können die betroffenen Eigentümer die Existenzgefährdung im nachfolgenden Planungsabschnitt unter Einbeziehung der Flächen des vorangegangenen Planfeststellungsabschnitts geltend machen.

Zur Ermittlung der eventuell eintretenden Existenzgefährdungen hat die Vorhabenträgerin Gutachten bei Prof. Dr. Mährlein, welcher von der Landwirtschaftskammer Niedersachsen als Sachverständiger für Bewertungs- und Entschädigungsfragen öffentlich bestellt und vereidigt ist, in Auftrag gegeben. Der Gutachter hat insgesamt 14 Betriebe näher untersucht, bei denen eine Existenzgefährdung in Betracht kommt. Diese Betriebe liegen sämtlich im Rücker Bruch. Die Planfeststellungsbehörde hat die Gutachten einschließlich der beauftragten Nachträge und Ergänzungen intensiv geprüft. Der Gutachter ist methodisch entsprechend den einschlägigen, vorstehend dargestellten Anforderungen der Rechtsprechung vorgegangen. Er hat auch berücksichtigt, dass einige Betriebe bereits durch Flächenentzug für den 2. Bauabschnitt der A 26 beeinträchtigt werden und diesen Flächenentzug bei der Bewertung der Auswirkungen des Autobahnbaus auf die einzelnen Betriebe einbezogen. Im Einzelnen wurde Folgendes festgestellt:

Zu einer vorhabenbedingten Existenzgefährdung könnte es für die Betriebe (zugleich auch Einwender) E91, E71, E14 und für den Domänenbetrieb kommen. Die mögliche Existenzgefährdung des Bewirtschafters des Domänenbetriebs, dessen Flächen gepachtet sind, beruht auf der Inanspruchnahme eines großen Teils der betrieblichen Flächen für Kompensationsmaßnahmen des Gesamtprojekts A 26. Die Betroffenheiten des Betriebsinhabers sind im Planfeststellungsbeschluss vom 30.01.2004 zum 2. Bauabschnitt bereits abgehandelt worden, wobei die Planfeststellungsbehörde im damaligen Beschluss auch die absehbare Flächeninanspruchnahme durch den 3. und 4. Bauabschnitt in ihre Betrachtung einbezogen

469 BVerwG, Beschl. v. 18.06.2007 – 9 VR 13.06 –, juris, Rn. 41.

470 BVerwG, Urt. v. 14.04.2010 – 9 A 13.08 –, NVwZ 2010, 1295 (Rn. 27).

471 BayVGh, Urt. v. 30.10.2007 – 8 A 06.40024 –, juris, Rn. 240.

472 BVerwG, Urt. v. 14.04.2010 – 9 A 13.08 –, NVwZ 2010, 1295 (Rn. 28).

473 BVerwG, Urt. v. 17.08.2004 – 9 A 1.03 –, NuR 2005, 177 (178); BVerwG, Beschl. v. 14.07.2005 – 9 VR 20.04 –, juris, Rn. 18.

hat⁴⁷⁴. Dieser gegenüber dem Bewirtschafter des Domänenbetriebs bestandskräftig gewordene Planfeststellungsbeschluss enthält in Ziff. A.1.3.4.1 eine Auflage, die die Vorhabenträgerin verpflichtet, eine im Beschluss näher bezeichnete Ersatzfläche zur Pacht anzubieten. Die Verpachtung steht unter der Maßgabe, dass bestimmte Bewirtschaftungsauflagen eingehalten werden, was zu einer Umstellung des Betriebs auf einen Landschaftspflegebetrieb führen wird. Wegen der auf den Ersatzflächen und den verbleibenden Flächen des Betriebs einzuhaltenden Bewirtschaftungsauflagen kann der Betrieb nach heutigen Erkenntnissen entgegen der Annahmen in 2004 gleichwohl nicht kostendeckend arbeiten. Da aber die landespflegerische Tätigkeit durch den Bewirtschafter für die Erreichung der Kompensationsziele erforderlich ist, muss der Betrieb ggf. durch entsprechende Zuschüsse in seiner Existenz gesichert werden. Dies wird durch die Nebenbestimmung unter Ziff. 1.1.3.5.3 gewährleistet; eine Existenzgefährdung des Domänenbetriebs besteht mithin nicht.

Die Inhaber der Betriebe E90 und E65 müssen zwar aufgrund des Flächenentzugs mit Gewinneinbußen rechnen. Ihr Gewinn wird jedoch auch nach Realisierung des Vorhabens noch ausreichen, um den Fortbestand der Betriebe zu sichern. Dies gilt im Grunde genommen auch für den Betrieb E45. Hier hat der Gutachter eine Existenzgefährdung angenommen, wenn der Betrieb zusätzlich zum Flächenentzug für den Bau der A 26 auch noch für die Ersatzmaßnahme E13 zum Bau der B 3n in Anspruch genommen wird. Da aber jene Ersatzmaßnahme auf eine andere Fläche verlegt wurde, kommt es nicht zu einer Existenzgefährdung. Unabhängig davon lässt sich eine Existenzgefährdung ausschließen, weil der Inhaber seinen Betrieb (E45) mit Erreichen des Rentenalters 2013/2014 aufgeben will und ein Hofnachfolger nicht vorhanden ist. Es handelt sich mithin um einen auslaufenden Betrieb. Da der Betrieb nur über eine vergleichsweise geringe Flächenausstattung verfügt und deshalb nur einen bescheidenen Lebensunterhalt ermöglicht, ist nach Betriebsaufgabe auch nicht mit einer Verpachtung des Gesamtbetriebs zu rechnen, was – trotz Renteneintritts des derzeitigen Betriebsinhabers – noch die Annahme einer Existenzgefährdung rechtfertigen könnte.

Die Betriebe E96, E41, E53 und E134 sowie der Betrieb E76 erwirtschaften so geringe Erträge, dass es nach den Feststellungen des Gutachters insoweit bereits an einem existenzfähigen Betrieb fehlt. Soweit die betreffenden Betriebe tatsächlich Gewinne erzielen, liegen diese so niedrig, dass die Betriebsinhaber davon nicht leben können. Dies gilt jedenfalls mittel- bis langfristig, wie insbesondere das Beispiel des Betriebs E53 zeigt. Maßgeblich dafür ist, dass der Betrieb E53 mit 20 ha über eine unterdurchschnittliche und sehr geringe Bewirtschaftungsfläche verfügt. Auf dieser Fläche kann der Betriebsinhaber auch bei wohlwollender gutachterlicher Bewertung lediglich einen Ertrag erzielen, der ihm eine monatliche Entnahme von rund 900 EUR für seine private Lebensführung ermöglicht. Selbst wenn man berücksichtigt, dass der Betriebsinhaber als Eigentümer nur geringe Kosten für das Wohnen aufwenden muss, darüber hinaus auch z.T. seine eigenen landwirtschaftlichen Produkte nutzen kann, genügt dies für die Annahme der Existenzfähigkeit nicht. Der Gutachter hat nämlich festgestellt, dass sowohl die landwirtschaftlich genutzten Baulichkeiten wie auch der landwirtschaftliche Gerätepark überwiegend überaltert und deshalb zum Erhalt der Anlagegüter Investitionen dringend erforderlich sind. Unter Berücksichtigung des äußerst geringen Ertrags sind derartige Investitionen aber nicht ansatzweise möglich. In Ansehung der fortschreitenden Abnutzung des Anlagevermögens kann die Hofstelle daher als Vollerwerb nicht aufrechterhalten werden; es findet ein schleichender Verzehr des Anlagevermögens statt. Diese Einschätzung wird durch den Betriebsinhaber selbst bestätigt, der im Rahmen der Begutachtung angegeben hat, dass ein Hofnachfolger nicht vorhanden ist und er den landwirtschaftlichen Betrieb bei Erreichen des Rentenalters aufgeben will. Im Ergebnis ist daher auch bei den Betrieben E96, E41, E53, E134 und beim Betrieb E76 eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung zu verneinen.

Eine Existenzgefährdung des Nebenerwerbsbetriebs E85 hat der Gutachter ebenfalls verneint. Er stützte sich dabei auf den seiner Ansicht nach niedrigen Gewinn und die niedrige

474 Planfeststellungsbeschluss vom 30.01.2004, S. 155.

Faktorentlohnung. Die Faktorentlohnung gibt das Verhältnis des vom Gutachter angenommenen Arbeitszeitbedarfs für den Betrieb zum Ertrag an. Vom Inhaber des Betriebs E85 wurden mehrere Einwände gegen das seinen Betrieb betreffende Gutachten erhoben, welche der Gutachter geprüft hat. Er kam zu dem Ergebnis, dass der Betrieb unter günstigsten Bedingungen höchstens einen jährlichen Gewinn von rund 7.200 EUR bei einer Faktorentlohnung von 7,26 EUR/Arbeitsstunde ermögliche. Der Gutachter setzt als erforderlichen Mindestgewinn für die Frage der Existenzfähigkeit jedoch Beträge von 10.000 EUR für den Gewinn und 7,50 EUR/Arbeitsstunde für die Faktorentlohnung an, so dass nach seiner Auffassung kein existenzfähiger Betrieb vorliegt. Während an den tatsächlichen Feststellungen des Gutachters keine Zweifel bestehen, begegnet das Ergebnis, wonach ein existenzfähiger Betrieb im Rechtssinne nicht vorliegen soll, aus Sicht der Planfeststellungsbehörde Bedenken. Zu beachten ist, dass der Ertrag aus dem Betrieb für einen im Nebenerwerb geführten Hof nicht unerheblich ist und dieser Ertrag vom Inhaber, der hauptberuflich in Vollzeit anderweitig tätig ist, mit vergleichsweise geringem zeitlichem Aufwand erzielt wird. Der Ertrag des Betriebs E85 dürfte demnach einen relevanten Beitrag zum Haushaltseinkommen des Betriebsinhabers leisten. Hinzu kommt eine weitere Besonderheit: Die Hauptfläche des Betriebs liegt – anders als bei fast allen anderen Betrieben im Rübker Bruch – geschlossen am Hof an und wird als Weide für die Haltung von Pensionspferden genutzt. Diese Fläche wird durch das Vorhaben zerschnitten. Der südliche Teil der Weide kann nach Realisierung des Vorhabens nicht mehr für die Pensionspferdehaltung genutzt werden, weil die Anbindung an den Hof und damit der für diese Nutzung auch erforderliche Blickkontakt zur Weide nicht mehr gegeben ist. Mithin kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Pensionspferdehaltung, die einen großen Anteil am Ertrag des Betriebs hat, nach Realisierung des Vorhabens nicht mehr wirtschaftlich ist. Das könnte die Fortführung des Nebenerwerbsbetriebs – auch unter Berücksichtigung der flächenmäßigen Einbußen – insgesamt gefährden. Im Ergebnis geht die Planfeststellungsbehörde deshalb für den Betrieb E85 von einer Existenzgefährdung aus.

Für die untersuchten Betriebe E91, E71, E14 und E57 nimmt der Gutachter hingegen eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung an. Abgesehen von der hier angenommenen zusätzlichen Existenzgefährdung des Nebenerwerbsbetriebs E85 folgt die Planfeststellungsbehörde den sorgfältig getroffenen und nachvollziehbar erläuterten Feststellungen des Gutachters, so dass in die Abwägung lediglich die Existenzgefährdung von vier Vollerwerbsbetrieben einzustellen ist. Es ist in diesem Zusammenhang nochmals darauf hinzuweisen, dass diese Existenzgefährdungen mit Blick auf das laufende Flurbereinigungsverfahren voraussichtlich abgewendet werden können, dies jedoch nicht mit solcher Sicherheit, dass sich die Planfeststellungsbehörde hierauf hätte stützen können (siehe oben 2.2.3.10), so dass für die Zwecke der Abwägung die Existenzgefährdung unterstellt wird. Die Planfeststellungsbehörde hat des Weiteren aufgrund der erhobenen Einwendungen geprüft, ob bei der gutachterlichen Ermittlung der Existenzgefährdung aus Rechtsgründen auch die Flächen der jeweiligen Betriebe einzubeziehen sind, welche nur durch kurzfristige Verträge mit einer Laufzeit von weniger als zwei Jahren an die Betriebe gebunden sind. Der Gutachter hat dies verneint. Höchstrichterliche Rechtsprechung zu dieser Frage ist nicht ersichtlich. Soweit erkennbar befasst sich die Rechtsprechung allenfalls mit der Frage, inwieweit Flächen mit kurzer Vertragslaufzeit bei der Bemessung der Entschädigungshöhe im Enteignungsverfahren zu berücksichtigen sind. Die aufgeworfene Rechtsfrage kann hier jedoch offen bleiben. Eine Berücksichtigung der über kurzfristige Verträge gebundenen Pachtflächen bei der Ermittlung der Gewinneinbußen führt hier nämlich nicht dazu, dass weitere Existenzgefährdungen anzuerkennen wären. Die bislang nicht in ihrer Existenz gefährdeten, aber grundsätzlich existenzfähigen Betriebe E90 und E65 werden auch bei Berücksichtigung aller Pachtflächen in der Berechnung des vorhabenbedingten Schadens keine Existenzgefährdung erleiden.

Die somit in die Abwägung einzustellenden Existenzgefährdungen von vier Vollerwerbsbetrieben und einem Nebenerwerbsbetrieb sind zwar gewichtig. Gleichwohl überwiegen die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele und Vorteile, welche sogar gewichtiger sind als das äußerst schwer wiegende Integritätsinteresse des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Bux-

tehude“ (siehe oben, Ziff. 2.2.3.7.3.2.1), die Belange der betroffenen Landwirte. Unabhängig davon führt die Vorhabenträgerin mit den betroffenen Landwirten bereits intensive Gespräche über eine Abwendung der Existenzgefährdung durch betriebliche Umstellungen und die Bereitstellung von Ersatzland. Entsprechende Vereinbarungen sind absehbar, da der Vorhabenträger über genügend Flächen (im Flurbereinigungsgebiet Rübke ca. 280 ha) verfügt. Da diese Vereinbarungen zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses allerdings noch nicht endgültig abgeschlossen waren und auch die konkrete Zuweisung von Flächen noch nicht feststeht, wurden die prognostizierten Auswirkungen des Vorhabens auf diese Betriebe vorsorglich in vollem Umfang in die Abwägung eingestellt werden. Gleiches gilt – wie bereits mehrfach ausgeführt – für absehbare Lösungen im Rahmen des eingeleiteten Unternehmensflurbereinigungsverfahrens.

Mögliche Existenzgefährdungen im weiteren Verlauf der A 26, also insbesondere im 4. Bauabschnitt, stehen der Planfeststellung ebenfalls nicht entgegen. Die existenzfähigen Betriebe, welche im 3. Bauabschnitt von Flächenentzug betroffen sind, ohne schon dadurch in ihrer Existenz gefährdet zu werden (E90 und E65) verfügen östlich der geplanten Anschlussstelle Neu Wulmstorf nicht über Flächen, welche für den 4. Bauabschnitt in Anspruch genommen werden könnten. Eine Existenzgefährdung dieser Betriebe ist demzufolge nicht zu befürchten. Im Falle einer abschnittswisen Planfeststellung ist die Planfeststellungsbehörde zudem lediglich verpflichtet, im Wege vorausschauender Abwägung zu untersuchen, ob der Realisierung der Planung im nächsten Bauabschnitt unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen⁴⁷⁵. Derartige unüberwindbare Hindernisse sind für den 4. Bauabschnitt nicht ersichtlich. Das gilt auch mit Blick auf im 4. Bauabschnitt möglicherweise auftretende anderweitige Existenzgefährdungen, weil Existenzgefährdungen für die Fachplanung grundsätzlich keinen unüberwindlichen Belang darstellen⁴⁷⁶. Existenzgefährdungen, die allein aufgrund von Flächeninanspruchnahmen für den 4. Bauabschnitt eintreten könnten, sind zudem im Planfeststellungsverfahren für den 4. Bauabschnitt zu berücksichtigen. Anderes würde nur gelten, wenn die vorliegende Planung für den nachfolgenden Bauabschnitt einen Zwangspunkt dergestalt setzt, dass im dortigen Planfeststellungsverfahren nicht mehr auf Trassenvarianten zurückgegriffen werden kann, die einerseits – bspw. mit Blick auf zu beachtende naturschutzrechtliche äußere Planungsgrenzen – zulässig sind und andererseits eine erkennbar geringere Beeinträchtigung der Belange betroffener (existenzgefährdeter) Betriebe ermöglichen⁴⁷⁷. Ein solcher Zwangspunkt wird durch das Vorhaben jedoch nicht gesetzt. Über die Trassenführung für den 4. Bauabschnitt ist derzeit noch nicht entschieden. Deshalb ist auch noch nicht feststellbar, dass bestimmte landwirtschaftliche oder sonstige Betriebe durch den Verlauf des 4. Bauabschnitts zwangsläufig in ihrer Existenz gefährdet sind. Ergänzend sei an dieser Stelle auf die Ausführungen zur hier vorgenommenen Abschnittsbildung – Ziff. 2.2.3.2.3 – verwiesen.

2.2.3.12.3 Umwege

Durch den Bau der A 26 im 3. Bauabschnitt werden für die Landwirtschaft wichtige Wegeverbindungen durchtrennt. Landwirte, deren Hofstelle auf der jeweils anderen Seite der Autobahn liegt, müssen deshalb zur Erreichung ihrer Bewirtschaftungsflächen Umwege in Kauf nehmen. Diese Umwege verursachen für die betroffenen Betriebe einen zeitlichen Mehraufwand und höhere Kosten beim Einsatz von Fahrzeugen. In diesem Zusammenhang wirkt sich insbesondere die Unterbrechung des Weges Rübker Bruch aus, weil dieser für die besonders leistungsfähigen Betriebe im Rübker Bruch eine wichtige Verbindung zu den abseits der Hofstellen gelegenen Flächen darstellt. Allerdings werden auch nach Realisierung des Vorhabens alle landwirtschaftlichen Flächen durch die vorgesehenen Überführungen von

475 BayVGh, Urt. v. 30.10.2007 – 8 A 06.40024 –, juris, Rn. 237 ff.

476 BVerwG, Urt. v. 09.06.2010 – 9 A 20.08 –, NVwZ 2011, 177 (Rn. 149).

477 BVerwG, Beschl. v. 14.07.2005 – 9 VR 20.04 –, juris, Rn. 19; NdsOVG, Urt. v. 19.02.2007 – 7 K S 135/03 –, juris, Rn. 99.

Wegen und die vorgesehenen Ersatzwege noch erreichbar sein. Die wirtschaftlichen Auswirkungen dieser Umwege auf die einzelnen Betriebe wurden im Auftrag der Vorhabenträgerin durch Prof. Dr. Mährlein, welcher von der Landwirtschaftskammer Niedersachsen als Sachverständiger für Bewertungs- und Entschädigungsfragen öffentlich bestellt und vereidigt ist, bei der Prüfung auf vorhabenbedingte Existenzgefährdungen abgeschätzt. Der Sachverständige kam zu dem Ergebnis, dass, soweit Existenzgefährdungen vorliegen, diese auf den Entzug von Betriebsflächen zurückzuführen sind; die entstehenden Umwege verstärken die Auswirkungen lediglich. Existenzgefährdungen, die allein auf vorhabenbedingte Umwege für landwirtschaftliche Betriebe zurückgeführt werden können, sind daher nicht zu befürchten. Im Regelfall liegt die kostenmäßige Belastung der Betriebe pro Jahr durch die anfallenden Umwege unter 1.000 EUR. In diesem Betrag sind nicht nur tatsächlich anfallende Mehrkosten (z.B. für Kraftstoffe), sondern auch der zeitliche Mehraufwand erfasst. Nur für den Betrieb E71 kommt es zu einer Mehrbelastung von rund 10.000 EUR, wobei fast 6.000 EUR auf die Unterbrechung des Weges Rübker Bruch entfallen. Auch der Betrieb E14 wird ausweislich des vorliegenden Gutachtens zur Existenzgefährdung mit 6.124 EUR zusätzlich belastet, wobei 4.445 EUR auf die Unterbrechung des Rübker Bruch entfallen. Allerdings ist diese Berechnung insofern überholt, als der Betrieb mittlerweile über eine direkte Anbindung an die K 40 verfügt, so dass ein erheblicher Teil der im Gutachten angenommenen Umwege entfällt.

Die geschilderten Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Betriebe durch Umwege sind abwägungserheblich⁴⁷⁸. Allerdings gewährt Art. 14 Abs. 1 GG keinen Schutz gegen den Wegfall einer bestimmten Wegeverbindung, weshalb das Vertrauen in den Fortbestand einer bestimmten Verkehrsanbindung von Grundstücken regelmäßig kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang ist⁴⁷⁹. Deshalb genügt es, für unterbrochene Wegebeziehungen unter Inkaufnahme verbleibender Umwege einen Ausgleich durch ein Ersatzwegesystem vorzunehmen, solange die verbleibenden Umwege zumutbar sind⁴⁸⁰. Die Ausgestaltung eines Ersatzwegesystems unterliegt dabei, insbesondere hinsichtlich der Lage der Wege, einem planerischen Gestaltungsspielraum⁴⁸¹. Vor diesem Hintergrund ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gekommen, dass die öffentlichen Belange, welche für den Bau der Autobahn streiten, die aus Umwegen resultierenden Erschwernisse deutlich überwiegen. Wie zuvor beschrieben, bleiben alle landwirtschaftlichen Flächen erreichbar. Existenzgefährdungen durch Umwege treten nicht ein. Hinzu kommt, dass die Umwege beinahe ausschließlich Landwirte betreffen, bei denen zugleich ein Flächenentzug eintritt. Die Umwege würden folglich entfallen, wenn das Vorhaben (an anderer Stelle) ohne Zugriff auf die zu den Betrieben der betroffenen Landwirte gehörenden Flächen verwirklicht würde. Der Ausgleich der umwebedingten Nachteile erfolgt deshalb außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Flurbereinigungsverfahren, indem die Flächenneuordnung so erfolgt, dass Umwege von vornherein vermieden werden. Soweit gleichwohl noch Nachteile verbleiben, sind diese gemäß § 88 Nr. 5 FlurbG gesondert zu entschädigen, wobei die Entschädigung auch Nachteile für den Restbetrieb umfasst⁴⁸². Sollte – was nicht zu erwarten ist – das Flurbereinigungsverfahren gänzlich scheitern, würde nichts anderes gelten, weil in dem dann durchzuführenden Enteignungsverfahren § 14 Abs. 1 Nr. 2 NEG die Grundlage für den Ausgleich dieser Nachteile bietet⁴⁸³.

Die von Flächenentzug betroffenen Landwirte können aus diesem Grund auch keine weitergehenden Ansprüche auf Schutzauflagen zur Vermeidung von Umwegen – etwa die Anord-

478 BVerwG, Urt. v. 27.04.1990 – 4 C 18.88 –, NVwZ 1990, 1165 (1166); NdsOVG, Urt. v. 21.10.2009 – 7 KS 32/09 –, juris, Rn. 36 f.

479 BVerwG, Urt. v. 21.12.2005 – 9 A 12.05 –, NVwZ 2006, 603 (604).

480 NdsOVG, Urt. v. 21.10.2009 – 7 KS 32/09 –, juris, Rn. 36 f.

481 BVerwG, Urt. v. 09.07.2003 – 9 A 54.02 –, NVwZ 2004, 231 (232).

482 BGH, Urt. v. 02.10.2003 – III ZR 114/02 –, NJW 2004, 281; BGH, Urt. v. 13.12.2007 – III ZR 116/07 –, NVwZ-RR 2008, 297 (#).

483 Vgl. nur BGH, Urt. v. 21.10.2010 – III ZR 237/09 –, BGHZ 187, 177 ff.

nung einer weiteren Querung der Autobahn – nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG oder einen diesbezüglichen Entschädigungsanspruch nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG geltend machen⁴⁸⁴. Mit der Anerkennung eines Entschädigungsanspruchs dem Grund nach auf der Basis von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG würde die Planfeststellungsbehörde in unzulässiger Weise in den Zuständigkeitsbereich der für das Enteignungsverfahren zuständigen Behörde übergreifen.

Die vorgesehenen Überführungen der Autobahn einschließlich der geplanten Ersatzwege stellen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch hinsichtlich ihrer Zahl, Lage und Gestaltung einen angemessenen Ausgleich für die unterbrochenen Wegeverbindungen dar. Das gilt auch in Anbetracht der vielfach kritisierten Unterbrechung des Weges Rübker Bruch. Die Vorhabenträgerin hat nach dem Erörterungstermin wegen der vielen diesbezüglichen Einwendungen und Behördenstellungnahmen einer Aufforderung der Planfeststellungsbehörde folgend die Hintergründe für die Unterbrechung des Weges Rübker Bruch noch einmal konkretisiert. Die hierzu von der Vorhabenträgerin angeführten Argumente sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde tragfähig und überzeugend. Dabei ist zunächst davon auszugehen, dass für den ca. 2,4 km langen Streckenabschnitt zwischen der Überführung der K 40 und der Überführung der L 235 eine weitere Querung ausreichend ist, um über die außerdem vorgesehenen Ersatzwege, welche parallel zur Autobahn verlaufen, alle landwirtschaftlichen Flächen zu erreichen. Die Realisierung einer weiteren Querung würde nicht nur zu einer noch größeren Flächeninanspruchnahme und Versiegelung führen. Hinzu kämen die nicht unerheblichen Mehrkosten einer weiteren Überführung der Autobahn und die weitere Beeinträchtigung des Landschaftsbildes beidseitig der Autobahn. Diese negativen Folgen stehen in keinem angemessenen Verhältnis zu den erreichbaren Vorteilen für die betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe, zumal auch mit einer zweiten Querung der Autobahn noch Umwege verbleiben würden.

Auch ist die Festlegung auf die Überführung des Brockmanns Weges anstelle des Weges Rübker Bruch sachgerecht. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die Überführung des Weges Rübker Bruch für die landwirtschaftlichen Betriebe entlang der Autobahn zu deutlich geringeren Betroffenheiten führen würde, weil dieser Weg bisher für die Landwirtschaft größere Bedeutung hat als der Brockmanns Weg. Prof. Dr. Mährlein und das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung haben dies sowohl schriftlich als auch im Erörterungstermin hinreichend dargelegt. Dennoch überwiegen bei einer Überführung des Brockmanns Weges die Vorteile. Das folgt zunächst schon aus der Lage der Überführung etwa mittig zwischen der Überführung der K 40 und der L 235. Demgegenüber wäre die Überführung des Weges Rübker Bruch nur rund 580 m von der Überführung der K 40 entfernt, während sich dann bis zur L 235 ein Abstand von rund 1,72 km ergibt. Die Überführung des Brockmanns Weges bietet somit auch im Hinblick auf das noch nicht abgeschlossene Flurbereinigungsverfahren mehr Gestaltungsmöglichkeiten. Zudem ist der Brockmanns Weg eine beliebte Verbindung für Radfahrer und Fußgänger von Rübke ins Zentrum von Neu Wulmstorf, die wegfielen, wenn stattdessen der Weg Rübker Bruch überführt würde. Der Brockmanns Weg verfügt schließlich über einen guten Ausbauzustand mit einer Asphaltdecke. Der Weg Rübker Bruch hätte diesen Ausbauzustand südlich der Autobahn nicht und wäre deshalb auch nicht in gleichem Umfang zur Aufnahme von nichtlandwirtschaftlichem Verkehr geeignet. Schließlich müsste bei einer Überführung des Weges Rübker Bruch mit der südlichen Rampe erneut eine Kreuzung mit der Weidbek hergestellt werden, was wiederum gewässerökologisch nachteilig wäre.

Im Übrigen teilt die Planfeststellungsbehörde nicht die Zweifel einiger Einwender hinsichtlich der Eignung der geplanten Überführungen für den landwirtschaftlichen Verkehr und den Viehtrieb. Die Gestaltung der Wege entspricht den Richtlinien für den ländlichen Wegebau im Arbeitsblatt DWA-A 904 der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und

484 BVerwG, Urt. v. 14.05.1992 – 4 C 9.89 –, NVwZ 1993, 477 (479); BVerwG, Urt. v. 05.11.1997 – 11 A 54.96 –, juris, Rn. 68; BVerwG, Urt. v. 22.09.2004 – 9 A 72.03 –, juris, Rn. 15.

Abfall e.V. Diese Richtlinien beinhalten für die Wegeplanung die erforderliche technische Sachkunde⁴⁸⁵. Mithin genügt die Gestaltung den Erfordernissen der Landwirtschaft. Der Viehtrieb über die Überführungen ist ebenfalls möglich; soweit es sich um öffentliche Straßen handelt, ist dabei § 28 StVO zu beachten. Zudem ist der Brockmanns Weg und dessen Überführung für den (störungsfreien) landwirtschaftlichen Verkehr besonders geeignet, da nichtlandwirtschaftlicher Verkehr mit Kraftfahrzeugen auf diesem Weg nicht zugelassen ist. Im Übrigen wird die Nutzbarkeit der Überführung für den landwirtschaftlichen Verkehr auch durch die unter Ziff. 1.1.4.1.9 enthaltene Zusage des Vorhabenträgers gewährleistet.

Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass, für diejenigen Grundstücksnutzer, welche nicht von einem Flächenentzug betroffen sind und deshalb für Umwege auch nicht entschädigt werden, wegen entstehender Umwege und damit verbundener Erschwerisse zu Lasten der Vorhabenträgerin Schutzvorkehrungen oder Entschädigungen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG anzuordnen. Solche Maßnahmen wären nur dann erforderlich gewesen, wenn die Nachteile für die jeweiligen Grundstücksnutzer eine gewisse Erheblichkeitsschwelle überschreiten würden, wofür es allerdings keine allgemein gültigen Maßstäbe gibt. Abzustellen ist darauf, ob der Nachteil dem Betroffenen angesichts der Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit seiner Interessen billigerweise nicht zugemutet werden kann⁴⁸⁶. Sind die durch das Vorhaben bedingten Umwege hingegen zumutbar, so hat es damit sein Bewenden und verbleibende Nachteile sind entschädigungslos im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums nach Art. 14 Abs. 2 GG hinzunehmen⁴⁸⁷. Entsprechend diesen Grundsätzen ist für die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der eingegangenen Einwendungen nicht ersichtlich, dass Landwirte und sonstige Grundstücksnutzer vorhabenbedingt Umwege hinnehmen müssten, welche die Nutzung der betroffenen Flächen als unzumutbar erscheinen lässt. Hierzu fehlt es in den Einwendungen an geeignetem Vorbringen. Die Planfeststellungsbehörde war auch nicht verpflichtet, zu dieser Frage jenseits der eingeholten Gutachten zu möglichen Existenzgefährdungen weitere Ermittlungen anzustellen, weil sich die wirtschaftlichen Auswirkungen von Umwegen nur aufgrund detaillierter Kenntnisse über die Struktur und Flächenausstattung der Betriebe abschätzen lassen. Insofern obliegt vielmehr den Betroffenen eine Mitwirkung⁴⁸⁸, die hier – sofern es vorhabenbedingte unzumutbare Beeinträchtigungen geben sollte – nicht erfolgt ist.

Die Vorhabenträgerin ist schließlich auch bemüht, Betroffenheiten durch Umstellung der jeweiligen Betriebe auf Landschaftspflege oder die Zuweisung geeigneter Ersatzflächen zu vermindern. Dazu wurden bereits erfolversprechende Gespräche mit einem Teil der Betroffenen geführt. Welche Lösungen dabei im Einzelnen in Betracht kommen, lässt sich derzeit allerdings noch nicht konkret absehen, so dass diese Umstände im Rahmen der Abwägung unberücksichtigt bleiben müssen.

2.2.3.12.4 Sonstige Auswirkungen auf die Landwirtschaft

Über die vorstehenden Punkte hinaus wurden von den betroffenen Landwirten verschiedene weitere negative Auswirkungen auf die Landwirtschaft durch den Bau der A 26 benannt. Diese Befürchtungen sind jedoch weitgehend unbegründet. Sofern weitere negative Auswirkungen überhaupt auftreten, sind sie so geringfügig, dass sie in Anbetracht der für das Vorhaben streitenden Belange hingenommen werden müssen. Im Einzelnen:

Die Annahme, das zum Einsatz kommende Überschüttverfahren könnte zum Austritt von Eisen-II in dem durch den Vorbelastungsdamm ausgepressten Wasser führen, welches dann in die Gewässer gelangt und dort die Obstkulturen schädigt bzw. das Wasser zum Tränken

485 NdsOVG, Beschl. v. 22.07.2009 – 15 MF 17/09 –, juris, Rn. 30.

486 BVerwG, Urt. v. 27.04.1990 – 4 C 18.88 –, NVwZ 1990, 1165 (1166).

487 BVerwG, Urt. v. 21.12.2005 – 9 A 12.05 –, NVwZ 2006, 603 (604).

488 NdsOVG, Urt. v. 21.10.2009 – 7 KS 32/09 –, juris, Rn. 37; ebenso zur Mitwirkungspflicht bei Existenzgefährdung BVerwG, Urt. v. 23.03.2011 – 9 A 9.10 –, juris, Rn. 29.

des Viehs unbrauchbar macht, ist nicht von vornherein von der Hand zu weisen (vgl. die Ausführungen unter Ziff. 2.2.2.2.1.3.3. und 2.2.2.2.1.3.4). Die Vorhabenträgerin hat deshalb die Auswirkungen des Verfahrens begutachten lassen und eine geeignete Behandlung des ausgepressten Porenwassers vorgesehen. Hinzu kommt das in Unterlage 13.8 beschriebene Monitoring. Dieses soll eine Wasserqualität gewährleisten, welche den Einsatz des Wassers zum Zwecke der Beregnung, Tränkung des Weideviehs und Einleitung in die Vorfluter sicherstellt (im Einzelnen siehe Ziff. 2.2.3.8.2). Sollte es wider Erwarten gleichwohl zu Ertragseinbußen insbesondere im lokalen Obstbau kommen, erhalten die betroffenen Betriebe dem Grunde nach eine entsprechende Entschädigung (siehe Nebenbestimmung 1.1.3.5.2).

Die Befürchtung, der für die Autobahn zu errichtende Damm könnte den (Grund-)Wasserstand negativ beeinflussen, ist gutachterlich widerlegt (vgl. oben, Ziff. 2.2.2.2.1.3.4 und 2.2.2.2.2.4). Die Planfeststellungsbehörde schließt deshalb negative Auswirkungen auf die Landwirtschaft durch eine vorhabenbedingte Veränderung des (Grund-)Wasserstandes aus.

Veränderungen des Kleinklimas, welche das Spätfrostisiko erhöhen und so zu Schäden an Obstkulturen führen könnten, sind nahezu ausgeschlossen. Ausweislich des der Planfeststellungsbehörde hierzu vorliegenden Gutachtens ist lediglich in einem Bereich von bis zu 200 m von der Autobahntrasse mit einer Erhöhung des Spätfrostisikos an zwei Tagen in der Zeit von April bis Mai innerhalb von zehn Jahren zu rechnen. Das Spätfrostisiko – welches im Übrigen wegen ohnehin ergriffener Selbsthilfemaßnahmen (Beregnung) nicht zwingend auch zur Realisierung eines Schadens führen muss – erhöht sich deshalb allenfalls sehr geringfügig. Den Betroffenen wurde gleichwohl in Nebenbestimmung 1.1.3.5.1 vorsorglich ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach zuerkannt.

Ebenso kann ausgeschlossen werden, dass die vom Verkehr auf der A 26 erzeugten Luftschadstoffe (insbesondere NO_2) zu nennenswerten Schäden an Obstbäumen und Obstkulturen führen werden. Soweit erkennbar, befinden sich in Trassennähe nur drei kleinere Obstbauflächen. Eine Fläche befindet sich ca. 150 m nördlich der künftigen Trasse, etwa in Höhe von Bau-km 21+450. Eine weitere, ca. 1 ha große Fläche erstreckt sich entlang des Weges Rübker Bruch; sie wird nach dem Bau der Autobahn ca. 50 m vom Trassenrand in südlicher Richtung entfernt sein. Eine dritte Fläche schließlich befindet sich ca. 100 m nördlich der Trasse kurz vor dem Brockmanns Weg. Alle anderen Obstbauflächen sind weiter entfernt. Da aber die Luftschadstoffbelastung jenseits der Trasse mit zunehmender Entfernung stark abnimmt, werden die genannten Flächen auch zukünftig kaum stärker als bisher belastet. Dies gilt selbst für die der Autobahn am nächsten gelegene Fläche auf der Trassensüdseite. In einer Entfernung von 40 m südlich der Trasse wird die Belastung mit NO_2 im Planfall 1a im Prognosejahr 2025 schätzungsweise bei $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft liegen. Die betreffende Anbaufläche ist an ihrem nördlichen Rand jedoch ca. 50 m von der Trasse entfernt und der kritische Wert, ab dem bei empfindlichen Bäumen und Pflanzen Schädigungen auftreten können, was freilich nicht bedeutet, dass bei einer Überschreitung dieses Wertes tatsächlich Schäden an Obstbäumen bzw. Ertragsminderungen auftreten, liegt gemäß § 3 Abs. 3, § 1 Nr. 17 der 39. BImSchV bei $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft.

Schließlich ist auch nicht mit einer vorhabenbedingten Ausbreitung des Jakobsgeiskrautes (auch Jakobskreuzkraut genannt) zu rechnen. Das Jakobsgeiskraut hat sich in den letzten Jahren tatsächlich vielerorts zu einem Problem für die Landwirtschaft, insbesondere für die Weidennutzung, entwickelt. Die einheimische Pflanze enthält Alkaloide, die bei der Aufnahme durch Tiere längerfristig zu Vergiftungen und Leberschäden führen, da die Stoffe nicht abgebaut werden. Wegen ihres bitteren Geschmacks wird die Pflanze zwar von vielen Nutztieren gemieden. Nach der Mahd und bei anschließender Trocknung bauen sich die Bitterstoffe jedoch ab, während die schädlichen Alkaloide erhalten bleiben, so dass kontaminiertes Heu auch von Tieren angenommen wird, welches des Jakobsgeiskraut im frischen Zustand meiden würden. Wegen der spezifischen Vermehrungseigenschaften der Pflanze, die sich über einen intensiven Samenflug (bis 50 m) ausbreitet, kommt sie verstärkt auf extensiv be-

wirtschafteten Flächen vor. Hat sich die Pflanze einmal ausgebreitet, ist ihre Bekämpfung allein mit mechanischen Methoden (insbesondere Mahd) schwierig. Vor diesem Hintergrund kann die Planfeststellungsbehörde die bestehende Besorgnis mancher Landwirte wegen der im Zuge des Vorhabens zur extensiven Bewirtschaftung bzw. Sukzession vorgesehen Flächen nachvollziehen. Gleichwohl sind besondere Vorkehrungen zum Schutz vor der Ausbreitung des Jakobsgeiskrautes nicht erforderlich, weil eine Ausbreitung der Pflanze schon aufgrund der vorhandenen Standortbedingungen unwahrscheinlich ist. Die Pflanze bevorzugt kalkhaltige bzw. lehmige Böden in sonniger Lage. Sie wird in erster Linie in den offenen Bereichen von Halbtrockenrasen, trockenen Frischwiesen und am Saum von Trockenwäldern angetroffen. Da die Pflanze nicht sonderlich konkurrenzstark ist, kann sie sich bspw. auf Weiden mit Trittschäden und anderen offenen Bereichen gut ausbreiten. Derartige Bedingungen sind im Rübker Bruch jedoch nicht gegeben. Es handelt sich um Torfböden mit hohem Grundwasserstand, welche für die Pflanze keine besonders guten Ausbreitungsbedingungen bieten. Daran ändert auch die Extensivierung auf den Flächen für die kompensations- und Kohärenzmaßnahmen nichts, im Gegenteil sehen diese Maßnahmen doch sogar vielfach eine weitere Vernässung der Flächen vor. An den Böschungen der A 26 ist zudem eine Bepflanzung mit standortgerechten Gehölzen vorgesehen. Da diese Böschungen nicht landwirtschaftlich genutzt, insbesondere nicht beweidet werden, ist auch ein zeitnaher Aufwuchs der Bepflanzung sichergestellt. Soweit auf den Kompensations- und Kohärenzflächen gleichwohl ein Befall des Jakobsgeiskrautes auftreten sollte, werden zwischen der Vorhabenträgerin und den Nutzern der betroffenen Flächen Maßnahmen zur Eindämmung und Bekämpfung abgestimmt, um die Nutzungsfähigkeit der Flächen zu erhalten.

2.2.3.13 Denkmalschutz

Östlich der L 235 befindet sich unter der Anschrift Heisternest 1 in Neu Wulmstorf ein Baudenkmal. Dabei handelt es sich um ein Bauernhaus und dazugehörige Scheune. Da dort künftig die Anschlussstelle Neu Wulmstorf entstehen soll, müssen beide Gebäude im Zuge der Errichtung der A 26 abgebrochen werden. Die Zerstörung eines Kulturdenkmals, wozu gemäß § 3 Abs. 1 NDSchG auch Baudenkmale gehören, bedarf nach § 10 Abs. 1 Nr. 1 NDSchG einer Genehmigung der Denkmalschutzbehörde. Das betreffende Grundstück ist zwar zwischenzeitlich bereits von der Vorhabenträgerin erworben, jedoch sind die Leitung der Entwurfsarbeiten und die Bauausführung nicht dem staatlichen Baumanagement Niedersachsen übertragen worden, so dass auch die Genehmigungsfreistellung des § 10 Abs. 5 Satz 1 NDSchG hier keine Anwendung findet. Es bleibt daher bei der Genehmigungspflichtigkeit des Abbruchs des Denkmals. Die denkmalschutzrechtliche Genehmigung kann und wird jedoch gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 2 VwVfG im Zuge dieses Planfeststellungsbeschlusses erteilt.

Voraussetzung dafür ist gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 2 NDSchG die Erforderlichkeit der Beseitigung aus überwiegendem öffentlichem Interesse. Dies ist insbesondere beim Bau einer Straße der Fall, bei dem das betreffende Denkmal dem Vorhaben buchstäblich im Wege steht, sofern die für die Straße sprechenden Belange dem Interesse am Erhalt des Denkmals in der Abwägung vorgehen und keine weniger beeinträchtigende vernünftige Alternative gegeben ist⁴⁸⁹. Die hier mit dem Vorhaben verfolgten Ziele sind – wie gesehen (siehe oben, Ziff. 2.2.3.7.3.2.1) – sogar gewichtiger als das äußerst schwer wiegende Integritätsinteresse des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) und überwiegen damit die denkmalschutzrechtlichen Belange in Bezug auf das Baudenkmal Heisternest 1 deutlich. Weniger beeinträchtigende Alternativen sind insoweit ebenfalls nicht gegeben: In Ost-West-Richtung ist das Vorhaben wegen der erforderlichen Anbindung an die L 235 weitgehend festgelegt. Ein Ausweichen nach Süden würde mit gegenüber dem Denkmalschutz gewichtigeren zusätzlichen Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutz-

489 Vgl. *Wiechert*, in: *Schmaltz/Wiechert*, NDSchG, 2. Aufl. (2012), § 7 Rn. 7.

gebiets „Moore bei Buxtehude“ einhergehen. Ein Ausweichen nach Norden würde schließlich auf die aus diversen Gründen abzulehnende Nordvariante hinauslaufen (siehe dazu bereits oben, Ziff. 2.2.3.7.3.2.2).

Soweit schließlich in Fällen der Zerstörung eines Kulturdenkmals dieses gemäß § 6 Abs. 3 Satz 1 NDSchG zuvor ausreichend dokumentiert werden muss, hat die Vorhabenträgerin eine solche Dokumentation zugesagt (siehe oben, Ziff. 1.1.4.1.8). Die vom Landkreis Harburg empfohlene Translozierung⁴⁹⁰ ist demgegenüber nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde gemessen an Aufwand und Nutzen unverhältnismäßig und daher abzulehnen. Ein besonderer denkmalpflegerischer Wert des Denkmals Heisternest 1 ist nicht erkennbar und die Gebäude befinden sich zudem in einem sehr schlechten Zustand.

2.2.3.14 Sonstige Belange

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

2.2.3.15 Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Abwägung der o.g. Belange mit dem öffentlichen Interesse an den festgestellten Maßnahmen zu dem Ergebnis, dass nach Verwirklichung des Vorhabens keine wesentlichen Beeinträchtigungen schutzwürdiger Interessen zurückbleiben werden, die nicht durch vorgesehene Maßnahmen kompensiert werden können. Alle nach Lage der Dinge in die Abwägung einzubeziehenden Gesichtspunkte, insbesondere die Bewertung der Umweltauswirkungen, wurden berücksichtigt und mit ihrem jeweiligen Gewicht gewürdigt, so dass die Ausgewogenheit des Plans sichergestellt ist. Die dem Vorhaben entgegenstehenden Interessen haben nicht ein solches Gewicht und sind auch nicht von derartiger Intensität, dass sie das erhebliche öffentliche Interesse an dem Bau der A 26 im Allgemeinen und dem 3. Bauabschnitt im Speziellen überwinden können.

Im Einzelnen sprechen hier für das Vorhaben zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses: Eine Vielzahl von Haushalten insbesondere entlang der stark belasteten B 73 wird von Lärm und Abgasen entlastet. Die B 73 als Unfallschwerpunktsstrecke wird entschärft und ein wesentlicher Beitrag zur Wirtschaftsförderung des strukturschwachen Untereelbauraums, insbesondere der Stadt Buxtehude als das wirtschaftliche Standbein des Landkreises Stade, wird geleistet. Darüber hinaus werden durch die Verminderung bestehender Zerschneidungseffekte gerade entlang der B 73 städtebauliche Potenziale freigesetzt und zumindest mittelbar der bedeutende Seehafen Hamburg gestärkt. Der Planfeststellungsbeschluss trifft dabei einen sachgerechten Ausgleich mit Blick auf die von dem Vorhaben betroffenen Belange des Vogelschutzes sowie den sonstigen Umweltbelangen, wie sie im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ermittelt und bewertet wurden. Auch erkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass im Zuge des Baus der A 26 neben den Umweltschutzbelangen, insbesondere in Gestalt des Vogelschutzes, in Gestalt von Boden- und Gewässerbeeinträchtigungen und Beeinträchtigungen von Tieren und Pflanzen sowie des Landschaftsbildes, auch Belange des Lärmschutzes in bislang nicht oder nicht in dem Ausmaß betroffenen Bereichen sowohl entlang der Trasse als auch im nachgeordneten Straßennetz, Belange der Landwirtschaft, insbesondere auch in Form von Eigentumsbetroffenheiten, und der Jagd beeinträchtigt werden. Dies stellt jedoch die Gesamtentscheidung nicht in Frage, was auch angesichts der zahlreichen Einwendungen gilt, die während der Auslegungen der Planunterlagen und im Erörterungstermin geltend gemacht wurden (dazu im Detail noch unten 2.5).

490 Siehe Schreiben des Landkreises Harburg vom 02.06.2009.

2.3 Wasserrechtliche Erlaubnis

Über die mit einem planfeststellungsbedürftigen Vorhaben verbundene Benutzung eines Gewässers entscheidet gemäß § 19 Abs. 1 WHG die Planfeststellungsbehörde. Demnach kommt es zwar zu einer Zuständigkeits- und Verfahrenskonzentration; von einer Entscheidungskonzentration sieht § 19 Abs. 1 WHG als die gegenüber § 17c FStrG i.V.m. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG speziellere Regelung aber ausdrücklich ab⁴⁹¹. Damit tritt die erforderliche wasserrechtliche Entscheidung als rechtlich selbständiges Element neben die Planfeststellung⁴⁹².

Für die anlässlich des hier planfestgestellten Vorhabens vorgesehenen Einleitungen in die im Gebiet vorhandenen Gewässer II. und III. Ordnung wird die gehobene Erlaubnis erteilt. Konkret betrifft dies zum einen das auf der Trasse einschließlich der Überführungen anfallende Niederschlagswasser und zum anderen das Wasser, welches durch den Vorbelastungsdamm beim Bau der Straßenanlagen aus dem Boden ausgepresst wird. Soweit mit Blick auf die Entwässerung des durch den Vorbelastungsdamm ausgepressten Wassers noch keine konkreten Koordinaten für die vorgesehenen Einleitungsstellen verfügt wurden, beruht dies darauf, dass die Vorhabenträgerin ebenso wie die Planfeststellungsbehörde ausgehend von Unterlage 13.8 noch einen geringfügigen Abstimmungsbedarf in der Bauphase sieht, eine Festlegung erst vor Ort im Rahmen der Bauausführung erfolgen sollte, um unnötige Komplizierungen zu vermeiden. Insgesamt wird das austretende eisenhaltige Porenwasser dem in Unterlage 13.8 vorgesehenen Grabensystem zugeführt und nach Ausfällung des Eisens über eine geeignete Einleitungsstelle nach Unterlage 13.3 in das jeweilige Gewässer über kleine Einlaufbauwerke eingeleitet. Bei der konkreten Ausgestaltung der Einlauf- bzw. Regelbauwerke wird die Vorhabenträgerin im Übrigen den Bedenken des Landkreises Harburg Rechnung tragen und den Abfang von Leichtstoffen durch die Regelungsbauwerke sicherstellen. Dass dies nach der Prinzipdarstellung in Blatt 2 der Unterlage 13.6 nicht gelingt, ist nicht ersichtlich. Was die darüber hinausgehenden Bedenken der Freien und Hansestadt Hamburg hinsichtlich der u.a. geplanten Entwässerung in die Moorwettern angeht, so hat die Vorhabenträgerin gemäß Nebenbestimmung 1.2.2.3 mit Blick auf das Wasserschutzgebiet „Süderelbmarsch/Harburger Berge“ und der gewässerökologischen Empfindlichkeit der Moorwettern sicherzustellen, dass Feinstoffe aus der Straßenentwässerung mittels Bodenfilter oder anderer Systeme effektiv und dauerhaft zurückgehalten werden. Dass mehr Wasser als bisher in die Moorwettern eingeleitet wird, ist im Übrigen nicht zu erwarten.

Gesetzliche Grundlage für die Einleitungen sind die §§ 12 bis 15 WHG i.V.m. § 15 NWG⁴⁹³. Die Einleitungen stellen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG eine Gewässerbenutzung dar, die nach § 8 Abs. 1 einer Erlaubnis (§§ 12 bis 13 WHG) bzw. gehobenen Erlaubnis (§ 15 WHG) oder einer Bewilligung (§§ 12 bis 14 WHG) bedarf. Für eine Bewilligung ist insoweit gemäß § 14 Abs. 1 Nr. 3 WHG von vornherein kein Raum, da diese Vorschrift eine Bewilligung für Einleitungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG explizit ausschließt. Damit kommt als Investitionssicherheit vermittelndes Instrument im Vergleich zur einfachen, jederzeit widerrufbaren Erlaubnis nur die gehobene Erlaubnis in Betracht; sie bietet die einzig sinnvolle und angemessene Lösung zur Straßenentwässerung. Die hier erteilte gehobene Erlaubnis wird – wie eingangs dargestellt – von der Entscheidungskonzentration der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern wird unter Ziff. 1.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses gesondert und gemäß § 19 Abs. 3 WHG im Einvernehmen mit den Unteren Wasserbehörden ausgesprochen.

491 SächsOVG, Beschl. v. 15.12.2005 – 5 BS 300/05 –, LKV 2006, 373 (375).

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

493 Niedersächsisches Wassergesetz in der Fassung vom 19.02.2010, Nds.GVBl. Nr. 5/2010, ausgegeben am 25.02.2010; zuletzt geändert durch Verordnung vom 22.06.2010, Nds.GVBl. S. 258.

Die materiell-rechtlichen Voraussetzungen hierfür liegen ebenfalls vor: Das insoweit von § 15 Abs. 1 Alt. 1 WHG geforderte öffentliche Interesse liegt dabei darin begründet, dass das seinerseits im öffentlichen Interesse stehende Vorhaben auf eine Entwässerung angewiesen ist und sich hierbei nicht auf eine ohne Weiteres widerrufbare Erlaubnis verweisen lassen kann. Ein Versagungsgrund nach § 12 Abs. 1 WHG ist nicht gegeben. Es sind keine unvermeidbaren oder nicht ausgleichbaren Gewässeränderungen zu erwarten. Insbesondere wird die vorhandene Vorflutsituation beibehalten. Auch das Überschüttverfahren, im Zuge dessen es zur Auspressung von Eisen-II-haltigen Porenwasser kommt, bewirkt aufgrund der hier vorgesehenen Schutzvorkehrungen keine nachteiligen Auswirkungen (dazu bereits oben 2.2.3.8.2). Anforderungen anderer öffentlich-rechtlicher Vorschriften oder nachteilige Einwirkungen auf die Rechte Dritter im Sinne von § 15 Abs. 2, § 14 Abs. 3 WHG stehen der Einleitung ebenfalls nicht entgegen. Bei Beachtung der unter Ziff. 1.2.2 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen öffentlich-rechtlicher Vorschriften sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht anzunehmen. Soweit der Landkreis Stade die Straßenentwässerung mittels seitlicher Mulden insbesondere wegen deren schnellen Funktionsverlustes bei mangelnder Unterhaltung kritisch sieht, kann dem nicht gefolgt werden. Die Mulden sind für die anfallenden Wassermengen ausreichend, zumal das von der Fahrbahn abfließende Niederschlagswasser bereits auf den rund 10 m breiten Böschungen versickert. Im Übrigen ist nicht anzunehmen, dass der Straßenbaulastträger seiner Unterhaltungspflicht nicht ausreichend nachkommen wird. Auch im Rahmen der Ausübung des Bewirtschaftungsermessens nach § 12 Abs. 2 WHG ließen sich weder Rechts- noch Zweckmäßigkeitserwägungen gegen die Erteilung der gehobenen Erlaubnis erkennen. Wegen der Notwendigkeit der Einleitung für die Realisierung des 3. Bauabschnitts der A 26 hat sich die Planfeststellungsbehörde daher – im Einvernehmen mit den Unteren Wasserbehörden – entschieden, die gehobene Erlaubnis zu erteilen.

2.4 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

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

Darüber hinaus merkt die Gemeinde Neu Wulmstorf in ihrem Schreiben vom 29.05.2009 an, dass die rund 600 m lange Überführung des Brockmanns Weges mit einer Breite von 4,50 m insbesondere mit Blick auf landwirtschaftlichen Begegnungsverkehr zu schmal bemessen sei. Die Vorhabenträgerin trägt dem jedoch durch das beidseitige Anbringen von 20 m langen und inklusive der standfesten Bankette 6,50 m breiten Ausweichstellen gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau im Arbeitsblatt DWA-A 904 der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. Rechnung (siehe Zusage Ziff. 1.1.4.1.9). Das Gleiche gilt hinsichtlich der von der Landwirtschaftskammer Niedersachsen⁴⁹⁴ und der Behörde für Goeinformation, Landentwicklung und Liegenschaften⁴⁹⁵ vorgebrachten Bedenken in Bezug auf die Kurvenradien am Brockmanns Weg; insoweit werden in den kritischen Bereichen ggf. – für landwirtschaftliche Züge mit bis zu zwei Anhängern (18,75 m + 2 m Ladungsüberhang) ausgelegte – Schleppkurven errichtet (siehe Zusage Ziff. 1.1.4.1.9). Die Details werden dabei jeweils der Ausführungsplanung vorbehalten.

Die Gemeinde Neu Wulmstorf bemängelt in ihrem o.g. Schreiben des Weiteren, dass in Bezug auf die Anschlussstelle Neu Wulmstorf keine Beschilderung vorgesehen sei, um Unfallge-

494 Siehe Schreiben vom 28.05.2009.

495 Siehe Schreiben vom 27.05.2009.

fahren am Knotenpunkt Nincoper Deich/Buxtehuder Straße vorzubeugen. Nach Realisierung des 3. Bauabschnitts wird der Verkehr auf der L 235 zwar spürbar zunehmen. Dass damit die Unfallgefahr ein kritisches Ausmaß erreicht, ist indessen nicht ersichtlich. Es obliegt der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, die Zustände zu überwachen und ggf. entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Soweit die Gemeinde Neu Wulmstorf sodann auf die eventuelle Ungeeignetheit der Wiederverwendung des abgetragenen Oberbodens für die Böschungen und die Notwendigkeit der Verwendung von Strohmatte u.ä. zur Verhinderung von Erosionen hinweist, wird dies im Rahmen der Ausführungsplanung von der Vorhabenträgerin zu beachten sein. Auch ist entgegen den Befürchtungen der Gemeinde Neu Wulmstorf durch das vorgesehene Ersatzwegesystem sichergestellt, dass sämtliche Grundstücke mit Wohnnutzung und Hofstellen erschlossen sind. Hinsichtlich der Unterhaltung des Fahrbahnbelags auf den Überführungsbauwerken sowie der Ersatzwege wird sich die Vorhabenträgerin um eine einvernehmliche Lösung mit der Gemeinde Neu Wulmstorf bemühen. Ungeachtet dessen liegt die Unterhaltungspflicht insoweit bei der Gemeinde als Straßenbaulastträgerin dieser Zuwegungen. Gleiches gilt – unter Einbeziehung des Unterhaltungsverbands Altes Land – in Bezug auf den Durchlass DN1200 bei Bau-km 25+010.

Die Stadt Buxtehude⁴⁹⁶ und die Gemeinde Neu Wulmstorf⁴⁹⁷ bemängeln sodann das Absehen von einem Radweg am Überführungsbauwerk der K 40. Nach Einschätzung der Vorhabenträgerin, welche die Planfeststellungsbehörde teilt, besteht hierfür jedoch kein Bedarf: Die K 40 wird künftig eine wesentlich geringere Verkehrsbedeutung haben, so dass Fahrradfahrer die K 40 selbst benutzen können, ohne sich größeren Gefahren auszusetzen. So sieht denn auch der Landkreis Stade als Straßenbaulastträger der K 40 keine weiterführende Radwegeverbindung an der K 40 vor. Im Übrigen beinhalteten die Stellungnahmen im Wesentlichen Aspekte, die den – inzwischen bestandskräftig planfestgestellten – 2. Bauabschnitt der A 26 betrafen⁴⁹⁸.

2.5 Einwendungen

Unter Ziff. 1.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses hat die Planfeststellungsbehörde die Einwendungen zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Planänderung, Inhalts- und Nebenbestimmungen oder Vorbehalte in diesem Beschluss bzw. durch Zusagen der Vorhabenträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben. Im Übrigen muss die Planfeststellungsbehörde nur über solche Einwendungen in der Sache entscheiden, die form- und fristgerecht erhoben wurden und mit denen zumindest die privaten Einwender jeweils geltend machen konnten, durch das Vorhaben in eigenen Belangen berührt zu werden. Fehlt eine dieser Voraussetzungen, so ist die Einwendung als unzulässig zurückzuweisen. Zu den einzelnen Einwendungen ist daher Folgendes festzuhalten:

2.5.1 Naturschutzvereinigungen

Von den in Niedersachsen anerkannten Naturschutzvereinigungen hat nur der BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Niedersachsen e. V.) Einwendungen erhoben. Der BUND rügt die mangelhafte Einsichtnahmemöglichkeit in die Akten (Einsichtszeiten zu den normalen Arbeitszeiten, Einsicht nur in den unruhigen Amtsräumen, Fehlen auskunftsfähigen Personals). In der Sache kritisiert er die geplante Durchschneidung des Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401). Laut BUND handelt es sich hierbei um das bedeutendste Wachtelkönig-Brutgebiet Niedersachsens; der (Teil-)Verlust eines

496 Siehe Schreiben vom 07.07.2011.

497 Siehe Schreiben vom 26.06.2011.

498 So etwa Schreiben der Stadt Buxtehude vom 27.05.2009.

solchen Gebiets sei weder hinnehmbar noch ausgleichbar und schon gar nicht mit Maßnahmen in über 50 km entfernt liegenden Gebieten. Die Sandentnahme aus der Ovelgöner Sandgrube und der Sandtransport via Spülleitung mit aus der Este entnommenem Wasser werden beanstandet. Straßennahe Flächen seien wegen der verkehrsbedingten Schadstoffeinträge als Kompensationsflächen ungeeignet und in den Bereichen ohne Lärmschutzwände müssten Wildschutzzäune angelegt werden.

Der Forderung des BUND, entlang der Trasse außerhalb des mit Lärmschutzwänden versehenen Bereichs Wildschutzzäune zu errichten, wird durch die Zusage der Vorhabenträgerin unter Ziff. 1.1.4.1.3 Rechnung getragen. Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen: Die Auslegung der Planunterlagen entsprach den gesetzlichen Vorgaben. Mit Blick auf die Betroffenheit des Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) kann nach oben (Ziff. 2.2.3.7.3) verwiesen werden. Die Sandentnahme für den Bau der A 26 erfolgt nur aus genehmigten Sandgruben. Der Sandtransport kann per Lkw abgewickelt werden. Soweit auf einen Spülbetrieb zurückgegriffen wird, bedarf es hinsichtlich des hierfür zu entnehmenden Wassers einer gesonderten wasserrechtlichen Erlaubnis. Im Rahmen dieses Verfahrens wird dann auch die Umweltverträglichkeit der Wasserentnahme sicherzustellen sein. Was schließlich die vorgesehenen Kompensations- und Kohärenzsicherungsmaßnahmen angeht, so ist auf deren Realisierbarkeit geachtet worden (siehe dazu oben, Ziff. 2.2.3.7.2.2 bzw. 2.2.3.7.3.2.3). Das gilt auch hinsichtlich der straßennahen Maßnahme E17 mit Blick auf den Konflikt K4; denn die straßennahe Lage steht der insoweit beabsichtigten Schaffung von Bruthabitaten für Vogelarten der Gehölze nicht von vornherein entgegen.

2.5.2 Private Einwender

2.5.2.1 Einwender Nr. 1

Der Einwender ist Eigentümer eines Grundstücks mit einer Größe von ca. 0,44 ha, welches für Kompensationsmaßnahmen benötigt wird. In seiner Einwendung teilt er mit, dass er gegen dieses Vorgehen Einspruch einlege. Er verweist auf die Weidenutzung und eine Neuverpachtung der Fläche auf fünf Jahre ab dem 01.01.2009. Der Pächter habe mit erheblichem Aufwand die Fläche eingezäunt und die Gräben beräumen lassen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Inanspruchnahme der Fläche des Einwenders ist notwendig. Dazu wird auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.7.2.2.4 verwiesen. Der Einwender hat keine spezifischen Gründe dargelegt, die gegen die Inanspruchnahme seiner Fläche sprechen, so dass eine nähere Auseinandersetzung mit der Einwendung weder geboten noch möglich ist. Soweit die Maßnahmen wertmindernd sind, ist eine mögliche Entschädigung im Enteignungs- oder im Flurbereinigungsverfahren auf der Grundlage von § 88 Nr. 5 FlurbG zu gewähren. Sollte sich die Einwendung insoweit auf Belange des Pächters beziehen, wäre sie unzulässig, weil der Einwender gemäß § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG nur eigene Belange geltend machen kann.

2.5.2.2 Einwender Nr. 2 (= Nr. 5)

Der Einwender hat zwei Einwendungen fristgerecht persönlich erhoben und wird darüber hinaus anwaltlich vertreten. Der Einwender ist Eigentümer eines Grundstücks mit einer Größe von 1.996 m², auf dem sich ein selbstgenutztes Wohnhaus befindet. Von dem Grundstück des Einwenders sollen 730 m² für das Vorhaben in Anspruch genommen werden, weitere 885 m² sollen mit einer Dienstbarkeit belastet werden. Die Dienstbarkeit dient der Absicherung der zu verlegenden 380 kV-Hochspannungsfreileitung, welche künftig über das Wohnhaus des Einwenders hinwegführen soll.

Der Einwender macht geltend, dass der Verlauf der Hochspannungsfreileitung über sein Wohnhaus zu einer erheblichen Wertminderung des Grundstücks führt, die zu erwartenden

elektromagnetischen Felder der Freileitung Gesundheitsgefahren verursachen und sich dadurch seine Lebenserwartung verkürzt. Des Weiteren verweist er auf die Entfernung seines Grundstücks zur Autobahn von nur 70 m, was seiner Auffassung nach zu einer starken Belastung mit Lärm, Luftschadstoffen, Erschütterungen während der Bauarbeiten und Erschütterungen durch den Verkehr sowie zu Beeinträchtigungen der von ihm neu errichteten Trinkwasseraufbereitung führt. Die Wertminderung des Grundstücks führe zu dessen Unverkäuflichkeit. Hinzu komme noch der Wegfall der günstigen Wegeverbindung nach Rübke durch den Autobahnbau. Im Erörterungstermin verwies der Bevollmächtigte des Einwenders darauf, dass in einem vergleichbaren Fall in einem anderen Planfeststellungsverfahren ein Übernahmeanspruch zuerkannt worden sei. Bezogen auf die Freileitung führte der Bevollmächtigte in seinem Sammeleinwendungsschreiben vom 25.05.2009 aus, dass im Planfeststellungsverfahren für eine Hochspannungsfreileitung von Krümmel nach Görries in Schleswig-Holstein generell ein Mindestabstand zu nächstgelegener Wohnbebauung von 100 m eingehalten worden wäre. Der Einwender verwies in seiner Einwendung zur zweiten Auslegung noch einmal auf die Wertminderung des Grundstücks; dadurch werde sein Lebenswerk zunichte gemacht.

Die Einwendung wird zurückgewiesen:

Soweit die Einwendung auf einem Formblatt erfolgte, wird wegen der dort geltend gemachten Belange auf die Ausführungen unter Ziff. 2.5.40 verwiesen. Für die vom bevollmächtigten Rechtsanwalt vorgebrachten Ausführungen wird auf Ziff. 2.5.45 verwiesen. Die darüber hinaus geltend gemachten Belange sind in die Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde einbezogen worden. Gleichwohl führen sie nicht zu einer Änderung des Vorhabens oder gar dazu, vom Vorhaben abzusehen oder Schutzauflagen zu Gunsten des Einwenders anzuordnen. Zwar wird sich vorhabenbedingt auf dem Grundstück des Einwenders die Belastung mit Verkehrslärmimmissionen erhöhen. Durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen wird die Belastung am Wohnhaus des Einwenders jedoch bei maximal 54 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts liegen. Das betrifft die Ost- und Westfassade im ersten Obergeschoss. Maßgeblich ist für das im Außenbereich gelegene Grundstück hingegen lediglich der Immissionsgrenzwert von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts (vgl. § 2 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV). Diese Grenzwerte werden mithin deutlich unterschritten. Auch die Grenzwerte der 39. BImSchV für luftfremde Schadstoffe werden am Grundstück des Einwenders eingehalten. Nach der vorliegenden luftschadstofftechnischen Untersuchung ist lediglich im unmittelbaren Trassenbereich mit einer geringfügigen Überschreitung des Jahresmittelgrenzwerts für Stickstoffdioxid von 40 µg/m³ Luft zu rechnen. Die Schadstoffbelastung nimmt jedoch jenseits der Autobahn sehr schnell ab. Am Wohnhaus des Einwenders wird für den Planfall 1a eine Belastung von lediglich 22 µg/m³ Luft erwartet, so dass mit Grenzwertüberschreitungen am Gebäude des Einwenders nicht zu rechnen ist. Auf die Ausführungen unter 2.2.3.5.3 wird verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde geht des Weiteren davon aus, dass weder die Bauweise noch der Betrieb auf der Autobahn zu Erschütterungen führen werden, welche Schäden am Haus des Einwenders hervorrufen können. Auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.5.4 wird verwiesen. Die von der verlegten Hochspannungsfreileitung ausgehenden elektromagnetischen Immissionen halten die hierfür geltenden Grenzwerte ebenfalls ein, dazu wird auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.5.5 verwiesen. Anhaltspunkte für Gesundheitsgefahren gibt es nicht. Die von der Freileitung ausgehenden Lärmimmissionen sind darüber hinaus so geringfügig, dass sie hinter den Immissionen von der Autobahn zurücktreten und deshalb auf dem Grundstück des Einwenders keine weitere spürbare Belastung darstellen. Für die teilweise Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders wird im Rahmen des Enteignungsverfahrens über einen angemessenen Ausgleich entschieden werden.

Die vom Einwender geltend gemachte Beeinträchtigung seiner neu errichteten Trinkwasseraufbereitungsanlage kann die Planfeststellungsbehörde nicht nachvollziehen. Hierzu hätte es näherer Darlegungen bedurft, inwiefern vorhabenbedingt die Funktionsweise der Anlage be-

einträchtigt wird. Da es nach den vorliegenden Gutachten zu Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser grundsätzlich nicht zu einer Veränderung des Grundwasserstands und auch nicht zu Bodenverunreinigungen kommen wird, kann die Planfeststellungsbehörde mögliche Beeinträchtigungen der Trinkwassergewinnung nicht erkennen.

Der durch den Wegfall der unmittelbaren Anbindung an Rübke entstehende Umweg nach Rübke von rund 1 km über die anzulegenden Ersatzwege ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zumutbar. Das Grundstück des Einwenders bleibt verkehrlich erschlossen. Da der Einwender auf seinem Grundstück keinen landwirtschaftlichen oder gewerblichen Betrieb unterhält, führt die Verlängerung des Weges nach Rübke auch nicht zu wirtschaftlichen Einbußen im eigentumsrechtlichen Sinne. Andere konkrete Nachteile hat der Einwender nicht geltend gemacht. Darüber hinaus besteht auf die Aufrechterhaltung einer günstigen Wegeverbindung über das öffentliche Verkehrsnetz im Rahmen der Situationsgebundenheit des Eigentums grundsätzlich kein Anspruch⁴⁹⁹. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die Beeinträchtigungen des Grundstücks des Einwenders zu einer gewissen Minderung des Verkehrswerts führen werden. Diese Wertminderung kann jedoch durch die Festsetzung einer Entschädigung im Verfahren der Unternehmensflurbereinigung gemäß § 88 Nr. 5 und 6 FlurbG bzw. gemäß § 19 Abs. 5 FStrG i.V.m § 14 NEG weitgehend berücksichtigt werden.

Darüber hinaus hält die Planfeststellungsbehörde die vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Grundstück des Einwenders auch in der Gesamtbetrachtung noch für zumutbar. Entscheidend dafür ist, dass hinsichtlich der Immissionen die maßgeblichen Grenzwerte deutlich eingehalten und Gesundheitsgefährdungen des Einwenders und seiner Angehörigen damit sicher ausgeschlossen sind sowie Wertminderungen des Grundstücks bzw. die Flächeninanspruchnahme im Enteignungsverfahren berücksichtigt werden. Da sich das Grundstück des Einwenders im bauplanungsrechtlichen Außenbereich befindet, ist dessen Schutzwürdigkeit ohnehin eingeschränkt, weil im Außenbereich die Wahrscheinlichkeit für die Verwirklichung raumbedeutsamer Infrastrukturvorhaben wie Autobahnen und Hochspannungsfreileitungen grundsätzlich erhöht ist. Dies folgt aus dem Umstand, dass der Außenbereich für derartige Nutzungen besser geeignet ist als der Innenbereich. Im Übrigen überwiegen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele und Vorteile die Belastungen des Einwenders.

Soweit geltend gemacht wurde, dass in anderen Planfeststellungsverfahren speziell für Hochspannungsfreileitungen ein Abstand von 100 m zur nächstgelegenen Wohnbebauung generell eingehalten wird, rechtfertigt auch dies keine andere Beurteilung. Eine allgemeine Rechtsvorschrift über den Sicherheitsabstand von Hochspannungsfreileitungen gibt es nicht. Wenn im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit für den Trassenverlauf in einem bestimmten Planfeststellungsverfahren Kriterien aufgestellt werden, können diese nicht ohne Weiteres auf andere Planfeststellungsverfahren übertragen werden, zumal in keiner Weise ersichtlich ist, dass ein Abstand von 100 m zum Schutz insbesondere der menschlichen Gesundheit stets erforderlich ist. Die Planfeststellungsbehörde hat schließlich geprüft, ob bei der notwendigen Verlegung der Hochspannungsfreileitung auch ein anderer Trassenverlauf realisierbar wäre, der das Wohnhaus des Einwenders nicht überspannt. Grundsätzlich wäre dies technisch möglich. Diese Alternativen haben jedoch andere Nachteile, welche die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis dazu bewogen haben, sich für die hier gewählte Trassenführung zu entscheiden. Auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.3 wird verwiesen.

Der vom Einwender geltend gemachte Übernahmeanspruch für sein Grundstück wegen der Wertminderung besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht. Zudem wäre für die diesbezügliche Entscheidung die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde nicht gegeben. Grundsätzlich kann nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG zwar auch ein Übernahmeanspruch zur Vermeidung unzumutbarer Nachteile bestehen, weil auch der Übernahmeanspruch eine be-

499 BVerwG, Urt. v. 21.12.2005 – 9 A 21.05 –, NVwZ 2006, 603.

sondere Form der Entschädigung darstellt⁵⁰⁰. Demnach ist ein Übernahmeanspruch zu erwägen, wenn die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung eines Grundstücks im Einwirkungsbereich des Vorhabens als unzumutbar erscheinen muss⁵⁰¹. Maßgeblich dafür ist die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle⁵⁰². Diese Schwelle wird jedoch erst dann überschritten, wenn das Eigentum durch die vorhabenbedingten Auswirkungen seines Inhalts entleert und entwertet würde⁵⁰³. Ein Übernahmeanspruch kommt deshalb insbesondere in Betracht, wenn ein Grundstück wegen der vorhabenbedingten Lärmbelastung so stark verlärmert wird, dass eine vernünftige Nutzung nicht mehr möglich ist. Dies ist bei einer Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts der Fall⁵⁰⁴. Umgekehrt rechtfertigt eine Lärmbelastung von 66 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts einen Übernahmeanspruch selbst dann nicht, wenn zu den Lärmimmissionen noch weitere vorhabenbedingte Nachteile wie z.B. optische Beeinträchtigungen und dergleichen treten⁵⁰⁵. Vorhabenbedingte Wertverluste sind grundsätzlich abwägungsrelevant und können ebenfalls zu einem Übernahmeanspruch führen, wenn dem Betroffenen gerade durch die Wertverluste ein unzumutbares Opfer abverlangt wird, weil auch vorhabenbedingte Wertverluste nicht dazu führen dürfen, dass der Gewährleistungsgehalt des Eigentumsgrundrechts angetastet wird. Dieses garantiert und ermöglicht den privatrechtlichen Gebrauch der Sache und umfasst auch die Befugnis über die Sache selbst zu verfügen⁵⁰⁶. Eine solche Unzumutbarkeit kann die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Fall nicht erkennen. Das Wohnhaus des Einwenders bleibt für Wohnzwecke weiterhin nutzbar, die Immissionen sind von der Schwelle der Gesundheitsgefahr weit entfernt. Auch im Übrigen bleibt das Grundstück, soweit es nicht für das Vorhaben in Anspruch genommen wird, entsprechend den bisherigen Verhältnissen nutzbar. Dass das Grundstück durch die durchaus anzunehmende Wertminderung gänzlich unverkäuflich würde, ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar. Im Übrigen wirkt sich auch bei der Beurteilung der Zumutbarkeit bei einem Übernahmeanspruch die Lage des Grundstücks des Einwenders im Außenbereich zu Lasten des Einwenders aus⁵⁰⁷. Wegen der Lage im Außenbereich sind die baulichen Nutzungsmöglichkeiten des Grundstücks (vgl. § 35 BauGB) ohnehin sehr eingeschränkt, was den Wert des Grundstücks von vornherein begrenzt. Die aus der Dienstbarkeit für die Freileitung resultierenden Beschränkungen für die Nutzbarkeit des Grundstücks, insbesondere der Bauschutzbereich, führen deshalb nicht zu einer nennenswerten weiteren Einschränkung der baulichen Nutzbarkeit. Hinzu kommt auch hier die Vorbelastung des Grundstücks durch die bereits jetzt in unmittelbarer Nähe vorhandene Hochspannungsfreileitung. Ungeachtet dessen muss und darf die Planfeststellungsbehörde überhaupt nur dann über einen Übernahmeanspruch auf der Basis von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG im Planfeststellungsbeschluss entscheiden, wenn das für die Übernahme in Betracht kommende Grundstück ausschließlich durch mittelbare Wirkungen des Vorhabens beeinträchtigt wird⁵⁰⁸. Wird ein Grundstück hingegen für das Vorhaben teilweise unmittelbar in Anspruch genommen, dann wird über etwaige Wertminderungen bis hin zu einem Übernahmeanspruch für das vorhandene Restgrundstück erst im Enteignungsverfahren entschieden⁵⁰⁹. Im Entschädigungs- bzw. Enteignungsverfahren sind nach ständiger Rechtsprechung auch die vorhaben-

500 BVerwG, Urt. v. 06.06.2002 – 4 A 44.00 –, NVwZ 2003, 209 (210); BVerfG, Beschl. v. 23.02.2010 – 1 BvR 2736/08 –, NVwZ 2010, 512 (Rn. 53).

501 BVerwG, Urt. v. 24.05.1996 – 4 A 39/95 –, NJW 1997, 142 (143).

502 NdsOVG, Urt. v. 21.06.2006 – 7 KS 64/03 –, juris, Rn. 48; zum Ganzen auch *Falter/Rietzler*, DÖV 2012, 308 (312 ff.).

503 BVerwG, Urt. v. 16.03.2006 – 4 A 1075.04 –, BVerwGE 125, 116 (Rn. 404 f.).

504 BVerwG, Urt. v. 24.05.1996 – 4 A 39.95 –, NJW 1997, 142 (143); NdsOVG, Urt. v. 21.06.2006 – 7 KS 64/03 –, juris, Rn. 48.

505 BVerwG, Urt. v. 06.06.2002 – 4 A 44.00 –, NVwZ 2003, 209 ff.

506 BVerwG, Urt. v. 16.03.2006 – 4 A 1075.04 –, BVerwGE 125, 116 (Rn. 404).

507 Vgl. BVerwG, Urt. v. 06.06.2002 – 4 A 44.00 –, NVwZ 2003, 209 (210 f.).

508 BVerwG, Beschl. v. 24.08.2009 – 9 B 32.09 –, juris, Rn. 10.

509 BVerwG, Urt. v. 07.07.2004 – 9 A 21.03 –, NVwZ 2004, 1358.

bedingten Wirkungen auf das Restgrundstück – soweit dieses nicht zu übernehmen ist – als entschädigungspflichtige Folgewirkungen des Flächenentzugs zu behandeln⁵¹⁰. Nach § 8 Abs. 3 NEG kann die Ausdehnung der Enteignung auf das Restgrundstück verlangt werden, wenn das Grundstück nicht mehr in angemessenem Umfang nach seiner bisherigen Bestimmung genutzt werden kann. Sind die Voraussetzungen einer Übernahme nicht erfüllt, wird ein Ausgleich auch für die vorhabenbedingte Wertminderung am verbleibenden Grundstücksteil gewährt. Diese Entscheidungen sind aber dem Entschädigungs- bzw. Enteignungsverfahren vorbehalten bzw. hier dem Verfahren der Unternehmensflurbereinigung⁵¹¹. Im vorliegenden Fall war es daher nicht möglich, dem Einwender schon im Rahmen der Planfeststellung einen Übernahmeanspruch einzuräumen.

2.5.3 Einwender Nr. 3

Der Einwender war im Zeitpunkt der Einwendungserhebung Eigentümer eines Grundstücks mit einer Größe von 0,42 ha. Davon werden 920 m² mit einem Leitungsrecht für die zu verlegenden Freileitungen belastet. Das Grundstück wird landwirtschaftlich genutzt. Mittlerweile wurde das Grundstück jedoch veräußert. Der Einwender macht geltend, dass Rückbau und Neuaufbau der Freileitungen erhebliche Kosten verursachen würden. Eine Verlegung der Freileitungen ins Erdreich direkt an der Autobahntrasse wäre seiner Ansicht nach billiger, umweltverträglicher für die Vogelwelt und würde auch den Elektrosmog reduzieren.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen. Mit der Veräußerung seines Grundstücks hat der Einwender einen Teil seiner Einwendungsbefugnis verloren. Beeinträchtigungen des Grundeigentums kann der Einwender nicht mehr geltend machen, ebenso wenig, dass die Inanspruchnahme seines Grundstücks gegen rechtliche Vorgaben verstoße, was die Inanspruchnahme nicht mehr als zum Wohl der Allgemeinheit im Sinne des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG erfolgend erscheinen lasse. Im Übrigen ist eine Beeinträchtigung eigener Belange des Einwenders, der seinen Wohnsitz einige Kilometer vom Vorhabengebiet entfernt hat, weder vorgetragen noch ersichtlich. Ungeachtet dessen sind die Annahmen des Einwenders auch in tatsächlicher Hinsicht unzutreffend. Schon unter 2.2.3.3 wurde ausgeführt, dass eine Erdverkabelung vier- bis fünfmal teurer wäre als die hier geplante Freileitungsverlegung. Eine Erdverkabelung würde auch für den Vogelschutz keine Vorteile bieten, weil der Bereich, in dem sich die verlegten Freileitungen befinden werden, wegen der von der Autobahn ausgehenden Immissionen als Habitat ohnehin verloren gehen bzw. beeinträchtigt wird. Die Verlegung der Freileitungen als solche wird daher für die Avifauna keine nennenswerten zusätzlichen Nachteile im Vergleich zur Autobahn hervorrufen. Da die Freileitungen auch nur verlegt werden, tritt insgesamt keine Mehrbelastung der Umwelt durch elektromagnetische Felder auf, zumal die maßgeblichen Grenzwerte hierfür eingehalten sind. Dazu wird auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.5.5 verwiesen.

2.5.4 Einwenderin Nr. 4

Die Einwenderin war im Zeitpunkt der Einwendungserhebung Eigentümerin eines Grundstücks, welches für das Vorhaben benötigt wird. Das Grundstück wurde indessen nach Erhebung der Einwendung von der Vorhabenträgerin freihändig erworben. Die Einwenderin macht sinngemäß geltend, dass Marsch, Staader Geest und die Harburger Schwarzen Berge Gebiete seien, welche der FFH-Richtlinie unterfallen. Die Vernichtung dieser Landschaften sei nur zulässig, wenn es dazu keine Alternative gäbe. Im Übrigen fehle es für das Vorhaben an hinreichenden Rechtsgrundlagen. Sie verweist zudem auf ihr Grundeigentum. Die

510 BVerwG, Urt.v. 07.07.2004 – 9 A 21.03 –, NVwZ 2004, 1358 (1359).

511 BGH, Urt. v. 09.11.2000 – III ZR 18/00 –, NVwZ 2001, 351; BGH, Urt. v. 08.11.1979 – III ZR 87/78 –, NJW 1980, 835.

Einwenderin steht unter Betreuung wobei ein umfassender Einwilligungsvorbehalt nach § 1903 Abs. 1 Satz 1 BGB angeordnet ist. Der Betreuer hat auf Nachfrage seine Einwilligung in die Erhebung der Einwendung verweigert.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zwar ist die Einwendung nicht schon wegen der angeordneten Betreuung und der damit einhergehenden Vertretung durch den Betreuer unwirksam. Nach § 12 Abs. 2 VwVfG ist ein Betreuer bei angeordnetem Einwilligungsvorbehalt zu Verfahrenshandlungen fähig, soweit er nach bürgerlichem Recht ohne Einwilligung des Betreuers handeln kann. Hier konnte die Einwenderin nach § 1903 Abs. 3 Satz 1 BGB ohne Einwilligung des Betreuers handeln, weil ihr die Erhebung von Einwendungen lediglich einen rechtlichen Vorteil bringen kann. Eine Einwendungsbefugnis unterstellt, hat die Einwendung nämlich zur Folge, dass die Rechte der Einwenderin für spätere Rechtsbehelfsverfahren gewahrt bleiben. Allerdings ist mit dem Erwerb des Grundstücks der Einwenderin durch die Vorhabenträgerin die Einwendungsbefugnis weitgehend entfallen. Beeinträchtigungen des Grundeigentums kann die Einwenderin nicht mehr geltend machen, ebenso wenig, dass die Inanspruchnahme ihres Grundstücks gegen rechtliche Vorgaben verstoße, welche die Inanspruchnahme als nicht mehr zum Wohl der Allgemeinheit im Sinne des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG erfolgend erscheine lasse. Darüber hinaus ist eine Beeinträchtigung eigener Belange der Einwenderin, welche ihren Wohnsitz mehrere Kilometer vom Vorhabengebiet entfernt hat, weder vorgetragen noch ersichtlich.

2.5.5 Einwender Nr. 13

Der Einwender ist ein eingetragener Verein, der die Interessen der Landwirte als Berufsverband vertritt. Er macht verschiedene Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Belange geltend. Dazu gehören die Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen, damit im Zusammenhang stehende Umwege, der Wegfall der ursprünglich vorgesehenen Überführung des Weges Rübker Bruch, die Verknappung landwirtschaftlicher Flächen insgesamt, die Beschränkung der Nutzung landwirtschaftlicher Flächen durch Kompensations- und Kohärenzmaßnahmen sowie Beeinträchtigungen der Lebensqualität in der näheren Umgebung.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen, weil der Einwender keine Beeinträchtigung eigener Belange geltend machen kann. Da das Planungsrecht für die Bundesfernstraßen nach § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG stets eine Berührung eigener Belange verlangt, müssen grundsätzlich auch Vereine durch die Planung selbst betroffen sein. Das wäre der Fall, wenn eigene Rechte, bspw. Eigentumsrechte, durch das Vorhaben betroffen werden. Es genügt jedoch nicht, dass lediglich die Interessen der im Verein zusammengeschlossenen Mitglieder berührt sind. Etwas anderes gilt, wenn Vereinigungen und Körperschaften die Wahrnehmung von Interessen gesetzlich besonders zugewiesen ist⁵¹². Dies ist hier aber nicht der Fall. Ungeachtet dessen hat die Planfeststellungsbehörde die Auswirkungen auf die vom Vorhaben betroffenen Landwirte umfassend ermittelt und in ihrer Entscheidung berücksichtigt. Auf die diesbezüglichen Ausführungen (siehe Ziff. 2.2.3.12) wird verwiesen.

2.5.6 Einwender Nr. 14

Der Einwender ist Landwirt mit einem Futterbaubetrieb, der auf Milcherzeugung, Jungrinder aufzucht und Bullenmast spezialisiert ist. Dem Betrieb werden durch den Bau der A 26 rund 11 ha Fläche entzogen, was etwa 9 % der betrieblichen Gesamtfläche ausmacht. Der überwiegende Teil dieser über mehrere Grundstücke gestreuten Fläche wird für den 3. Bauabschnitt benötigt, nur ein kleiner Teil für den bereits bestandskräftig planfestgestellten 2. Bauabschnitt. Betroffen sind neben Eigentumsflächen auch gepachtete Flächen. Ein

512 BVerwG, Urt. v. 26.05.2004 – 9 A 6.03 –, NVwZ 2004, 1237 (1238).

kleiner Teil der verbleibenden Flächen wird mit einer Dienstbarkeit für die zu verlegenden Freileitungen belastet.

Der Einwender macht sinngemäß und zusammengefasst geltend, dass das Vorhaben seinen landwirtschaftlichen Betrieb zerschneide und erhebliche Umwege zur Folge haben werde. Weiterhin fordert er die Überführung des Weges Rübker Bruch sowie die Berücksichtigung der Anforderungen moderner Landmaschinen bei der Dimensionierung der vorgesehenen Überführungen. Der Einwender bezweifelt, dass durch die Flurbereinigung hinreichend große landwirtschaftliche Flächen geschaffen werden können. Er fordert daher hinsichtlich der Kompensationsmaßnahmen die Abstimmung mit den Landwirten. Die Kompensationsflächen sollten grundsätzlich in Bereiche verlagert werden, die bereits jetzt extensiv oder gar nicht bewirtschaftet werden. Ackerland soll nach Auffassung des Einwenders grundsätzlich nicht in Grünland umgewandelt werden. Schließlich befürchtet der Einwender Auswirkungen auf die Tiergesundheit, die Beeinträchtigung der Lebensqualität der Einwohner vor Ort durch Lärm und Bauschäden sowie eine Veränderung des Grundwasserstands.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Soweit sich der Einwender allgemein gegen die Verschlechterung der Lebensbedingungen vor Ort wendet, macht er schon keine eigenen Belange geltend. Nur soweit er selbst mit seinem (Wohn-)Grundstück von Immissionen betroffen ist, handelt es sich um eigene Belange. Die Betroffenheiten des Einwenders durch Immissionen aller Art sind, obwohl seine Hofstelle relativ trassennah gelegen ist, gleichwohl gering. Die maßgeblichen Grenzwerte werden eingehalten; auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.5 wird verwiesen. Es darf in diesem Zusammenhang auch nicht übersehen werden, dass der moderaten Mehrbelastung mit verschiedenen Immissionen an anderer Stelle wegen der Verlagerung des Verkehrs auf die Autobahn erhebliche Entlastungseffekte gegenüberstehen. Die befürchteten Bauschäden durch eine Veränderung des Grundwasserstands werden nicht eintreten, weil das Vorhaben den Grundwasserstand in der Umgebung nicht nennenswert beeinflussen wird (siehe dazu die Ausführungen unter Ziff. 2.2.2.2.4).

Schwer wiegen allerdings die Auswirkungen des Vorhabens auf den landwirtschaftlichen Betrieb des Einwenders. Die Vorhabenträgerin hat diese Auswirkungen gutachterlich untersuchen lassen. Dabei wurde gezeigt, dass allein schon der vorhabenbedingte Flächenentzug zu einer Existenzgefährdung für den Betrieb des Einwenders führt und die vorhabenbedingten Umwege für den Betrieb die Existenzgefährdung verstärken. Die Planfeststellungsbehörde hat sich trotz dieser Existenzgefährdung für die Verwirklichung des Vorhabens entschieden und dabei die möglichen Folgen für den Einwender berücksichtigt (vgl. unter Ziff. 2.2.3.12.2). Sollte – was derzeit noch nicht sicher absehbar ist – die Existenzgefährdung nicht durch eine Bereitstellung von Ersatzland, Maßnahmen zur Umstellung des Betriebs u.ä. beseitigt werden können, werden die betrieblichen Einbußen des Einwenders in einem gesonderten Verfahren durch Festsetzung einer Entschädigung ausgeglichen. Vor diesem Hintergrund ist für weitergehende Maßnahmen zugunsten des Einwenders kein Raum. Dies gilt insbesondere für die Überführung des Weges Rübker Bruch. Die Anordnung einer solchen Überführung, etwa im Wege einer Nebenbestimmung nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG, scheidet aus den anderweitig schon ausgeführten Gründen aus (siehe oben 2.2.3.12.3), zumal im vorliegenden Fall auch eine Überführung des Weges Rübker Bruch die Existenzgefährdung nicht beseitigen könnte, weil diese in erster Linie auf dem Flächenentzug beruht und nicht auf den vorhabenbedingten Umwegen. Die geplanten Überführungen sind schließlich auch hinreichend dimensioniert, um gängige landwirtschaftliche Fahrzeuge und Technik aufzunehmen. Eine Verlagerung der Kompensationsmaßnahmen ausschließlich auf Flächen, die extensiviert sind oder nicht genutzt werden, ist nicht möglich. Die Kompensationsmaßnahmen haben in erster Linie naturschutzrechtlichen Anforderungen zu genügen; insoweit sei nach oben (Ziff. 2.2.3.7.2.2.4) verwiesen.

Schließlich sieht die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte für die lediglich behaupteten negativen Auswirkungen des Vorhabens auf die Tiergesundheit. Untersuchungen von Viehbeständen in der Nähe von Start- und Landebahnen großer Verkehrsflughäfen haben

keine Auswirkungen auf die Milchviehleistung feststellen können. Andererseits gibt es Untersuchungen, die negative Auswirkungen für den Fall extremer Lärmbelastungen (z.B. durch Düsenflugzeuge) nachgewiesen haben. In gewissen Grenzen kann bei Nutztieren durch ständige Geräuscheinwirkung (z.B. laufende Motorengeräusche, Musik) eine stärkere Gewichtszunahme festgestellt werden⁵¹³. Allerdings treten bei Nutztieren Gewöhnungseffekte ein. Außerdem relativiert sich die Belastungswirkung von Lärm, wenn die Lärmquelle für die Tiere sichtbar ist. Deshalb sind zugunsten der Tiergesundheit keine Maßnahmen veranlasst.

2.5.7 Einwender Nr. 15

Der Einwender wohnt im Ortsteil Rübke der Gemeinde Neu Wulmstorf. Für das Vorhaben wird kein Grundeigentum des Eigentümers in Anspruch genommen. Der Einwender macht geltend, dass sein Haus auf Holzpfehlen errichtet sei. Bei einer Veränderung des Grundwasserstands befürchtet er deshalb Bauschäden. Er fordert eine Beweissicherung vor Baubeginn.

Die Einwendung wird zurückgewiesen, weil das Vorhaben den Grundwasserstand in der Umgebung nicht nennenswert beeinflussen wird (siehe oben, Ziff. 2.2.2.2.4) und deshalb auch keine Bauschäden zu befürchten sind. Die Entwicklung der Grundwasserstände wird zudem durch die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit dem NLWKN überprüft. Für eine weitergehende Anordnung einer Beweissicherung, etwa im Sinne einer flächendeckenden Aufnahme des Zustands der Gebäude in Rübke vor Baubeginn, besteht daher kein Anlass.

2.5.8 Einwender Nr. 16

Die Einwenderin ist Eigentümerin mehrerer Grundstücke, die für das Vorhaben ganz oder teilweise in Anspruch genommen werden sollen. Vier Grundstücke mit einer Gesamtfläche von ca. 2,5 ha werden vollständig benötigt, von zwei weiteren Grundstücken mit einer Fläche von zusammen ca 2,5 ha werden insgesamt 5.750 m² benötigt. Die Einwenderin ist mit einer (Teil-)Veräußerung ihrer Grundstücke nicht einverstanden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Für die benötigten Flächen der Einwenderin erfolgt der Ausgleich in Land im Verfahren der Unternehmensflurbereinigung, ein verbleibender Landabzug wird entschädigt. Sofern es der Einwenderin darum geht, dass die zwei nur teilweise benötigten Flächen von der Vorhabenträgerin ganz übernommen werden sollen, hat sie die Möglichkeit, ihre Flächen freihändig an die Vorhabenträgerin zu veräußern. Sie kann stattdessen auch auf den Ausgleich in Land gemäß § 52 Abs. 1 FlurbG verzichten. Dann ist der Landverlust grundsätzlich vollständig in Geld zu entschädigen. Gemäß § 88 Nr. 6 Satz 1 FlurbG bzw. gemäß § 19 Abs. 5 FStrG i.V.m. § 8 Abs. 3 NEG mag dann auch ein Anspruch auf Übernahme der Restgrundstücke geprüft werden. Diese Prüfung liegt indessen sowohl hinsichtlich der grundsätzlichen Möglichkeit wie auch hinsichtlich der Voraussetzungen einer Übernahme von Restgrundstücken vorliegend nicht in der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde (vgl. auch oben, Ziff. 2.5.2.2).

2.5.9 Einwender Nr. 20

Der Einwender ist Eigentümer von drei Grundstücken mit einer Gesamtfläche von ca. 0,44 ha, die für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden sollen. Der Einwender macht geltend, dass es sich um einen landwirtschaftlich wertvollen Grünlandkomplex handle, der sich als Kompensationsfläche nicht eigne. Er wendet sich gegen eine

513 Vgl. hierzu etwa die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss zum Verkehrslandeplatz Augsburg der Regierung von Oberbayern vom 15.02.2002 – 315.30.3736-A-P -, S. 372 ff.

Abgabe zum Bodenrichtwert und fordert eine Übernahme zu Marktpreisen oder Tauschflächen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die bisherige Nutzung der Flächen des Einwenders steht der Eignung für die Kompensationsmaßnahmen nicht entgegen. Der Ausgleich für die zu entziehenden Flächen erfolgt im Übrigen durch Land an anderer Stelle im Verfahren der Unternehmensflurbereinigung. Soweit ein vollständiger Ausgleich nicht möglich ist, wird in Geld entschädigt werden. Auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.10 wird verwiesen. Die Höhe der Entschädigung für die entzogenen Flächen wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens nach objektiven Kriterien festgelegt, denen gemäß § 88 Nr. 6 Satz 1 FlurbG bzw. gemäß § 19 Abs. 5 FStrG i.V.m. § 13 Abs. 1 NEG der Verkehrswert zugrunde liegt. Schließlich hat der Einwender die Möglichkeit, den Rechtsweg zu beschreiten, wenn ihm die festgesetzte Entschädigung zu niedrig erscheint.

2.5.10 Einwender Nr. 31

Der in Hamburg wohnhafte Einwender ist Eigentümer von zwei Grundstücken in der Gemarkung Rübke, von denen eines mit einer Fläche von 0,41 ha für die Kompensationsmaßnahme E19 in Anspruch genommen werden soll. Er ist zugleich Jagdpächter der Fläche. Der Einwender lehnt die Abgabe seiner Fläche ab, weil die darauf von ihm angelegte Gehölzfläche das landschaftspflegerische Konzept seiner Ansicht nach nicht beeinträchtigt. Des Weiteren verlören die Flächen des Einwenders durch die Verlärmung ihren Freizeit- und Erholungswert. Der Einwender macht zudem geltend, dass das Pflegekonzept mit Einschränkungen der Jagd während der Brutzeit gerade die zu schützenden Boden- und Wiesenbrüter gefährde. Wasserstandsregulierungen gefährdeten Feldhase, Fasan, Rebhuhn und Rehwild. Schließlich wendet sich der Einwender gegen die Minderung des jagdwirtschaftlichen Wertes seiner Flächen und den durch den Autobahnbau eintretenden Verlust von Jagdflächen sowie die Zerschneidung von Jagdrevieren.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Ein möglicher Verlust des Freizeit- und Erholungswerts durch Verlärmung ist nur für das dem Einwender verbleibende Grundstück relevant. Da das verbleibende Grundstück aber offensichtlich nur zu Jagdzwecken genutzt wird und im Außenbereich gelegen ist, ist das Gewicht möglicher Lärmbelastungen denkbar gering. Hinsichtlich der Einbeziehung der benötigten Fläche in das Kompensationskonzept folgt die Planfeststellungsbehörde den Argumenten der Vorhabenträgerin. Danach soll für die Maßnahme E19 eine möglichst arrondierte Fläche geschaffen werden. Das bringt es mit sich, dass einzelne, kleinere Teilflächen nicht in jeder Hinsicht den insoweit ins Auge gefassten Habitatanforderungen des Wachtelkönigs entsprechen müssen. Zudem benötigt gerade der Wachtelkönig nicht nur offene Flächen, sondern ein Mosaik unterschiedlich bestückter Fläche, so dass sich die Fläche des Einwenders in das mit der Maßnahme E19 verfolgte Konzept ohne Weiteres einfügt.

Hinsichtlich der behaupteten Beeinträchtigungen der Jagdausübung geht die Planfeststellungsbehörde zugunsten des Einwenders davon aus, dass auch das Recht des Jagdpächters ein abwägungserheblicher privater Belang ist⁵¹⁴. Die vorgesehenen Beschränkungen der Jagdausübung wirken sich jedoch nur sehr geringfügig auf die Jagdflächen aus. Die Anhebung des oberflächennahen Wasserstands ist eine wichtige Voraussetzung zur Erreichung der angestrebten Kompensationsziele. Im Übrigen wird die Minderung des Jagdertrages gegenüber den Jagdgenossenschaften ausgeglichen. Die Aufteilung der Entschädigung auf die einzelnen Jagdgenossen ist von den betroffenen Jagdgenossenschaften sodann intern zu

514 BVerwG, Urt. v. 04.03.1983 – 4 C 74.80 –, NVwZ 1983, 672 (dort aber Klagebefugnis verneint); grundsätzliche Annahme der Klagebefugnis von Pächtern hingegen in BVerwG, Urt. v. 01.09.1997 – 4 A 36.96 –, NVwZ 1998, 504.

klären. Auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.11 und zu den betroffenen Jagdgenossenschaften unter Ziff. 2.5.29 wird verwiesen.

2.5.11 Einwender Nr. 40

Der anwaltlich vertretene Einwender ist Eigentümer eines Wohngrundstücks im Ortsteil Rübke der Gemeinde Neu Wulmstorf. Zusammengefasst macht der Einwender geltend, dass Eingriffe in den Grundwasserhaushalt, insbesondere Grundwasserabsenkungen, zu Bauschäden an seinem Gebäude führen können. Er befürchtet eine verstärkte Lärmbelastung durch die an den Ort heranrückende Autobahn, eine optische Zerschneidung der Landschaft durch Lärmschutzwände, Feinstaubbelastungen und eine Wertminderung seines Grundstücks. Die vorhabenbedingte Flächenversiegelung wirke sich nachteilig auf den Naturhaushalt aus. Schließlich befürchtet der Einwender verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffbelastungen, sollte der 2. Bauabschnitt der A 26 nicht mit dem 3. Bauabschnitt zusammen freigegeben werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Als lediglich mittelbar Betroffener kann der Einwender nur solche Auswirkungen des Vorhabens zulässigerweise zum Gegenstand seiner Einwendung machen, die ihn selbst betreffen. Hinsichtlich der Auswirkungen der Flächenversiegelungen auf den Naturhaushalt ist seine Einwendung deshalb unzulässig. Dem Einwender ist im Übrigen zwar zuzugeben, dass sich das Verkehrsaufkommen in Rübke erhöhen würde, wenn der 2. Bauabschnitt mit der Anschlussstelle Buxtehude isoliert freigegeben würde. Dazu käme es auch zu Mehrbelastungen mit Lärm und Luftschadstoffen. Dabei handelt es sich jedoch um Wirkungen, die allein vom 2. Bauabschnitt der A 26 ausgehen und hier nicht verfahrensgegenständlich sind. Gegen die Planfeststellung des 2. Bauabschnitts hat der Einwender – soweit ersichtlich – keine Klage erhoben, so dass der 2. Bauabschnitt gegenüber dem Einwender bestandskräftig planfestgestellt ist. Unabhängig davon weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die vom Einwender angesprochene Problematik im Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss zum 2. Bauabschnitt vom 14.11.2011 ausführlich behandelt wurde⁵¹⁵.

Ansonsten treffen den Einwender keine vorhabenbedingte Nachteile, die das Maß des Zumutbaren überschreiten. Eine Grundwasserabsenkung, die zu Gebäudeschäden führen könnte, wird es aller Voraussicht nach nicht geben (vgl. Ziff. 2.2.2.2.4). Von der optischen Zerschneidungswirkung der Trasse mit ihren Lärmschutzwänden ist der Einwender, dessen Haus eine Entfernung von rund 500 m zur Trasse aufweist, kaum betroffen. Aufgrund dieser Entfernung wird es auf dem Grundstück des Einwenders auch keine nennenswert erhöhte Belastung mit Luftschadstoffen einschließlich Feinstaub geben. Die Lärmbelastung von der Autobahn wird an den am stärksten betroffenen Fassaden des Wohnhauses tags maximal 50 dB(A) und nachts maximal 44 dB(A) erreichen, womit sogar die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV deutlich eingehalten sind, obwohl der Einwender nach den konkreten Gegebenheiten seines Grundstücks nur die Einhaltung der Grenzwerte für Dorf- und Mischgebiete (64/54 dB(A)) beanspruchen kann. Die Planfeststellungsbehörde kann vor diesem Hintergrund auch nicht erkennen, dass es zu einer deutlichen, ihm nicht mehr zumutbaren Wertminderung des Grundstücks des Einwenders kommen könnte. Bis zur Grenze der Zumutbarkeit sind Wertminderungen indessen ausgleichslos hinzunehmen⁵¹⁶.

515 Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 14.11.2011 – 3318-31027/01 (A 26-398) –, S. 82 ff, insb. S. 84 und 86.

516 BVerwG, Urt. v. 23.02.2005 – 4 A 5.04 –, BVerwGE 123, 23 (36 ff.).

2.5.12 Einwender Nr. 46

Der Einwender ist Eigentümer eines Grundstücks mit einer Fläche von ca. 0,42 ha, welches für das Vorhaben vollständig in Anspruch genommen wird. Der Einwender ist bereit, sein Grundstück im Tausch gegen geeignetes Land in der Nähe zu tauschen oder zu einem „fairen Preis“ zu verkaufen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen, weil der Eigentumsentzug nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist. Der Planfeststellungsbeschluss legt nach § 19 Abs. 2 FStrG lediglich bindend fest, welche Grundstücke für das Vorhaben enteignet werden dürfen. Die Enteignung und Entschädigung selbst erfolgt grundsätzlich durch die Enteignungsbehörde im nachgelagerten Enteignungsverfahren. Allerdings wurde im Hinblick auf das Vorhaben ein Verfahren der Unternehmensflurbereinigung gemäß § 87 Abs. 1 FlurbG eingeleitet, um den Landverlust auf eine größere Zahl von Grundstücken und Grundstückseigentümern zu verteilen. Im Verfahren der Unternehmensflurbereinigung erhält der Einwender einen Ausgleich in Land an anderer Stelle. Sollten die Flächen der Vorhabenträgerin dazu nicht ausreichen, ist der verbleibende Anteil des Einwenders an den aufzubringenden Flächen (Landabzug) gemäß § 88 Nr. 4 Satz 4 FlurbG zu entschädigen. Die Entschädigung erfolgt dann gemäß § 88 Nr. 6 Satz 1 FlurbG bzw. gemäß § 19 Abs. 5 FStrG i.V.m. § 13 Abs. 1 NEG auf der Basis des Verkehrswertes; auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.10 wird verwiesen.

2.5.13 Einwender Nr. 52

Der Einwender ist Inhaber eines Obstbaubetriebs in Jork. Die Entfernung seines Wohnhauses zur A 26 beträgt mindestens 1,5 km Luftlinie. Grundeigentum des Einwenders wird für das Vorhaben nicht benötigt. Der Einwender macht verschiedene Beeinträchtigungen geltend. Für seine Obstproduktion befürchtet er Nachteile durch Verschlechterungen des Kleinklimas mit Kältefronten, Nachteile durch Staub- und Dunstwolken, ein Ausbleiben von Nützlingen im Zuge einer vorhabenbedingten Lärmbelastung, Ertragsschäden an Dauerkulturen durch Lärmbelastungen, Nachteile durch Veränderungen der Luftfeuchtigkeit, Ertragsminderungen durch Veränderungen des Grundwasserspiegels, Versalzung des Grundwassers durch Streusalz. Weiterhin macht der Einwender Gesundheitsgefährdungen durch Lärm und Abgase geltend. Für entstehende Nachteile fordert er Schadenersatz. Außerdem müsse im Falle einer Sturmflut die Ausbreitung der Wassermassen bis an den Geestrand gewährleistet sein. Für die Bauarbeiten müsse sichergestellt werden, dass die Baufahrzeuge nicht durch den von ihm bewohnten Ortsteil fahren; für etwaige Schäden fordert er Schadensersatz.

Die Einwendung wird zurückgewiesen, weil die Befürchtungen des Einwenders schon in tatsächlicher Hinsicht unbegründet sind. Großräumige Veränderungen des Kleinklimas oder der Luftfeuchtigkeit sind nicht zu erwarten. Allenfalls in einem Bereich bis zu 200 m von der Trasse entfernt können Beeinträchtigungen auftreten, für die unter Ziff. 1.1.3.5.1 dem Grunde nach ein Ausgleichsanspruch gewährt wird. Dass durch die vom Vorhaben ausgehenden Lärmbelastungen Dauerkulturen oder Nützlinge in spürbarer Weise beeinträchtigt werden könnten, ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich. Ertragsminderungen durch Veränderungen des Grundwasserspiegels sind nicht zu befürchten, weil der Grundwasserspiegel durch das Vorhaben kaum beeinflusst wird (vgl. unter Ziff. 2.2.2.2.2.4). Der Einsatz von Streusalz erfolgt nur im Winter und auch dort nur in geringem Umfang, so dass eine Anreicherung im Grundwasser von vornherein ausgeschlossen werden kann. Das Wohngrundstück des Einwenders ist von der Autobahn im Übrigen so weit entfernt, dass Lärm- und Schadstoffbelastungen keine Rolle spielen. Gesundheitsgefahren können mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Reale Risiken infolge einer Sturmflut bestehen nicht (vgl. unter Ziff. 2.2.3.8.3). Ein nennenswerter Baustellenverkehr durch den Ortsteil des Einwenders ist für den 3. Bauabschnitt nicht vorgesehen. Vor dem Hintergrund der vorstehend geschilderten Umstände kommen daher Ausgleichsansprüche – etwa nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG – zugunsten des Einwenders nicht in Betracht.

2.5.14 Einwender Nr. 57

Der Einwender ist Eigentümer eines landwirtschaftlich genutzten Grundstücks von knapp 0,52 ha Fläche. Davon werden 880 m² für die Autobahntrasse benötigt. Der Einwender beantragt Landtausch statt der teilweisen Veräußerung seines Grundstücks. Er wendet sich gegen die beabsichtigte Baumethode des Überschüttverfahrens. Stattdessen würde der Bau auf Betonpfeilern die Flächeninanspruchnahme und den Bodendruck auf die Torfschichten reduzieren. Vorhandene Wirtschafts- und Wanderwege, Wildtierbestand, Grundstücksentwässerung und unterirdische Wasserläufe blieben so intakt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Eigentumsentzug ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Der Planfeststellungsbeschluss legt nach § 19 Abs. 2 FStrG lediglich bindend fest, welche Grundstücke für das Vorhaben enteignet werden dürfen. Anstelle des sonst erforderlichen Enteignungsverfahrens wurde für das Vorhaben ein Verfahren der Unternehmensflurbereinigung gemäß § 87 Abs. 1 FlurbG eingeleitet, um den Landverlust auf eine größere Zahl von Grundstücken und Grundstückseigentümern zu verteilen. Im Verfahren der Unternehmensflurbereinigung erhält der Einwender einen Ausgleich in Land an anderer Stelle. Sollten die Flächen der Vorhabenträgerin dazu nicht ausreichen, ist der verbleibende Anteil des Einwenders an den aufzubringenden Flächen (Landabzug) gemäß § 88 Nr. 4 Satz 4 FlurbG zu entschädigen; auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.10 wird verwiesen. Eine Bauausführung auf Betonpfeilern wäre des Weiteren zwar grundsätzlich möglich. Sie würde die Baukosten jedoch vervielfachen, so dass die Planfeststellungsbehörde nicht gehalten war, dieser Alternative näher nachzugehen, zumal sie entgegen der Ansicht des Einwenders auch nicht mit spürbar geringeren Belastungen einhergeht, insbesondere ebenfalls zur Auspressung von eisenhaltigem Wasser in der Bauphase führt. Die in diesem Zusammenhang vom Einwender vorgeschlagene Bauausführung mit der Verschonung der vorhandenen Wege wäre im Übrigen nur denkbar, wenn die Trasse in der Landschaft relativ hoch aufgeständert würde. Diese würde neben den deutlich höheren Baukosten unter Berücksichtigung der erforderlichen Lärmschutzwände indessen zu einer nicht hinnehmbaren Verunstaltung des Landschaftsbildes führen, weil dann auch die Anlegung der zur Einbindung in die Landschaft vorgesehenen begrünten Seitenstreifen unterbleiben müsste.

2.5.15 Einwender Nr. 58

Bei dem Einwender handelt es sich um die Ortsgruppe eines bundesweit tätigen eingetragenen Vereins, der sich hauptsächlich der Förderung des Radfahrverkehrs, aber auch sonstiger Belange des Umweltschutzes verschrieben hat. Der Einwender fordert aus Gründen des Lärmschutzes eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h und eine Verlegung der Ortsdurchfahrt Rübke Richtung Osten. Weiterhin fordert der Einwender anstelle der Verlegung der Hochspannungsfreileitungen eine Erdverkabelung. Ersatzwege für Freizeit- und landwirtschaftlichen Verkehr müssten so rechtzeitig hergestellt werden, dass es keine Nutzungsunterbrechungen gibt. Für Wirtschaftswege und Brücken fordert der Einwender Randstreifen für Reiter und Grasränder anstelle von geschotterten Rändern. Der Radweg auf der Überführung der L 235 müsse eine Mindestbreite von 3,5 m haben.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen. Der Einwender macht keine Beeinträchtigung eigener Belange formgerecht geltend. Es ist nicht erkennbar, dass die Ortsgruppe für und mit Vollmacht des Vereins handelt, dem sie angehört. Da das Planungsrecht für die Bundesfernstraßen nach § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG stets eine Berührung eigener Belange verlangt, müssen grundsätzlich auch Vereine durch die Planung selbst betroffen sein. Es genügt nicht, dass lediglich die Interessen der von ihnen vertretenen Mitglieder berührt sind. Etwas anderes gilt, wenn Vereinigungen und Körperschaften die Wahrnehmung von Interes-

sen gesetzlich besonders zugewiesen ist⁵¹⁷. Dies ist hinsichtlich des Vereins, dem die Ortsgruppe zugehört, jedoch nicht der Fall. Insbesondere handelt es sich bei dem Einwender auch nicht um eine anerkannte Naturschutzvereinigung. Selbst wenn der Verein selbst über eine entsprechende Anerkennung verfügen würde, bliebe es bei der Unzulässigkeit der Einwendung; denn dann hätte er auch selbst die Einwendung erheben müssen, weil sich die für die Einwendungsbefugnis konstitutive Anerkennung nur auf die Vereinigung und nicht auch auf (unselbstständige) Untergliederungen erstreckt⁵¹⁸.

Ungeachtet dessen ist der Einwendung jedoch auch in der Sache nicht zu folgen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden eingehalten, so dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h aus Gründen des Lärmschutzes nicht erforderlich ist. Eine Verlegung der L 235 in der Ortsdurchfahrt Rübke ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Hierzu wäre ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren nach niedersächsischem Landesrecht erforderlich. Eine Einbeziehung in das hiesige Verfahren wäre weder nach § 75 Abs. 1 VwVfG als sog. Folgemaßnahme noch nach § 78 VwVfG möglich, da es insofern an einem zwingenden Grund für die Durchführung einer solchen Maßnahme fehlt. Eine Erdverkabelung der zu verlegenden Freileitungen kommt ebenfalls nicht in Betracht (siehe dazu unter 2.2.3.3). Die Dimensionierung der Ersatzwege, Wirtschaftswege und Radwege erfolgt im Übrigen nach einschlägigen technischen Regelwerken, die eine zweckentsprechende Nutzung des jeweiligen Weges hinreichend gewährleisten.

2.5.16 Einwender Nr. 62

Die Einwendung des in Buxtehude wohnenden Einwenders ist am 29.05.2009 eingegangen. Der Einwender ist Miteigentümer eines ca. 1,32 ha großen Grundstücks, welches für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden soll. Der Einwender regt einen Flächentausch an.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen, weil sie verfristet ist. Die Planunterlagen haben in Buxtehude vom 15.04.2009 bis zum 14.05.2009 ausgelegen. Die Einwendung musste deshalb gemäß § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG bis zum 28.05.2009 erhoben werden. Unabhängig davon erhält der Einwender im Verfahren der Unternehmensflurbereinigung einen Ausgleich in Land an anderer Stelle. Sollten die Flächen der Vorhabenträgerin dazu nicht ausreichen, ist der verbleibende Anteil des Einwenders an den aufzubringenden Flächen (Landabzug) gemäß § 88 Nr. 4 Satz 4 FlurbG zu entschädigen; auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.10 wird verwiesen.

2.5.17 Einwender Nr. 63

Der Einwender ist Landwirt. Von zwei Grundstücken seines Betriebs mit einer Gesamtfläche von ca. 2,9 ha sollen ca. 0,72 ha in Anspruch genommen werden. Die Flächen werden für die Anlage einer Rampe zur Überführung eines Wirtschaftsweges mit dem Bauwerk BW 8093 und zur Anlage eines Ersatzweges auf der Ostseite der Rampe benötigt. Der Einwender macht geltend, dass es sich bei den nebeneinander liegenden Grundstücken um die größte zusammenhängende Fläche seines Betriebs handelt. Er fordert deshalb die Verlegung der Brücke nach Westen. Sollte es bei der bisherigen Planung bleiben, fordert der Einwender Schadensausgleich wegen Wertminderung oder gleichwertigen Ersatz.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat nach der Erörterung eine Verlegung der Überführung selbst und eine Verlegung des Ersatzweges auf die Westseite

517 BVerwG, Urt. v. 26.05.2004 – 9 A 6.03 –, NVwZ 2004, 1237 (1238).

518 VG Würzburg, Urt. v. 20.10.1998 – W 6 K 97.1256 –, NuR 1999, 414 (417); hierzu auch Meitz, ZUR 2010, 563 (565 f.).

der Rampe geprüft. Die nördliche Rampe des Überführungsbauwerks würde dann deutlich näher an den Mast Nr. 31 der 110 kV-Hochspannungsfreileitung heranrücken, während sie nach derzeitiger Planung etwa in der Mitte zwischen den Masten Nr. 31 und Nr. 32 liegt. Dies würde umfangreiche Sicherungsmaßnahmen am Mast Nr. 31 der Freileitung bzw. dessen Erneuerung erfordern, weil im unmittelbaren Umfeld der Rampe und des Überführungsbauwerks Setzungen nicht ausgeschlossen werden können. Bei der bisherigen Planung sind diese Maßnahmen nicht notwendig. Wegen des damit verbundenen Aufwands war der Vorhabenträgerin zu einer entsprechenden Planänderung nicht bereit. Auch die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Grund dafür, der Vorhabenträgerin eine geänderte, den Wünschen des Einwenders entsprechende Ausführung, etwa im Wege einer Schutzauflage nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG, aufzugeben. Entscheidende Voraussetzung einer solchen Nebenbestimmung wäre die Unzumutbarkeit der Auswirkungen der bisherigen Planung auf den Betrieb des Einwenders⁵¹⁹. Zwar ist klar, dass sich der Flächenentzug nachteilig auf den Betrieb des Einwenders auswirken wird. Der Einwender hat jedoch nicht ansatzweise dargelegt, dass die Nachteile für ihn unzumutbar sind oder gar zu einer Existenzgefährdung führen können. Dafür ist auch nichts ersichtlich. Zu bedenken ist schließlich, dass die geforderte Verlegung im Falle ihrer Umsetzung die Eigentümer benachbarter Grundstücke treffen würde, Betroffenheiten mithin lediglich verschoben werden. Unabhängig davon wird der Einwender für den Flächenentzug im Verfahren der Unternehmensflurbereinigung einen Ausgleich in Land erhalten. Sollten trotz der Zuweisung neuer Flächen im Flurbereinigungsverfahren noch Nachteile durch Umwege verbleiben, werden diese gemäß § 88 Nr. 5 FlurbG ausgeglichen. Auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.10 und Ziff. 2.2.3.12.3 wird verwiesen.

2.5.18 Einwenderin Nr. 64

Die Einwenderin ist eine Jagdgenossenschaft, deren Jagdbezirk durch das Vorhaben durchschnitten wird. Die Einwenderin macht eine Gefährdung des Wildbestands auf den verbleibenden Flächen des Jagdbezirks wegen der fehlenden Quermöglichkeiten der Autobahn geltend. Außerdem sei die Wertigkeit der Jagdausübung eingeschränkt. Die Einwenderin fordert daher, die Quermöglichkeiten durch Verbreiterung des Bauwerks BW 8093 zu verbessern. Außerdem sei Schadensersatz für die Wertminderung der Jagdausübung zu leisten. Im Erörterungstermin hat die Einwenderin darüber hinaus noch die Schaffung weiterer Durchlässe im Trassenbereich für den Wildwechsel gefordert.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der vorhabenbedingte Entzug von Flächen im Jagdbezirk wird wie ein Eigentumsentzug behandelt und dementsprechend gegenüber der Einwenderin entschädigt (vgl. dazu Ziff. 2.2.3.11). Diese Entschädigungspflicht gilt im Übrigen unabhängig von der hierzu bereits erfolgten Zusage der Vorhabenträgerin. Die Entschädigung umfasst nicht nur Beeinträchtigungen, die unmittelbar dadurch entstehen, dass die für das Vorhaben benötigten Flächen nach dem Bau der Autobahn für das Wild und die Jagd nicht mehr zur Verfügung stehen. Vielmehr erstreckt sich die Entschädigungspflicht auch auf Beeinträchtigungen, die im verbleibenden Jagdbezirk auftreten. Hierzu zählen insbesondere – aber nicht nur – Beeinträchtigungen, welche auf die Durchschneidungswirkung und die damit verschlechterten Lebensbedingungen des Wildbestands auf den verbleibenden Flächen des Jagdbezirks zurückzuführen sind⁵²⁰. Somit werden die der Einwenderin entstehenden Nachteile im Flurbereinigungsverfahren vollständig ausgeglichen.

Im Übrigen kommt eine Anordnung der begehrten Maßnahmen (Verbreiterung des Bauwerks BW 8093, Schaffung weiterer Durchlässe) nicht in Betracht. Rechtsgrundlage hierfür könnte allein § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG sein. Danach sind dem Vorhabenträger Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG dient damit dem

519 BVerwG, Urt. v 27.04.1990 – 4 C 18.88 –, NVwZ 1990, 1165 (1166).

520 BGH, Urt. v. 15.02.1996 – III ZR 143/94 –, NJW 1996, 1897.

Ausgleich von mittelbaren Beeinträchtigungen durch das Vorhaben. Das sind Beeinträchtigungen, welche sich nicht als Folge eines Eigentumsentzugs darstellen und für die eine Enteignungsentschädigung nicht in Betracht kommt, weil infolge des Vorhabens das Eigentumsrecht als solches unangetastet bleibt⁵²¹. Wird hingegen ein Grundstück teilweise in Anspruch genommen, so sind die nach der Inanspruchnahme noch verbleibenden Auswirkungen auf das Restgrundstück eine Folge der Enteignung und demnach hinsichtlich ihrer Bewältigung dem Enteignungsverfahren (bzw. hier: dem Verfahren der Unternehmensflurbereinigung) zuzuordnen⁵²². Maßgeblich für die Zuordnung zum Enteignungsverfahren ist, ob die maßgebliche Beeinträchtigung entfällt, wenn das Vorhaben außerhalb der Grenzen des in Anspruch zu nehmenden Grundstücks verwirklicht werden würde. Diese Überlegungen lassen sich auf Beeinträchtigungen eines Jagdbezirks übertragen. Demnach ist die Einwenderin hinsichtlich der Beeinträchtigungen im verbleibenden Jagdbezirk auf das Enteignungsverfahren zu verweisen, weil die geltend gemachten Beeinträchtigungen entfielen, wenn das Vorhaben nicht im Jagdbezirk der Einwenderin verwirklicht würde. In einem solchen Fall fehlt es darüber hinaus wegen des Ausgleichs im Enteignungsverfahren an der Erforderlichkeit von Vorkehrungen im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG⁵²³.

Selbst wenn hier der Anwendungsbereich von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG eröffnet wäre, bestünde keine Pflicht der Planfeststellungsbehörde, die begehrten Maßnahmen anzuordnen. Vorkehrungen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG sind nicht schon bei jeglicher fühlbaren Beeinträchtigung von Rechten Dritter anzuordnen. Eine Anordnung ist nur dann erforderlich, wenn die sog. fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten wird. Danach müssen in begrenztem Umfang vorhabenbedingte Beeinträchtigungen hingenommen werden. Wo im Einzelnen die Grenze zur Überschreitung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle verläuft, richtet sich nach den Umständen des Einzelfalls und kann im vorliegenden Fall auch offen bleiben. Es ist nämlich nicht ersichtlich, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf den verbleibenden Jagdbezirk besonders gravierend wären. Dazu hätte es entsprechender Ausführungen seitens der Einwenderin bedurft, inwieweit die Jagdgenossenschaft auf den betroffenen Flächen derzeit Jagderträge erzielt und mit welchen Einbußen sie rechnet. Unabhängig davon teilt die Planfeststellungsbehörde die Einschätzung der Vorhabenträgerin, wonach eine Querung des Trassenbereichs an den vorhandenen Durchlässen für das Wild möglich ist und dadurch schwerwiegende Auswirkungen auf den Wildbestand vermieden werden. Soweit die Beeinträchtigungen der Jagd darüber hinaus – trotz ihrer Entschädigungsfähigkeit – noch abwägungserheblich sind, werden die betroffenen Belange wegen der mit dem Vorhaben verfolgten Ziele und der hiermit erwarteten Vorteile zurückgestellt.

2.5.19 Einwender Nr. 66

Der Einwender ist ein eingetragener Verein, dessen Mitglieder Obstbaubetriebe im Alten Land sind. Der Einwender berät die Mitgliedsbetriebe in obstbaufachlichen Fragen. Er verlangt eine Prüfung von vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Kleinklima der im Bereich der Anschlussstelle Buxtehude gelegenen Obstbauflächen. Negative Auswirkungen seien zu entschädigen. Dies gelte auch für Anreicherungen von Eisen im Oberflächenwasser aufgrund des zum Einsatz kommenden Überschüttverfahrens, weil Obstkulturen gegenüber der Anreicherung von Eisen im Beregnungswasser sehr empfindlich seien. All dies gelte auch für den gesamten Trassenverlauf bis zur Anschlussstelle Neu Wulmstorf.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen. Der Einwender macht keine Beeinträchtigung eigener Belange formgerecht geltend. Da das Planungsrecht für die Bundesfernstraßen nach § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG stets eine Berührung eigener Belange verlangt,

521 BVerwG, Urt. v. 14.05.1992 – 4 C 9.89 -, NVwZ 1993, 477 (478).

522 BVerwG, Urt. v. 14.05.1992 – 4 C 9.89 -, NVwZ 1993, 477 (480).

523 BVerwG, Urt. v. 05.11.1997 – 11 A 54.96 -, juris, Rn. 74.

müssen grundsätzlich auch Vereine durch die Planung selbst betroffen sein. Es genügt nicht, dass lediglich die Interessen der von ihnen vertretenen Mitglieder berührt sind. Etwas anderes gilt, wenn Vereinigungen und Körperschaften die Wahrnehmung von Interessen gesetzlich besonders zugewiesen ist⁵²⁴. Dies ist hier jedoch nicht erkennbar. Soweit die Einwenderin Beeinträchtigungen von Flächen im Bereich der Anschlussstelle Buxtehude anführt, ist überdies darauf hinzuweisen, dass diese Flächen im Einwirkungsbereich des 2. Bauabschnitts liegen, der hier nicht Verfahrensgegenstand ist.

Ungeachtet dessen hat die Planfeststellungsbehörde den Belangen betroffener Obstbaubetriebe Rechnung getragen. Die Auswirkungen auf das Kleinklima wurden untersucht und ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach gewährt. Ebenso wurden hinsichtlich der Bewässerungsproblematik entsprechende Vorkehrungen getroffen. Auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.12.4 wird verwiesen.

2.5.20 Einwenderin Nr. 75

Die Einwenderin wohnt im Süden von Neu Wulmstorf. Sie wendet sich gegen die Auswirkungen der A 26 und nennt eine Wertminderung ihres Hauses, Lärmbelästigung, Geruchsbelästigung und Erhöhung der Luftbelastung, einen sinkenden Naherholungswert, die Zerschneidung und Verschandelung der Landschaft, die Zerstörung der Natur und ein steigendes Verkehrsaufkommen im Ort.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen, weil nicht erkennbar ist, inwiefern durch das Vorhaben eigene Belange der Einwenderin betroffen sind. Als Einwenderin, deren Eigentum für das Vorhaben nicht unmittelbar in Anspruch genommen wird, kann die Einwenderin die Beeinträchtigung von Belangen und Rechtsgütern, die ihr nicht zugeordnet sind, nicht rügen. Das betrifft insbesondere Beeinträchtigungen der Natur. Soweit sich die Einwenderin auf Wertminderungen und Beeinträchtigungen durch Immissionen beruft, handelt es sich zwar um eigene Belange. Das Grundstück der Einwenderin ist vom Vorhaben jedoch so weit entfernt, dass fühlbare Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundstück der Einwenderin ausgeschlossen werden können.

2.5.21 Einwenderin Nr. 88

Die Einwenderin ist eine Kreisgruppe des Zentralverbands der Jagdgenossenschaften und Eigenjagden in Niedersachsen e.V. Sie macht geltend, dass die Planung drei Jagdgenossenschaften berührt, welche Mitglied der Kreisgruppe sind (= Einwenderinnen Nr. 100, 124 und 125). Im Einzelnen werden Flächenverluste und Zerschneidungen der Jagdbezirke geltend gemacht. Ebenso werden die Pflege- und Bewirtschaftskonzepte der Flächen für Kompensationsmaßnahmen kritisiert; die vorgesehenen Vernässungen können sich nach Auffassung der Einwenderin negativ auf das jagdbare Wild auswirken. Die Einwenderin verlangt entsprechende Entschädigungen.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen. Die Einwenderin macht keine Beeinträchtigung eigener Belange formgerecht geltend. Es ist schon nicht erkennbar, dass die Kreisgruppe für und mit Vollmacht des Vereins handelt, dem sie angehört. Da das Planungsrecht für die Bundesfernstraßen nach § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG stets eine Berührung eigener Belange verlangt, müssen grundsätzlich auch Vereine durch die Planung selbst betroffen sein. Es genügt nicht, dass lediglich die Interessen der von ihnen vertretenen Mitglieder berührt sind. Etwas anderes gilt, wenn Vereinigungen und Körperschaften die Wahrnehmung von Interessen gesetzlich besonders zugewiesen ist⁵²⁵. Dies ist hinsichtlich des Vereins, dem

524 BVerwG, Urt. v. 26.05.2004 – 9 A 6.03 –, NVwZ 2004, 1237 (1238).

525 BVerwG, Urt. v. 26.05.2004 – 9 A 6.03 –, NVwZ 2004, 1237 (1238).

die Kreisgruppe zugehört, indessen nicht der Fall. Insoweit handelt es sich auch nicht um eine anerkannte Naturschutzvereinigung. Selbst wenn dies der Fall wäre, würde sich damit an der Unzulässigkeit der Einwendung nichts ändern; denn dann hätte der Verein die Einwendung erheben müssen, weil sich die Anerkennung nur auf die Vereinigung selbst und nicht auch auf deren (unselbstständige) Untergliederungen erstreckt⁵²⁶. Es ist auch nicht erkennbar, dass die Einwendung stellvertretend für die betroffenen drei Jagdgenossenschaften erhoben wird. Dagegen spricht schon, dass diese Jagdgenossenschaften eigene Einwendungen erhoben haben. Ungeachtet dessen ist der Einwendung auch in der Sache nicht zu folgen. Hierzu wird auf die Ausführungen zu den Einwendern Nr. 100, 124 und 125 unter Ziff. 2.5.29 verwiesen.

2.5.22 Einwender Nr. 89 (= Nr. 85)

Der Einwender ist Landwirt im Nebenerwerb und insbesondere mit Pferdehaltung. Er ist Eigentümer von zwei Grundstücken mit einer Gesamtfläche von ca. 0,41 ha, die für Kompensationsmaßnahmen vollständig in Anspruch genommen werden sollen. Ein weiteres Grundstück mit einer Fläche von ca. 13,4 ha wird im Umfang von 2,5 ha für die Autobahntrasse teilweise in Anspruch genommen, weitere 1,6 ha des Grundstücks werden für die zu verlegenden Freileitungen dauerhaft belastet. Dieses Grundstück schließt unmittelbar an die Hofstelle des Einwenders an; 6,8 ha des Grundstücks sind verpachtet und werden ackerbaulich genutzt (Hofgrundstück). Die Inanspruchnahme von Pachtflächen des Einwenders fällt mit 170 m² vergleichsweise gering aus.

Der Einwender hat eine Einwendung auf einem Formblatt und eine Einwendung in Form eines individuellen Schreibens übersandt. Er wird zudem durch anwaltlich vertreten. Nach der zweiten Auslegung hat er eine weitere Einwendung durch individuelles Schreiben erhoben. Hinsichtlich der Formblatteinwendung und der Einwendung durch den bevollmächtigten Rechtsanwalt wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziff. 2.5.40 und Ziff. 2.5.45 verwiesen. In seinem individuellen Schreiben nach der ersten Auslegung wendet sich der Einwender gegen die Zerschneidung seines Hofgrundstücks, welches aufgrund seiner Größe für die Pferdehaltung ideal sei und die Grundlage seines Betriebs darstelle. Der südlich der Autobahn parallel verlaufende Ersatzweg solle wegen des erheblichen Flächenbedarfs nach Süden verlegt werden. Für den nördlich der Autobahn verlaufenden Ersatzweg sei eine Einzäunung mit Zufahrten herzustellen. Der Einwender lehnt eine Ableitung des Oberflächenwassers in den Vorfluter am Brockmanns Weg ab, weil dieser aufgrund begrenzter Rohrquerschnitte zur Aufnahme des anfallenden Wassers nicht in der Lage sei. Der Einwender befürchtet zudem Ertragseinbußen für Obstkulturen infolge von Spätfrostereignissen und fordert hierfür Entschädigung. Weiterhin fordert er Entschädigung für die vorhabenbedingten Zerschneidungen, Umwege, Bewirtschaftungserschwernisse, entfallende Verpachtungsmöglichkeiten und Nachteile durch die Freileitungsverlegung. Beweissicherungsmaßnahmen seien erforderlich hinsichtlich möglicher Veränderungen des Grundwasserstands. Sodann fordert der Einwender eine Ermittlung der Luftschadstoffbelastung vor Verkehrsfreigabe der Autobahn und einen Vergleich mit der danach auftretenden Schadstoffbelastung, weil seiner Ansicht nach der Lkw-Anteil in der Verkehrsuntersuchung zu niedrig angesetzt wurde und deshalb mit höheren Immissionen zu rechnen sei. Schließlich schlägt der Einwender eine Verschiebung der Überführung des Brockmanns Weges nach Westen auf den Rübker Bruch und eine Ausführung mit zwei parallelen Rampen auf der Nordseite der Autobahntrasse vor, um den steigenden landwirtschaftlichen Verkehr zu bewältigen und Lärm aus dem Bereich des Brockmanns Weges herauszuhalten. Mit einer weiteren Einwendung nach der zweiten Auslegung vertieft der Einwender sein Vorbringen bezüglich der Ableitung des Oberflächenwassers. Außerdem befürchtet er Schwingungen bzw. Erschütterungen bei der Einbringung

526 VG Würzburg, Urt. v. 20.10.1998 – W 6 K 97.1256 –, NuR 1999, 414 (417); hierzu auch *Meitz*, ZUR 2010, 563 (565 f.).

geotextilummantelter Sandsäulen und fordert wegen möglicher Schäden an Gebäuden Beweissicherungsmaßnahmen. Schließlich fordert er, den Ersatzweg westlich der Überführung der L 235 an der vorgesehenen Stelle zu vermeiden, weil dadurch Versorgungsleitungen überbaut werden müssten.

Soweit der Einwendung nicht, wie nachfolgend ausgeführt, durch Nebenbestimmungen zu seinen Gunsten Rechnung getragen ist, wird sie zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Betroffenheiten des Einwenders umfassend ermittelt. Dazu lag ihr ein Gutachten vor, welches eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung untersuchen sollte. In Abweichung von der Einschätzung des Sachverständigen hat die Planfeststellungsbehörde für den Nebenerwerbsbetrieb des Einwenders eine Existenzgefährdung angenommen und diese in die Abwägung eingestellt (siehe dazu die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.12.2). Über die Maßnahmen zur Verminderung der Zerschneidungen seines Hofgrundstücks, der Umwege und Entschädigungen für nicht real ausgleichbare Nachteile wird im Flurbereinigungsverfahren zu befinden sein. Für Schäden an Obstkulturen infolge von Spätfrostereignissen wurde ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach eingeräumt (vgl. Ziff. 1.1.3.5.1). Grundwasseränderungen sind nicht zu erwarten; im Übrigen sind insoweit ohnehin Beweissicherungsmaßnahmen vorgesehen. Eine Messung der Luftschadstoffbelastung vor und nach Freigabe des 3. Bauabschnitts ist nicht erforderlich. Für das Vorhaben wurde eine Prognose erstellt, welche die Einhaltung der maßgeblichen Grenzwerte der Luftreinhalte unter Berücksichtigung des prognostisch zu erwartenden Schwerlastverkehrs mit hinreichender Sicherheit belegt. Auf der Eingangsseite der Untersuchung wurden für die Vorbelastung die im Gebiet derzeit gemessenen Werte herangezogen. In Anbetracht der jenseits der Trasse rasch abnehmenden Schadstoffbelastung besteht auch kein Grund zu der Annahme, Luftschadstoffe könnten den Boden und damit die Futtergewinnung beeinträchtigen (zur Luftschadstoffbelastung vgl. Ziff. 2.2.3.5.3).

Die vom Einwender darüber hinaus geforderte Verlegung des südlich neben der Autobahn verlaufenden Ersatzweges würde insgesamt keinen nennenswerten Vorteil bringen, sondern nur andere Betroffenheiten erzeugen, zumal bei der gewählten Gestaltung auf einen sparsamen Flächenverbrauch geachtet wurde. Eine weitere Verlegung nach Süden würde zudem den Eingriff und die Belastung für das Europäische Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ (DE 2425-401) verschärfen, weil der Weg nach jetziger Planung gerade noch in einem ohnehin schon durch das Vorhaben entwerteten Bereich liegt, während sich bei einer Verlegung weiter nach Süden weitere Betroffenheiten eigens durch den Wirtschaftsweg ergeben würden.

Die in der Planung vorgesehene Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers und dessen Einleitung in den Vorfluter ist ausreichend, weil sich die Menge des entstehenden Oberflächenwassers gegenüber der bisherigen Flächennutzung nicht erhöht. Daran ändert sich auch durch die Flächenversiegelung der Autobahntrasse nicht viel, weil im Vorhabengebiet ein hoher Grundwasserstand vorherrscht. Bei starken Regenereignissen ist deshalb die durch die Versiegelung entfallene Aufnahmefähigkeit des Bodens für Niederschlagswasser als weniger schwerwiegend einzuschätzen. Außerdem sind Regelungsbauwerke zur Abflussverzögerung vor der Einleitung in Gewässer II. Ordnung bei starken Niederschlägen vorgesehen. Soweit bestehende Anlagen schon jetzt nicht mehr hinreichend aufnahmefähig sind, ist es Aufgabe der für die Unterhaltung der Gewässer und Vorfluter zuständigen Wasser- und Bodenverbände, für eine entsprechende Anpassung zu sorgen.

Eine Verlegung der Überführung des Brockmanns Weg nach Westen auf die Grenze des Hofgrundstücks des Einwenders scheidet schon deshalb aus, weil dann für die nördliche Rampe der Überführung andere Grundstückseigentümer betroffen wären, ohne dass der Verlegung nennenswerter Nutzen gegenüberstünde. Im Übrigen ist nicht zu erwarten, dass das Verkehrsaufkommen von der Überführung nicht bewältigt werden könnte sowie unzulässige bzw. unzumutbare Verkehrslärmimmissionen entstehen, weil nichtlandwirtschaftlicher Verkehr mit Kraftfahrzeugen im weiteren Verlauf des Brockmanns Weges nicht zugelassen

ist. Ein Verzicht auf den westlich zur Überführungsrampe der L 235 verlaufenden Wirtschaftsweg kommt ebenfalls nicht in Betracht, da dieser zur Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen in diesem Bereich benötigt wird. Den möglichen Auswirkungen der Einbringung von geotextilummantelten Sandsäulen hat die Planfeststellungsbehörde schließlich mit Nebenbestimmung 1.1.3.3.3 Rechnung getragen; auf die Ausführungen unter 2.2.3.5.4 wird verwiesen.

2.5.23 Einwender Nr. 90 (= Nr. 111)

Der Einwender ist Landwirt und Inhaber eines als Haupterwerb geführten Futterbaubetriebs mit Milchviehhaltung und Rinderaufzucht. Der Betrieb verfügte im Jahr 2010 über rund 100,7 ha bewirtschaftete Fläche. Davon stehen rund 20,4 ha im Eigentum des Einwenders, 80,3 ha sind gepachtet. Die Betriebsflächen verteilen sich über eine Vielzahl von Grundstücken. Für das Vorhaben werden von neun Grundstücken mit einer Gesamtfläche von ca. 7,6 ha im Eigentum des Einwenders ca. 3,4 ha sowohl für die Trasse selbst als auch für Kompensationsmaßnahmen benötigt. Weitere ca. 1,9 ha Fläche werden im Zuge der Freileitungsverlegung dauerhaft mit einer Dienstbarkeit belastet. Außerdem werden ca. 4,45 ha Pachtfläche des Betriebs für die Trasse und weitere 4 ha für Kompensationsmaßnahmen benötigt.

Der Einwender hat eine Einwendung gemeinsam mit der Einwenderin Nr. 112 auf einem Formblatt und eine individuelle Einwendung übersandt. Außerdem wird er anwaltlich vertreten. Eine weitere Einwendung erfolgte nach der zweiten Auslegung auf einem Formblatt. Hinsichtlich der Formblatteinwendungen und der Einwendung durch den bevollmächtigten Rechtsanwalt wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziff. 2.5.40 und 2.5.45 verwiesen. In seinen individuellen Schreiben wendet sich der Einwender gegen die Zerschneidung eines ca. 10 ha großen Flächenkomplexes, der mit einer Schlaglänge von 450 m und optimaler Oberflächenentwässerung für den Betrieb von besonderer Bedeutung ist. Zudem befürchtet er weitere Flächenverluste durch Ankäufe der Vorhabenträgerin, wodurch möglicherweise eine Existenzgefährdung eintrete, jedenfalls aber die Entwicklungsperspektive des Betriebs gefährdet werde, weil ein Flächenwachstum künftig nicht mehr möglich sei. In diesem Zusammenhang fordert der Einwender, ihm im Zuge des Flurbereinigungsverfahrens hinreichend Land zur Verfügung zu stellen, welches auflagenfrei bewirtschaftet werden kann. Der Einwender behauptet weiterhin, dass die Errichtung des Vorbelastungsdammes die oberflächennahen Grundwasserstände verändert. Er fordert daher die Verhinderung von Staunässe südlich der Trasse und beidseitig der Trasse eine entsprechende Beweissicherung. Das durch den Bau des Vorbelastungsdammes ausgepresste Porenwasser dürfe wegen seines Eisengehalts nicht in das Tränkwassersystem eingeleitet werden. Schließlich ist die Brücke zur Überführung des Brockmanns Weges aus Sicht des Einwenders unzureichend dimensioniert; ein Begegnungsverkehr mit landwirtschaftlichem Gerät sei nicht möglich. Zudem sei die Brücke aus Sicht des Einwenders wegen des zu erwartenden Freizeitverkehrs nicht ausreichend.

Soweit der Einwendung nicht, wie nachfolgend ausgeführt, durch Nebenbestimmungen zugunsten des Einwenders Rechnung getragen ist, wird sie zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Betroffenheiten des Einwenders umfassend ermittelt. Dazu lag ihr ein Gutachten vor, welches eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung untersucht hat. Der Sachverständige kam zu dem Ergebnis, dass eine Existenzgefährdung nicht eintritt, weil der Einwender auch nach Realisierung des Vorhabens hinreichenden Gewinn erzielen wird. Der Sachverständige hat dabei einen Teil der dem Betrieb zu entziehenden Pachtflächen unberücksichtigt gelassen, weil er davon ausging, dass kurzfristige Pachtverhältnisse aus Rechtsgründen nicht zu berücksichtigen seien. Dies mag zweifelhaft sein, doch ist die Planfeststellungsbehörde nach nachvollziehender Prüfung des Gutachtens zu dem Ergebnis gekommen, dass auch bei einer Berücksichtigung sämtlicher Pachtflächen bei der Bewertung

der Auswirkungen des Flächenentzugs noch hinreichend Gewinn für den Einwender verbleibt, insbesondere bewegt sich der erzielte Gewinn noch deutlich oberhalb der vom Sachverständigen für maßgeblich erachteten Schwelle. Lediglich die Kapitalbildung würde unter die vom Sachverständigen angesetzte Schwelle sinken. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde genügt dies in Anbetracht des gleichwohl erzielbaren Gewinns jedoch (noch) nicht, um eine Existenzgefährdung anzunehmen. Ungeachtet dessen hat sich die Planfeststellungsbehörde auch unter Berücksichtigung möglicher Existenzgefährdungen für das Vorhabens entschieden (vgl. dazu die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.12.2). Gegenstand der Begutachtung waren im Übrigen auch Umwege infolge von Flächenzerschneidungen; entsprechende Mehrkosten sind in das Gutachten eingeflossen. Die finanziellen Auswirkungen des Vorhabens auf den Betrieb des Einwenders werden im Flurbereinigungsverfahren vorrangig durch Zuweisung von Land an anderer Stelle berücksichtigt. Ist dies nicht möglich, werden verbleibende Nachteile nach § 88 Nr. 5 FlurbG entschädigt. Besonderer Anordnungen zugunsten des Einwenders bedurfte es deshalb nicht. Das gilt insbesondere für die im Zusammenhang mit dem Flurbereinigungsverfahren erhobene Forderung nach auflagenfrei nutzbarem Ersatzland. Das Flurbereinigungsverfahren findet zwar aus Anlass des Vorhabens statt, es ist der Planfeststellungsbehörde gleichwohl verfahrensrechtlich verwehrt, hierzu entsprechende Vorgaben zu machen.

Die Befürchtung des Einwenders, weitere Flächenverluste durch Ankäufe von (Pacht-)flächen durch die Vorhabenträgerin könnten eine Existenzgefährdung nach sich ziehen, ist unbegründet. Soweit der Planfeststellungsbeschluss im Wege der enteignungsrechtlichen Vorwirkung nach § 19 Abs. 2 FStrG den Umfang der benötigten Flächen des Einwenders verbindlich festlegt, wurde dies der Begutachtung der Existenzgefährdung zugrunde gelegt. Ein weiterer (zwangsweiser) Erwerb von Flächen durch die Vorhabenträgerin wird durch den Planfeststellungsbeschluss nicht ermöglicht. Würde die Vorhabenträgerin gleichwohl außerhalb des Umfangs der durch den Planfeststellungsbeschluss festgelegten Flächen noch weitere Flächen, welche der Einwender derzeit als Pächter bewirtschaftet, von verkaufsbereiten Eigentümern erwerben, so bliebe der Eigentümerwechsel ohne Einfluss auf das laufende Pachtverhältnis (vgl. §§ 593b, 566 BGB). Nach Ablauf des Pachtverhältnisses könnte der Einwender im Falle einer Existenzgefährdung auch einen Fortsetzungsanspruch gemäß § 595 Abs. 1 BGB geltend machen. Gelingt dies nicht, realisiert sich lediglich das allgemeine Risiko jedes Landpächters, eine Fläche nach Ablauf des Pachtvertrags zu verlieren. Auch die vom Einwender in diesem Zusammenhang lediglich pauschal behauptete Gefährdung einer Entwicklungsperspektive für seinen Betrieb bedarf keiner besonderen Berücksichtigung. Zum einen ist schon nicht erkennbar, dass dem Einwender durch das Vorhaben eine konkret geplante oder bei vernünftiger Betrachtung absehbare Betriebsentwicklung verwehrt würde, so dass es insoweit an der Abwägungserheblichkeit fehlt⁵²⁷. Zum anderen ist nicht anzunehmen, dass der Einwender wegen des vorhabenbedingten Flächenbedarfs künftig in der Umgebung gar keine Flächen von Dritten mehr pachten kann. Das Vorhaben mag zwar zu einer Verknappung des Flächenangebots insgesamt führen, nicht aber zu einem vollständigen Ausfall des Angebots an Pachtflächen.

Die Annahme des Einwenders, es werde durch den Vorbelastungsdamm insbesondere südlich der Trasse zu einer Veränderung des Grundwasserstands kommen, trifft so nicht zu. Lediglich im Trassenbereich wird es bis zu den Randmulden ausweislich des hierzu eingeholten Gutachtens zu einem Anstieg des Grundwassers bis zur Geländeroberkante kommen (siehe dazu oben, Ziff. 2.2.2.2.1.3.4). Der gesonderten Anordnung von Beweissicherungsmaßnahmen bedarf es deshalb nicht, zumal eine Überwachung des Grundwasserstands ohnehin vorgesehen ist. Der Forderung des Einwenders, das ausgepresste Porenwasser dürfe wegen seines Eisengehalts nicht in das Tränkwassersystem eingeleitet werden, wird durch den Planfeststellungsbeschluss hinreichend Rechnung getragen. Soweit der Einwender ein

527 Vgl. BVerwG, Beschl. v. 10.11.1998 – 4 BN 44.98 –, NVwZ-RR 1999, 423 f.; NdsOVG, Urt. v. 28.11.2002 – 7 KS 1793/01 –, juris, Rn. 34.

grundwassergespeistes System (Hausbrunnen) meinen sollte, ist eine Einleitung von vornherein ausgeschlossen, weil der Bereich, in dem Porenwasser austritt, keinen Kontakt zu den grundwasserleitenden Bodenschichten hat. Für sonstige, möglicherweise nachteilige Auswirkungen auf die Landwirtschaft durch eisenhaltiges Wasser sind entsprechende Vorkehrungen getroffen worden (siehe planfestgestellte Unterlage 13.8).

Die Überführung des Brockmanns Weges ist schließlich entgegen der Auffassung des Einwenders entsprechend den einschlägigen technischen Regelwerken für landwirtschaftliche Zwecke hinreichend dimensioniert. Auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.12.3 wird hierzu verwiesen. Ergänzend ist lediglich anzumerken, dass der Brockmanns Weg im maßgeblichen Bereich aufgrund seiner geringen Breite Begegnungsverkehr mit breiten landwirtschaftlichen Fahrzeugen auch derzeit schon nur sehr eingeschränkt ermöglicht. Schon deshalb kommt es nicht zu einer durch das Vorhaben verursachten nennenswerten Verschlechterung der Verkehrsverbindung über den Brockmanns Weg. Mit Blick auf den zu erwartenden Freizeitverkehr ist schließlich auf den Grundsatz gegenseitiger Rücksichtnahme (§ 1 StVO) zu verweisen, bei dessen allseitiger gehöriger Beachtung auch keine unzumutbaren Zustände auf dem Brockmanns Weg eintreten werden.

2.5.24 Einwender Nr. 91 (= Nr. 137)

Der Einwender ist Landwirt und Inhaber eines als Haupterwerb geführten Futterbaubetriebs mit Milchviehhaltung, Färsenaufzucht und Bullenmast. Der Betrieb verfügte zu Anfang des Jahres 2010 über knapp 97 ha landwirtschaftlich bewirtschaftete Fläche. Davon stehen rund 28,6 ha im Eigentum des Einwenders, 68,4 ha sind gepachtet. Die Betriebsflächen verteilen sich über eine Vielzahl von Grundstücken. Für das Vorhaben werden im 3. Bauabschnitt der A 26 und im bereits bestandskräftig planfestgestellten 2. Bauabschnitt östlich der Este von 18 Grundstücken im Eigentum des Einwenders ca. 3,8 ha für die Trasse selbst benötigt. Weitere ca. 2,1 ha Fläche werden im Zuge der Freileitungsverlegung dauerhaft mit einer Dienstbarkeit belastet, wobei es sich dabei nur in geringem Umfang um eine zusätzliche Belastung handelt, weil die betreffende 380 kV-Hochspannungsfreileitung bereits jetzt über die Grundstücke des Einwenders verläuft und es daher teilweise nur zu einer räumlichen Verlagerung der bereits vorhandenen Dienstbarkeit kommt. Außerdem werden ca. 11,5 ha Pachtfläche (einschließlich 0,5 ha unwirtschaftliche Restfläche) entzogen.

Der Einwender hat eine individuelle Einwendung übersandt. Außerdem wird er anwaltlich vertreten. Eine weitere Einwendung erfolgte nach der zweiten Auslegung. Hinsichtlich der Einwendung durch den bevollmächtigten Rechtsanwalt wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziff. 2.5.45 verwiesen. In seinen individuellen Schreiben verweist der Einwender auf die Zerschneidung des Grünlandkomplexes, der sich an seinen Boxenlaufstall anschließt. Wegen der dann fehlenden Auslaufläche für sein Milchvieh sieht er seine Existenz gefährdet, eine Umstellung auf ganzjährige Stallhaltung werde erforderlich. Außerdem würde die Erreichbarkeit bestimmter Flächen des Einwenders über die K 40 erschwert. Die Höhe der nördlichen Rampe der Überführung der K 40 verkompliziere eine Überquerung der K 40, die gesamte Erschließung der Hofstelle des Einwenders müsse daher womöglich neu geregelt werden. Der Einwender befürchtet auch kleinklimatische Nachteile für seinen Boxenlaufstall dergestalt, dass durch die Lage der Überführungsrampe die natürliche Belüftung des Stalls verschlechtert wird. Von der Vorhabenträgerin verlangt er, die Entwässerung der Hofstelle zu gewährleisten, welche bislang über Rohre unter der K 40 erfolge. Eisenhaltiges Porenwasser dürfe weder ins Oberflächenwassersystem noch in die Vorfluter gelangen. Durch den Bau der Überführungsrampe der K 40 befürchtet der Einwender Schäden an den Gebäuden seiner benachbarten Hofstelle. Dies gelte insbesondere, wenn geotextilmantelte Sandsäulen in den Boden gerammt würden. Dies wirke sich zudem negativ auf den Milchkuhbestand aus. Weiterhin kritisiert der Einwender Vernässungen südlich der Trasse, Sukzessionsflächen im Trassenbereich und einen damit verbundenen Samenflug sowie die vor-

gesehen Pflegemaßnahmen auf Kompensationsflächen, welche nicht geeignet seien, nachhaltige landwirtschaftliche Nutzungen mit Weidetieren sicherzustellen. Der Einwender fordert schließlich eine Querungsmöglichkeit für die K 40 für landwirtschaftliche Gespanne und Viehtrieb, alternativ eine (weitere) Querung der A 26 nach Süden. Schließlich verlangt er für die Futtererzeugung mindestens 70 ha aulagenfrei zu bewirtschaftendes Land. Im Erörterungstermin hat der Einwender seine Forderungen und Kritikpunkte sodann wiederholt und insbesondere bezweifelt, dass die von der Vorhabenträgerin angeregte Umstellung auf einen Pflegebetrieb wirtschaftlich tragfähig sei. In seiner Einwendung nach der zweiten Auslegung forderte der Einwender Beweissicherungsmaßnahmen wegen möglicher Auswirkungen der Bauarbeiten auf seine Hofstelle und die dort gehaltenen Tiere. Außerdem hält der Einwender den Verzicht auf einen Radweg auf der Überführung der K 40 für nicht akzeptabel; dadurch würden Radfahrer und Fußgänger auf das landwirtschaftliche Wegenetz verdrängt, wo es wegen der geringen Breite der Wege zu Gefährdungssituationen kommen könne.

Soweit der Einwendung nicht, wie nachfolgend ausgeführt, durch Nebenbestimmungen zugunsten des Einwenders Rechnung getragen ist oder sie sich durch Zusagen der Vorhabenträgerin erledigt hat, wird sie zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Betroffenheiten des Einwenders umfassend ermittelt, dies gilt insbesondere für die Auswirkungen auf den Betrieb des Einwenders. Diese wiegen in der Tat schwer. Das von der Vorhabenträgerin eingeholte Sachverständigengutachten zeigt, dass allein schon der vorhabenbedingte Flächenentzug zu erheblichen betrieblichen Einbußen und damit zu einer Existenzgefährdung für den Betrieb des Einwenders führt. Die Planfeststellungsbehörde hat sich trotz dieser Existenzgefährdung für die Verwirklichung des Vorhabens entschieden und dabei die möglichen Folgen für den Einwender berücksichtigt (vgl. unter Ziff. 2.2.3.12.2). Sollte – was derzeit noch nicht sicher absehbar ist – die Existenzgefährdung nicht durch Maßnahmen zur Umstellung des Betriebs oder eine Bereitstellung von Ersatzland im Verfahren der Unternehmensflurbereinigung beseitigt werden können, werden die betrieblichen Einbußen des Einwenders im Enteignungsverfahren bzw. im Verfahren der Unternehmensflurbereinigung in Geld ausgeglichen. Dass Letzteres notwendig sein wird, ist dagegen eher unwahrscheinlich, da der Betrieb des Einwenders gemäß § 88 Nr. 4 Satz 2 FlurbG ohnehin nur insoweit zur Landaufbringung herangezogen werden kann, als seine wirtschaftliche Fortführung nicht gefährdet ist.

Vor diesem Hintergrund ist für weitergehende Maßnahmen zugunsten des Einwenders kein Raum. Dies gilt insbesondere für die Forderung nach einer weiteren Querung der A 26 in südlicher Richtung oder einer Anpassung der Erschließung der Hofstelle des Einwenders. Die Erschließung der Hofstelle ist auch künftig über die K 40 gesichert. Dass der Einwender von seinem Grundstück auf die K 40 dann nur noch an einer Stelle ausfahren kann, stellt zwar eine gewisse Belastung dar, überschreitet aber bei Weitem nicht die Grenze der Zumutbarkeit. Deshalb kommt eine Anordnung von speziellen Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließung, etwa im Wege einer Nebenbestimmung nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG nicht in Betracht. Das gilt auch für die geforderte Querung der A 26. Zu diesem Zweck kann der Einwender die K 40 nutzen. Dementsprechend ist der durch den Sachverständigen ermittelte Kostenmehraufwand durch vorhabenbedingte Umwege auch vergleichsweise gering. Im Vergleich zu den unmittelbaren betrieblichen Auswirkungen des Flächenentzugs ist dieser Aufwand zu vernachlässigen. Nennenswerte Nachteile für den landwirtschaftlichen Verkehr des Einwenders werden schließlich auch nicht dadurch eintreten, dass Radfahrer und Fußgänger möglicherweise verstärkt auf das landwirtschaftliche Wegenetz ausweichen. Ungeachtet des Umstands, dass es für eine spürbare Erhöhung der Frequentierung der K 40 durch Radfahrer an belastbaren Anhaltspunkten fehlt, sind sämtliche Verkehrsteilnehmer auf landwirtschaftlichen Wegen zur gegenseitigen Rücksichtnahme nach § 1 StVO verpflichtet. Es ist vor diesem Hintergrund nicht ersichtlich, dass vereinzelte Konflikte zwischen den Wegennutzern zu unzumutbaren Nachteilen für den Einwender führen könnten.

Für die vom Einwender befürchteten kleinklimatischen Nachteile für die Belüftung seines Boxenlaufstalls gibt es keine Anhaltspunkte. Dies ergab eine Überprüfung durch die Vorha-

benrätigerin im Nachgang des Erörterungstermins. Zwar wird sich der Stall künftig zumindest teilweise im Windschatten der nördlichen Überführungsrampen der K 40 befinden. Da der Stall des Einwenders aber über eine natürliche Lüftung verfügt, ist für den Luftabzug aus dem Stall nicht die Windanströmung von außen entscheidend, sondern vielmehr der Temperaturunterschied zwischen dem Stallgebäude und der äußeren Umgebung im Sinne eines Kamineffekts. Überdies ist anzumerken, dass eine natürliche Lüftung eines Viehstalls aus immissionsschutzrechtlicher Sicht auch bei nichtgenehmigungsbedürftigen Anlagen nicht mehr dem Stand der Technik im Sinne von § 22 Abs. 1 BImSchG entspricht⁵²⁸. Stand der Technik ist eine Zwangsentlüftung. Würde der Stall des Einwenders über eine solche verfügen, wären vorhabenbedingte Auswirkungen auf die Stallbelüftung von vornherein ausgeschlossen.

Die Entwässerung der Hofstelle wird künftig über einen Anschluss an die Fußmulde der Rampe zur K 40 erfolgen. Die Details sind nach den Angaben der Vorhabenträgerin der Ausführungsplanung vorbehalten. Hindernisse für eine ordnungsgemäße Entwässerung des Grundstücks des Einwenders sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich. Ebenfalls unbegründet ist die Befürchtung, eisenhaltiges Porenwasser könnte durch Einleitung in das Oberflächenwasser oder die Vorfluter eine Gefahr für Jungrinder während des Weidenaufenthalts darstellen, weil hierfür besondere Vorkehrungen getroffen wurden. Auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.12.4 und Ziff. 2.2.3.8.2 wird verwiesen. Die vorgesehene Verbesserung des Wasserhaushalts im Zuge von Kohärenzmaßnahmen durch den An- und Einstau von Gräben und Grüssen sowie den Verschluss und Rückbau von Drainagen bleibt auf den Nahbereich der Grüssen bzw. auf die betroffenen Parzellen beschränkt. Negative Auswirkungen auf die umgebenden Flächen, wie vom Einwender befürchtet, wird es daher nicht geben.

Hinsichtlich des befürchteten Samenflugs von den Sukzessionsflächen entlang der Trasse wird auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.12.4 verwiesen. Die Forderung des Einwenders, ihm mindestens 70 ha auflagenfreies Ersatzland zur Futtererzeugung zur Verfügung zu stellen, ist zurückzuweisen, weil eine Zuweisung von Ersatzland nur Gegenstand des Enteignungsverfahrens bzw. der eingeleiteten Unternehmensflurbereinigung sein kann. Die in diesem Zusammenhang geäußerte Kritik an den Pflegemaßnahmen für die Kompensationsflächen verkennt, dass es nicht Ziel dieser Maßnahmen ist, auf den Flächen die – wirtschaftlich auskömmliche – Weidetierhaltung sicherzustellen. Maßgeblich ist die Eignung der Maßnahmen für den Ausgleich und Ersatz des vorhabenbedingten Eingriffs in den Naturhaushalt. Bezüglich der vom Einwender geäußerten Befürchtungen zu möglichen Schäden an seinen Gebäuden durch den Bau der A 26 und der Überführungsrampe der K 40 hat sich die Einwendung schließlich insoweit erledigt, als die Vorhabenträgerin die vom Einwender geforderte Beweissicherung zugesagt hat (siehe oben, Ziff. 1.1.4.2.1). Im Übrigen ist auf die Ausführungen zu den Immissionen durch die Einbringung von geotextilummantelten Sandsäulen unter Ziff. 2.2.3.5.4 und die hierzu unter Ziff. 1.1.3.3.3 angeordneten Maßnahmen zu verweisen.

2.5.25 Einwender Nr. 92

Der Einwender ist ein eingetragener Verein, der die Interessen der Landwirte als Berufsverband vertritt. Er macht in seiner ersten Einwendung verschiedene Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Belange geltend. Dazu gehören die vorhabenbedingten Flächenverluste, die Zerschneidung bewirtschafteter Flächenkomplexe, nachteilige Auswirkungen durch ausgepresstes Porenwasser und der Wegfall der ursprünglich vorgesehenen Überführung des Weges Rübker Bruch. Kritisiert wird die Auswahl der Flächen für Kompensationsmaßnahmen, das Pflegekonzept für diese Flächen und die unzureichende Bemessung der Überfüh-

528 BayVGH, Urt. v. 23.11.2004 – 25 B 00.366 –, NVwZ-RR 2005, 605 (607).

rungsbauwerke der Wirtschaftswege für landwirtschaftliche Fahrzeuge. Der Einwender fordert mindestens 500 ha auflagenfrei zu bewirtschaftende Flächen für die im Europäischen Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ wirtschaftenden landwirtschaftlichen Betriebe. Mit seiner Einwendung nach der zweiten Auslegung vertieft der Einwender seinen Vortrag. Ergänzend fordert er eine Absenkung des Eisen-II-Grenzwerts im Oberflächenwasser für die Nutzung als Tränkwasser von 2 mg/l auf 1 mg/l. Er weist weiter auf die Auswirkungen der Einbringung von geotextilummantelten Sandsäulen hin und den fehlenden Radweg auf der Überführung der K 40. Dadurch wird eine (Rad-)Verkehrsverlagerung in das nachgeordnete Wegenetz befürchtet.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen, weil der Einwender keine Beeinträchtigung eigener Belange geltend macht. Da das Planungsrecht für die Bundesfernstraßen nach § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG stets eine Berührung eigener Belange verlangt, müssen grundsätzlich auch Vereine durch die Planung selbst betroffen sein. Das wäre der Fall, wenn eigene Rechte, bspw. Eigentumsrechte, durch das Vorhaben betroffen werden. Es genügt jedoch nicht, dass lediglich die Interessen der im Verein zusammengeschlossenen Mitglieder berührt sind. Etwas anderes gilt, wenn Vereinigungen und Körperschaften die Wahrnehmung von Interessen gesetzlich besonders zugewiesen ist⁵²⁹. Dies ist hier indessen nicht der Fall.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Auswirkungen auf die vom Vorhaben betroffenen Landwirte zudem umfassend ermittelt und in ihrer Entscheidung berücksichtigt. Insoweit sei insbesondere auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.12 und Ziff. 2.2.3.5.4 zu den möglichen Immissionen durch das Bauverfahren verwiesen.

2.5.26 Einwender Nr. 94 und 95

Die Einwender sind Eigentümer eines Grundstücks in Neu Wulmstorf, Ortsteil Rübke. Sie nutzen dieses Grundstück zu Wohnzwecken und verweisen auf die bisher ruhige Wohnlage. Ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen befürchten sie eine erhebliche Beeinträchtigung der Wohnqualität. Die Einwender bitten deshalb um eine Prüfung aktiver Lärmschutzmaßnahmen für ihr Wohngrundstück.

Die Einwendung wird zurückgewiesen, weil ein Anspruch auf Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes nicht besteht. Das Grundstück der Einwender ist in ortsauwärtiger Richtung das letzte Anwesen, ca. 150 m von der übrigen Bebauung von Rübke entfernt. Es ist deshalb planungsrechtlich als Außenbereich einzustufen, so dass sich der Schutzanspruch aus diesem Grund auf den Grenzwert für Dorf- und Mischgebiete (64/54 dB(A)) beschränkt⁵³⁰, der hier nicht überschritten wird. Tatsächlich liegt die Lärmbelastung je nach Fassade des betroffenen Gebäudes tags bei maximal 55 dB(A). Während der Nachtzeit wird nur im 1. Obergeschoss der Südfassade ein Wert von 50 dB(A) erreicht, während im Übrigen die Belastung geringer ist. Damit besteht ein Anspruch auf Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes selbst dann nicht, wenn die Einwender für sich die Einhaltung des Grenzwertes für Wohngebiete von 59/49 dB(A) fordern könnten, was für die Straße von einigen Einwendern angenommen wurde. Es wäre dann nämlich lediglich für die Nachtzeit an einer Fassade von einer Grenzwertüberschreitung von 1 dB(A) auszugehen, so dass Maßnahmen des aktiven Schallschutzes an dieser Stelle im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG unverhältnismäßig wären. Es müsste dann nämlich für nur ein Gebäude die vorgesehene Lärmschutzwand nach Westen deutlich verlängert werden. Die dadurch entstehenden Kosten stehen offensichtlich in keinem Verhältnis zur Überschreitung des Beurteilungspegels um 1 dB(A).

529 BVerwG, Urt. v. 26.05.2004 – 9 A 6.03 –, NVwZ 2004, 1237 (1238).

530 BVerwG, Urt. v. 26.05.1994 – 7 A 21.93 –, NVwZ 1994, 1002 ff.

2.5.27 Einwender Nr. 97

Der Einwender ist Eigentümer mehrerer landwirtschaftlich genutzter Grundstücke. Drei von ihm verpachtete Grundstücke mit einer Gesamtfläche von 3,6 ha werden für das Vorhaben ganz oder teilweise benötigt; die in Anspruch zu nehmende Fläche beläuft sich auf rund 1 ha. Der Einwender ist des Weiteren Eigentümer eines von ihm selbst bewohnten Hofgrundstücks am Nincoper Deich in der Ortschaft Rübke. Außerdem ist er Eigentümer von zwei weiteren, nördlich seines Hofgrundstücks gelegenen, vermieteten Wohngrundstücken am Nincoper Deich und eines ebenfalls vermieteten Wohngrundstücks in der Buxtehuder Straße in Rübke.

Der Einwender hat eine individuelle Einwendung übersandt. Außerdem wird er anwaltlich vertreten. Eine weitere Einwendung erfolgte nach der zweiten Auslegung. Hinsichtlich der Einwendung durch den bevollmächtigten Rechtsanwalt wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziff. 2.5.45 verwiesen. In seiner ersten Einwendung macht der Einwender geltend, dass der Bau der A 26 auf dem Nincoper Deich zu einer Verkehrsverdoppelung und damit zu unzumutbaren Verhältnissen hinsichtlich der Verkehrsdichte und der Immissionen führe. Er bezweifelt zudem den Ansatz des Schwerverkehrsanteils in den vorliegenden Verkehrs- und Immissionsprognosen. Er beanstandet auch die Nähe der Autobahntrasse zum Wohnumfeld mit Blick auf Lärm, Staub und Abgase. Zudem beanstandet er den seiner Auffassung nach hohen Flächenverbrauch für die Trasse und die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Für die Zerschneidung seiner Flächen und mögliche Beschränkungen durch naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen fordert er Ersatz. Mit seiner Einwendung nach der zweiten Auslegung kritisiert er den Prognosehorizont der Verkehrsuntersuchung bis 2025 als zu kurz, die schalltechnische Untersuchung und der landschaftspflegerische Begleitplan seien unzureichend. Die zugrundeliegende Verkehrsprognose berücksichtige nicht den Weiterbau der A 26 über die A 7 hinaus bis zur A 1. Die L 235 sei als Autobahnzubringer nicht geeignet. Deshalb müsse durch verkehrstechnische Maßnahmen Schwerverkehr auf dieser Straße ausgeschlossen werden. Es sei eine Beweissicherung zum Lärm vor und nach Durchführung der Bauarbeiten erforderlich. Eine Verschiebung der Anschlussstelle Neu Wulmstorf nach Osten sei zu berücksichtigen. Schließlich kritisiert der Einwender den fehlenden Radweg auf der Überführung der K 40, weil diese wegen schlechter Sichtverhältnisse zu nicht hinnehmbaren Verhältnissen für Radfahrer führen würde.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der vorhabenbedingte Flächenverbrauch ergibt sich zum einen aus der Dimensionierung, die für eine Autobahn üblich und unter verkehrlichen Gesichtspunkten notwendig ist. Daraus ergibt sich des Weiteren auf der Basis naturschutzfachlicher Bewertungen zu Umfang und Schwere des Eingriffs in Natur und Landschaft in welchem Umfang Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen benötigt werden. Aus diesem Grund besteht grundsätzlich keine Möglichkeit, den Flächenverbrauch unter Aufrechterhaltung der Planungsziele zu reduzieren. Soweit Flächen des Einwenders benötigt werden, erhält er einen weitgehenden Ersatz durch Zuweisung neuer Flächen im Verfahren der Unterenehmensflurbereinigung. Für verbleibende Nachteile ist gemäß § 88 Nr. 5 FlurbG Entschädigung zu leisten. Die Entschädigung umfasst dabei auch Schäden infolge von Zerschneidungen. Die diesbezüglichen Forderungen des Einwenders bleiben der Geltendmachung im Flurbereinigungs- bzw. Enteignungsverfahren vorbehalten (vgl. unter Ziff. 2.2.3.12.1 und Ziff. 2.2.3.12.3).

Die Behauptung, die Trasse verlaufe in unzumutbarer Nähe zum Wohnumfeld, trifft nicht zu. Der Abstand der Trasse insbesondere zur Ortschaft Rübke ist ausreichend, um mit Hilfe der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen die Einhaltung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte sicherzustellen (vgl. unter Ziff. 2.2.3.5.2.4). Zweifel an der Eignung der Prognose und der Richtigkeit der verwendeten Eingangsgröße, etwa des Schwerverkehrsanteils, bestehen nicht und sind vom Einwender auch nicht näher konkretisiert worden. Dementsprechend ist die Belastung mit Verkehrslärm der Autobahn an dem vom Einwender vermieteten Wohngrundstück in der Buxtehuder Straße mit Werten von maximal 50 dB(A) tags und 45 dB(A)

nachts niedrig und liegt noch deutlich unter dem hier maßgeblichen Immissionsgrenzwert von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Die übrigen Grundstücke des Einwenders mit Wohnnutzung liegen außerhalb des Einwirkungsbereichs des Vorhabens. Ähnliches gilt für luftfremde Schadstoffe. In weiten Teilen der Ortschaft Rübke wird es keine über die vorhandene Belastung hinausgehende Zusatzbelastung geben. Die maßgeblichen Grenzwerte der 39. BImSchV für die Luftreinhaltung können eingehalten werden (vgl. unter Ziff. 2.2.3.5.3). Auch der den Verkehrsuntersuchungen und Immissionsprognosen zugrunde liegende Prognosehorizont bis 2025 ist nicht zu beanstanden. Auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.5.2.3 wird verwiesen. Die Fortführung der A 26 über die A 7 hinweg ist in den Prognosen insofern berücksichtigt, als der zugrunde gelegte Planfall 1a die ursprünglich geplante Hafenquerspange in Hamburg (A 252) einbezieht, was zu einer leicht höheren Verkehrsbelastung als ohne die Hafenquerspange führt. Die mittlerweile zugunsten einer direkten Fortführung als A 26 aufgegebene Hafenquerspange entspricht in ihrer verkehrlichen Wirkung einer direkten Fortführung der A 26 über die A 7 hinaus.

Entgegen der Auffassung des Einwenders ist der Nincoper Deich als Landesstraße grundsätzlich auch geeignet, den Verkehr von und zur Autobahn aufzunehmen. Als Landesstraße dient sie kraft ihrer verkehrsrechtlichen Einordnung nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 NStrG dem Durchgangsverkehr und der Verknüpfung mit dem Netz der Bundesfernstraßen. Das schließt die Funktion als Autobahnzubringer ein; sollte dennoch ein Ausbaubedarf entstehen, wird sich hierum der zuständige Straßenbaulastträger zu kümmern haben. Die durch die Anschlussstelle Neu Wulmstorf auf der L 235 auftretenden zusätzlichen Verkehrsmengen hat die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Entscheidungsfindung berücksichtigt. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.6 verwiesen. Speziell mit Blick auf den Einwender und seine drei, zu Wohnzwecken genutzten Grundstücke ist insoweit von Folgendem auszugehen:

Am Wohnhaus des Einwenders kommt es im Planfall 1a zu einem geringfügigen Anstieg der Lärmbelastung im Vergleich zum Bezugsfall von 1 dB(A) auf maximal 57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts. Im Planfall 1c sind es 59 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts (Differenz zum Bezugsfall: maximal 2,6 dB(A)). Eine abwägungserhebliche Zunahme der Lärmbelastung ist darin nicht zu erblicken. Da die als Orientierungswert anzusehende Schwelle von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts eingehalten ist, besteht jedenfalls dem Einwender gegenüber keinerlei Handlungsbedarf (siehe Ziff. 2.2.3.6.2), insbesondere besteht kein Anspruch auf ein Tätigwerden der Planfeststellungsbehörde. Gleiches gilt für die beiden weiter nördlich gelegenen Grundstücke des Einwenders. Auf beiden Grundstücken liegt die Verkehrslärmm Zunahme im Planfall 1a bei maximal 1 dB(A) ohne die Schwelle der Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts zu überschreiten. An dem am nördlichsten gelegenen Grundstück wird im Planfall 1c der Orientierungswert von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts zwar erreicht, aber nicht überschritten. Folglich sind die Zunahmen der Lärmbelastung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht abwägungserheblich, begründen jedenfalls keine Handlungspflicht der Planfeststellungsbehörde. Im Ergebnis gilt dies im Planfall 1c auch für das dem Hofgrundstück des Einwenders nächstgelegene Grundstück. Dort wird zwar ein Beurteilungspegel von maximal 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts erreicht, was den insoweit maßgeblichen Orientierungswert überschreitet. Der Anstieg liegt im Vergleich zum Beurteilungspegel aber nur bei 2,6 dB(A) tags und 2,1 dB(A) nachts und erreicht somit nicht die für die Abwägungserheblichkeit maßgebliche Schwelle von 3 dB(A), würde als temporäre Folge des Vorhabens bis zur durchgängigen Realisierung der Autobahn selbst dann aus den o.g. Gründen keinen Handlungsbedarf verlassen. Ungeachtet dessen profitiert auch der Einwender von der zugunsten der Nutzer von stärker belasteten Grundstücken angeordneten beschränkten Verkehrsfreigabe der Anschlussstelle Neu Wulmstorf (siehe Ziff. 1.1.3.2), wodurch seinem Anliegen in der Sache Rechnung getragen ist.

Für Überlegungen zur Verschiebung der Anschlussstelle besteht kein Anlass, da es diesbezüglich derzeit keine hierauf aufsetzenden Planungen auf Landesebene gibt; auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.3 wird verwiesen. Ein Radweg auf der Überführung der K 40 ist entbehrlich, weil nach der durchgehenden Fertigstellung der A 26 auf der K 40 in diesem Be-

reich nur ein sehr niedriges Verkehrsaufkommen von rund 600 Kfz/24 h zu verzeichnen sein wird. Bei einem so niedrigen Verkehrsaufkommen besteht ersichtlich keine Gefahr für Radfahrer. Aber auch bei einem höheren Verkehrsaufkommen sind die Sichtverhältnisse ausreichend, zumal jeder Verkehrsteilnehmer zur Einhaltung der Verkehrsregeln, insbesondere des Sichtfahrgebots, verpflichtet ist. Schließlich war es auch mit Blick auf Kosten und Nutzen sachgerecht, auf einen Radweg zu verzichten, wenn dafür allenfalls vorübergehend ein gewisses Bedürfnis bestehen würde. Sollten sich gleichwohl Gefahrenlagen offenbaren, kann und muss die zuständige Straßenverkehrsbehörde dem durch eine geeignete Beschilderung, etwa mit dem Zeichen 138 gemäß § 40 Abs. 1 StVO Rechnung tragen.

2.5.28 Einwender Nr. 98 und 99

Die Einwender bewohnen ein Haus an der Buxtehuder Straße im Ortsteil Rübke der Gemeinde Neu Wulmstorf. Die Einwenderin Nr. 99 ist Eigentümerin von drei landwirtschaftlich genutzten Grundstücken mit einer Gesamtfläche von knapp 2,8 ha. Ein Grundstück mit einer Fläche von 0,46 ha wird für Kompensationsmaßnahmen vollständig benötigt. Von den anderen beiden Grundstücken werden für die Trasse 0,34 ha und für Kompensationsmaßnahmen weitere 335 m² benötigt. 0,26 ha Fläche werden mit Dienstbarkeiten für die verlegten Freileitungen belastet.

Die Einwender haben eine individuelle Einwendung übersandt. Außerdem wird die Einwenderin Nr. 99 anwaltlich vertreten. Hinsichtlich der Einwendung durch den bevollmächtigten Rechtsanwalt wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziff. 2.5.45 verwiesen. Die Einwender machen geltend, dass durch die Freigabe des 2. Bauabschnitts vor Fertigstellung (und Freigabe) des 3. Bauabschnitts der A 26 auf der Buxtehuder Straße eine unerträgliche Situation entstünde. Die Einwenderin Nr. 99 bemängelt die Durchschneidung ihrer Grundstücke, die Verwendung für Kompensationsmaßnahmen und die Nutzungsbeschränkungen für die Landwirtschaft. Hierfür fordert sie einen Ausgleich. Die Überführung des Brockmanns Weges ist nach Auffassung der Einwender für landwirtschaftliche Fahrzeuge wegen der Kurvenradien und Steigungen ungeeignet. Grundsätzlich beanstanden die Einwender einen hohen Flächenverbrauch, die Nähe der Trasse zum Wohnumfeld wegen der damit aus ihrer Sicht verbundenen Immissionen und den in den Verkehrs- und Immissionsprognosen angesetzten Schwerverkehrsanteil.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zwar würde sich das Verkehrsaufkommen in Rübke deutlich erhöhen, wenn der 2. Bauabschnitt mit der Anschlussstelle Buxtehude isoliert freigegeben würde. Dann käme es auch zu Mehrbelastungen mit Lärm und Luftschadstoffen. Dabei handelt es sich jedoch um Wirkungen, die allein vom 2. Bauabschnitt ausgehen und hier nicht verfahrensgegenständlich sind. Gegen die Planfeststellung des 2. Bauabschnitts haben die Einwender keine Klage erhoben, so dass der 2. Bauabschnitt gegenüber den Einwendern bestandskräftig planfestgestellt ist. Unabhängig davon weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die von den Einwendern angesprochene Problematik im Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss zum 2. Bauabschnitt vom 14.11.2011 ausführlich behandelt wurde⁵³¹. Ebenfalls nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist der Ausgleich für die Inanspruchnahme des Grundeigentums der Einwenderin Nr. 99; hierüber wird im Verfahren der Unternehmensflurbereinigung entschieden (vgl. oben, Ziff. 2.2.3.10). Die Überführung des Brockmanns Weges ist entgegen der Auffassung der Einwender auch für den landwirtschaftlichen Verkehr hinreichend dimensioniert, auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.12.3 wird verwiesen.

Der von den Einwendern beanstandete Flächenverbrauch ergibt sich zum einen aus der Dimensionierung, die für eine Autobahn üblich und unter verkehrlichen Gesichtspunkten not-

531 Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 14.11.2011 – 3318-31027/01 (A 26-398) –, S. 82 ff, insb. S. 84 und 86.

wendig ist. Daraus ergibt sich des Weiteren auf der Basis naturschutzfachlicher Bewertungen zu Umfang und Schwere des Eingriffs in Natur und Landschaft in welchem Umfang Flächen für Kompensationsmaßnahmen benötigt werden. Aus diesem Grund besteht grundsätzlich keine Möglichkeit, den Flächenverbrauch unter Aufrechterhaltung der Planungsziele zu reduzieren. Die Behauptung, die Trasse verlaufe in unzumutbarer Nähe zum Wohnumfeld, trifft nicht zu. Der Abstand der Trasse insbesondere zur Ortschaft Rübke ist ausreichend, um mit Hilfe der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen die Einhaltung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte sicherzustellen (vgl. unter Ziff. 2.2.3.5.2.4). Zweifel an der Eignung der Prognose und der Richtigkeit der verwendeten Eingangsgrößen, etwa des Schwerverkehrsanteils, bestehen nicht und sind von den Einwendern nicht näher konkretisiert worden. Dementsprechend ist die Belastung mit Verkehrslärm der Autobahn am Wohngrundstück der Einwender mit Werten von maximal 50 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts niedrig und liegt noch deutlich unter dem maßgeblichen Immissionsgrenzwert von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Das gilt auch für den Planfall 1c, wenn das Grundstück zusätzlich mit Verkehr von der nahegelegenen L 235 belastet würde. Die Belastung durch die L 235 beträgt dann lediglich 52 dB(A) tags und 41 dB(A) nachts. Nur ergänzend sei darauf verwiesen, dass es sich bei den hier genannten Werten um den jeweils am stärksten betroffenen Fassadenbereich des Gebäudes handelt. Je nach Lage der Wohnräume der Einwender kann die Belastung tatsächlich auch deutlich niedriger ausfallen.

2.5.29 Einwender Nr. 100, 124 und 125

Die Einwender sind Jagdgenossenschaften. Der Jagdbezirk der Einwenderin Nr. 100 wird in seinem südlichen Revierteil durchschnitten. Durch das Vorhaben gehen nach dem Vortrag der Einwenderin unmittelbar 28 ha jagdbarer Fläche verloren, was 7 % der Gesamtfläche des Jagdbezirks entsprechen soll. Die Einwenderin beklagt zudem den Ausfall der verbleibenden Bereiche des Jagdbezirks. Diese könnten wegen der geringeren Schussentfernungen, nachlassender Wildwechsel und der fehlenden Tiefe des Jagdbezirks nicht mehr genutzt werden. Die Jagdbezirke der Einwenderinnen Nr. 124 und Nr. 125 werden zwar nicht von der Trasse durchschnitten. Allerdings werden vom Jagdbezirk der Einwenderin Nr. 124 nach deren Vorbringen 60 bis 80 ha Fläche für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen. Bei der Einwenderin Nr. 125 werden nach deren Vorbringen zwischen 75 und 100 ha in Anspruch genommen. Diese Flächen sind für die Kohärenzmaßnahme E19 vorgesehen. Die drei Einwenderinnen lehnen übereinstimmend die durch die Maßnahme E19 vorgesehenen Einschränkungen der Jagd ab. Außerdem gefährden nach ihrer Auffassung die vorgesehenen Vernässungen und wasserregulierenden Maßnahmen den Bestand verschiedener Tierarten, darunter Feldhase, Fasan, Rebhuhn und Rehwild. Die Einwenderinnen fordern daher, die Vernässungsmaßnahmen zu unterlassen und etwaige Beeinträchtigungen der Jagd zu entschädigen. Die Einwenderinnen Nr. 124 und Nr. 125 verweisen zudem darauf, dass die Ermittlung der Beeinträchtigungen der Jagdrichtlinie Jagd 01 den Umfang der Beeinträchtigungen nicht hinreichend erfasst. Schließlich sei die Naturschutzbehörde für mögliche Einschränkungen der Jagd nicht regelungsbefugt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Der vorhabenbedingte Entzug von Flächen im Jagdbezirk wird wie ein Eigentumsentzug behandelt und dementsprechend gegenüber den Einwenderinnen entschädigt (vgl. dazu Ziff. 2.2.3.11). Die Entschädigungspflicht umfasst nicht nur die Beeinträchtigungen des Jagdertrags, die unmittelbar dadurch entstehen, dass für das Vorhaben Flächen in Anspruch genommen werden. Vielmehr erstreckt sich die Entschädigungspflicht auch auf die Beeinträchtigungen, die im verbleibenden Jagdbezirk auftreten. Somit werden die der Einwenderin Nr. 100 entstehenden Beeinträchtigungen durch die Entschädigungspflicht vollständig ausgeglichen. Nichts anderes gilt für die Einwenderinnen Nr. 124 und Nr. 125, selbst wenn die dort betroffenen Flächen der jeweiligen Jagdbezirke lediglich für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden. Letztlich handelt es sich auch hierbei um einen vorhabenbedingten Entzug von Flächen, auf denen gejagt wer-

den kann. Dort treten die Beeinträchtigungen der Jagd allerdings erst durch die Maßnahmen ein, welche zur Erreichung der Kompensationsziele durchgeführt werden. Dabei handelt es sich um zeitliche Beschränkungen der Jagd. Auch diese Nachteile sind der Entschädigungspflicht zuzuordnen. Die Einwenderinnen können im Übrigen die Höhe der Entschädigung von den Zivilgerichten überprüfen lassen.

Ungeachtet dessen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass sich die Beschränkungen der Jagd auf den Kompensationsflächen als nicht besonders schwerwiegend darstellen werden. Im Ergebnis des Erörterungstermins hat die Vorhabenträgerin die beabsichtigten jagdlichen Einschränkungen noch einmal konkretisiert. Danach soll nun für den Zeitraum von September bis Februar die Jagd generell erlaubt sein. Einschränkungen gibt es lediglich für den Zeitraum von März bis August. Diese Einschränkungen sollen wiederum nicht für adulte Marderhunde gelten, welche von März bis August gejagt werden können. Ebenso dürfen adulte Füchse von März bis Mai gejagt werden. Zu beachten ist dabei, dass nach § 1 der Jagdzeitverordnung⁵³² ohnehin für viele Tierarten Schonzeiten zu beachten sind, welche zu meist von März bis Juli oder teilweise noch länger reichen. Folglich kommt es gerade nicht zu umfangreichen vorhabenbedingten Jagdeinschränkungen. Die Jagdeinschränkungen finden vielmehr lediglich punktuell statt.

Die von den Einwenderinnen kritisierte Anhebung des oberflächennahen Wasserstands ist eine wichtige Voraussetzung zur Erreichung der angestrebten Kompensationsziele. Allerdings soll der Wasserstand auch im Winterhalbjahr nicht zu offenen Wasserflächen auf den betroffenen Flächen führen. Diesbezügliche Befürchtungen der Einwenderinnen sind unbegründet. Darüber hinaus ist auf positive Erfahrungen bei vergleichbaren Kompensationsmaßnahmen (z.B. im Bullenbruch oder im Gauensieker Sand) zu verweisen. Dort ist es nicht zu einer negativen Bestandsentwicklung bei den jagdbaren Tieren gekommen. Durch die Entwicklung von deckungsreichen Strukturen (Saumstreifen) und vor allem durch die verringerte Nutzungsintensität des Gebiets werden die Kompensationsflächen auch für die jagdbaren Tiere deutlich attraktiver. Der zunehmende Brutvogelanteil auf den Kompensationsflächen schafft für bestimmte Raubsäuger eine verbesserte Nahrungsgrundlage. Die Planfeststellungsbehörde sieht deshalb keinen Anlass, weitergehende Maßnahmen zum Schutz des Wildbestands und der Jagd anzuordnen. Auf die Zuständigkeit für den Erlass von Beschränkungen der Jagd kommt es schließlich ebenfalls nicht an, weil die für das Vorhaben in Anspruch genommenen, zusammenhängenden Flächen die Mindestgröße für einen Eigenjagdbezirk erreichen und die Vorhabenträgerin deshalb nach dem Auslaufen eventuell bestehender Jagdpachtverträge auf der Grundlage ihres Jagdausübungsrechts entsprechende Beschränkungen selbst vornehmen kann.

2.5.30 Einwenderin Nr. 108

Die Einwenderin wohnt im Süden von Neu Wulmstorf. Sie wendet sich gegen die Auswirkungen der A 26 und nennt eine Wertminderung ihres Hauses, Lärmbelästigung, Geruchsbelästigung und Erhöhung der Luftbelastung, einen sinkenden Naherholungswert, die Zerschneidung und Verschandelung der Landschaft, die Zerstörung der Natur und ein steigendes Verkehrsaufkommen im Ort. Die Einwendung ist inhaltsgleich mit der des Einwenders Nr. 75.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen, weil nicht erkennbar ist, inwiefern durch das Vorhaben eigene Belange der Einwenderin betroffen sein könnten. Als Einwenderin, deren Eigentum für das Vorhaben nicht unmittelbar in Anspruch genommen wird, kann die Einwenderin die Beeinträchtigung von Belangen und Rechtsgütern, die ihr nicht zugeordnet sind, nicht rügen. Das betrifft insbesondere Beeinträchtigungen der Natur. Soweit sich die Einwenderin auf Wertminderungen und Beeinträchtigungen durch Immissionen beruft,

532 BGBl. I 1977 S. 531; zuletzt geändert durch Art. 1 der Verordnung vom 25.04.2002, BGBl. I 2002 S. 1487.

handelt es sich zwar um eigene Belange. Das Grundstück der Einwenderin ist vom Vorhaben jedoch so weit entfernt, dass fühlbare Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundstück der Einwenderin offensichtlich ausgeschlossen werden können.

2.5.31 Einwender Nr. 110

Der in Hamburg wohnende Einwender ist Eigentümer eines Grundstücks am Brockmanns Weg in der Ortschaft Rübke mit einer Größe von 0,59 ha. Davon werden für den Bau der Überführungsrampe des Brockmanns Weges 0,34 ha benötigt. Das Grundstück ist unbebaut und in der aktuellen Fassung des Bebauungsplans Nr. 55 „Rübke-West“ der Gemeinde Neu Wulmstorf als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen.

Die Einwender hat eine individuelle Einwendung nach der ersten Auslegung übersandt. Er befürchtet neben einer Wertminderung seines Grundstücks im Allgemeinen, dass dieses nach Verwirklichung des Vorhabens nicht mehr zu Wohnzwecken nutzbar ist und deshalb ein vollständiger Wertverlust eintritt. Weiterhin beanstandet er Beeinträchtigungen der Wohnqualität durch Lärm, Erschütterungen, Luftverschmutzung und den Verlust des Ausblicks in die Landschaft. Er beanstandet Veränderungen des Kleinklimas, einen höheren Eisengehalt in Gewässern, den Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen sowie zusätzliche Verkehrs-, Abgas- und Staubbelastungen. Aus ökonomischer Sicht hält der Einwender eine Autobahn auf dem Geestrücken für wirtschaftlicher. Falls die Autobahn unbedingt erforderlich sei, solle sie nach Süden verlegt werden, weil nicht nur Naturschutz-, sondern auch „Menschenschutzgebiete“ benötigt würden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Was zunächst die möglichen Alternativen betrifft, hat die Planfeststellungsbehörde eine umfassende Prüfung vorgenommen mit dem Ergebnis, dass eine Autobahn auf dem Geestrücken von vornherein ausscheidet, weil sich damit die Ziele des Vorhabens nicht erreichen lassen. Eine weitere Verlegung der Trasse nach Süden ist aus Gründen des Naturschutzes nicht möglich, zumal die Belastungen durch die Autobahn in der Ortschaft Rübke, in der das Grundstück des Einwenders liegt, zumutbar sind. Insbesondere die Luftbelastung wird im Vergleich zur vorhandenen Belastung kaum ansteigen. Dem gegenüber steht eine deutliche Entlastung der Anlieger der B 73 von Verkehrslärm und Schadstoffen. Im Vergleich zu diesem Effekt ist die zusätzliche Belastung des Einwenders gering. Soweit das Restgrundstück des Einwenders baulich nutzbar bleibt, ist die Sorge vor einer Verlärmung unbegründet. Zwar hat die Vorhabenträgerin das Grundstück des Einwenders in der vorgelegten schalltechnischen Untersuchung nicht berücksichtigt, weil es unbebaut ist. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind jedoch auch auf unbebauten Grundstücken einzuhalten, wenn sie – wie hier – nach den Vorgaben des Bauplanungsrechts bebaubar sind. An dem Gebäude, welches dem Grundstück des Einwenders bei einem vergleichbaren Abstand zur Trasse am nächsten liegt, beträgt der Beurteilungspegel an der am stärksten belasteten Südfassade indessen 52 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts. Dies erlaubt die Annahme, dass der Grenzwert für Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts auch auf dem Grundstück des Einwenders eingehalten wird.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt im Übrigen nicht, dass das Vorhaben für das Grundstück des Einwenders empfindliche Auswirkungen hat, weil nur noch eine Restfläche verbleibt, die unter Berücksichtigung der Vorgaben des einschlägigen Bebauungsplans möglicherweise nur noch eine eingeschränkte bauliche Nutzung ermöglicht. Allerdings werden diese Nachteile im Verfahren der Unternehmensflurbereinigung berücksichtigt. Der Einwender ist in diesem Verfahren, vorbehaltlich eines in Geld zu entschädigenden Landabzugs, mit Land im gleichen Wert gemäß § 44 Abs. 1 FlurbG abzufinden. Dabei wird die Bebaubarkeit des Grundstücks gemäß § 29 Abs. 1 und 2 FlurbG durch Ansatz des Verkehrswertes berücksichtigt. Die schließlich noch verbleibenden Befürchtungen zu eisenhaltigem Wasser im Zuge der Errichtung des Vorbelastungsdammes und zu Veränderungen des Kleinklimas sind

unbegründet; die Planfeststellungsbehörde hat hierzu entsprechende Vorkehrungen getroffen. Auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.12.4 wird verwiesen.

2.5.32 Einwender Nr. 115 und 116

Die Einwender sind Eigentümer eines Wohngrundstücks in der Ortschaft Rübke. Eine Inanspruchnahme für das Vorhaben ist wegen der Lage des Grundstücks nicht erforderlich. Die Einwender wenden sich gegen steigende Immissionsbelastungen, Wertminderungen ihrer Immobilie und Beeinträchtigungen der Wohnqualität. Der geplante Schallschutz sei nicht hinreichend und der Zubringerverkehr bei einer Freigabe der A 26 nur bis zur Anschlussstelle Neu Wulmstorf nicht hinnehmbar.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Da die Einwender nicht von einem Entzug des Grundeigentums betroffen sind, können sie nur solche Belange geltend machen, die sie selbst bzw. ihr Grundstück betreffen. Das Grundstück der Einwender wird durch das Vorhaben jedoch nicht nennenswert betroffen. Es liegt von der Autobahntrasse so weit entfernt, dass eine Lärmzusatzbelastung nicht mehr feststellbar, geschweige denn hörbar ist. Die geltenden Immissionsgrenzwerte können zweifelsfrei eingehalten werden. Gleiches gilt für Luftschadstoffe. Eine vorhabenbedingte Zusatzbelastung auf dem Grundstück der Einwender ist daher nicht zu erwarten. Vor diesem Hintergrund vermag die Planfeststellungsbehörde keine nennenswerte Minderung der Verkehrswerts des Grundstücks der Einwender zu erkennen, zumal in einem gewissen, hier ersichtlich nicht überschrittenem Maß, Wertminderungen aufgrund der Situationsgebundenheit des Eigentums ohnehin entschädigungslos hingenommen werden müssen. Schließlich müssen die Einwender nach Fertigstellung des 3. Bauabschnitts auch nicht mit Belastungen infolge von Zubringerverkehr rechnen. Das Grundstück der Einwender liegt zum einen ohnehin nicht an der Ortsdurchfahrt in Rübke. Zum anderen wird der Durchgangsverkehr in Rübke auf der Buxtehuder Straße nach Fertigstellung des 3. Bauabschnitts nicht zu-, sondern deutlich abnehmen, da der Verkehr anstelle der Ortsdurchfahrt Rübke zwischen der Anschlussstelle Buxtehude und der Anschlussstelle Neu Wulmstorf die verkehrlich wesentlich attraktivere Autobahn nutzen wird.

2.5.33 Einwenderin Nr. 117

Die Einwenderin ist Inhaberin eines landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebs. Sie ist Eigentümerin von zwei Grundstücken mit einer Gesamtfläche von knapp 3,3 ha, die vollständig für Kompensationsmaßnahmen benötigt werden. Mit ihrer Einwendung wendet sie sich gegen die Inanspruchnahme dieser hofnahen Grundstücke, weil diese für ihren Betrieb unverzichtbar seien.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Auswahl der für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen benötigten Flächen erfolgte nach ihrer Eignung für die Erfüllung des Kompensationszwecks. Dass damit den betroffenen Betrieben teilweise wertvolle Flächen entzogen werden, ist der Planfeststellungsbehörde vollkommen bewusst, aber für die Realisierung des Vorhabens letztlich unvermeidlich. Die Einwenderin erhält im Verfahren der Unternehmensflurbereinigung einen angemessenen Ausgleich durch Zuweisung von wertgleichem Ersatzland gemäß § 44 Abs. 1 FlurbG. Sollte es zu einem Landabzug kommen, wird dieser gemäß § 88 Nr. 4 Satz 4 FlurbG in Geld entschädigt. Im Übrigen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, inwiefern die Flächen der Einwenderin für deren Betrieb „unverzichtbar“ sind. Sofern damit zum Ausdruck gebracht werden sollte, dass der Betrieb ohne diese Flächen nicht (mehr) wirtschaften kann, stünde eine Existenzgefährdung in Rede. Dem Einwendungsschreiben fehlt jedoch jede nähere Angabe zur Art und zur Größe des Betriebs, dem Umfang der bewirtschafteten Flächen, inwieweit der Betrieb über Pacht- und Eigentumsflächen verfügt und dergleichen mehr. Ohne diese Angaben, die von der Einwenderin auch im späteren Verlauf des Verfahrens nicht ergänzt wurden, kann die Planfeststellungs-

behörde die Auswirkungen des Vorhabens auf den Betrieb nicht einmal ansatzweise abschätzen. Vor diesem Hintergrund war die Planfeststellungsbehörde auch unter dem Gesichtspunkt der Amtsermittlungspflicht nicht gehalten, weitere Untersuchungen zu den Auswirkungen auf den Betrieb der Einwenderin anzustellen. Hierfür wären betriebsinterne Anknüpfungstatsachen erforderlich gewesen, die nur die Einwenderin zur Verfügung stellen kann. Damit hat diese ihre Mitwirkungspflicht im Beteiligungsverfahren nicht hinreichend erfüllt⁵³³.

2.5.34 Einwender Nr. 118

Der Einwender ist Eigentümer eines stillliegenden landwirtschaftlichen Betriebs. Dazu gehören u.a. drei Grundstücke, mit einer Gesamtfläche von ca. 4,8 ha, welche für Kompensationsmaßnahmen benötigt werden. Die Grundstücke sind an einen anderen Betrieb verpachtet.

Der Einwender wendet sich gegen die Anordnung der Flurbereinigung für die drei Grundstücke, welche für das Vorhaben benötigt werden und ein weiteres Grundstück. Die Pläne für das Flurbereinigungsverfahren zeigen nach Auffassung des Einwenders, dass gar nicht beabsichtigt sei, für die vom Verfahren erfassten Grundstücke Tauschland bereitzustellen, weil im Gebiet der Flurbereinigung nicht genügend Land zur Verfügung stehe. Insbesondere seien Flächen im Europäischen Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ nicht nutzbar. Eine Ausgleichszahlung für seine Flächen will der Einwender nicht akzeptieren, weil er schon in der Vergangenheit für ein Gewerbegebiet erhebliche Flächen habe abgeben müsse. Bei einem weiteren Flächenentzug drohe ihm der Verlust der Hofeigenschaft nach Höferecht mit der Folge einer erneuten Besteuerung des Betriebs. Außerdem entsprechen die Ausgleichszahlungen auf der Grundlage von Bodenrichtwerten nach Auffassung des Einwenders nicht dem tatsächlichen wirtschaftlichen Verlust. Des Weiteren beabsichtigt der Einwender, die landwirtschaftliche Nutzung seines Betriebs wieder aufzunehmen, sobald die Wirtschaftslage die Versorgung seiner Familie mit den Einkünften aus dem Betrieb wieder zulässt. Der Einwender befürchtet, dass dies nach dem Entzug seiner Flächen und dem Verlust der Hofeigenschaft nach Höferecht nicht mehr möglich sein wird. Schließlich wendet er sich noch gegen eine gezielte Vernässung von Flächen durch Renaturierungsmaßnahmen und den Sandabbau in Ovelgönne. Dies würde eine Flächennutzung ausschließen. Von den renaturierten Flächen könnten sich Unkräuter ausbreiten, die mit Herbiziden nicht bekämpft werden dürften. Für seinen Pächter befürchtet er zudem bei einem Flächenentzug eine Existenzgefährdung.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Hinsichtlich einer Existenzgefährdung des Pächters der Flächen des Einwenders ist die Einwendung schon unzulässig, weil der Einwender damit keine eigenen, sondern fremde Belange geltend macht. Soweit sich der Einwender gegen die Einbeziehung seiner Flächen in das Verfahren zur Unternehmensflurbereinigung wendet, ist darauf hinzuweisen, dass die Unternehmensflurbereinigung ein eigenständiges Verfahren mit eigenen Rechtsbehelfsmöglichkeiten ist. Es stand dem Einwender bspw. frei, gegen den Beschluss des Landesamtes für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen, Regionaldirektion Otterndorf – Amt für Landentwicklung Bremerhaven vom 19.12.2009 zur Einleitung des der Unternehmensflurbereinigungsverfahrens Widerspruch gemäß § 4, § 141 Abs. 1 Nr. 1 FlurbG zu erheben. Im Übrigen ist es Sache der das Flurbereinigungsverfahren durchführenden Behörde und der weiteren Beteiligten, für einen weitgehenden Nachteilsausgleich zu sorgen. Die Planfeststellungsbehörde hat an anderer Stelle verdeutlicht, dass derzeit noch nicht absehbar ist, ob das Verfahren die vorhabenbedingten Nachteile für die Flächeneigentümer im Gebiet der Flurbereinigung hinreichend ausgleichen kann und die Eigentumsbetroffenheiten deshalb in voller Härte in die Abwägung eingestellt (vgl.

533 Vgl. BVerwG, Beschl. v. 11.01.2001 – 4 B 37.00 –, NVwZ 2001, 1398 (1399); BVerwG, Urt. v. 13.09.1985 – 4 C 64.80 –, NVwZ 1986, 740.

dazu unter 2.2.3.12.1). Der Verweis des Einwenders auf die seiner Ansicht nach zu geringe Höhe der Entschädigungen auf der Basis von Bodenrichtwerten betrifft letztlich ebenfalls eine Frage des Flurbereinigungsverfahrens oder eines Enteignungsverfahrens. Gegen die im jeweiligen Verfahren getroffenen Maßnahmen oder festgesetzten Leistungen zum Ausgleich des vorhabenbedingten Flächenentzugs kann der Einwender den Rechtsweg beschreiten.

Die Planfeststellungsbehörde war auch nicht verpflichtet, die Absicht des Einwenders zur Wiederaufnahme des landwirtschaftlichen Betriebs in der Abwägung gesondert zu berücksichtigen. Abwägungserheblich wäre nur eine konkret geplante oder bei vernünftiger Betrachtung absehbare Betriebsentwicklung⁵³⁴. Der Einwender trägt selbst vor, dass der Betrieb wegen der (im Zeitpunkt der Einwendungserhebung) schlechten wirtschaftlichen Lage stillliegt. Die Wiederaufnahme des Betriebs hat der Einwender unter den Vorbehalt einer Verbesserung der Wirtschaftslage gestellt, die ihm und seiner Familie hinreichende Einkünfte sichert. Damit hat der Einwender seine Absicht aber an den Eintritt ungewisser äußerer Umstände geknüpft, zumal gar nicht ersichtlich ist, wie weit eine Verbesserung der Wirtschaftslage gehen müsste, damit der Einwender davon sich und seine Familie ernähren könnte. Somit ist die weitere Entwicklung bezogen auf eine mögliche Betriebsaufnahme durch den Einwender gerade nicht absehbar oder konkret geplant, sondern höchst ungewiss. Im Übrigen würde auch eine konkret geplante Betriebsaufnahme am Abwägungsergebnis nichts ändern, weil sich die Planfeststellungsbehörde entschieden hat, das Vorhaben auch unter Inkaufnahme möglicher Existenzgefährdung bereits bestehender Betriebe zuzulassen (dazu unter Ziff. 2.2.3.12.2). Das gilt entsprechend für in der Entstehung begriffene Betriebe. Daran ändert auch ein Verlust der Hofeigenschaft im Sinne von § 1 Abs. 1 HöfO⁵³⁵ nichts. Das Höferecht betrifft in erster Linie den Betriebsübergang im Erbfall. Es ist nicht erkennbar, inwieweit durch den Verlust der Hofeigenschaft rechtliche Hindernisse, etwa öffentlich-rechtliche Beschränkungen für eine Betriebsaufnahme, auftreten könnten.

Die vorgesehene Verbesserung des Wasserhaushalts im Zuge von Kohärenzmaßnahmen durch den An- und Einstau von Gräben und Grütten sowie den Verschluss und Rückbau von Drainagen bleibt im Übrigen auf den Nahbereich der Grütten bzw. auf die betroffenen Parzellen beschränkt. Negative Auswirkungen auf die umgebenden Flächen, wie vom Einwender befürchtet, wird es daher nicht geben. Vernässungen durch Spülwasser sind ebenfalls nicht zu erwarten, weil der Sandtransport per Lkw erfolgt oder aber der Sand im Spülbetrieb durch eine Rohrleitung direkt in das Spülfeld transportiert werden wird. Hinsichtlich der befürchteten Ausbreitung von Unkräutern von Sukzessionsflächen wird auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.12.4 verwiesen. Ungeachtet dessen sind auf den Flächen für Kohärenzmaßnahmen auf der Grundlage von Brutvogelkartierungen in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden Pflegeschnitte zur Eindämmung von Weideunkräutern möglich. Besondere Anordnungen und Nebenbestimmungen zugunsten des Einwenders waren deshalb nicht erforderlich.

2.5.35 Einwender Nr. 119

Der Einwender ist Eigentümer von zwei landwirtschaftlich genutzten Grundstücken mit einer Gesamtfläche von 0,79 ha, von denen für das Vorhaben ca. 0,3 ha benötigt werden. In seinem individuellen Einwendungsschreiben behauptet der Einwender einen finanziellen Totalverlust, weil er die Restflächen wegen ihrer geringen Größe nicht mehr an Landwirte verpachten könne und selbst die Entwässerungskosten nicht mehr gedeckt werden könnten. Außerdem befürchtet er Forderungen des gegenwärtigen Pächters zur Erfüllung des laufenden Vertrags.

534 Vgl. BVerwG, Beschl. v. 10.11.1998 – 4 BN 44.98 –, NVwZ-RR 1999, 423 f.; NdsOVG, Urt. v. 28.11.2002 – 7 KS 1793/01 –, juris, Rn. 34.

535 Höfeordnung v. 26.07.1976, BGBl. I S. 1933 in der Fassung vom 17.12.2008, BGBl. I S. 2586.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Entzug der Flächen des Einwenders für das Vorhaben ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Dieses legt nur fest, welche Flächen entzogen werden können. Der Entzug selbst erfolgt durch das eingeleitete Verfahren zur Unternehmensflurbereinigung. Dort erhält der Einwender vorbehaltlich eines in Geld gemäß § 88 Nr. 4 Satz 4 FlurbG zu entschädigenden Landabzugs einen Ausgleich durch wertgleiches Ersatzland, so dass eine Verpachtung der neu zugewiesenen Flächen möglich ist. Von einem Totalverlust kann daher keine Rede sein. Der Einwender muss auch keine Erfüllungsansprüche des Pächters befürchten, weil das Pachtrecht im Flurbereinigungsverfahren gemäß § 49 Abs. 1 FlurbG aufgehoben und gegenüber dem Pächter entschädigt wird, wenn es der Zweck der Flurbereinigung erfordert. Kommt es nicht zur Aufhebung des Pachtrechts, so setzt sich dieses gemäß § 68 Abs. 1 FlurbG an den dem Einwender neu zugewiesenen Flächen fort. Für verbleibende Nachteile kann der Pächter zudem eigene Ansprüche im Flurbereinigungsverfahren gegenüber der Vorhabenträgerin geltend machen. Auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.10 wird verwiesen. Ansprüche des Pächters gegenüber dem Einwender bestehen daher nicht.

2.5.36 Einwender Nr. 120

Der Einwender ist Eigentümer eines landwirtschaftlich genutzten Grundstücks mit einer Größe von knapp 0,5 ha, welches vollständig für Kompensationsmaßnahmen benötigt wird. In seinem individuellen Einwendungsschreiben erhebt der Einwender Einspruch gegen die Kompensationsmaßnahme in Ovelgönne, welche seine Fläche betrifft. Er müsse eine andere Fläche dafür erhalten, was aber wegen der entstandenen Flächenknappheit nicht möglich sei. Weiterhin wendet er sich gegen Vernässungen von Flächen im Zusammenhang mit Extensivierungen und gegen den Zuflug von Wildkräutern, insbesondere dem Jakobskreuzkraut, von extensiv bewirtschafteten Flächen. Dadurch verschlechtere sich die Futterqualität.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Entzug der Fläche des Einwenders für das Vorhaben ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Dieses legt nur fest, welche Flächen entzogen werden können. Der Entzug selbst und der erforderliche Ausgleich erfolgt durch das eingeleitete Verfahren zur Unternehmensflurbereinigung. Dass ein Ausgleich durch das Flurbereinigungsverfahren nicht möglich sein sollte, kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen. Richtig ist, dass es im Flurbereinigungsverfahren gemäß § 88 Nr. 4 FlurbG zu einem Landabzug kommen kann. Dann würde für einen Teil der Fläche, die der Einwender für das Vorhaben aufbringen muss, anstelle einer Zuweisung von wertgleichem Ersatzland ein Geldausgleich erfolgen (= Landabzug). Der Einwender übersieht jedoch die Wirkung des Flurbereinigungsverfahrens, bei dem der unmittelbar vorhabenbedingte Flächenverlust von ca. 330 ha auf alle Eigentümer im Flurbereinigungsgebiet von ca. 1.150 ha Größe verteilt wird. Da die Vorhabenträgerin ihre Flächen im Gebiet zur Verminderung des Landabzugs voll einbringt, ist schon jetzt gesichert, dass ein weitreichender Ausgleich in Land erfolgen kann. Offen ist nur, ob es darüber hinaus noch einen Landabzug geben wird und wie hoch dieser ausfällt. Die im Übrigen befürchteten Auswirkungen der Extensivierung von Flächen (Vernässung, Wildunkräuter) hat die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt. Dazu wird auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.12.4 verwiesen. Soweit der Einwender diese Auswirkungen gerade bezogen auf das benötigte Grundstück geltend macht, ist außerdem zu beachten, dass dieses Grundstück nach Realisierung des Vorhabens der Vorhabenträgerin übertragen sein wird und dem Einwender deshalb auch durch eine extensivierte Nutzung des Grundstücks kein Nachteil mehr entstehen kann.

2.5.37 Einwender Nr. 121

Der Einwender ist Pächter von drei landwirtschaftlich genutzten Grundstücken mit einer Pachtfläche von insgesamt 3,12 ha. Die Grundstücke werden für Kompensationsmaßnah-

men benötigt. Der Einwender bringt vor, seinen Viehbestand reduzieren zu müssen, wenn er die Flächen verliert oder nur noch eingeschränkt bewirtschaften kann. Dadurch sieht er seine Existenz gefährdet. Eine neue Zupacht werde wegen der vorhabenbedingten Flächenknappheit verhindert. Weiterhin wendet sich der Einwender gegen Vernässungen von Flächen im Zusammenhang mit Extensivierungen und gegen den Zuflug von Wildkräutern, insbesondere dem Jakobskreuzkraut, von extensiv bewirtschafteten Flächen. Dadurch sei das gewonnene Futter schlechter verwertbar.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Planfeststellungsbeschluss selbst berührt das Pachtrecht des Einwenders nicht. Erst im gesonderten Verfahren der Unternehmensflurbereinigung wird entschieden, ob das Pachtrecht gegen Entschädigung gemäß § 49 Abs. 1 FlurbG aufgehoben wird oder ob es nach § 68 Abs. 1 FlurbG aufrechterhalten bleibt und sich an den dem Eigentümer neu zugewiesenen Flächen fortsetzt. Darüber hinaus verbleibende Nachteile werden dem Einwender entschädigt. Im Übrigen ist eine Existenzgefährdung des Einwenders nicht erkennbar. Dem Einwendungsschreiben fehlt jede nähere Angabe zu Art und Größe des Betriebs, dem Umfang der bewirtschafteten Flächen, inwieweit der Betrieb über Pacht- und Eigentumsflächen verfügt und dergleichen mehr. Ohne diese Angaben, die vom Einwender auch im späteren Verlauf des Verfahrens nicht ergänzt wurden, kann die Planfeststellungsbehörde die Auswirkungen des Vorhabens auf den Betrieb nicht einmal ansatzweise abschätzen. Vor diesem Hintergrund war die Planfeststellungsbehörde auch unter dem Gesichtspunkt der Amtsermittlungspflicht nicht gehalten, weitere Untersuchungen zu den Auswirkungen auf den Betrieb des Einwenders anzustellen. Hierfür wären die vorstehend genannten betriebsinternen Anknüpfungstatsachen erforderlich gewesen, die nur der Einwender zur Verfügung stellen kann. Die im Übrigen befürchteten Auswirkungen der Extensivierung von Flächen (Vernässung, Wildunkräuter) hat die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt. Dazu wird auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.12.4 verwiesen.

2.5.38 Einwender Nr. 122

Der Einwender ist Anlieger der Nincoper Straße im Hamburger Ortsteil Neuenfelde und Eigentümer eines weiteren, dort gelegenen Grundstücks, auf dem sich ein vermietetes Wohnhaus befindet. Fernerhin ist der Einwender Eigentümer von landwirtschaftlich genutzten Grundstücken mit einer Gesamtfläche von ca. 2,4 ha, von denen ein Grundstück vollständig für die Autobahntrasse, Kompensationsmaßnahmen und die Verlegung der Freileitungen benötigt wird. Ein weiteres Grundstück wird teilweise für die Trasse benötigt, so dass sich die Inanspruchnahme von Flächen des Einwenders auf insgesamt ca. 1,5 ha beläuft.

Der Einwender hat sich mit individuellem Einwendungsschreiben sowohl nach der ersten Auslegung der Planunterlagen als auch nach der zweiten Auslegung beteiligt. Mit seinen Einwendungen macht er geltend, dass die auf einem Damm verlaufende A 26 im Falle eines Bruchs der Deiche seine Gesundheit und sein Leben gefährde, auch eines seiner Obstlageräume sei überflutungsgefährdet. Sinngemäß trägt der Einwender weiter vor, dass die in der ersten Auslegung verwandten Straßenkarten die Umfahrungsstraße für Airbus (Finkenwerder) nicht beinhalte, weswegen eine richtige Abwägung der Anschlussstelle Neu Wulmstorf nicht möglich gewesen sei. Somit sei die Auslegung fehlerhaft, auch die Anschlussstelle Neu Wulmstorf sei fehlerhaft geplant, weil – so der Einwender sinngemäß – eine Abwägung von Alternativen nicht stattgefunden habe. Das vorhandene Straßennetz ist nach Ansicht des Einwenders auch nicht geeignet, den Verkehr von der Anschlussstelle Neu Wulmstorf aufzunehmen. Die Aufenthaltsqualität an seinem Grundstück würde sich hinsichtlich Lärm, Feinstaub und Erschütterungen durch Schwerverkehr weiter verschlechtern. Schon jetzt seien die Belastungswerte gesundheitsschädigend, wobei Feinstaub zur Krebsentstehung beitrage. Der Einwender verweist im Zusammenhang mit der von ihm bestrittenen Aufnahmefähigkeit des nachgeordneten Netzes auf den schlechten Zustand der Straßen auf hamburger

Seite. Er kritisiert sodann die fehlende Prognose des Baulärms, der nach seiner Auffassung ebenfalls gesundheitsgefährdend ist. Schließlich fordert er der Sache nach eine Planänderung damit Belastungen durch die Anschlussstelle Neu Wulmstorf sich nicht einseitig auf Hamburg Neuenfelde auswirken.

Die Einwendung wird zurückgewiesen, weil die Befürchtungen des Einwenders schon in tatsächlicher Hinsicht im Wesentlichen unbegründet sind. Das Risiko des Eintritts eines (Küsten-)Hochwassers wird durch das Vorhaben nicht erhöht, weil dieses Risiko ausschließlich von der Standfestigkeit der Elb- bzw. Küstendeiche abhängig ist. Zuzugeben ist, dass im Falle eines Deichbruchs wegen der Barrierewirkung der A 26 in den nördlich der Trasse gelegenen Gebieten ein um wenige Dezimeter höherer Wasserstand vorübergehend eintreten würde. Da allerdings die Deiche seit 1962 so weit verbessert wurden, dass die Wahrscheinlichkeit eines Deichbruchs im Falle einer Sturmflut nur noch im Bereich eines nicht weiter minimierbaren – theoretischen – Restrisikos liegt und die Barrierewirkung der A 26 in einem solchen Fall sich insgesamt nur geringfügig auswirken würde, besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich des Hochwasserschutzes kein Handlungsbedarf. Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.8.3 wird verwiesen.

Die in der Auslegung verwandten Straßenkarten beinhalten, wie der Einwender zutreffend feststellt, die Umgehungsstraße Finkenwerder nicht. Dies war auch nicht möglich, weil die Fertigstellung der Umgehungsstraße erst für den Sommer 2012 vorgesehen ist. Allerdings wurde die Umgehungsstraße im Rahmen der für das Vorhaben zugrunde gelegten Verkehrsuntersuchung berücksichtigt, so dass die Auslegung nicht fehlerhaft war. Auf die Abwägung hinsichtlich der Lage der Anschlussstelle Neu Wulmstorf hat die Umgehungsstraße darüber hinaus keinen Einfluss, weil der 3. Bauabschnitt an der L 235 endet und eine Verknüpfung der L 235 mit der Autobahn zur Gewährleistung der Anbindung an das nachgeordnete Netz erforderlich ist (vgl. § 3 Abs. 1 Nr. 1 NStrG). Vor diesem Hintergrund hätte sich allein die Frage stellen können, ob der Anschluss der L 235 dort erfolgen sollte, wo die L 235 derzeit liegt oder ob im Zuge des Baus der A 26 gleichzeitig eine Verlegung der L 235 angezeigt gewesen ist. Eine solche Verlegung der L 235 wäre aber ein eigenständiges Vorhaben, dass grundsätzlich nicht Gegenstand einer Planfeststellung einer Bundesfernstraße sein kann. Da überdies für eine Ortsumfahrung von Rübke derzeit keine Planungen existieren, erübrigten sich weitere Überlegungen hinsichtlich einer anderen Lage der Anschlussstelle Neu Wulmstorf, was unter Ziff. 2.2.3.3 bereits hinreichend dargelegt wurde.

Entgegen der Auffassung des Einwenders ist das nachgeordnete Straßennetz auch geeignet, den Verkehr von und zur Autobahn nach deren Anschluss an die A 7 zu bewältigen, zumal es dann auch zu einem Verkehrsrückgang auf der Ost-West-Relation des nachgeordneten Netzes kommt. Soweit es für die Zeit nach Fertigstellung des 3. Bauabschnitts bis zur Anbindung der A 26 an die A 7 zu einem deutlich gesteigerten Verkehrsaufkommen im nachgeordneten Netz kommt, hat die Planfeststellungsbehörde dies ermittelt, in die Abwägung eingestellt und auch diesbezügliche Nebenbestimmungen angeordnet; auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.6 wird verwiesen. Letztlich profitiert davon auch der Einwender, sind doch wegen der konkreten Umstände auf seinen Grundstücken keine abwägungserheblichen zusätzlichen Belastungen zu befürchten, vielmehr Entlastungen zu erwarten. Im sog. Bezugsfall (Jahr 2025 einschließlich des 1. Bauabschnitts der A 26) wäre auf der Nincoper Straße in Höhe der Grundstücke des Einwenders mit einer Verkehrsbelastung von 15.900 Kfz/24 h zu rechnen. Im Planfall 1a (nach Anbindung der A 26 an die A 7) sinkt die Belastung auf 5.700 Kfz/24 h, im Planfall 1c (A 26 ohne 4. Bauabschnitt) sind es 9.600 Kfz/24 h, so dass in jedem Fall eine Reduzierung der bisherigen Belastung eintritt. Dementsprechend sinken auch die Immissionsbelastungen. Die Belastung mit Stickstoffdioxid wird je nach Planfall bei maximal 24 µg/m³ Luft und die Belastung mit Feinstaub PM₁₀ ebenfalls bei maximal 24 µg/m³ Luft liegen. Damit sind die Grenzwerte der Luftreinhaltung deutlich unterschritten, eine Gesundheitsgefährdung ist nicht erkennbar (siehe dazu unter Ziff. 2.2.3.5.3). Gleiches gilt für die Lärmbelastungen. Das Grundstück des Einwenders wurde zwar nicht in die schalltechnische Untersuchung einbezogen. An dem von einer Ver-

kehrszunahme betroffenen, nächstgelegenen Grundstück werden im ungünstigsten Planfall 1c jedoch maximal 46 dB(A) tags und 36 dB(A) nachts erreicht. Die Belastung am Grundstück des Einwenders wird dementsprechend geringer ausfallen.

Soweit der Einwender auf den schlechten Zustand der Nincoper Straße auf hamburger Gebiet aufmerksam macht, ist darauf hinzuweisen, dass die Unterhaltung der Straße in einem für die zugewiesene Verkehrsfunktion hinreichendem Zustand Aufgabe der Freien und Hansestadt Hamburg ist. Baulärm, welcher die nach den einschlägigen Regelwerken anzusetzenden Grenzwerte übersteigt, ist im Einwirkungsbereich der Baustelle nicht zu erwarten und erst recht nicht auf den noch weiter entfernten Grundstücken des Einwenders; auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.5.4 wird verwiesen. Insgesamt ist folglich festzuhalten, dass die vom Einwender geforderte Planänderung weder allgemein, noch speziell mit Blick auf den Einwender sinnvoll oder gar geboten ist.

2.5.39 Einwender Nr. 123

Der in Jork wohnende Einwender ist nach eigenen Angaben Inhaber eines landwirtschaftlichen Betriebs in Hamburg Neuenfelde mit Flächen in der Gemarkung Rübke und dem Buxtehuder Moor. Für das Vorhaben werden jedoch keine Flächen des Einwenders benötigt. Der Einwender hat mit seinem individuellen Einwendungsschreiben Bewirtschaftungserschwernisse durch den Autobahnbau geltend gemacht. Er befürchtet einen Eiseneintrag in Grundwasser und Boden sowie Schadstoffeinträge in den Boden. Lärm und Abgase beeinträchtigen nach Auffassung des Einwenders die Lebensqualität und das Arbeiten auf seinem Land, außerdem sinke der Wert der Flächen. Schließlich befürchtet er eine Gefährdung der Existenz seines Betriebs, wenn der Bebauungsplan „Neuenfelde 8“ der Freien und Hansestadt Hamburg vom 15.09.1970 verwirklicht würde, für den die Hälfte seines Kernbetriebs in Anspruch genommen werden müsste.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, inwieweit der Einwender vorhabenbedingt von Bewirtschaftungserschwernissen betroffen sein wird. Dazu hätten zumindest die von ihm bewirtschafteten Flächen angegeben werden müssen. Insofern hat der Einwender schon die ihm obliegende Mitwirkungspflicht nicht hinreichend erfüllt. Geht man überdies davon aus, dass Flächen des Einwenders nicht benötigt werden, dann kommt es vorhabenbedingt allenfalls zu einigen Umwegen. Da aber der Betrieb des Einwenders nahe der L 235 sehr verkehrsgünstig gelegen ist, fallen diese – wenn überhaupt gegeben – gering aus und sind deshalb im Rahmen der Situationsgebundenheit des Eigentums hinzunehmen. Vorhabenbedingte Immissionsbelastungen am Wohnort des Einwenders sind aufgrund der Entfernung zum Vorhaben ausgeschlossen. Das Betriebsgrundstück des Einwenders wird durch den Verkehr im nachgeordneten Netz je nach Planfall mit maximal 49 dB(A) zur Tageszeit belastet und nachts nicht genutzt, wobei die Steigerung im Vergleich zum Bezugsfall noch nicht einmal abwägungserheblich ist. Die Belastung mit Luftschadstoffen wird vorhabenbedingt auf dem Betriebsgrundstück kaum ansteigen. Von einer Beeinträchtigung der Arbeitsfähigkeit auf dem Grundstück kann daher keine Rede sein. Ebenso wenig ist ein verkehrsbedingter Schadstoffeintrag in den Boden zu befürchten. Hinsichtlich einer möglichen Belastung mit Eisenverbindungen durch ausgepresstes Porenwasser wird auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.2.2.1.3.3, Ziff. 2.2.2.2.1.3.4 und Ziff. 2.2.3.8.2 verwiesen. Möglicherweise eintretende Wertminderungen muss der Einwender im Rahmen der Situationsgebundenheit des Eigentums hinnehmen. Es ist weder vorgetragen, noch ersichtlich, dass möglicherweise eintretende Wertminderungen ein Ausmaß erreichen könnten, bei dem eine andere Beurteilung gerechtfertigt wäre. Mögliche Betroffenheiten des Einwenders durch den Bebauungsplan „Neuenfelde 8“, sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Der Bebauungsplan besteht im Übrigen schon seit über 40 Jahren, so dass er für den Betrieb des Einwenders als gegeben hinzunehmen ist.

2.5.40 Formblatteinwendungen

Die Einwender Nr. 5-12, 17-19, 21-30, 32-39, 41-45, 47-51, 53-56, 59-61, 65, 67-74, 76-87, 93, 96, 101-107, 109, 111-114, 126, 132-134, 250, 251, 255 und 257 haben vorformulierte, textlich identische Einwendungen schriftlich erhoben, diese aber z.T. hand- oder maschinenschriftlich ergänzt.

2.5.40.1 Vorbringen der Einwender

Übereinstimmend tragen alle Einwender im vorformulierten Teil ihrer Einwendung Folgendes vor:

Es bestünden Zweifel „an der Prognose“, der Lkw-Anteil sei im Vergleich zu den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung zu niedrig angesetzt. Weiterhin seien erhebliche Beeinträchtigungen durch den Zubringerverkehr zu beanstanden, insbesondere falls und solange der Verkehr nur bis zur Anschlussstelle Neu Wulmstorf freigegeben wird. Außerdem wird ein hoher Flächenverbrauch und eine Beeinträchtigung des Wohnumfeldes beanstandet sowie die fehlende Erfassung von Außenwohnbereichen (bei Bemessung des Lärmschutzes). Sodann enthält die Einwendung folgenden Text:

„Beanstandet werden die Beeinträchtigung der Wohnqualität und des Landschaftserlebnisses durch Verlärmung, Erschütterungen, Luftverschmutzungen, Barrierewirkungen, Störung des Landschaftsbildes, des Wasserhaushaltes und von Wegeverbindungen, Schaffung von zusätzlichem Verkehr statt Verkehrsvermeidung, Abgas- und Staubentwicklung, Bodenversiegelung und Flächeninanspruchnahme, Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen, Forsten und kulturhistorisch bedeutsamen Flächen, Beeinträchtigung der Vielfalt und der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und der vorhandenen Schutzgüter, Unterbrechung von Sichtbeziehungen, Wertverlust von Grundstücken, Betriebserschwernisse, mittelbare Folgen der Autobahn durch nachfolgende Planungen mit weiterer Zersiedlung der Landschaft, die Verlegung der Freileitungen mit Elektromog für Wohnbebauung. Begrüßt wird, dass der Ort ganz überwiegend als Wohngebiet eingestuft wird und weitgehend aktiven Schallschutz erhalten soll, der allerdings noch nachzubessern ist.“

Nach der zweiten Auslegung haben sich die Einwender Nr. 5, 7, 8, 10, 11, 12, 17, 23, 24, 25, 29, 30, 32, 33, 35-39, 48, 53, 56, 73, 74, 76, 78-81, 85, 93, 103-106, 111, 112, 133 und 134, 250, 251, 255, 257 erneut beteiligt, überwiegend wiederum mit einer Formblatteinwendung. Der Text dieser Formblatteinwendungen stimmt mit dem Text der Einwendungen nach der ersten Auslegung in weiten Teilen überein. Allerdings beanstanden die Einwender nunmehr den Prognosehorizont für die schalltechnische Untersuchung (2025) als zu kurz. Außerdem beanstanden sie den Wegfall des Radweges auf der Überführung der K 40. Ortsdurchfahrten des Zubringers zur A 26 durch Rübke, Buxtehude und Neuenfelde seien zu vermeiden. Der Schallschutz für Rübke müsse durch „Verlängerung der Wand auf der Nordseite“ nachgebessert werden. Ergänzend und soweit nicht schon durch die vorformulierten Einwende erfasst, wird von einzelnen Einwendern noch Folgendes zu den jeweiligen Themen vorgetragen:

Veränderungen des Grundwasserstandes

Die Einwender Nr. 6, 7, 8, 12, 21, 24, 25, 26, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 45, 47, 48, 53, 56, 59, 60, 61, 65, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 77, 78, 79, 80, 81, 87, 93, 96, 106, 107 und 133, 251 befürchten Schäden an ihren Wohngebäuden oder Grundstücken durch Veränderung des Grundwasserspiegels während oder nach der Bauphase. Ein Teil der betroffenen

Einwender verlangt daher Maßnahmen zur Beweissicherung. Einwender Nr. 84 befürchtet negative Auswirkungen für Beregnung und Drainage.

Hochwassergefahren

Die Einwender Nr. 24, 25, 32, 33, 34, 55, 56, 65, 69, 70, 85, 86 und 134 fürchten bei einer Sturmflut eine Einschränkung der Fluchtmöglichkeiten der Bewohner von Rübke bzw. höhere Schäden infolge eines Hochwassers.

Baubedingte Beeinträchtigungen

Einwenderin Nr. 8 befürchtet Beeinträchtigungen ihres häuslichen Umfeldes durch Lärm und Schadstoffe während der Bauphase. Die Einwender Nr. 73, 74 und 81 befürchten erhebliche Erschütterungen und damit Schäden für ihr an der Buxtehuder Straße in Rübke gelegenes Haus durch den Baustellenverkehr für die Verlegung der Hochspannungsfreileitung und im Zuge der Bauphase im Allgemeinen. Ähnliche Annahmen äußert Einwenderin Nr. 80 für die Bauphase und den Betrieb der Autobahn. Außerdem befürchtet der Einwender Nr. 106 Probleme durch Vollsperrungen der L 235 (ärztliche Versorgung, Umwege).

Unmittelbar vorhabenbedingte Lärmwirkungen

Einwenderin Nr. 8 verlangt die Einhaltung der Lärmschutzbestimmungen auch auf ihren südlich des Wohnhauses zur Autobahn hin gelegenen Freiflächen. Die Einwender Nr. 69 und 70 (ähnlich auch Nr. 8) fordern eine Berücksichtigung der Lärmschutzbestimmungen nicht nur auf ihrer Terasse, sondern auf dem ganzen Grundstück, da dieses von den Kindern zum Spielen genutzt werde. Die Einwender Nr. 38, 39, 113 und 134 meinen, dass die Fläche hinter ihrem Haus für Freizeit- und Erholungsaktivitäten nicht mehr nutzbar sein werde bzw. weisen auf derartige Nutzungen hin. Außerdem meinen die Einwender Nr. 69, 70, 71 und 72, dass ein Schlafen bei offenem Fenster nicht mehr möglich und deshalb eine Klimaanlage für die Sommermonate erforderlich sei. Einwenderin Nr. 107 fordert die Prüfung einer Lärmschutzverglasung für ihr Grundstück und eine Geschwindigkeitsbegrenzung im 3. Bauabschnitt, Letzteres fordern auch Einwender Nr. 7 und 8. Die Einwender Nr. 7 und 8 fordern zudem eine regelmäßige Kontrolle der lärmindernden Wirkung des offenporigen Asphalts.

Die Einwender Nr. 17, 18 verlangen für ihr Grundstück im Moorender Weg des Ortsteils Rübke eine Einstufung als faktisches Wohngebiet mit einem dementsprechenden aktiven Lärmschutz. Die Einwender Nr. 23, 255 und 81 halten den Lärmschutz am Moorender Weg ebenfalls für nicht ausreichend. Die Einwender Nr. 24 und 25 verlangen des Weiteren einen Ausbau des Lärmschutzes an beiden Enden der Buxtehuder Straße in Rübke. Dies fordern auch die Einwender Nr. 111 und 112 für den Bereich westlich der K 40 bis zur Anschlussstelle Buxtehude.

Einwenderin Nr. 22 befürchtet Mehrkosten für einen geplanten Neubau auf ihrem Grundstück infolge von erforderlich werdenden Schallschutzmaßnahmen. Außerdem sei die Möglichkeit zur Verhaltensforschung heimischer Vögel nicht mehr gegeben; dass naturbelassene Picknickfeld werde beeinträchtigt. Auch Einwenderin Nr. 8 plant auf ihrem Grundstück den Umbau einer Scheune zu Wohnzwecken und fordert sinngemäß einen Ausgleich im Fall einer Überschreitung von Immissionsrichtwerten.

Folgen von Verkehrszunahme im vorhandenen Straßennetz

Die Einwender Nr. 21, 38 und 39 bezweifeln die Abschätzung des Verkehrsaufkommens des Zubringerverkehrs. Einwender Nr. 29 geht davon aus, dass die sog. „Fluchtstraße“ (gemeint ist wohl die Ortsumgehung Finkenwerder) in den Planungen und Prognosen nicht berücksichtigt wurde, obwohl deren Bau absehbar ist.

Die Einwender Nr. 7, 8, 23, 26, 33, 34, 49, 50, 55, 56, 65, 73, 74, 81, 106 und 255 befürchten erhebliche Belastungen für die Ortsdurchfahrt von Rübke, wenn der 2. Bauabschnitt vor dem 3. Bauabschnitt freigegeben wird. Nach Auffassung der Einwender Nr. 111 und 112 eignet sich die K 40/K 19 (Buxtehuder Straße) in Rübke nicht als Umleitungsstrecke. Die Einwenderin Nr. 76 fordert eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h für die Ortsdurchfahrt Rübke.

Die Einwender Nr. 10, 11, 12, 29, 78, 79, 82, 83 und 106 wenden sich gegen eine Verkehrsfreigabe des 3. Bauabschnitts vor Fertigstellung des Anschlusses an die A 7 wegen der erwarteten Belastung durch den Zubringerverkehr auf der Buxtehuder Straße und dem Nincoper Deich. Die Anschlussstelle Buxtehude solle deshalb westlich der Este gebaut werden. Demgegenüber fordern die Einwender Nr. 7, 8, 29, 48, 93 und 106 eine Verlegung der Anschlussstelle Neu Wulmstorf nach Osten und teilweise auch die Einbeziehung einer Ortsumgehung für die L 235.

Einwender Nr. 84 fordert Lärmschutz im Bereich der Anschlussstelle Neu Wulmstorf und der Überführung der L 235. Außerdem befürchtet er Erschütterungen und Gebäudeschäden durch den Zubringerverkehr auf dem Nincoper Deich. Ähnliche Forderungen/Kritiken erheben die Einwender Nr. 29, 38, 39, 101, 102, 105, 113 und 257. Die Einwender Nr. 38 und 39 beanstanden fehlende Querungshilfen auf dem Nincoper Deich; sie fordern eine Sperrung für den Lkw-Verkehr und eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h.

Einwender Nr. 56 kritisiert, dass im Einmündungsbereich der Buxtehuder Straße auf den Nincoper Deich (Rübke) keine verkehrsberuhigenden Maßnahmen trotz des steigenden Verkehrsaufkommens vorgesehen sind, dies erschwere das Einbiegen auf den Nincoper Deich mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen. Einwender Nr. 87 wendet sich gegen eine Verkehrszunahme auf der Buxtehuder Straße, auf die er sonst nicht mehr auffahren könne.

Auswirkungen auf landwirtschaftliche Betriebe

Einwender Nr. 45 befürchtet durch das Bauverfahren den Austritt von eisenhaltigem Wasser aus dem Boden, welches für Rinder nicht verwendbar ist. Außerdem befürchtet er Bodenverformungen.

Einwender Nr. 56 ist Inhaber eines Obstbaubetriebs und befürchtet Veränderungen des Kleinklimas mit Nachteilen für Obstplantagen, Bodenverdichtungen und Abgasbelastungen auf Flächen, die zukünftig für den Beerenobstanbau vorgesehen sind. Die gleiche Befürchtung hegen die Einwender Nr. 59 und 60, welche perspektivisch Hoffflächen für einen Nebenerwerbsbetrieb nutzen wollen und die Einwenderin Nr. 80 für ihre Johannisbeerkulturen.

Nach Ansicht der Einwender Nr. 24 und 25 ist die südliche Rampe der Überführung des Brockmannsweges zu eng für landwirtschaftliche Maschinen. Der Einwender Nr. 53 kritisiert generell die Breite der Wirtschaftswege und Überführungen, welche einen Gegenverkehr nicht ermöglichen, außerdem seien zur Befahrung der Überführungen mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen wegen deren Höhe leistungsstärkere Schlepper nötig. Die Überführung des Weges Rübker Bruch sei für die Landwirtschaft wichtiger als der Brockmanns Weg, zumal der Weg Rübker Bruch im Falle eines Hochwassers der beste Fluchtweg sei. Sinngemäß die gleichen Bedenken hat Einwender Nr. 56.

Die Einwender Nr. 71 und 72 bewirtschaften einen Milchviehbetrieb, für den durch den Sachverständigen Prof. Dr. Mährlein ein Gutachten über das Vorliegen einer Existenzge-

fährdung eingeholt wurde. Dieses Gutachten sei wegen des Wegfalls der Überführung des Weges Rübker Bruch überholt. Die Einwender befürchten daher, kein ausreichendes Einkommen mehr erzielen zu können, um sich und ihre Altenteilerin unterhalten zu können.

Einwender Nr. 87 ist Inhaber eines landwirtschaftlichen Betriebs und beanstandet den Verlust hofnaher Flächen sowie die fehlende Überführung des Rübker Bruches. Der Verlust von Ackerland müsse durch Ackerland ausgeglichen werden. Gegen die fehlende Überführung des Rübker Bruches wenden sich auch die Einwender Nr. 7, 8, 53, 81, 133, 134 und 251.

Einwender Nr. 53 weist darauf hin, dass bei Betrieben, die ihre Existenz verlieren, die bei Betriebsübernahme übernommenen Pflichten nicht mehr aufrecht erhalten werden können und deshalb auch Altenteilsleistungen neu geregelt werden müssten. Die Flächenverluste könnten auch im Flurbereinigungsverfahren nicht ausgeglichen werden.

Wertminderungen, Ausgleich von Flächenverlusten u.ä.

Die Einwender Nr. 8, 48, 59, 60 und 61 beklagen den Verlust des Ausblicks in die freie Landschaft und Einwender Nr. 8, 59 und 60 einen damit einhergehenden Wertverlust ihrer Immobilie.

Die Einwender Nr. 33 und 34 verlangen, dass ihre Grundstücke wegen der angenommenen Beeinträchtigungen nicht mehr zur Grundsteuer herangezogen werden.

Die Einwender Nr. 24 und 25 verlangen einheitliche Preise für die in Anspruch zu nehmenden Grundstücke, es könne nicht sein, dass in Hamburg oder Jork höhere Preise gezahlt würden. Einige ihrer Grundstücke seien als Bauland ausgewiesen und kein Ackerland. Nach Auffassung von Einwender Nr. 65 sind die Ankaufspreise für hofnahe Flächen „lächerlich“.

Einwender Nr. 93 fordert den Ankauf von zwei kleinen Restflächen, die ihm infolge der Durchschneidung seiner Weide entstehen, weil die Restflächen für die Landwirtschaft nicht mehr nutzbar seien.

Die Einwender Nr. 103 und 104 verweisen darauf, dass sich auf den für das Vorhaben benötigten Grundstücken in ihrem Eigentum noch ein Lagergebäude befindet und fragen deshalb, wer für den Abriss, die Entsorgung und ggf. einen Ersatzbau aufkommt.

Die Einwender Nr. 41 und 42 befürchten den Verlust von Torfabbaubeständen.

Die Einwender Nr. 41, 42, 43 und 44 beklagen eine Minderung der Verpachtungsfähigkeit von Flächen.

Belange des Naturschutzes

Die Einwender Nr. 55 und 56 sind der Auffassung, dass Natur nicht planbar ist und sich deshalb die geplanten Kompensationsmaßnahmen „mittelfristig als Flop erweisen“ werden. Einwenderin Nr. 80 sieht eine erhebliche Gefahr für die Tierwelt, vor allem den Wachtelkönig.

Sonstige Belange

Der Einwender Nr. 54 ist Rollstuhlfahrer und befürchtet, mit seinem Handbike (Fahrradvorsatz für Rollstuhl mit Handantrieb) nicht mehr von Rübke in den Kernort Neu Wulmstorf zu gelangen, weil die Rampe der Überführung der L 235 eine Steigung aufweist.

Die Einwender Nr. 105 (= Nr. 256) und Nr. 257 wenden sich mit ihrer nach der zweiten Auslegung erhobenen Einwendung gegen die noch nähere Verlegung eines Wirtschaftsweges in Richtung seines Hauses.

Die Einwender Nr. 33 und 34 geben mit ihrer nach der zweiten Auslegung erhobenen Einwendung zu bedenken, dass die Ortslage Rübke zusätzlich durch Fluglärm belastet sei.

Einwender Nr. 101 ist Jagdpächter in Rübke. Mit der Inanspruchnahme seines Grundstücks für das Vorhaben wäre er nicht mehr Jagdgenosse und könne deshalb bei einer Neuverpachtung auch nicht mehr Jagdpächter sein, diesbezüglich fordert er entsprechenden Ausgleich.

Die Einwenderin Nr. 80 befürchtet, dass sich durch den Bau der Autobahn die dörfliche Gemeinschaft auflösen wird und es zu einer „Ghettoisierung“ kommt.

Wegen eines schlechten Nachbarschaftsverhältnisses wird von Einwenderin Nr. 22 auf besondere Konflikte beim Erreichen des eigenen Grundstücks hingewiesen.

2.5.40.2 Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde

Die Einwendung des Einwenders Nr. 132 wird wegen Verfristung als unzulässig zurückgewiesen; die Einwendung ging bei der Planfeststellungsbehörde am 16.06.2009 ein, Fristablauf war jedoch bereits am 28.05.2009. Der Einwender wird allerdings noch anwaltlich vertreten. Dessen Einwendung ist für den Einwender fristgemäß eingegangen, auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

Die Einwendungen der Einwender Nr. 6, 7, 9, 10, 11, 17, 18, 21, 26, 27, 28, 30, 35, 36, 37, 38, 39, 47, 49, 50, 54, 55, 61, 67, 68, 69, 70, 78, 79, 81, 82, 83, 84, 106, 107 und 126 werden als teilweise unzulässig zurückgewiesen. Eine Einwendungsbefugnis besteht gemäß § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG nur hinsichtlich eigener Belange. Es muss sich also um Betroffenheiten der Einwender selbst handeln. Auswirkungen des Vorhabens, die nur andere Personen betreffen oder gar keinen personalen Bezug haben (z.B. Bodenversiegelung, Beeinträchtigung des Wasser- oder Naturhaushalts), begründen keine Einwendungsbefugnis. Die vorgenannten Einwender verfügen nicht über Grundeigentum, welches für das Vorhaben in Anspruch genommen werden muss. Sie sind deshalb im Wesentlichen darauf beschränkt, Belange geltend zu machen, die sie selbst in ihrem Lebensumfeld betreffen. Das sind in erster Linie Immissionsbelastungen, die sich durch das Vorhaben auf den Wohngrundstücken der Einwohner ergeben oder unter bestimmten Voraussetzungen auch Immissionen, welche durch vorhabenbedingte Verkehrsmehrungen im nachgeordneten Straßennetz entstehen. Soweit die Einwendungen derlei Belange zum Gegenstand haben, sind sie zulässig.

Alle Formblatteinwendungen werden jedoch, soweit sie überhaupt zulässig sind, jedenfalls in der Sache zurückgewiesen. Im Detail ist dazu Folgendes zu bemerken:

Zum übereinstimmenden Inhalt der Formblatteinwendungen

Die vorformulierten Inhalte der Formblatteinwendungen sind teilweise derart pauschal, dass schon zweifelhaft ist, ob insoweit überhaupt Einwendungen im Rechtssinne vorliegen. Bei vielen vorgebrachten Punkten (z.B.: „Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen“) ist schon nicht ersichtlich, inwiefern jeder der Einwender davon betroffen sein könnte. Eine Einwendung bedarf zwar keiner Begründung, wohl aber eines Minimums an inhaltlicher Substantiierung⁵³⁶. Die Ablehnung des Vorhabens ohne zusätzliche, individualisierende Erwägungen reicht nicht aus⁵³⁷. Die Einwendung muss vielmehr zumindest in groben Zügen erkennen lassen, inwieweit der Einwender durch das Vorhaben tatsächlich betroffen sein kann und welche Bedenken er deshalb gegen das Vorhaben hat⁵³⁸. Wer in seiner Einwendung das be-

536 Bonk/Neumann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 7. Aufl. (2008), § 73 Rn. 82.

537 BVerwG, Urt. v. 17.07.1980 – 7 C 101/78 –, BVerwGE 60, 297 (300).

538 NdsOVG, Urt. v. 24.05.2006 – 7 KS 198/03 –, NordÖR 2006, 356 (357); VGH Bad.-Württ., Urt. v. 09.10.2000 – 5 S 1885/99 –, VBfW 2001, 315 (316).

troffene Rechtsgut nur pauschal anspricht, kann auch nur eine pauschale Prüfung der Planfeststellungsbehörde erwarten⁵³⁹. Insofern kann sich die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Fall z.T. darauf beschränken, auf die jeweiligen Ausführungen an anderer Stelle im Planfeststellungsbeschluss zu verweisen bzw. es mit einigen kurzen Ausführungen bewenden lassen.

Mit Blick auf die schalltechnische Untersuchung sowie die zugrunde liegende Verkehrsuntersuchung bestehen keine Zweifel hinsichtlich des angesetzten Schwerverkehrsanteils. Zwar trifft es zu, dass die Anlage 1 zu § 3 der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (16. BImSchV, Verkehrslärmschutzverordnung) eine Vorgabe für den Schwerverkehrsanteil enthält. Diese Vorgaben gelten aber nach den ausdrücklichen Bestimmungen der Anlage 1 nur, soweit keine geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse vorliegen. Solche Ergebnisse waren hier jedoch aufgrund der vorliegenden Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2009 vorhanden, weshalb der Schwerverkehrsanteil aufgrund der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung bemessen werden durfte und musste. Auch der Prognosehorizont 2025 ist nicht zu beanstanden (vgl. dazu unter Ziff. 2.2.3.5.2.3).

Auswirkungen durch Zubringerverkehr hat die Planfeststellungsbehörde insbesondere für den Fall ermittelt und berücksichtigt, dass die Autobahn vorübergehend an der Anschlussstelle Neu Wulmstorf endet; auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.6 wird verwiesen.

Der Flächenverbrauch beschränkt sich auf das Minimum dessen, was zur Realisierung des Vorhabens erforderlich ist; auf Ziff. 2.2.3.10 und 2.2.3.12.1 wird verwiesen.

Dass Außenwohnbereiche in der mit den Planunterlagen ausgelegten schalltechnischen Untersuchung teilweise nicht erfasst waren, trifft zwar zu. Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte werden jedoch überall eingehalten, weshalb ein weitergehender Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nicht besteht. Auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.5.2.4 wird verwiesen.

Die eingewandten Beeinträchtigungen der Wohnqualität durch das Vorhaben sind allenfalls geringfügig, da insbesondere die Immissionsgrenzwerte für Lärm und luftfremde Schadstoffe an der nächstgelegenen Wohnbebauung flächendeckend eingehalten werden. Auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.5.2, 2.2.3.5.3 und 2.2.3.5.5 wird verwiesen. Insofern bedurfte es auch keiner Nachbesserung des Schallschutzes. In Bezug auf die behaupteten Beeinträchtigungen des Wasserhaushalts wird auf Ziff. 2.2.3.8, in Bezug auf Beeinträchtigungen der Landwirtschaft auf Ziff. 2.2.3.12 und in Bezug auf die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.7 verwiesen. Wertminderungen bei Grundstücken kann die Planfeststellungsbehörde zwar nicht ausschließen. Allerdings sind Wertminderungen bis zur Grenze der Zumutbarkeit ausgleichslos hinzunehmen⁵⁴⁰. Dass diese Grenze hier überschritten sein könnte, ist durch die vorformulierten Einwendungen nicht ansatzweise ersichtlich.

Der in den Formblatteinwendungen nach der zweiten Auslegung kritisierte Wegfall des Radweges auf der Überführung der K 40 dürfte die Mehrzahl der Einwender schon nicht in eigenen Belangen betreffen. Unabhängig davon konnte auf den Radweg verzichtet werden, weil das Verkehrsaufkommen auf der Überführung nach Fertigstellung des Vorhabens so gering sein wird, dass auch unter Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten ein separater Radweg nicht erforderlich ist.

Zu Veränderungen des Grundwasserstandes

Schäden an Gebäuden durch Veränderungen des Grundwasserstands sind nicht zu befürchten, insbesondere wird der Grundwasserstrom von der Geest in Richtung Norden nicht be-

539 BVerwG, Beschl. v. 25.01.2005 – 9 B 38.04 –, NVwZ 2005, 447 (448).

540 BVerwG, Urf. v. 23.02.2005 – 4 A 5.04 –, BVerwGE 123, 23 (36 ff.).

einträchtig. Besondere Beweissicherungsmaßnahmen sind deshalb entbehrlich. Auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.2.2.4 wird verwiesen.

Hochwassergefahren

Die Planfeststellungsbehörde ist sich darüber im Klaren, dass die dramatischen Ereignisse der Sturmflut von 1962 noch weiten Teilen der Bevölkerung präsent sind. Gleichwohl besteht objektiv kein Anlass zur Besorgnis. Aufgrund der seit 1962 wesentlich verbesserten Elb- und Küstendeiche ist ein gesteigertes Schadensrisiko durch Hochwasser nicht gegeben, wozu auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.8.3 verwiesen wird.

Baubedingte Beeinträchtigungen, Erschütterungen durch Autobahnbetrieb

Beeinträchtigungen der im Umfeld der Trasse liegenden Wohnbebauung durch den Baustellenbetrieb hat die Planfeststellungsbehörde untersucht bzw. die dazu vorliegenden Untersuchungen der Vorhabenträgerin geprüft. Unzumutbare Beeinträchtigungen sind nicht zu befürchten. Das gilt auch für die Verlegung der Freileitungen. Die erforderlichen Baustellenverkehre werden – soweit möglich – über die B 3n und die L 235 zur Trasse selbst geführt, so dass sich die Beeinträchtigungen für den Ort Rübke in Grenzen halten. Schäden an Gebäuden durch Erschütterungen infolge von Baustellenverkehr sind deshalb nicht zu erwarten.

Erschütterungen durch den Betrieb der Autobahn in den oftmals mehrere hundert Meter entfernten Wohnhäusern können ausgeschlossen werden. Erschütterungen durch Fahrzeuge entstehen auf Straßen vor allem durch Unebenheiten und Straßenschäden. Beides wird auf der neu gebauten Autobahn nicht auftreten. Überdies gewährleistet der unter der Autobahn liegende Sanddamm, dass Erschütterungen nicht über größere Entfernungen hinweg spürbar sind.

Längere Vollsperrungen der L 235 (so Einwender Nr. 106) während der Bauphase sind nicht zu erwarten, weil die neue Überführung der L 235 parallel zur Bestandstrecke errichtet wird und deshalb die vorhandene Trasse während der Bauphase weiter genutzt werden kann.

Unmittelbar vorhabenbedingte Lärmwirkungen

Soweit von den Einwendern Nr. 8, 38, 39, 113 und 134 ein weitergehender Lärmschutz für die Freiflächen ihrer Grundstücke gefordert wird, ist dem nicht zu folgen. Die maßgeblichen Grenzwerte werden auch auf den Außenwohnbereichen eingehalten. Davon, dass eine Nutzung dieser Flächen lärmbedingt nicht mehr möglich sein wird, kann angesichts des konkreten Belastungsniveaus keine Rede sein. Inwiefern aufgrund der jeweiligen persönlichen Befindlichkeiten der Einwender Nr. 69-72 ein Schlafen bei offenem Fenster nicht mehr möglich sein wird, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht einzuschätzen. Objektiv betrachtet hält sich die Belastung auf den Grundstücken der Einwender mit maximal 47 dB(A) während der Nachtzeit jedenfalls in einem erträglichen Rahmen. Der Immissionsgrenzwert für die schutzbedürftigste Nutzungsart nach der 16. BImSchV (Schulen, Krankenhäuser, Altenheime) liegt ebenfalls bei 47 dB(A), der Grenzwert für Dorfgebiete hingegen bei 54 dB(A). Vor diesem Hintergrund ist für Forderungen nach Klimaanlage, Lärmschutzverglasungen, Geschwindigkeitsbegrenzungen und dergleichen kein Raum. Die von den Einwendern Nr. 7 und 8 geforderte Kontrolle der Wirksamkeit des lärm mindernden Asphalts ist durch die Nebenbestimmung 1.1.3.3.1 gewährleistet.

Da die Immissionsgrenzwerte für den Verkehrslärm von der Autobahn flächendeckend eingehalten werden, ist ein weitergehender Lärmschutz am Moorender Weg oder eine Verlängerung von Lärmschutzwänden (so gefordert von den Einwendern Nr. 17, 18, 23, 24, 25, 81, 111, 112 und 255) nicht angezeigt.

Weitergehende Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen oder Mehrkostenersatz werden auch nicht durch die bloße Absicht der Einwenderinnen Nr. 8 und 22 begründet, auf ihren Grundstücken künftig Wohnhäuser zu errichten. Im Falle der Einwenderin Nr. 8 werden am jetzigen Wohnhaus die Immissionsgrenzwerte tags um mindestens 9 dB(A) unterschritten, nachts um mindestens 4 dB(A). Das rechtfertigt die Annahme, dass die Grenzwerte auch an der Scheune nach ihrem Umbau noch eingehalten werden können. Es wird Sache der Einwenderin sein, den Umbau so zu planen, dass empfindliche Nutzungen auf der von der Autobahn abgewandten Seite angeordnet werden. Die Einwenderin Nr. 8 hat schon nicht das konkrete Grundstück benannt, auf dem sie bauen möchte. Das zu ihrer Wohnadresse gehörende Grundstück befindet sich jedenfalls außerhalb des Lärmeinwirkungsbereichs des Vorhabens. Die übrigen Grundstücke der Einwenderin – soweit sie der Planfeststellungsbehörde überhaupt bekannt sind – werden für das Vorhaben benötigt bzw. handelt es sich hierbei um ohnehin nicht bebaubare Grünflächen (Außenbereich).

Folgen von Verkehrszunahme im vorhandenen Straßennetz

Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel an der Richtigkeit des prognostizierten Verkehrs im nachgeordneten Straßennetz. Konkrete Kritikpunkte hierzu wurden auch von den Einwendern nicht benannt. Auf die weiterführenden Darlegungen unter Ziff. 2.2.3.6 wird deshalb verwiesen. Auch die Umgehungsstraße für Finkenwerder wurde in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt, auch wenn sie in den ausgelegten Straßenkarten – mangels Fertigstellung – noch nicht verzeichnet war (vgl. dazu schon die Ausführungen unter Ziff. 2.5.38 zu Einwender Nr. 122).

Soweit sich die Einwender gegen eine nicht gleichzeitige Freigabe des 2. mit dem 3. Bauabschnitt der A 26 wenden, ist darauf zu verweisen, dass dies ersichtlich mit Blick auf Auswirkungen des 2. Bauabschnitts erfolgt ist, die aber nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens für den 3. Bauabschnitt sind. Gegenüber den Einwendern ist der 2. Bauabschnitt auch bestandskräftig planfestgestellt. Die Forderungen der Einwender können bezüglich der Ortsdurchfahrt Rübke (K 19) deshalb im Verfahren für den 3. Bauabschnitt nicht berücksichtigt werden. Unabhängig davon wurde die von den Einwendern angesprochene Problematik im Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss zum 2. Bauabschnitt vom 14.11.2011 ausführlich behandelt⁵⁴¹. Dort wurde auch dargestellt, dass eine zusätzliche Belastung der Ortsdurchfahrt Rübke lediglich temporär bis zur Freigabe des 3. Bauabschnitts zu erwarten wäre und sich auch diese Belastung noch im Rahmen des Zumutbaren bewegt. Für weitere Maßnahmen der Planfeststellungsbehörde bestand vor diesem Hintergrund weder im Verfahren für den 2. Bauabschnitt noch in diesem Verfahren ein konkreter Anlass, zumal die Planfeststellungsbehörde für die von der Einwenderin Nr. 76 geforderte Geschwindigkeitsbegrenzung in der Ortsdurchfahrt auch nicht zuständig ist und es für eine entsprechende Vorgabe im Planfeststellungsbeschluss keine Rechtsgrundlage gibt. Nach Freigabe des 2. und 3. Bauabschnitts wird es auf der K 19 in Rübke zudem zu einem deutlichen Rückgang des Verkehrsaufkommens und damit zu einer Entlastung im Vergleich zum derzeitigen Zustand kommen.

Die Zunahme von Verkehrslärm im vorhandenen Straßennetz, insbesondere auf der L 235, kann von den Einwendern Nr. 10, 11, 82 und 83 nicht beanstandet werden, da diese Einwender nicht an einer Straße wohnen, die von einer Verkehrszunahme betroffen ist und die Einwender auch nicht durch den Entzug von Grundeigentum betroffen sind. Von einer spürbaren Verkehrszunahme im nachgeordneten Straßennetz (außer der Buxtehuder Straße) berührt sind allerdings die Einwender Nr. 21, 27, 28, 29, 30, 38, 39, 76, 78, 79, 84, 102, 103, 104, und 106. Im ungünstigsten betrachteten Planfall – nach Verkehrsfreigabe des 3. Bauabschnitts – liegt der Beurteilungspegel an dem am höchsten belasteten Immissionsort an

541 Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 14.11.2011 – 3318-31027/01 (A 26-398) –, S. 82 ff, insb. S. 84 und 86.

den Gebäuden der Einwender Nr. 84, 101 und 102 bei 70 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts. Bei den Einwendern Nr. 21, 27, 28, 29, 30, 38, 39, 76, 103, 104 und 106 wird immerhin noch die Schwelle von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts überschritten. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Betroffenheiten in ihrer Entscheidungsfindung berücksichtigt. Auf die ausführlichen diesbezüglichen Darlegungen unter Ziff. 2.2.3.6 und 2.2.3.6.2 sei an dieser Stelle verwiesen. Im Interesse der am schwersten betroffenen Anlieger, die mit 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts oder mehr belastet werden, hat die Planfeststellungsbehörde dem Planfeststellungsbeschluss eine Nebenbestimmung unter Ziff. 1.1.3.2 beigefügt, welche eine Freigabe der Anschlussstelle Neu Wulmstorf in nördlicher Richtung erst mit dem 4. Bauabschnitt ermöglicht bzw. die Freigabe an zusätzliche, die Belastungen in nördlicher Richtung vermindernde Maßnahmen der zuständigen Straßenverkehrsbehörden knüpft. Damit ist dem Interesse der Einwender, soweit dies unter Berücksichtigung der begrenzten Aufgaben und Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde möglich ist, hinreichend Rechnung getragen. Von dieser Nebenbestimmung profitieren auch jene Einwender, bei denen die Verkehrslärmmessung bzw. der erreichte Beurteilungspegel unterhalb der Schwelle der Abwägungserheblichkeit bzw. einer Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde zum Handeln verbleibt. Für weitergehende Maßnahmen, etwa durch die Planfeststellungsbehörde angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzungen im nachgeordneten Straßennetz, Querungshilfen, verkehrsberuhigende Maßnahmen im Einmündungsbereich der K 19 auf die L 235 etc. besteht aus den dargestellten Gründen weder eine hinreichende Rechtsgrundlage, noch ein sachlicher Anlass. Derartige Maßnahmen liegen im Verantwortungsbereich der dafür zuständigen Straßenverkehrsbehörde bzw. des Straßenbaulastträgers.

Die teilweise geforderte Verlegung der Anschlussstelle Neu Wulmstorf in Richtung Osten kommt aus den unter Ziff. 2.2.3.3.1 dargestellten Gründen nicht in Betracht.

Im Übrigen sind die Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz zumutbar. Eine Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte für die Luftreinhaltung ist nach den der Planfeststellungsbehörde hierzu vorliegenden Unterlagen nicht zu erwarten. Erschütterungen insbesondere durch den Lkw-Verkehr werden insoweit unterbunden, als eine Verkehrsfreigabe der Anschlussstelle Neu Wulmstorf durch die Nebenbestimmung 1.1.3.2 eingeschränkt ist. Im Übrigen ist die L 235 als Landesstraße jedoch auch für die Aufnahme von Lkw-Verkehr geeignet und bestimmt; Gleiches gilt für die L 140 und deren Fortsetzung auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg.

Auswirkungen auf landwirtschaftliche Betriebe

Soweit ein Austritt von eisenhaltigem Wasser überhaupt zu befürchten ist, wird dem durch Maßnahmen begegnet, die Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses sind; auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.8.2 und 2.2.3.12.4 wird verwiesen. Für Vorhabenbedingte Bodenverformungen auf landwirtschaftlichen Nutzflächen und daraus resultierende Nutzungserschwerisse sieht die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte.

Für Beeinträchtigungen von Obstkulturen durch Luftschadstoffe bestehen ebenfalls keine Anhaltspunkte, hierzu wird auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.12.4 verwiesen. Beeinträchtigungen des Kleinklimas sind allenfalls in Trassennähe zu befürchten, hierzu hat die Planfeststellungsbehörde den betroffenen Obstbauern einen Entschädigungsanspruch dem Grunde nach in Ziff. 1.1.3.5.1 eingeräumt.

Wie unter Ziff. 2.2.3.12.3 bereits ausgeführt wurde, ist die Überführung des Brockmanns Wegs auch für landwirtschaftliche Bedürfnisse hinreichend dimensioniert, zumal der Vorhabenträger diesbezüglich noch eine Zusage abgegeben hat (siehe Ziff. 1.1.4.1.9). Eine Überführung des Weges Rübker Bruch ist unter Berücksichtigung übrigen Querungsmöglichkeiten der Autobahn und der neu angelegten bzw. verlegten Wirtschaftswege nicht erforderlich; auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.12.3 wird verwiesen.

Das der Planfeststellungsbehörde vorliegende Gutachten über eine mögliche Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs des Einwenders Nr. 71 berücksichtigt die fehlende Überführung des Weges Rübker Bruch, ein neues Gutachten war deshalb nicht erforderlich. Die Auswirkungen auf die Existenzfähigkeit landwirtschaftlicher Betriebe sind unter Ziff. 2.2.3.12.2 ausführlich dargestellt.

Hinsichtlich des vorhabenbedingten Flächenentzugs und möglicher verbleibender materieller Nachteile ist auf den Ausgleich im bereits eingeleiteten Unternehmensflurbereinigungsverfahren zu verweisen. Eine darüber hinausgehende Berücksichtigung von Auswirkungen auf Verpflichtungen der betroffenen Landwirte gegenüber Altenteilern ist hier nicht möglich.

Wertminderungen, Ausgleich von Flächenverlusten u.ä.

Der von den Einwendern Nr. 8, 48, 59, 60 und 61 beklagte Verlust des freien Ausblicks in die Landschaft stellt eine vergleichsweise geringe Beeinträchtigung von Belangen der Einwender dar. Dem stehen die mit dem Vorhaben verfolgten, wesentlich gewichtigeren Ziele (Entlastung des bisherigen Straßennetzes, Schaffung einer leistungsfähigen Ost-West-Verbindung etc.) gegenüber. Damit verbundene Wertminderungen von Grundstücken sind, soweit sie überhaupt eintreten, im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen.

Für die von den Einwendern Nr. 33 und 34 geforderte Nichterhebung von Grundsteuer ist die Planfeststellungsbehörde nicht zuständig. Es steht den Einwendern frei, einen Antrag auf Grundsteuererlass wegen wesentlicher Ertragsminderung gemäß § 33 GrStG bei der dafür zuständigen Gemeinde zu stellen.

Der freihändige Erwerb von Flächen durch die Vorhabenträgerin ist ebenso wenig Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens wie ein Eigentumsentzug im Enteignungs- und Entschädigungsverfahren oder im Verfahren der Unternehmensflurbereinigung. Die diesbezügliche Kritik der Einwender Nr. 24, 25 und 65 kann deshalb in diesem Verfahren nicht berücksichtigt werden. Die Einwender haben die Möglichkeit, eventuell festgesetzte Entschädigungen auf dem Zivilrechtsweg überprüfen zu lassen. Außerhalb des Planfeststellungsverfahrens ist auch zu klären, ob der Einwender Nr. 93 einen Anspruch auf Übernahme der ihm verbleibenden Restflächen hat, soweit er nicht ohnehin durch das Verfahren der Unternehmensflurbereinigung einen wertgleichen Ausgleich in Land an anderer Stelle erhält.

Wenn das von den Einwendern Nr. 103 und 104 zu erwerbende Grundstück wie behauptet noch mit einem Lagergebäude bestanden sein sollte, dann ist es Sache der Vorhabenträgerin, nach dem Grunderwerb für einen Abriss des Gebäudes zu sorgen, dafür trägt sie als neuer Eigentümer auch die Kosten. Soweit das Gebäude noch einen Sachwert hat, wird dieser außerhalb des Planfeststellungsverfahrens mit dem Grundstückswert entschädigt. Die Schaffung eines Ersatzes für das Lagergebäude unter Einsatz der ggf. zu zahlenden Entschädigung ist Sache der Einwender.

Der von den Einwendern Nr. 41 und 42 befürchtete Verlust von Torfabbaubeständen ist, soweit Grundstücke der Einwender betroffen sein sollten, im Unternehmensflurbereinigungsverfahren bzw. im Entschädigungsverfahren werterhöhend zu berücksichtigen. Torf ist kein bergfreier Bodenschatz im Sinne der abschließenden Aufzählung in § 3 Abs. 3 BBergG. Die Einwender sind daher Eigentümer von eventuell auf ihren Grundstücken vorhandenen Torfvorkommen. Abgesehen davon lässt die Einwendung allerdings nicht ansatzweise erkennen, ob auf den Grundstücken der Einwender tatsächlich Torf vorhanden ist, ob dieser abgebaut wird oder abgebaut werden kann und inwiefern diese Möglichkeiten konkret durch das Vorhaben beeinträchtigt werden können. Deshalb ist eine weitere Berücksichtigung dieses Belangs durch die Planfeststellungsbehörde nicht möglich⁵⁴².

542 BVwerG, Urt. v. 25.05.2011 – 9 A 15.10 –, juris, Rn. 15.

Die schließlich von den Einwendern Nr. 41-44 beanstandete Verminderung der Verpachtungsfähigkeit von Flächen ist für die Planfeststellungsbehörde in dieser Pauschalität schon nicht nachvollziehbar. Die Nachfrage nach Pachtflächen wird auch nach Realisierung des Vorhabens hoch bleiben. Soweit durch eine veränderte Bewirtschaftung zur Erfüllung naturschutzfachlicher Vorgaben Nutzungseinschränkungen für bestimmte Grundstücke zu erwarten sind, werden diese Grundstücke durch die Vorhabenträgerin erworben, so dass eine Minderung der Verpachtungsfähigkeit die Einwender nicht mehr treffen könnte.

Belange des Naturschutzes

Der Einwender Nr. 55 kann, da er nicht durch Entzug von Grundeigentum betroffen ist, Belange des Naturschutzes schon von vornherein nicht geltend machen; seine Einwendung ist insoweit unzulässig. Im Übrigen hat die Planfeststellungsbehörde den Belangen des Naturschutzes eingehende Beachtung geschenkt, bezüglich der Einwendungen der Einwender Nr. 56 und 80 wird insofern auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.7 verwiesen wird.

Sonstige Belange

Der Einwender Nr. 54 wird aller Voraussicht nach auch mit seinem Handbike in der Lage sein, die Überführung der L 235 zu nutzen. Die Steigung auf der Überführung beträgt maximal 3,5 % auf einer begrenzten Strecke. Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95), die hier ersatzweise herangezogen werden können, soll die Steigung für wenig sportliche Radfahrer nicht mehr als 4 % betragen. Im vorliegenden Fall liegt die Steigung unter diesem Wert, so dass sie ggf. unter Einsatz weiterer Hilfsmittel (Gangschaltung) bewältigt werden kann, zumal ein Anspruch auf Aufrechterhaltung einer günstigen Verkehrsverbindung grundsätzlich nicht besteht.

Die von den Einwendern Nr. 105 und Nr. 257 kritisierte Lage des Wirtschaftsweges ist nicht zu beanstanden. Der Weg selbst ist zur Erschließung landwirtschaftlicher Flächen erforderlich. Eine Verlegung weiter östlich ist wegen der sich dort befindlichen Rampe der Überführung der L 235 nicht möglich. Bei einer Verlegung nach Westen würden wiederum landwirtschaftliche Nutzflächen durchschnitten. Überdies ist nicht ersichtlich, dass die Wohnqualität für den Einwender unzumutbar beeinträchtigt wäre. Es handelt sich schließlich nur um einen Wirtschaftsweg mit geringem (landwirtschaftlichen) Verkehrsaufkommen.

Für die von den Einwendern Nr. 33 und 34 angesprochene Fluglärmbelastung sieht die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte. Grundsätzlich ist eine Berücksichtigung von Lärm aus anderen Quellen jenseits des Straßenverkehrs nach der 16. BImSchV nicht vorgesehen (keine summativ Betrachtung). Gleichwohl ist hiervon nach der Rechtsprechung eine Ausnahme anerkannt, wenn die gesamte Belastung ein gesundheitsgefährdendes Ausmaß erreicht und deshalb eine Beeinträchtigung des Grundrechts der körperlichen Unversehrtheit nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG zu befürchten ist⁵⁴³. Ein solcher Fall liegt hier jedoch nicht vor. Die Ortslage Rübke befindet sich nicht unmittelbar in einer Einflugschneise. Der hier in Betracht kommende Verkehrsflughafen der Freien und Hansestadt Hamburg befindet sich in einer Entfernung von etwa 20 km Luftlinie nördlich der Elbe. Anflüge dieses Verkehrsflughafens verlaufen zwar auch über das Alte Land, die eigentliche Einflugschneise befindet sich aber nördlich des Flughafens im Bereich Quickborn-Norderstedt. Der Werksflughafen des Airbuswerks in Hamburg Finkenwerder liegt zwar deutlich näher an Rübke, er darf jedoch nur von 6.00 bis 22.00 Uhr für An- und Abflüge genutzt werden. Die Nutzung ist zudem auf maximal 35 Flugbewegungen täglich und 27 Flugbewegungen täglich im Jahresdurchschnitt reglementiert. Die Einflugschneise dieses Flughafens befindet sich im Norden über den

543 BVerwG, Urt. v. 21.03.1996 – 4 C 9.95 –, BVerwGE 101, 1 (11), BVerwG, Urt. v. 28.10.1998 – 11 A 3.98 –, BVerwGE 107, 350 (356).

Hamburger Elbvororten und über der Elbe sowie im Süden über Neuenfelde. Eine besondere Fluglärmbelastung in Rübke, welche eine summative Betrachtung erfordern könnte, ist vor diesem Hintergrund nicht erkennbar und auch nicht konkret vom Einwender vorgebracht worden.

Der vom Einwender Nr. 101 befürchtete Verlust der Jagdpachtfähigkeit kann in der Tat eintreten. Allerdings ist es Sache der Jagdgenossenschaft zu entscheiden, ob sie nur an Jagdgenossen oder auch Dritte verpachtet (vgl. § 10 Abs. 1 Satz 2 BJagdG). Die dem Einwender bisher durch sein Grundeigentum vermittelte Möglichkeit der Jagdpacht von der Jagdgenossenschaft ist – sofern sie Vermögenswert besitzt – im nachfolgenden Unternehmensflurbereinigungsverfahren bei der Festsetzung einer Entscheidung für verbleibende Nachteile zu berücksichtigen, wenn der Einwender nicht in diesem Verfahren zum Ausgleich Flächen erhält, welche ihm wiederum zum Mitglied einer Jagdgenossenschaft machen und damit den Abschluss von Jagdpachtverträgen ermöglichen.

Die von der Einwenderin Nr. 80 befürchtete Auflösung der dörflichen Gemeinschaft ist schon kein eigener Belang, den die Einwenderin geltend machen könnte. Überdies besteht für diese Befürchtung kein Grund. Genauso gut kann man spekulieren, dass die mit der Fertigstellung der Autobahn auch für die Ortsdurchfahrt der K 19 in Rübke verbundene Entlastungswirkung eher zu einer Stärkung des dörflichen Charakters führen wird.

Inwieweit sich die Erreichbarkeit eines – nicht näher benannten – Grundstücks der Einwenderin Nr. 22 infolge eines schlechten Nachbarschaftsverhältnisses verschlechtert, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht nachzuvollziehen. Durch das Vorhaben werden jedenfalls keine Grundstücke von ihrer Anbindung an das öffentliche Straßen- und Wegenetz abgeschnitten.

2.5.41 Formblatteinwendungen im Zuge der zweiten Auslegung

Die Einwender Nr. 232, 233, 236, 239 – 249, 252 – 254, 256, 258 – 262 haben vorformulierte, textlich identische Einwendungen schriftlich erhoben, diese aber z.T. hand- oder maschinenschriftlich ergänzt. Dabei handelt es sich um Einwender, die sich nach der ersten Auslegung nicht beteiligt hatten.

2.5.41.1 Vorbringen der Einwender

Der Einwendungstext ist mit den Einwendungen der übrigen Einwender identisch, die sich an der zweiten Auslegung durch Formblatteinwendungen beteiligt haben. Für das Vorbringen kann deshalb auf die Ausführungen unter Ziff. 2.5.40.1 verwiesen werden.

Ergänzend und soweit nicht schon durch die vorformulierten Einwende erfasst, wird von einzelnen Einwendern noch Folgendes zu den jeweiligen Themen vorgetragen:

Die Einwender Nr. 243 und 259 wenden sich gegen zusätzlichen Verkehr in Rübke und Hamburg Neuenfelde durch die Anschlussstelle Neu Wulmstorf. Außerdem befürchten sie, dass wegen der Anschlussstelle Rübke und Hamburg Neuenfelde eine Ortsumfahrung erhalten, für die landwirtschaftliche Flächen der Einwender in Anspruch genommen werden müssten. Einwender Nr. 240 befürchtet Schäden an seinem Haus, welches nur 2 m von der Straße Nincoper Deich entfernt liegt. Einwender Nr. 247 fordert eine Verlängerung der B 3 bzw. Ertüchtigung des Nincoper Deiches und wendet sich ebenfalls gegen höhere Immissionen in Hamburg Neuenfelde durch höheres Verkehrsaufkommen.

Der Einwender Nr. 236 beanstandet die Prognosen zum Verkehrsaufkommen als realitätsfremd.

Die Einwenderin Nr. 252 hat sich erstmals beteiligt, allerdings gemeinsam mit Einwender Nr. 134, der sich schon nach der ersten Auslegung beteiligt hatte.

2.5.41.2 Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde

Die Einwendungen Nr. 236 und 252 sind weitgehend unzulässig, weil sie erstmals nach der zweiten Auslegung erhoben wurden, obwohl die Planunterlagen im Wohnort der Einwender (Buxtehude und Neu Wulmstorf) auch bei der ersten Auslegung ausgelegt haben und die vorgebrachten Argumente im wesentlichen Umstände betreffen, die auch schon in der ersten Beteiligung geltend gemacht werden konnten. Die Einwendungen sind nur zulässig, soweit sie den Prognosehorizont der schalltechnischen Untersuchung und den Wegfall des Radweges auf der Überführung der K 40 rügen. Insoweit sind die Einwendungen jedoch in der Sache zurückzuweisen, wobei hierzu auf die Ausführungen unter Ziff. 2.5.40.2 verwiesen wird. Hinsichtlich der Miteinwenderin Nr. 252 wären die Einwendungen auch sonst in der Sache zurückzuweisen. Auf die jeweiligen Ausführungen zu Einwender Nr. 134 wird verwiesen.

Die Einwendung der Einwenderin Nr. 241 – einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung – wird als unzulässig zurückgewiesen. Die Einwenderin hat sich auf das Vorblatt ohne jeglichen Zusatz beschränkt und lediglich eine Flurstücksnummer angegeben, welche sie zu Wohnzwecken nutzt. Unter diesen Umständen ist für die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der ohnehin nur stichpunktartig benannten Betroffenheiten eine nähere Prüfung möglicher Belange der Einwenderin nicht möglich, weil das betroffene Grundstück nicht ohne Weiteres identifizierbar ist und es auch nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde ist, hierzu weitere Ermittlungen anzustellen.

Die Einwendung Nr. 239 wird ebenfalls als unzulässig zurückgewiesen. Das Wohngrundstück befindet sich in der Hasselwerder Straße in Hamburg Neuenfelde. Dort ist eine vorhabenbedingte Verkehrszunahme aufgrund der konkreten Lage nicht anzunehmen. Auch sonst kann die Planfeststellungsbehörde der Einwendung nicht ansatzweise Hinweise für eine mögliche Betroffenheit des Einwenders in eigenen Belangen entnehmen.

Die übrigen Einwender wohnen sämtlich in Hamburg am Nincoper Deich, der Nincoper Straße, der Stellmacherstraße und dem Nincoper Ort (Einwender Nr. 232, 233, 240, 242-249, 253, 254 und 258-262). Deren Einwendungen sind zulässig, soweit es sich um Betroffenheiten aufgrund einer Zunahme der Verkehrsbelastung auf den genannten Straßen handelt.

Gleichwohl sind die Einwendungen in der Sache zurückzuweisen. Im ungünstigsten Planfall nach Verkaufsfreigabe nur des 3. Bauabschnittes wird am Grundstück des Einwenders Nr. 240 ein Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 61 dB(A) nachts erreicht. Bei den Einwendern Nr. 243, 245, 248, 249, 258 und 259 wird die Schwelle von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts überschritten. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Betroffenheiten in ihrer Entscheidungsfindung berücksichtigt. Auf die ausführlichen diesbezüglichen Darlegungen unter Ziff. 2.2.3.6 und 2.2.3.6.2 sei an dieser Stelle verwiesen. Im Interesse der am schwersten betroffenen Anlieger, die mit 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts oder mehr belastet werden, hat die Planfeststellungsbehörde dem Planfeststellungsbeschluss eine Nebenbestimmung unter Ziff. 1.1.3.2 beigefügt, welche eine Freigabe der Anschlussstelle Neu Wulmstorf in nördlicher Richtung erst mit dem 4. Bauabschnitt ermöglicht bzw. die Freigabe an zusätzliche, die Belastungen in nördlicher Richtung vermindernde Maßnahmen der zuständigen Straßenverkehrsbehörden knüpft. Damit ist dem Interesse der Einwender, soweit dies unter Berücksichtigung der begrenzten Aufgaben und Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde möglich ist, hinreichend Rechnung getragen. Von dieser Nebenbestimmung profitieren auch jene Einwender, bei denen die Verkehrslärmzunahme bzw. der erreichte Beurteilungspegel unterhalb der Schwelle der Abwägungserheblichkeit verbleibt. Für weitergehende Maßnahmen, etwa durch die Planfeststellungsbehörde angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzungen im nachgeordneten Straßennetz, besteht aus den dargestellten Gründen weder eine hinreichende Rechtsgrundlage, noch ein sachlicher Anlass. Derartige Maßnahmen liegen im Verantwortungsbereich der dafür zuständigen Straßenverkehrsbehörde bzw. des Straßenbau- lastträgers.

Im Übrigen sind die Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz zumutbar. Eine Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte für die Luftreinhaltung ist nach den der Planfeststellungsbehörde hierzu vorliegenden Unterlagen nicht zu erwarten. Erschütterungen insbesondere durch den Lkw-Verkehr werden insoweit unterbunden, als eine Verkehrsfreigabe der Anschlussstelle Neu Wulmstorf durch die Nebenbestimmung in Ziff. 1.1.3.2 eingeschränkt ist. Schließlich ist die L 235 als Landesstraße für die Aufnahme von Lkw-Verkehr geeignet und bestimmt; Gleiches gilt für deren Fortsetzung auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg.

2.5.42 Einwender Nr. 234

Die Einwenderin wohnt an der Nincoper Straße in Hamburg Neuenfelde. Mit ihrer nach der zweiten Auslegung erhobenen Einwendung wendet sie sich in erster Linie gegen ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der Nincoper Straße nach Verwirklichung des Vorhabens wegen der damit einhergehenden Lärmimmissionen, Luftschadstoffe und Erschütterungen. Sie fordert, Straßenführung und Planung der Anschlussstelle Neu Wulmstorf so zu ändern, dass derartige Beeinträchtigungen nicht auftreten. Eine belastbare Prognose des Baustellenlärms fehle. Außerdem befürchtet sie ein erhöhtes Hochwasserrisiko durch den Bau der A 26.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Hinsichtlich des Hochwasserrisikos wird auf die Ausführungen unter Ziff. 2.2.3.8.3 verwiesen. Von Baustellenlärm wird die Einwenderin nicht betroffen, da sich ihr Wohngrundstück außerhalb des Einwirkungsbereichs der Baustelle befindet. Eine mögliche Mehrbelastung durch Verkehrslärm auf der Nincoper Straße hält sich am Grundstück der Einwenderin im Rahmen des Zumutbaren. Im für die Einwenderin ungünstigsten Planfall nach Verkehrsfreigabe nur des 3. Bauabschnittes werden am Gebäude ihres Wohngrundstücks maximal Beurteilungspegel von 55 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts erreicht. Dieser Wert liegt weit unter der hier als Orientierungswert anzusetzenden Schwelle von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts (vgl. dazu unter Ziff. 2.2.3.6.1.3). Ebenso wenig sind Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe zu erwarten, die für die Luftreinhaltung maßgeblichen Werte der 39. BImSchV werden auf dem Grundstück der Einwenderin aller Voraussicht nach eingehalten. Für Erschütterungen ist darauf zu verweisen, dass die Nincoper Str. für den Lkw-Verkehr geeignet und bestimmt ist und deshalb die damit einhergehenden Belastungen grundsätzlich hinzunehmen sind.

2.5.43 Einwender Nr. 235

Der Einwender ist Vorsitzender des Ortsentwicklungsausschusses Neu Wulmstorf, der wiederum ein Ausschuss des Gemeinderats ist. Unter Angabe dieser Funktion wendet sich der Einwender vor allem gegen Belastungen durch Zu- und Abgangsverkehr von der Anschlussstelle Neu Wulmstorf auf dem Nincoper Deich in Neu Wulmstorf.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen. Der Ortsentwicklungsausschuss, für den der Einwender offensichtlich stellvertretend auftreten will, ist nicht beteiligungsfähig nach § 11 VwVfG, weil er nur ein Unterorgan des Gemeinderats von Neu Wulmstorf ist. Ebenso fehlt es an einer Betroffenheit in eigenen Belangen im verfahrensrechtlichen Sinn. Eine Einwendungsbefugnis kommt auch nicht in Betracht, soweit es die Person des Einwenders selbst geht. Zum einen hat der Einwender nichts für eine eigene Betroffenheit vorgetragen. Zum anderen ist eine direkte Betroffenheit auch aufgrund seiner Wohnanschrift auch nicht ersichtlich.

2.5.44 Einwender Nr. 237, 238

Die Einwender haben der Gemeinde Neu Wulmstorf eine Einwendung per E-Mail übersandt, sich auf ihr Grundeigentum unter Benennung mehrerer Flurstücke berufen und Beeinträchtigungen durch eine Verkehrsmehrbelastung in Hamburg Neuenfelde (Wohnort der Einwender) geltend gemacht. Außerdem haben die Einwender stichpunktartig und allgemein verschiedene Auswirkungen des Vorhabens, wie sie auch in den Formblatteinwendungen benannt werden.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen, weil sie nicht die in § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG vorgesehene Form wahrt. Danach kann die Einwendung schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden. Eine E-Mail wahrt die Schriftform im Sinne von § 126 Abs. 1 BGB nicht, weil es sich nicht um eine eigenhändig unterzeichnete Urkunde handelt. Die Einwender haben sich auch nicht einer qualifizierten elektronischen Signatur bedient, welche die Schriftform gemäß § 3 Abs. 2 VwVfG ersetzt hätte.

2.5.45 Sammeleinwendung Rechtsanwalt

Die Einwender Nr. 5-10, 12, 17, 19, 2122, 23, 25, 26, 28-30, 32, 33, 35, 36, 39, 41, 43, 45, 47, 48, 50, 51, 53, 56, 59, 61, 65, 67-69, 71, 73, 76-78, 80, 81, 84, 87, 89, 93, 96, 97, 99, 101, 103, 106, 107, 109, 111, 113, 114 und 126-230 werden einheitlich anwaltlich vertreten; eine Vielzahl von Einwänden wird gegen das Vorhaben vorgebracht. Im Einzelnen wurde Folgendes eingewandt und ist dies wie folgt zu würdigen:

2.5.45.1 Vorbringen der Einwender

Im Rahmen der ersten Auslegung ist vorgetragen worden:

Wegen des Gesamtzusammenhangs wird Bezug genommen auf frühere Einwendungen zum 2. Bauabschnitt der A 26. Es sei nicht plausibel, dass der Lkw-Anteil im 3. Bauabschnitt im Vergleich zu den benachbarten Bauabschnitten niedriger ausfalle. Der für diverse Prognosen zugrunde gelegte Planfall 1a spiegle den Stand der Fernstraßenplanung nicht hinreichend wider, maßgeblich sei vielmehr der Planfall 3a. Im Übrigen sei die angenommene Halbierung des Verkehrs auf der B 73 im Zuge der Realisierung der A 26 nicht plausibel. Hier wären vielmehr insbesondere der Ausbau des Hamburger Containerhafens und die dadurch zusätzlich induzierten Lkw-Verkehre zu berücksichtigen gewesen.

Die vorgesehenen Lärmschutzwände werden zwar begrüßt, würden aber andererseits auch einen schwerwiegenden Eingriff in das Landschaftsbild darstellen. Zudem sei die Lärmschutzwand für Rübke nach Westen hin lückenhaft. Dem Anspruch der Anlieger im nachgeordneten Straßennetz auf Schallschutz sei nicht genügt worden. Des Weiteren werden Geschwindigkeitsbegrenzungen gefordert.

Die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung sei fehlerhaft, weil sie den Sandabbau in Ovelgönne gemäß dem Planfeststellungsbeschluss des Landkreises Stade vom 30.06.2008 nicht berücksichtigt habe. Ebenso wenig seien die sechs geplanten Kohlekraftwerke in Stade und Brunsbüttel berücksichtigt worden. Der angenommene Lebensraumverlust für den Wachtelkönig sei deutlich zu gering angesetzt worden. Auch seien die Lärmschutzwände zum Schutz des Wachtelkönigs wirkungslos. Man habe vorhabenbedingte Luftschadstoffeinträge nicht in Bezug auf die besonders störungsempfindliche Fauna geprüft. Ungeachtet dessen sei § 34 BNatSchG auf das Europäische Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ gar nicht anwendbar, da es an einer korrekten Unterschutzstellung fehle. Die einschlägige Naturschutzgebietsverordnung schütze das Gebiet nur unzureichend, da sie nicht alle im Gebiet vorkommenden Arten erfasse. Zudem seien die dortigen Freistellungstatbestände zu weit geraten. Das Gebiet wäre daher als faktisches Vogelschutzgebiet zu behandeln gewesen.

Die vorgenommene Alternativenprüfung sei fehlerhaft, da weitaus schonendere Alternativen wie etwa der Ausbau der B 73 oder die Null-Option nicht betrachtet worden seien. Unter den betrachteten Alternativen sei die Variante N 2 vorzugswürdig. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses seien nicht ersichtlich. Die Unfallzahlen ließen sich durch entsprechendes ordnungsbehördliches Einschreiten reduzieren, die angenommenen Entlastungseffekte seien keine, sondern nur eine Verlagerung der Störeffekte. Wirtschaftsförderung allein reiche aber nicht aus. Überhaupt seien nur Gründe nach Art. 9 VRL taugliche Abweichungsgründe. Solche Gründe lägen hier aber unstreitig nicht vor. Die geplante Kohärenzsicherung sei unzureichend, insbesondere weil sie auf bereits naturschutzfachlich wertvollen Flächen ohne entsprechendes Aufwertungspotenzial erfolge. Soweit die Kohärenzsicherung außerhalb des Vogelschutzgebiets erfolge, fehle es an der hohen Wahrscheinlichkeit der Wirksamkeit der Maßnahmen.

Die vorhabenbedingten Existenzgefährdungen werden gerügt ebenso wie die in Kauf genommene Überspannung eines Wohnhauses mit der zu verlegenden 380 kV-Freileitung. Es werden bau- und anlagebedingte Bodenverformungen befürchtet und das Überschüttverfahren mit Blick auf das ausgepresste eisenhaltige Porenwasser kritisch gesehen. Der imposante Bau (inklusive Lärmschutzwänden 6-7 m hoher Autobahnbau) führe zur Veränderung des lokalen und weiträumigen Klimas. Außerdem bestünden hinsichtlich der zu erwartenden Luftschadstoffe gesundheitliche Bedenken; die TA Luft sei insoweit unzureichend.

Im Rahmen der zweiten Auslegung wurde vorgetragen:

An den bisherigen Einwendungen werde festgehalten. Darüber hinaus wird eingewandt, dass die Auslegung nicht ordnungsgemäß erfolgt sei, weil die Einsichtnahme in die Planfeststellungsunterlagen während der angegebenen Dienststunden nicht uneingeschränkt möglich gewesen sei. Die Änderungen seien nicht hinreichend kenntlich gemacht worden.

Der Wegfall des Radweges auf der Überführung der K 40 wird gerügt. Die Verkehrslärmbelastung in Hamburg Neuenfelde hätte näher untersucht werden müssen; die Verlärmung des nachgeordneten Straßennetzes wird beanstandet. Die Planung sprengte das Landschaftsgefüge. Die Verkehrsprognose basiere auf veralteten Zahlen, da inzwischen die S-Bahn-Verbindung Hamburg-Stade zu einer erheblichen Entlastung des Pkw-Verkehrs geführt haben dürfte. Entsprechendes gelte für die Unfallstatistik. Der Prognosehorizont bis 2025 sei zu kurz.

2.5.45.2 Stellungnahme

Bis auf die Einwendung der von Eigentumsentzug betroffenen Einwender Nr. 5, 8, 12, 19, 22, 25, 29, 32, 33, 41, 43, 45, 48, 51, 53, 56, 59, 60, 65, 71, 73, 76, 77, 80, 87, 89, 93, 96, 97, 99, 101, 103, 109, 111, 113, 114, 128, 131, 133, 134, 135 und 137 werden sämtliche Einwendungen als unzulässig zurückgewiesen. Den übrigen Einwendungen fehlt es bereits an dem erforderlichen Mindestmaß an Substantiierung. Eine Einwendung bedarf zwar keiner Begründung, wohl aber eines Minimums an inhaltlicher Substantiierung⁵⁴⁴. Die Ablehnung des Vorhabens ohne zusätzliche, individualisierende Erwägungen reicht nicht aus⁵⁴⁵. Die Einwendung muss vielmehr zumindest in groben Zügen erkennen lassen, inwieweit der einzelne Einwender durch das Vorhaben tatsächlich betroffen sein kann und welche Bedenken er deshalb gegen das Vorhaben hat⁵⁴⁶. Wer in seiner Einwendung das betroffene Rechtsgut nur pauschal anspricht, kann auch nur eine pauschale Prüfung der Planfeststellungsbehörde erwarten⁵⁴⁷. Insoweit fehlt es hier schon an der Erkennbarkeit, inwieweit jene Einwender

544 Bonk/Neumann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 7. Aufl. (2008), § 73 Rn. 82.

545 BVerwG, Urt. v. 17.07.1980 – 7 C 101.78 –, BVerwGE 60, 297 (300).

546 NdsOVG, Urt. v. 24.05.2006 – 7 KS 198/03 –, NordÖR 2006, 356 (357); VGH Bad.-Württ., Urt. v. 09.10.2000 – 5 S 1885/99 –, VBIBW 2001, 315 (316).

547 BVerwG, Beschl. v. 25.01.2005 – 9 B 38.04 –, NVwZ 2005, 447 (448).

durch das hiesige Vorhaben tatsächlich betroffen sein können. Soweit auf frühere Einwendungen verwiesen wird, ist dies ebenfalls als unzulässig zurückzuweisen. Der bloße Verweis auf eine nicht nochmals in Abschrift beigefügte frühere Einwendung erfüllt nicht die an eine zu bearbeitende Einwendung zu stellenden formalen Voraussetzungen⁵⁴⁸.

Ungeachtet dessen wären die Einwendungen jedoch auch in der Sache zurückzuweisen. Aus denselben Gründen werden im Übrigen auch für die von der Planfeststellungsbehörde für zulässig erachteten Einwendungen der Einwender Nr. 5, 8, 12, 19, 22, 25, 29, 32, 33, 41, 43, 45, 48, 51, 53, 56, 59, 60, 65, 71, 73, 76, 77, 80, 87, 89, 93, 96, 97, 99, 101, 103, 109, 111, 113, 114, 128, 131, 133, 134, 135 und 137 zurückgewiesen. Im Einzelnen:

Was die Umstände bei der Einsichtnahme in die Planfeststellungsunterlagen im Zuge der zweiten Auslegung betrifft, so bedauert die Planfeststellungsbehörde, dass nicht alles reibungslos verlaufen ist. Sie nimmt aber zur Kenntnis, dass letztlich eine für angemessen erachtete Einsichtnahme möglich war. Der Vorwurf, die geänderten Planunterlagen seien nicht hinreichend kenntlich gemacht worden, wird jedoch zurückgewiesen. Den geänderten Unterlagen ist ein entsprechendes Deckblatt beigefügt gewesen, was selbst nach Meinung der Einwender genügt.

Was sodann die Rügen inhaltlicher Art angeht, so begegnet zunächst die Verkehrsprognose entgegen der Ansicht der Einwender keinen Bedenken:

Eine gesetzliche Vorgabe dazu, welchen Zeitraum die Planfeststellungsbehörde bei der Ermittlung der Verkehrsentwicklung zugrunde zu legen hat, gibt es nicht. Die Wahl der richtigen Erhebungsart und des Prognosezeitraums liegt im Ermessen der Behörde⁵⁴⁹. Insofern ist zwar zutreffend, dass der Prognosezeitraum nicht zu kurz bemessen sein darf, er insbesondere den Zeitpunkt der voraussichtlichen Verkehrseröffnung der Straße umfassen muss. Regelmäßig wird der Prognosehorizont für die Verkehrsentwicklung daher auf zehn bis 15 Jahre erstreckt. Auch ein Prognosehorizont, der (knapp) unter zehn Jahren bleibt, kann noch ausreichend sein, wenn bezogen auf diesen Zeitraum die wesentlichen abwägungsrelevanten Umstände erfasst werden können⁵⁵⁰. Der herangezogene Prognosehorizont wäre nur dann ungeeignet, wenn im maßgeblichen Beurteilungszeitpunkt bereits verlässlich absehbar wäre, dass die Straße bis zum gewählten Prognosehorizont noch nicht fertig gestellt und in Betrieb genommen sein wird, wenn also von vornherein feststünde, dass der Prognose für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Straße keine Aussagekraft mehr zukommt⁵⁵¹. Der hier angesetzte Prognosehorizont 2025 liegt jedoch innerhalb der in der Praxis bewährten Zeitspanne von zehn bis 15 Jahren. Folglich mussten auch nur Ereignisse berücksichtigt werden, mit denen realistischerweise bis 2025 konkret zu rechnen ist. Ob und wann es aber zu dem von den Einwendern angeführten Ausbau des Hamburger Containerhafens kommen wird, mit welchen Umschlagszahlen dann zu rechnen ist und in welchem Umfang das daraus folgende Frachtaufkommen über die Straße umgeschlagen wird, ist derzeit nicht absehbar.

Im Übrigen waren die für die Verkehrsprognose verwendeten Eingangsdaten noch hinreichend aktuell. Anhaltspunkte für eine gegenteilige Annahme vermögen auch die Einwender nicht aufzuzeigen. Sie verweisen insoweit lediglich auf angebliche erhebliche Entlastungseffekte die S-Bahn-Verbindung Hamburg-Stade. Dass diese zu einer spürbaren Entlastung insbesondere der B 73 geführt hätte, ist jedoch nicht ersichtlich. So wird die A 26 bspw. eben wegen der nach wie vor bestehenden katastrophalen Zustände im Straßennetz trotz diverser sonstiger Vorbehalte von den hier unmittelbar betroffenen Kommunen (Stadt Buxtehude und Gemeinde Neu Wulmstorf) begrüßt und dringend erwartet. Zudem vermag eine S-Bahn-

548 BVerwG, Urt. v. 27.08.1997 – 11 A 18.96 –, juris, Rn. 26 ff.

549 OVG S-H, Beschl. v. 28.06.2010 – 1 LA 24/10 –, NordÖR 2010, 450 (451).

550 BVerwG, Urt. v. 07.03.2007 – 9 C 2.06 –, BVerwGE 128, 177 (Rn. 21); OVG S-H, Beschl. v. 28.06.2010 – 1 LA 24/10 –, NordÖR 2010, 450 (451); BayVGh, Urt. v. 12.04.2002 – 20 A 01.40016 u.a. –, juris, Rn. 107.

551 VGh Bad.-Württ., Urt. v. 09.02.2010 – 3 S 3064/07 –, NuR 2010, 736 (737).

Verbindung nicht den als besonders belastend empfundenen Schwerverkehr aufzunehmen. Weitere Mängel, wie etwa in Bezug auf den Schwerverkehrsanteil auf der A 26, werden nicht aufgezeigt, sondern nur pauschal behauptet. Das Gleiche gilt hinsichtlich der Unfallstatistik. Auch war es sehr wohl zutreffend, nicht den Planfall 3a der schalltechnischen ebenso wie der luftschadstofftechnischen Untersuchung zugrunde zu legen. Mit dem angesetzten Planfall 1a bewegte sich die Vorhabenträgerin deutlich auf der sicheren Seite (siehe dazu oben, Ziff. 2.2.2.2.1.3.1).

Was sodann das Thema Verkehrslärm angeht, so zeigen die Einwender Berechnungsfehler nicht auf. Es ist fachgutachterlich nachgewiesen worden, dass entlang der Autobahn im 3. Bauabschnitt die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Deshalb mussten weder Geschwindigkeitsbegrenzungen angeordnet noch – was überdies auch unverhältnismäßig wäre (siehe oben 2.2.3.5.2.4) – die zum Schutz der Anwohner vorgesehene Lärmschutzwand nach Westen verlängert werden. In Bezug auf das nachgeordnete Straßennetz hat die Planfeststellungsbehörde das in ihrer Zuständigkeit Stehende getan, um verträgliche Zustände zu gewährleisten (siehe oben 2.2.3.6.2).

Die Belange des Naturschutzes sind entgegen der Meinung der Einwender beachtet bzw. berücksichtigt worden. Insoweit sei insgesamt nach oben (Ziff. 2.2.3.7) verwiesen. Hinsichtlich der Alternativenprüfung sei überdies angemerkt, dass die einwenderseits für vorzugswürdig erachtete Variante 4 aus dem Verfahren 2001/2002 zum 2. Bauabschnitt der A 26 (vierstreifiger Ausbau der B 73) ist bereits im Vorfeld jenes Verfahrens ausgeschieden worden, ohne dass dies das Niedersächsische Oberverwaltungsgericht in seinem Beschluss vom 12.12.2005 beanstandet hätte⁵⁵². Die Planfeststellungsbehörde teilt die seinerzeitigen Erwägungen der Bezirksregierung Lüneburg. Des Weiteren konnte die pauschale Behauptung, die A 26 könne die mit ihr erstrebten Entlastungswirkungen nicht bewirken, im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens nicht bestätigt werden. Vielmehr konnten die erstrebten Entlastungswirkungen planerisch erreicht werden. Die Planfeststellungsbehörde teilt schließlich nicht die Bedenken der Einwender, dass jedenfalls in artenschutzrechtlicher Hinsicht hier keine Ausnahmeerteilung möglich gewesen sei, weil insoweit nur die hier nicht vorliegenden Gründe nach Art. 9 VRL in Betracht kämen. Zutreffend ist zwar, dass Art. 9 VRL anders als § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG den hier bemühten Ausnahmegrund der sonstigen zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nicht explizit anführt. Es kann jedoch nicht angehen, dass einerseits nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs gemäß Art. 9 VRL Ausnahmen von den artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen aus Gründen der Freizeitbeschäftigung erteilt werden können⁵⁵³, dies aber hinsichtlich bedeutsamer Infrastrukturgroßvorhaben nicht möglich sein soll. Obgleich das Bundesverwaltungsgericht sich hierzu bislang uneinheitlich geäußert hat⁵⁵⁴, geht die Planfeststellungsbehörde mit der herrschenden Meinung⁵⁵⁵ davon aus, dass auch und gerade in Bezug auf die europäischen Vogelarten aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses eine Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten gewährt werden kann.

Ebenfalls nach oben verwiesen sei hinsichtlich der vorhabenbedingten Existenzgefährdungen (siehe unter 2.2.3.12.2), der Inanspruchnahme von Flächen der Einwender durch das Vorhaben (siehe unter 2.2.3.10), der Überspannung eines Wohnhauses mit der zu verlegenden 380 kV-Freileitung (siehe unter 2.2.3.5.5), der Unbedenklichkeit des Überschüttverfahrens (siehe unter 2.2.3.8.2) und der sonstigen Umweltauswirkungen des Vorhabens (umfas-

552 Vgl. NdsOVG, Beschl. v. 12.12.2005 – 7 MS 91/05 –, NuR 2006, 185 ff.

553 So etwa EuGH, Urte. v. 16.03.2003 – C-182/02 –, Slg. 2003, I-12105 (Rn. 11), Conseil d'État (Frankreich).

554 Siehe BVerwG, Urte. v. 16.03.2006 – 4 A 1075.04 –, BVerwGE 125, 116 (Rn. 572) einerseits und BVerwG, Urte. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 262).

555 Siehe nur – jeweils m.w.N. – *Steeck/Lau*, NVwZ 2009, 616 (622); *Gellermann*, NuR 2009, 476 (477); *Lütke*, NVwZ 2008, 598 (602); *Philipp*, NVwZ 2008, 593 (597).

send unter 2.2.2.2 sowie unter 2.2.3.15). Was schließlich die Kritik am Wegfall des Radweges auf der Überführung der K 40 angeht, so besteht nach Einschätzung der Vorhabenträgerin, welche die Planfeststellungsbehörde teilt, hierfür entgegen der anderslautenden Annahme der Einwender kein Bedarf. Die K 40 wird künftig eine wesentlich geringere Verkehrsbedeutung haben, so dass Fahrradfahrer die Fahrbahn benutzen können, ohne sich größeren Gefahren auszusetzen. So sieht denn auch der Landkreis Stade als Straßenbaulastträger der K 40 keine weiterführende Radwegeverbindung an der K 40 vor.

3 Rechtsbehelfsbelehrung

3.1 Klage

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht, Uelzener Straße 40, 21335 Lüneburg erhoben werden. Gemäß § 74 Abs. 4 Satz 3 VwVfG gilt der Planfeststellungsbeschluss den Betroffenen gegenüber, denen er nicht gesondert zugestellt wurde, mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt. Die Klageerhebung muss schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung des Niedersächsischen Justizministeriums über den elektronischen Rechtsverkehr in der Justiz vom 21.10.2011 (NdsGVBl. S. 367) 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 Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, vertreten lassen muss. Ausnahmen gelten unter anderem für juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden gem. § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO sowie für die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO genannten Personen und Organisationen.

3.2 Sofortige Vollziehbarkeit

Gemäß § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG hat eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss über eine Maßnahme des vordringlichen Bedarfs nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (§ 1 und Anlage zum FStrAbG) keine aufschiebende Wirkung. Einen Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO an das oben genannte Gericht, die aufschiebende Wirkung einer Anfechtungsklage anzuordnen, 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 Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt (§ 17e Abs. 4 FStrG).

4 Hinweise

4.1 Hinweis zur Auslegung

Dieser Planfeststellungsbeschluss sowie die unter Ziffer 1.1.2 dieses Beschlusses aufgeführten Planunterlagen werden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung bei der Stadt Buxtehude und der Gemeinde Neu Wulmstorf für zwei Wochen zur Einsichtnahme ausgelegt.

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Beschlusses können die oben genannten Unterlagen bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Regionaler Geschäftsbereich Stade, Harsefelder Straße 2, 21680 Stade, Telefon: 04141/601-0, oder bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Auf der Hude 2, 21335 Lüneburg, Telefon: 04131/15-2216, 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 Plans nicht innerhalb von 10 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 solche Unrichtigkeiten zu berichtigen, ohne dass es hierzu jeweils der Erhebung einer Klage bedarf (vgl. § 42 VwVfG).

4.4 Sonstige Hinweise

4.4.1 Bodenfunde

Sollten bei den Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen und Steinkonzentrationen sowie auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese nach § 14 Abs. 1 NDSchG unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde zu melden. Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 NDSchG bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen bzw. ist für ihren Schutz Sorge zu tragen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

4.4.2 Baumaschinen und Baulärm

Die in der Bauausführung verwendeten Baumaschinen müssen dem Stand der Technik entsprechen und die Einhaltung der relevanten Vorschriften zum Baulärm (32. BImSchV) gewährleisten.

4.4.3 Gesetzliche wasserrechtliche Regelungen

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des NWG und des WHG mit den dazu ergangenen Rechtsverordnungen maßgebend, soweit in den o.g. Erlaubnisbedingungen und -auflagen dieses Beschlusses keine abweichenden Regelungen getroffen werden.

4.4.4 Anerkennung weiterer Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Soweit hier Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen planfestgestellt werden, die keine Zuordnung zu Beeinträchtigungen infolge des 3. Bauabschnitts der A 26 erfahren haben, handelt es sich um Maßnahmen für den 4. Bauabschnitt. Deren grundsätzliche fachliche Eignung ist mit diesem Planfeststellungsbeschluss bereits anerkannt. Im Planfeststellungsverfahren zum 4. Bauabschnitt der A 26 muss insoweit mithin nur noch die Zuordnung zu konkreten Beeinträchtigungen erfolgen.

4.5 Fundstellennachweis mit Abkürzungsverzeichnis

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

Im Auftrage

Dierken

Abkürzungsverzeichnis

ABl.	Amtsblatt
a. A.	anderer Auffassung
a. E.	am Ende
a. F.	alte Fassung
Art.	Artikel
AS	Anschlussstelle
Aufl.	Auflage
BA	Bauabschnitt
BAB	Bundesautobahn
Bad-Württ.	Baden-Württemberg
BArtSchV	Bundesartenschutzverordnung
BauNVO	Baunutzungsverordnung
Bay	Bayrisch
BBauBl.	Bundesbaublatt
Beschl.	Beschluss
BfN	Bundesamt für Naturschutz
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BI-Bbg	Berlin-Brandenburg
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Städtebau
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BT-Drs.	Bundestags-Drucksache
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Amtliche Entscheidungssammlung des Bundesverwaltungsgerichts
BW	Baden-Württembergisch
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
EG	Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft
et al.	et alii (und andere)
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EurUP	Zeitschrift für Europäisches Umwelt- und Planungsrecht
FFH	Fauna Flora Habitat
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
Fn.	Fußnote
FStrAbG	Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz)
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GD	Generaldirektion

GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
Hess	Hessisch
Hrsg.	Herausgeber
Hs.	Halbsatz
insb.	insbesondere
IRP	Investitionsrahmenplan
i. V. m.	in Verbindung mit
Kap.	Kapitel
KG	Kammergericht
Komm.	Kommentar
KrW-/AbfG	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen
LBEG	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
LKV	Landes- und Kommunalverwaltung
Losebl.	Loseblattsammlung
MBI	Ministerialblatt
MLuS	Merkblatt über die Luftverunreinigungen an Straßen
M-V	Mecklenburg-Vorpommern
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
m. w. N.	mit weiteren Nachweisen
NAGBNatSchG	Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz
Nds	Niedersächsisch
NDSchG	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz
NEG	Niedersächsisches Enteignungsgesetz
NLStBV	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
NLWKN	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
NNatG	Niedersächsisches Naturschutzgesetz
NordÖR	Zeitschrift für öffentliches Recht in Norddeutschland
NRW	Nordrhein-Westfalen
NuL	Naturschutz und Landschaftsplanung
NuR	Natur und Recht
NVwVfG	Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NVwZ-RR	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht – Rechtsprechungsreport
OPA	offenporiger Asphalt
OVG	Oberverwaltungsgericht
Rh.-Pf.	Rheinland-Pfalz
RL	Richtlinie
RLS	Richtlinie für Lärmschutz an Straßen
Rn.	Randnummer(n)
ROG	Raumordnungsgesetz
S.	Seite(n); Satz
S-H	Schleswig-Holstein
Slg.	Sammlung des Europäischen Gerichtshofs

StVO	Straßenverkehrsordnung
Tab.	Tabelle
Thür	Thüringisch
UAbs.	Unterabsatz
UFP	Umweltmedizin in Forschung und Praxis
UPR	Umwelt- und Planungsrecht
Urt.	Urteil
UVPg	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
UVP-RL	Umweltverträglichkeitsprüfungs-Richtlinie
v.	von/vom
VBl.	Verwaltungsblätter
VBIBW	Verwaltungsblätter für Baden-Württemberg
VG	Verwaltungsgericht
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VRL	Vogelschutzrichtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwV	Verwaltungsvorschrift
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
WuA	Zeitschrift für Wasser und Abfall
Ziff.	Ziffer
ZUR	Zeitschrift für Umweltrecht