



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**

# **Planfeststellungsbeschluss**

**über den Neubau der  
Bundesautobahn 20, Abschnitt Drochtersen bis  
Landesgrenze Niedersachsen/ Schleswig-Holstein**

von Bau-km 3+700,000 bis Bau-km 10+449,335

Datum **30.03.2015**

Az.: **3320-31027 (A 20/A26-403)**



**Niedersachsen**



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Verfügender Teil.....</b>	<b>1</b>
<b>1.1</b>	<b>Planfeststellung.....</b>	<b>1</b>
1.1.1	Feststellung des Plans .....	1
1.1.2	Planunterlagen.....	2
1.1.2.1	Festgestellte Planunterlagen .....	2
1.1.2.2	Nachrichtliche Planunterlagen .....	4
1.1.3	Nebenbestimmungen .....	6
1.1.3.1	Baubeginn.....	6
1.1.3.2	Bauausführung.....	6
1.1.3.3	Auflagen.....	6
1.1.3.3.1	Tunnelsicherheit und Geschwindigkeitsbegrenzung .....	6
1.1.3.3.2	Lärmimmissionen .....	7
1.1.3.3.2.1	Baulärm.....	7
1.1.3.3.2.2	Ergänzender aktiver Lärmschutz.....	7
1.1.3.3.2.3	Ergänzender passiver Lärmschutz.....	7
1.1.3.3.3	Naturschutz.....	7
1.1.3.3.4	Denkmalschutzrechtliche Genehmigung, Beweissicherung, Ersatz von Schäden.....	9
1.1.4	Zusagen.....	9
1.1.4.1	Naturschutzrechtliche Zusagen .....	9
1.1.4.2	Erreichbarkeit von Grundstücken.....	9
1.1.4.3	Erhalt der 2. Deichlinie .....	10
<b>1.2</b>	<b>Wasserrechtliche Erlaubnis .....</b>	<b>10</b>
1.2.1	Erlaubte Benutzung.....	10
1.2.2	Inhalts- und Nebenbestimmungen .....	10
1.2.2.1	Anlage der Entwässerungsmulden .....	10
1.2.2.2	Ertüchtigung des Polderschöpfwerks .....	10
1.2.2.3	Betrieb und Unterhaltung.....	11
1.2.2.4	Wasseraufbereitung im Rahmen des Überschüttverfahrens.....	11
1.2.2.5	Einhaltung von Grenzwerten, Gewährleistung der ökologischen Gewässergüte .....	11
1.2.2.6	Verrohrungen, Umverlegungen von Gräben, Gewässersohlen, weitere Ersatzmaßnahmen .....	11
1.2.2.7	Grundwasserstände, Grundwasserbeschaffenheit.....	12
1.2.2.8	Verschiebung der Verbandsgrenzen.....	12
1.2.2.9	Änderungen .....	12
1.2.2.10	Unfälle, Betriebsstörungen etc. ....	12
<b>1.3</b>	<b>Hinweise.....</b>	<b>12</b>
1.3.1	Abstimmung mit dem Niedersächsischen Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit – Binnenfischerei, Fischereikundlicher Dienst.....	12
1.3.2	Abstimmung mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg und weitere schifffahrtsrechtliche Zusagen .....	13
1.3.3	Abstimmung mit der EWE Netz GmbH .....	13
1.3.4	Abstimmung mit der Umwelt Windrad UWR GmbH & Co. Drochtersen/ Irxleben KG...13	
1.3.5	Abstimmung mit der Sasol Germany GmbH, vertreten durch die Friedrich Vorwerk KG Rohrleitungsbau .....	13
1.3.6	Abstimmung mit dem Trinkwasserverband Stader Land .....	14
1.3.7	Abstimmung mit dem Abwasserzweckverband Bützfleth-Assel .....	14
1.3.8	Abstimmung mit dem Deichverband Kehdingen-Oste .....	14
1.3.9	Erreichbarkeit von Grundstücken .....	14
1.3.10	Abstimmung mit dem Gauensieker Schleusenverband .....	14
<b>1.4</b>	<b>Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen .....</b>	<b>14</b>
<b>1.5</b>	<b>Aussetzungsentscheidung.....</b>	<b>14</b>



<b>2</b>	<b>Begründender Teil .....</b>	<b>15</b>
<b>2.1</b>	<b>Sachverhalt .....</b>	<b>15</b>
2.1.1	Beschreibung des Vorhabens .....	15
2.1.2	Vorgängige Planungsstufen .....	16
2.1.3	Angrenzende Planungsabschnitte .....	17
2.1.4	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens .....	19
2.1.5	Umweltverträglichkeitsprüfung .....	23
<b>2.2</b>	<b>Rechtliche Bewertung .....</b>	<b>23</b>
2.2.1	Formalrechtliche Würdigung .....	23
2.2.1.1	Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens .....	23
2.2.1.2	Zuständigkeit .....	23
2.2.2	Umweltverträglichkeitsprüfung .....	24
2.2.2.1	Einleitung zur UVP und Beschränkung der UVP nach § 16 Abs. 2 UVPG .....	24
2.2.2.2	Allgemeines zur zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG und Bewertung nach § 12 UVPG .....	26
2.2.2.2.1	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG .....	26
2.2.2.2.2	Bewertung nach § 12 UVPG .....	28
2.2.2.3	Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Schutzgüter .....	28
2.2.2.3.1	Beschreibung des Vorhabens .....	28
2.2.2.3.2	Untersuchungsraum und Untersuchungsmethodik .....	28
2.2.2.3.3	Schutzgut Mensch .....	30
2.2.2.3.3.1	Zusammenfassende Darstellung .....	30
2.2.2.3.3.2	Bewertung .....	32
2.2.2.3.4	Schutzgut Tiere und Pflanzen .....	32
2.2.2.3.4.1	Zusammenfassende Darstellung .....	32
2.2.2.3.4.2	Bewertung .....	39
2.2.2.3.5	Schutzgut Boden .....	40
2.2.2.3.5.1	Zusammenfassende Darstellung .....	40
2.2.2.3.5.2	Bewertung .....	41
2.2.2.3.6	Schutzgut Wasser .....	42
2.2.2.3.6.1	Zusammenfassende Darstellung .....	42
2.2.2.3.6.2	Bewertung .....	45
2.2.2.3.7	Schutzgut Luft .....	46
2.2.2.3.7.1	Zusammenfassende Darstellung .....	46
2.2.2.3.7.2	Bewertung .....	48
2.2.2.3.8	Schutzgut Klima .....	48
2.2.2.3.8.1	Zusammenfassende Darstellung .....	48
2.2.2.3.8.2	Bewertung .....	49
2.2.2.3.9	Schutzgut Landschaft .....	49
2.2.2.3.9.1	Zusammenfassende Darstellung .....	49
2.2.2.3.9.2	Bewertung .....	50
2.2.2.3.10	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter .....	51
2.2.2.3.10.1	Zusammenfassende Darstellung .....	51
2.2.2.3.10.2	Bewertung .....	52
2.2.2.3.11	Wechselwirkungen .....	52
2.2.2.4	Schutzgutübergreifende Gesamtbewertung .....	53
2.2.3	Materiell-rechtliche Würdigung .....	53
2.2.3.1	Planrechtfertigung .....	53
2.2.3.2	Verkehrliche Belange, Abschnittsbildung .....	54
2.2.3.2.1	Künftige Verknüpfung .....	54
2.2.3.2.2	Abschnittsbildung .....	55
2.2.3.2.2.1	Zulässigkeit der Abschnittsbildung .....	55
2.2.3.2.2.2	Selbständige Verkehrsbedeutung .....	56
2.2.3.2.2.3	Die Weiterführung der A 20 in Schleswig-Holstein und in Niedersachsen .....	57
2.2.3.2.2.4	Die Weiterführung der A 26 in Richtung Hamburg .....	60
2.2.3.2.2.5	Die Anbindung der A 20 an die A 26 .....	61
2.2.3.2.2.6	Wahrung des Rechtsschutzes der Betroffenen .....	63



2.2.3.2.2.7	Schlussbetrachtung .....	64
2.2.3.2.2.8	Begründung der Aussetzungsentscheidung .....	65
2.2.3.3	Trassenführung, Varianten .....	66
2.2.3.3.1	Beschreibung der Trassenführung .....	66
2.2.3.3.2	Nullvariante .....	66
2.2.3.3.3	Beschreibung der untersuchten Varianten .....	67
2.2.3.4	Immissionen .....	69
2.2.3.4.1	Lärm .....	69
2.2.3.4.1.1	Allgemeines .....	69
2.2.3.4.1.2	Lärmberechnung .....	71
2.2.3.4.1.3	Aktiver Lärmschutz .....	72
2.2.3.4.1.4	Abwägung aktiver/ passiver Lärmschutz .....	73
2.2.3.4.1.5	Passiver Lärmschutz/ Entschädigung für Lärmschutz an Gebäuden .....	75
2.2.3.4.1.6	Entschädigung für Außenwohnbereich .....	75
2.2.3.4.2	Luftverunreinigungen, Schadstoffe .....	75
2.2.3.4.2.1	Allgemeines .....	75
2.2.3.4.2.2	Staubimmissionen .....	77
2.2.3.4.2.3	Stickstoffdioxidbelastung .....	78
2.2.3.5	Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege .....	78
2.2.3.5.1	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung nach §§ 13 ff. BNatSchG .....	79
2.2.3.5.1.1	Eingriff .....	80
2.2.3.5.1.2	Vermeidbarkeit .....	80
2.2.3.5.1.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen .....	83
2.2.3.5.1.4	Vergleichende Gegenüberstellung .....	86
2.2.3.5.1.5	Verfahren .....	89
2.2.3.5.2	Ergebnis .....	89
2.2.3.5.3	Natura 2000-Gebiete .....	90
2.2.3.5.3.1	FFH-Gebiet DE 2018-331 „Unteralbe“ .....	92
2.2.3.5.3.2	Vogelschutzgebiet DE 2121-401 „Unteralbe“ .....	101
2.2.3.5.4	Sonstige Schutzgebiete nach BNatSchG und NAGBNatSchG .....	108
2.2.3.5.5	Gesetzlicher Biotopschutz .....	109
2.2.3.5.5.1	Gesetzlich geschützte Biotope (§ 30 BNatSchG i. V. m. § 24 NAGBNatSchG) .....	109
2.2.3.5.5.2	Geschützte Landschaftsbestandteile gemäß § 29 BNatSchG i. V. m. § 22 NAGBNatSchG .....	109
2.2.3.5.6	Artenschutz .....	110
2.2.3.5.6.1	Rechtlicher Rahmen .....	110
2.2.3.5.6.2	Relevanzprüfung/ Vorprüfung .....	112
2.2.3.5.6.3	Beurteilung der Verbotstatbestände .....	114
2.2.3.5.6.3.1	Tötungsverbot .....	114
2.2.3.5.6.3.2	Störungsverbot .....	117
2.2.3.5.6.3.3	Verbot der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten .....	119
2.2.3.6	Wasserwirtschaftliche Belange .....	121
2.2.3.6.1	Anforderungen des WHG .....	123
2.2.3.6.1.1	Bewirtschaftungsziele nach § 27 WHG .....	124
2.2.3.6.1.2	Bewirtschaftungsziele nach § 47 WHG .....	130
2.2.3.6.1.3	Weitere wasserrechtliche Vorschriften .....	133
2.2.3.6.2	Hochwasserschutz –Verlegung der 2. Deichlinie, Durchtrennung des Polders .....	133
2.2.3.6.3	Allgemeinwohl .....	134
2.2.3.6.4	Ermessen .....	134
2.2.3.7	Tunnelsicherheit .....	134
2.2.3.8	Eigentum .....	140
2.2.3.9	Landwirtschaft/ Existenzgefährdung .....	146
2.2.3.10	Denkmalschutz .....	148
2.2.3.11	Gesamtergebnis der Abwägung .....	150
<b>2.3</b>	<b>Wasserrechtliche Erlaubnis .....</b>	<b>150</b>



<b>2.4</b>	<b>Stellungnahmen und Einwendungen.....</b>	<b>153</b>
2.4.1	Träger öffentlicher Belange .....	153
2.4.1.1	Gemeinde Drochtersen .....	153
2.4.1.2	Landkreis Stade .....	155
2.4.1.3	GLL – AfL Bremerhaven.....	158
2.4.1.4	GLL – GLL Lüneburg, Domänenamt Stade.....	159
2.4.1.5	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG).....	159
2.4.1.6	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) .....	160
2.4.1.7	Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven .....	160
2.4.1.8	Niedersächsische Landesforsten.....	160
2.4.1.9	Niedersächsisches Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit - Binnenfischerei, Fischereikundlicher Dienst .....	160
2.4.1.10	Polizeidirektion Stade .....	161
2.4.1.11	Polizeidirektion Lüneburg .....	161
2.4.1.12	Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg .....	162
2.4.1.13	Wehrbereichsverwaltung Nord.....	162
2.4.1.14	Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade.....	162
2.4.1.15	Landwirtschaftskammer Niedersachsen – Forstamt Nordheide-Küste .....	163
2.4.1.16	Landwirtschaftskammer Niedersachsen – Bezirksstelle Bremervörde .....	163
2.4.1.17	EWE Netz GmbH .....	163
2.4.1.18	Umwelt Windrad UWR GmbH & Co. Drochtersen/ Irxleben KG.....	163
2.4.1.19	Sasol Germany GmbH .....	164
2.4.1.20	Trinkwasserverband (TWV) Stader Land .....	164
2.4.1.21	Abwasserzweckverband (AZV) Bützfleth-Assel.....	165
2.4.1.22	Wasser- und Bodenverband Krautsand .....	165
2.4.1.23	Schleusenverband Bauernschaft Ritsch.....	167
2.4.1.24	Gauensieker Schleusenverband .....	168
2.4.1.25	Unterhaltungsverband Kehdingen.....	169
2.4.1.26	Deichverband Kehdingen-Oste .....	169
2.4.1.27	Jagdgenossenschaft Drochtersen.....	170
2.4.1.28	Jagdgenossenschaft Drochtersen-Assel .....	171
2.4.1.29	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein .....	171
2.4.1.30	Landvolk Niedersachsen, Kreisbauernverband Stade e.V. ....	171
2.4.1.31	Gemeinde Kollmar.....	172
2.4.1.32	Beratungsring Drochtersen e. V.....	175
2.4.2	Einwendungen und Stellungnahmen der Naturschutzvereinigungen .....	177
2.4.2.1	S 38 und S 44 BUND und NABU .....	177
2.4.2.2	S 37 Biologische Schutzgemeinschaft Hunte-Weser-Ems.....	191
2.4.2.3	S 45 Arbeitsgemeinschaft AUN des Naturschutzverbandes Niedersachsen NVN und der biologischen Schutzgemeinschaft BSH und Einwendungen im eigenen Namen der Vorsitzenden .....	193
2.4.2.4	S 46 Arbeitsgemeinschaft der anerkannten Naturschutzverbände in Schleswig-Holstein und die in ihr zusammengeschlossenen Verbände .....	196
2.4.3	Privateinwender .....	198
2.4.3.1	Einwendungen mit laufenden Nummern E 7, 8, 10, 16, 17, 20, 24, 26, 31, 33, 36, 42, 44-46, 52, 53, 57, 64, 65, 67-69, 77, 91, 92, 97, 98, 99, 100-102, 104, 107, 109-111, 117, 124, 125, 129, 130 .....	199
2.4.3.2	Existenzgefährdungen.....	209
2.4.3.2.1	E 25 .....	209
2.4.3.2.2	E 80 .....	219
2.4.3.2.3	E 81 .....	225
2.4.3.2.4	E 122 .....	226
2.4.3.2.5	E 123 .....	227
2.4.3.2.6	E 128 .....	229
2.4.3.3	Einwender gegen die Weiterführung der A 20 in Richtung Westen.....	232
2.4.3.4	Weitere Einwender .....	234
2.4.3.4.1	E 2 .....	234



2.4.3.4.2	E 27 .....	234
2.4.3.4.3	E 40 .....	235
2.4.3.4.4	E 50 .....	236
2.4.3.4.5	E 55 .....	236
2.4.3.4.6	E 56 .....	238
2.4.3.4.7	E 76 .....	238
2.4.3.4.8	E 79 .....	238
2.4.3.4.9	E 83, 84 .....	239
2.4.3.4.10	E 85, 86 .....	240
2.4.3.4.11	E 87, 88, 89.....	240
2.4.3.4.12	E 112, 113, 114, 115 .....	241
2.4.3.4.13	E 121 .....	241
2.4.3.5	Präkludierte Einwendungen.....	242
2.4.3.5.1	E 28, 29 .....	243
2.4.3.5.2	E 131 .....	243
2.4.3.5.3	E 132, 133.....	243
2.4.3.5.4	E 134 .....	244
<b>3</b>	<b>Rechtsbehelfsbelehrung .....</b>	<b>245</b>
<b>4</b>	<b>Abkürzungsverzeichnis.....</b>	<b>246</b>

# 1 Verfügender Teil

## 1.1 Planfeststellung

### 1.1.1 Feststellung des Plans

Der Plan der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Land Niedersachsen, dieses vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Stade, für den Neubau der A 20 von Bau-km 3+700,000 bis Bau-km 10+449,335 – in den Gemarkungen Assel und Drochtersen – wird gemäß den unter Ziffer 1.1.2.1 aufgeführten Unterlagen nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt.

Der festgestellte Plan umfasst zudem als Gewässerausbau die bauzeitliche Verlegung des Deichs der 2. Deichlinie mit Deichaußengraben auf einer Länge von 235 Metern zwischen Bau-km 6+750 und 6+850 und die Neuherstellung des Deiches mit Deichaußengraben nach Abschluss der Baumaßnahme. Zum Gewässerausbau gehört die Neuherstellung mit einem anderen Grabenprofil und die Grundräumung zur dauerhaften Änderung des Grabenprofils (Sohlbreite 1,5 Meter, Böschungsneigung 1:1,5, Grabentiefe 1,75) auch im bestehenbleibenden Abschnitt. Festgestellt werden zudem die Gewässerausbauten, mit denen ein trassenbegleitendes Ersatzgewässer und das oberirdische Absetzbecken zur Behandlung des Wassers aus dem Trog- und Tunnelbereich nebst Ablaufgraben zum Deichfußgraben hergestellt werden.

Wesentliche Rechtsgrundlagen dieses Planfeststellungsbeschlusses sind:

- das Bundesfernstraßengesetz (FStrG in der Bekanntmachung der Neufassung vom 28.06.2007, BGBl. I S. 1206; zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 31.05.2013, BGBl. I S. 1388),
- das Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Niedersachsen (NVwVfG vom 03.12.1976, Nds. GVBl. 1976, 311; zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24.09.2009 (Nds. GVBl. S. 361) i. V. m. dem Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG in der Bekanntmachung der Neufassung vom 23.01.2003, BGBl. I S. 102; zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 25.07.2013, BGBl. I S. 2749),
- das Niedersächsische Wassergesetz (NWG vom 19.02.2010, Nds. GVBl. S. 64) i. V. m. dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG vom 31.07.2009, BGBl. I S. 2585; zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15.11.2014, BGBl. I S. 1724).

## 1.1.2 Planunterlagen

### 1.1.2.1 Festgestellte Planunterlagen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Anzahl Seiten/ Pläne	Maßstab
2.a	Übersichtskarte vom 31.03.2009, ersetzt durch Deckblatt vom 06.12.2012	1	1:100.000
2.b	Übersichtskarte vom 31.03.2009, ersetzt durch Deckblatt vom 06.12.2012	1	1:25.000
3	Übersichtslagepläne vom 31.03.2009, ersetzt durch Deckblätter vom 06.12.2012 (ohne Lageplan zum Vorhaben ab Verfahrensgrenze zu Schleswig-Holstein, Blatt 3, vgl. 1.1.2.2)	2	1:5.000
4	Übersichtshöhenpläne (Blatt 2 vom 31.03.2009, ersetzt durch Deckblatt vom 06.12.2012; Blätter 3 und 4 vom 31.03.2009)	3	1:5.000/ 500
6	Straßenquerschnitte (Blatt 2 vom 31.03.2009, ersetzt durch Deckblatt vom 06.12.2012; Blätter 5, 6, 8 bis 11 vom 31.03.2009)	7	1:100 (Blatt Nr. 9 auch 1:50)
7	Lagepläne (Blätter 2 bis 5 vom 31.03.2009, ersetzt durch Deckblatt vom 06.12.2012; Blätter 6 bis 9 vom 31.03.2009)	8	1:1.000
8	Höhenpläne		
8.1	Höhenpläne zur durchgehenden Strecke (Blätter 2b und 3 vom 31.03.2009, ersetzt durch Deckblatt vom 06.12.2012; Blätter 4 bis 9b vom 31.03.2009)	14	
10	Bauwerksverzeichnis vom 31.03.2009, ersetzt durch Deckblatt vom 06.12.2012	35	
11	Schalltechnische Untersuchung		
11.1	Erläuterungsbericht vom 31.03.2009, Ziff. 5.1 (S. 12 ff.) und 6 zu Lärmschutzmaßnahmen (S. 16)	4	
11.2	Berechnungsunterlagen vom 31.03.2009	20	
11.3	Übersichtslagepläne vom 31.03.2009	2	1:5000

11.4	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen vom 31.03.2009	1	1:2.000
12	Landschaftspflegerischer Begleitplan		
12.1	Erläuterungsbericht vom 31.03.2009, geändert durch Deckblatt vom 06.12.2012		
12.3	Landschaftspflegerische Maßnahmen		
12.3.1	Übersichtslageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 31.03.2009, ersetzt durch Deckblatt vom 06.12.2012	1	1:25.000
12.3.2	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 31.03.2009, ersetzt durch Deckblatt vom 06.12.2012	5	1:1.000
12.3.3	Maßnahmekartei vom 31.03.2009, geändert durch Deckblatt vom 06.12.2012, ergänzt durch Maßnahme V7		
13	Wassertechnische Untersuchung		
13.1	Erläuterungsbericht vom 31.03.2009, ersetzt durch Deckblatt vom 06.12.2012	43	
13.8	Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie – Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 und 44 WHG	39	
14	Grunderwerb vom 31.03.2009, geändert durch Deckblätter vom 06.12.2012		
14.1	Grunderwerbspläne: Blätter 2 bis 5 vom 31.03.2009, ersetzt durch Deckblätter vom 06.12.2012; Blätter 6 bis 10 vom 31.03.2009	21	
14.2	Grunderwerbsverzeichnis	21	

Die festgestellten Unterlagen sind im Original, das bei der Planfeststellungsbehörde und der Vorhabenträgerin vorliegt, mit dem Dienstsiegel Nr. 12 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet. Die Folgeseiten einer mehrseitigen Unterlage sind durch Stanzung gekennzeichnet.

**1.1.2.2 Nachrichtliche Planunterlagen**

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Anzahl Seiten/ Pläne	Maßstab
1	Erläuterungsbericht vom 31.03.2009, ersetzt durch Deckblatt vom 06.12.2012	62	
1a	Allgemeinverständliche Zusammenfassung gem. § 6 UVPG vom 31.03.2009, geändert durch Deckblätter vom 06.12.2012	86	
1b	FFH-Verträglichkeitsprüfung vom 31.03.2009, ersetzt durch Deckblätter vom 06.12.2012	1 Zusammenfassung à 3 Seiten 1 Bericht zu FFH-Untereibe à 48 Seiten mit 2 Karten 1 Bericht zu VSG-Untereibe à 65 Seiten mit 2 Karten	Karte 1 = 1:25.000 Karte 2 = 1:10.000  Karte 1 = 1:25.000 Karte 2 = 1:10.000
3	Übersichtslageplan		
	Übersichtslageplan Blatt 3 zum Vorhaben ab Verfahrensgrenze zu Schleswig-Holstein	1	1:5.000
11	Schalltechnische Untersuchung vom 31.03.2009		
11.1	Erläuterungsbericht	17	
11.LuS	Luftschadstoffuntersuchung	29	
12	Landschaftspflegerischer Begleitplan		
12.2	Bestands- und Konfliktpläne vom 31.03.2009, ersetzt durch Deckblätter vom 06.12.2012	3	1:5.000
12.4	Materialien zum landschaftspflegerischen Begleitplan	1 gutachterliche Stellungnahme der Naturschutzbehörde und Benehmens-	

		herstellung nach § 14 BNatSchG à 4 Seiten  1 ergänzende Benehmens- herstellung à 3 Seiten	
12.5	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag vom 31.03.2009, ersetzt durch Deckblatt vom 06.12.2012  Artenschutz Lageplan vom 31.03.2009, ersetzt durch Deckblatt vom 06.12.2012	174  1	1:5.000
13	Wassertechnische Untersuchung		
13.2	Berechnungsunterlagen vom 31.03.2009, ersetzt durch Deckblatt vom 06.12.2012	26	
13.3	Zusammenstellung der Einleitstellen	2	
13.4	Übersichtskarte Wasserwirtschaft	1	1:25.000
13.5	Übersichtslagepläne Wasserwirtschaft vom 31.03.2009, ersetzt durch Deckblätter vom 06.12.2012	2	1:5.000
13.6	Lagepläne der Entwässerungsmaßnahmen vom 31.03.2009, ersetzt durch Deckblätter vom 06.12.2012	8	1:1.000
13.7	Regelquerschnitte Gewässerbau, Regelungsbauwerk vom 31.03.2009, ersetzt durch Deckblätter vom 06.12.2012	2	1:50
Material- band	Bauwerksunterlagen Tunnel  Unterlagen zur Tunnelsicherheit  Fachbeitrag „Prüfung der niedersächsischen Abschnitte auf mögliche unüberwindbare Planungshindernisse“		

### **1.1.3 Nebenbestimmungen**

Die Nebenbestimmungen, Änderungen und Berichtigungen gelten vorrangig und verbindlich gegenüber der ursprünglichen Fassung der Planunterlagen. Die Änderungen und Berichtigungen sind durch „Grüneintrag“ in den Planunterlagen kenntlich gemacht.

#### **1.1.3.1 Baubeginn**

Mit dem Bau darf erst begonnen werden, wenn der Planfeststellungsbeschluss für den nord-östlich anschließenden Abschnitt in Schleswig-Holstein vollziehbar ist.

#### **1.1.3.2 Bauausführung**

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

Die Vorhabenträgerin wird den zum Zweck der Errichtung des Vorbelastungsdammes aufzubringenden Sand mit Wasser binden oder andere geeignete Maßnahmen 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.

#### **1.1.3.3 Auflagen**

##### **1.1.3.3.1 Tunnelsicherheit und Geschwindigkeitsbegrenzung**

Es ist eine Branddetektion nach aktuellem Stand der Technik einzurichten, die sicherstellt, dass Brände innerhalb von weniger als 60 Sekunden erkannt werden.

Außerdem sind eine verkehrsmengenabhängige Geschwindigkeitsbegrenzung sicherzustellen sowie mehrere Geschwindigkeitskontrollen (sowohl Anzeigen der gemessenen Geschwindigkeit wie auch Einrichtungen zur Verfolgung von Geschwindigkeitsüberschreitungen) einzurichten. Der Nachweis der entsprechenden Vorkehrungen ist vor Betriebsbeginn zu erbringen.

Bei Inversionswetterlagen ist grundsätzlich eine weitere Geschwindigkeitsbegrenzung im Tunnel vorzusehen, um eine Überschreitung der zulässigen Grenzwerte für Feinstaubbelastungen (PM10) zu vermeiden.

Vor Inbetriebnahme ist das Gesamtsicherheitskonzept zur Tunnelsicherheit unter Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein soweit erforderlich zu aktualisieren.

Die Planfeststellungsbehörde behält sich die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses vor, wenn dies zur Gewährleistung der Tunnelsicherheit erforderlich ist.

### **1.1.3.3.2 Lärmimmissionen**

#### **1.1.3.3.2.1 Baulärm**

Während der Bauzeiten sind die gesetzlichen Vorschriften der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVVBaulärm) und die Grenzwerte der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) einzuhalten. Soweit zweckdienlich, sind temporäre Schallschutzwände zum Schutz der an die Baustelle angrenzenden Wohngebäude zu errichten. Der geplante Schallschutzwall ist zu errichten, bevor die Trasse der A 20 asphaltiert wird.

#### **1.1.3.3.2.2 Ergänzender aktiver Lärmschutz**

Im Bereich Drochtersen südöstlich der A 20 ist zwischen Bau-km 5+400 und 6+230 ein durchgehender Lärmschutzwall zu errichten, der gleichmäßig auf- bzw. absteigend eine Höhe von 6 bis 8 Metern gem. Plan 11.3 und Plan 11.4 über der Gradientenlinie hat.

#### **1.1.3.3.2.3 Ergänzender passiver Lärmschutz**

Für das Wohnhaus mit der Objektnummer G 6 (Unterlage 11.2) ist das Schalldämmmaß in der Weise auszugestalten, dass Pegelsteigerungen oberhalb der für den Einwender relevanten Grenzwerte in Schlafräumen und Kinderzimmern unterbunden werden.

#### **1.1.3.3.3 Naturschutz**

Die Maßnahmen V1 bis V6 des landschaftspflegerischen Begleitplans werden mit folgender Maßgabe festgesetzt:

**V2 wird ergänzt:** Vor Baubeginn erfolgt eine Überprüfung des Baufelds auf gegebenenfalls noch brütende Vögel. Der Bau darf erst nach Beendigung der Brutzeit beginnen.

**V3 wird ergänzt:** Vor Baubeginn werden die Gehölze im Baufeld überprüft, ob sie von Fledermäusen bewohnt sind.

Sofern die Höhlen/Quartiere unbesetzt sind, sind sie mit geeigneten Mitteln bis zur Fällung der Bäume zu verschließen.

Besetzte Höhlen und Höhlen, bei denen der Fledermausgutachter einen aktuellen Besatz nicht ausschließen kann, sind mit einem Einwege-Ausgang in der Art zu sichern, dass Ausflüge weiterhin möglich, Einflüge jedoch wirksam verhindert werden.

Die Fällung festgestellter Quartierbäume ist erst dann zulässig, wenn die Quartiernutzung nachweislich beendet ist. Immobile Tiere (bspw. Fledermäuse in der Winterruhe) sind vor dem Fällen zu bergen und in geeignete Ersatzquartiere umzusiedeln. Die Fällung der fledermausrelevanten Höhlenbäume ist generell unter Anwesenheit einer mit der Erfassung von Fledermäusen erfahrenen Fachperson (Biologe, Landespfleger o. ä.) durchzuführen.

Ferner werden festgesetzt:

**V7:** Mindestens ein Jahr vor Baubeginn nördlich der alten Deichlinie werden vorhandene Grabenabschnitte im Bereich der Kompensationsfläche E1 CEF (Gauensieker Sand) hinsichtlich der Lebensraumsprüche des Schlammpeitzgers optimiert und so neue bzw. zusätzliche Lebensräume geschaffen. Vor Baubeginn sind der Deichgraben im Bereich seiner Verlegung und die Gräben im Bereich der temporären Tunnelauflast, die überschüttet werden, abzufischen. Dabei sind zugleich das Vorkommen von Amphibien mit zu überprüfen und ggf. nachgewiesene Arten soweit erforderlich ebenfalls in angrenzende Gewässerabschnitte umzusiedeln. Dies gilt insbesondere für ein mögliches Vorkommen des Schlammpeitzgers. Die Fische sind in den Gewässern im Untersuchungsgebiet auszusetzen.

**V8:** Im Planungsbereich ist in geeignetem vorhandenem Altbaumbestand eine Nisthilfe für die Waldohreule (Kunsthorst in Form eines Weidenkorbs) anzubringen. Dies ist im Bereich nördlich des Deiches im Zuge der Maßnahme V 4c und A 8 möglich.

**V9:** Es wird eine ökologische Baubegleitung durch einen Fach-Bauleiter angeordnet.

**V10:** Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde zwei Jahre nach Bauschlussabnahme des Straßenbauvorhabens einen ersten Bericht und einen zweiten Bericht mit Abschluss der Entwicklungspflege über die durchgeführten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorzulegen.

**V11:** Im Bereich der Maßnahme A6 wird angeordnet, dass vorhandene ältere Gehölzbestände zu sichern und dort 4 halboffene Nistkästen (Halbhöhle) für den Grauschnäpper aufzuhängen sind.

Die folgenden Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans werden festgesetzt: S1, S2, G1, G2, A1 bis A10 und E1 CEF. Die Maßnahme E1 CEF ist rechtzeitig vor Baubeginn auszuführen.

### **Ausnahmen**

Vom Verbot der Beseitigung geschützter Landschaftsbestandteile wird eine Befreiung gem. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erteilt, da das Vorhaben im überwiegenden öffentlichen Interesse steht und ein hinreichender Ausgleich erfolgt (vgl. 2.2.3.5.5.2).

Vom Tötungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) wird hinsichtlich der Waldohreule zugunsten des Vorhabens vorsorglich gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG eine Ausnahme erteilt (2.2.3.5.6.3.1).

#### **1.1.3.3.4 Denkmalschutzrechtliche Genehmigung, Beweissicherung, Ersatz von Schäden**

Hinsichtlich der Ziegelei bei Gauensiek und des Gutes Hohenblöcken sowie des Ritscher Seedeichs (alter Elbdeich) wird die denkmalschutzrechtliche Genehmigung gem. § 10 Abs. 4 NDSchG hiermit erteilt.

Auf Kosten der Vorhabenträgerin und vor Beginn der Bautätigkeiten werden gutachterliche Zustandsfeststellungen („Beweissicherung“) bezüglich der Bewässerung der an die Trasse angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücke durchgeführt.

Auf Kosten der Vorhabenträgerin sind Beweissicherungsmaßnahmen am Baudenkmal Ziegelei bei Gauensiek durchzuführen.

Entstandene Schäden hat die Vorhabenträgerin zu ersetzen.

Die Vorhabenträgerin wird das Kulturdenkmal Ritscher Seedeich (alter Elbdeich) vor dessen teilweiser baubedingter Zerstörung gemäß den Anforderungen von § 6 Abs. 3 NDSchG fachgerecht untersuchen, bergen und dokumentieren. Hierzu stimmt sie sich mit dem niedersächsischen Landesamt für Denkmalschutz ab.

Die Vorhabenträgerin hat die Kosten für die notwendige Verlegung/ Änderung von Leitungen und Anlagen zu tragen.

### **1.1.4 Zusagen**

Die nachstehenden, seitens der Vorhabenträgerin abgegebenen Zusagen sind einzuhalten:

#### **1.1.4.1 Naturschutzrechtliche Zusagen**

Die Vorhabenträgerin hat dem Landkreis Stade und dem Niedersächsischen Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit – Binnenfischerei, Fischereikundlicher Dienst, eine ökologische Bauüberwachung bzw. eine Umweltbaubegleitung zugesagt. Des Weiteren hat sie eine Sicherung und Kontrolle der Kompensationsmaßnahmen durch die Aufnahme in den landschaftspflegerischen Ausführungsplan zugesagt. Die Kontrollergebnisse wird die Vorhabenträgerin an den Landkreis Stade weiterleiten.

#### **1.1.4.2 Erreichbarkeit von Grundstücken**

Soweit während der Bauzeit die Erreichbarkeit von Grundstücken und Gebäuden beeinträchtigt wird, hat die Vorhabenträgerin zugesichert, frühzeitig eine Abstimmung mit den Betroffenen herbeizuführen.

### **1.1.4.3 Erhalt der 2. Deichlinie**

Die Vorhabenträgerin hat dem Deichverband Kehdingen-Oste den Erhalt der 2. Deichlinie in der bestehenden Höhe und Funktion während der Bauzeit zugesagt. Die notwendigen Maßnahmen werden dazu in einem Bauvertrag festgeschrieben.

## **1.2 Wasserrechtliche Erlaubnis**

### **1.2.1 Erlaubte Benutzung**

Für die in den Unterlagen 13.3, 13.6 und 13.7 bezeichneten Einleitungen in Gewässer wird im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde die wasserrechtlich gehobene Erlaubnis erteilt. Ferner wird die bauzeitliche wasserrechtliche Erlaubnis für die Entnahme und das Einleiten von Wasser aus und in den Deichaußengraben an der 2. Deichlinie zwischen Bau-km 6+750 und 6+850 im Rahmen des Wassermanagements für den Tunnelvortrieb, das Einleiten des durch den Vorbelastungsdamm ausgepressten, aber aufbereiteten eisenhaltigen Porenwassers, das Einleiten des Wassers aus dem wegen Durchtrennung des Polders zwischen Bau-km 6+100 und Bau-km 6+600 errichteten Kleinschöpfwerks sowie das baubedingte Einbringen von Baustoffen in das Grundwasser beim Bau des Tunnels erteilt.

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

### **1.2.2 Inhalts- und Nebenbestimmungen**

#### **1.2.2.1 Anlage der Entwässerungsmulden**

Die Entwässerungsmulden im Bereich der freien Strecke (Entwässerungsabschnitt EA 1, EA 2 und EA 3) sind als offene Gräben und mit ausreichendem Gefälle herzustellen. Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, sich diesbezüglich mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade rechtzeitig abzustimmen.

#### **1.2.2.2 Ertüchtigung des Polderschöpfwerks**

Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, nach Fertigstellung und Inbetriebnahme des Vorhabens nach Regenereignissen zu prüfen, ob die Vergrößerung des Verbandsgebiets des Gauensieker Schleusenverbands zu einer Mehrbelastung der Verbandsgewässer führt. Dies hat anhand geeigneter Methoden und in Abstimmung mit dem Gauensieker Schleusenverband sowie der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade zu erfolgen. Kommt es infolge des Vorhabens zu einer Mehrbelastung, ist in Abstimmung mit dem Gauensieker Schleusenverband das Polderschöpfwerk am Gewässer 13.1 zu ertüchtigen.

Die Kosten für die Ertüchtigung des Polderschöpfwerks am Gewässer 13.1 sind von der Vorhabenträgerin zu tragen.

### **1.2.2.3 Betrieb und Unterhaltung**

Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen, insbesondere ist eine Verkrautung und Verstopfung der Mulden zu verhindern. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der übrigen Verbandsgewässer unterliegt dem jeweils geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt die Unterhaltung der Gewässer insoweit, als es durch die Wasserbenutzung infolge des Baus der Fernstraße bedingt ist. Die Verpflichtung kann durch Vereinbarung mit den Wasserverbänden abgelöst werden. Die Vereinbarung ist der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis vorzulegen.

Falls sich der Aufwand zur Unterhaltung der Verbandsgewässer infolge des Betriebs der Fernstraße wesentlich erhöht, wird der Vorhabenträgerin aufgegeben, den Mehraufwand der Verbände durch Vereinbarung mit diesen abzulösen.

### **1.2.2.4 Wasseraufbereitung im Rahmen des Überschüttverfahrens**

Die Behandlung des eisenhaltigen Porenwassers, das im Rahmen des Überschüttverfahrens zur Herstellung der Auflastdämme ggf. austritt, und das hydraulische Monitoring bzgl. Quantität und Qualität sind mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen.

### **1.2.2.5 Einhaltung von Grenzwerten, Gewährleistung der ökologischen Gewässergüte**

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass das im Rahmen der Tunnelbaumaßnahme aus dem Deichaußengraben entnommene Wasser bei Rückführung in den Deichaußengraben chemisch unverändert ist und den ökologischen Zustand des Gewässers nicht verändert. Dies wird in Abstimmung mit dem NLWKN und der Unteren Naturschutzbehörde überprüft.

Ferner trifft sie alle erforderlichen Maßnahmen, um eine Verunreinigung des Bodens während der Bauphase beispielweise durch Baumaterialien, Öle und Treibstoffe zu verhindern.

### **1.2.2.6 Verrohrungen, Umverlegungen von Gräben, Gewässersohlen, weitere Ersatzmaßnahmen**

Die Durchgängigkeit der Flethe und Gräben, insbesondere südlich der Gauensieker Süderelbe, die durch die Auflastfläche bauzeitlich überschüttet werden, wird gewährleistet, indem diese Gewässer temporär umverlegt werden oder ausreichend große Verrohrungen

erhalten. Die umverlegten Gewässer werden mit einer naturnahen Gewässersohle mit gewässertypischem Sohlesubstrat versehen.

Vor Durchführung dieser Maßnahmen sowie der wasserwirtschaftlichen Ersatzmaßnahmen nach Kapitel 7 der wassertechnischen Untersuchung (Unterlage 13) hört die Vorhabenträgerin die betroffenen Verbände an.

#### **1.2.2.7 Grundwasserstände, Grundwasserbeschaffenheit**

Die Vorhabenträgerin sorgt dafür, den Grundwasserstand und die Grundwasserbeschaffenheit im Rahmen des Tunnelvortriebs in Abstimmung mit dem NLWKN zu überprüfen.

#### **1.2.2.8 Verschiebung der Verbandsgrenzen**

Die Vorhabenträgerin hat beim Gauensieker Schleusenverband und beim Schleusenverband Ritsch nach Fertigstellung des Vorhabens die Verschiebung der Verbandsgrenzen auf den Mittelstreifen der Bundesautobahn zu beantragen.

#### **1.2.2.9 Änderungen**

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

#### **1.2.2.10 Unfälle, Betriebsstörungen etc.**

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

### **1.3 Hinweise**

Die Planfeststellung wird mit den folgenden Hinweisen verbunden:

#### **1.3.1 Abstimmung mit dem Niedersächsischen Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit – Binnenfischerei, Fischereikundlicher Dienst**

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Niedersächsischen Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit – Binnenfischerei,

Fischereikundlicher Dienst, in Verbindung setzen und die Einzelheiten für die Baudurchführung bei der Verlegung von Gewässern absprechen.

### **1.3.2 Abstimmung mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg und weitere schifffahrtsrechtliche Zusagen**

Die Vorhabenträgerin hat spätestens 6 Monate vor Baubeginn der Planfeststellungsbehörde den Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg vorzulegen. Anderenfalls behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Planergänzung über die Kreuzungsmaßnahme und die Kosten vor.

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg in Verbindung setzen und die Einzelheiten für die Baudurchführung absprechen. Dazu gehört auch, temporäre Maßnahmen an der Bundeswasserstraße Elbe vom Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg genehmigen zu lassen.

Die Vorhabenträgerin hat dem Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg zugesichert, den Tunnel ein Jahr nach Fertigstellung vermessen zu lassen.

Des Weiteren hat die Vorhabenträgerin zugesagt, das Tunnelbauwerk schifffahrtspolizeilich zu kennzeichnen.

### **1.3.3 Abstimmung mit der EWE Netz GmbH**

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der EWE Netz GmbH in Verbindung setzen und Einzelheiten für die Baudurchführung absprechen.

### **1.3.4 Abstimmung mit der Umwelt Windrad UWR GmbH & Co. Drochtersen/ Irxleben KG**

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der Umwelt Windrad UWR GmbH & Co. Drochtersen/ Irxleben KG in Verbindung setzen und Einzelheiten für die Baudurchführung absprechen.

### **1.3.5 Abstimmung mit der Sasol Germany GmbH, vertreten durch die Friedrich Vorwerk KG Rohrleitungsbau**

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der Friedrich Vorwerk KG Rohrleitungsbau in Verbindung setzen und Einzelheiten für die Baudurchführung absprechen.

### **1.3.6 Abstimmung mit dem Trinkwasserverband Stader Land**

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Trinkwasserverband Stader Land in Verbindung setzen und Einzelheiten für die Baudurchführung absprechen.

### **1.3.7 Abstimmung mit dem Abwasserzweckverband Bützfleth-Assel**

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Abwasserzweckverband Bützfleth-Assel in Verbindung setzen und Einzelheiten der Baudurchführung absprechen.

### **1.3.8 Abstimmung mit dem Deichverband Kehdingen-Oste**

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Deichverband Kehdingen-Oste in Verbindung setzen und Einzelheiten bezüglich der Überlassung der anfallenden, überschüssigen Kleierde absprechen.

### **1.3.9 Erreichbarkeit von Grundstücken**

Soweit während der Bauzeit die Erreichbarkeit von Grundstücken und Gebäuden beeinträchtigt wird, hat die Vorhabenträgerin zugesichert, frühzeitig eine Abstimmung mit den Betroffenen herbeizuführen.

### **1.3.10 Abstimmung mit dem Gauensieker Schleusenverband**

Die Vorhabenträgerin sichert zu, sich mit dem Gauensieker Schleusenverband hinsichtlich des neu zu errichtenden Polderschöpfwerks und des neu zu errichtenden Grabens rechtzeitig vor Baubeginn abzustimmen.

## **1.4 Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen**

Die erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde bzw. sie sich erledigt haben.

## **1.5 Aussetzungsentscheidung**

Die gesetzlich angeordnete sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 VwGO i.V.m. § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG) wird gem. § 80 Abs. 4 Satz 1 VwGO ausgesetzt.

## 2 Begründender Teil

### 2.1 Sachverhalt

#### 2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Der Antrag umfasst den Neubau der A 20 auf einer Länge von 6.749,335 m als Bundesautobahn. Die Strecke beginnt im Westen bei Bau-km 3+700,000 und endet an der Landesgrenze Niedersachsen/ Schleswig-Holstein bei Bau-km 10+449,335. Daran schließt sich auf der Seite Schleswig-Holsteins zunächst der Elbtunnel und dann die freie Strecke an. Die Autobahn verläuft im Westen zunächst auf Geländehöhe, wird dann abgesenkt, und der geschlossene Tunnel beginnt bei Bau-km 6+620,000. Der Tunnel ist insgesamt 6.507 m lang, unterquert auf niedersächsischer Seite die L 111 sowie ein FFH-Gebiet und die Elbe in einer Tiefe von NN-50 m. Er wird als zweiröhriger Tunnel mit einem Regelquerschnitt RQ 26 Tr, zwei Fahrstreifen je Tunnelröhre mit verringertem Standstreifen, hergestellt. Mit 20 Querschlägen werden die beiden Tunnelröhren miteinander verbunden.

Aufgrund der künftigen Verkehrsbelastungen wird im Übrigen der Regelquerschnitt mit Standstreifen mit RQ 31 ausgeführt. Der hiermit planfestgestellte Teil der A 20 befindet sich auf dem Gemarkungsgebiet der Gemeinde Drochtersen.

Die Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen haben am 04. und 05.10.2005 eine Verwaltungsvereinbarung über die einheitliche Planung und Durchführung des Vorhabens geschlossen. Danach obliegt gemäß § 2 Abs. 1 Schleswig-Holstein die Federführung und Planungsverantwortung. Gemäß § 2 Abs. 5 wird das Planfeststellungsverfahren bis zur jeweiligen Landesgrenze in jedem Land selbstständig durchgeführt, jedoch zeitlich koordiniert. Dementsprechend sind die aufeinander abgestimmten Pläne zur gleichen Zeit in Niedersachsen und Schleswig-Holstein ausgelegt worden. Die Planfeststellung ergeht in beiden Ländern im gleichen Zeitabschnitt. Der Elbtunnel wird von schleswig-holsteinischer Seite her durchgehend errichtet. Damit ist sichergestellt, dass der Elbtunnel in beiden Abschnitten einheitlich und gemeinsam gebaut wird.

Die Vorhabenträgerin hatte zunächst ein Autobahndreieck mit der A 26 geplant und eine Verknüpfung der A 26 mit der K 28, um auf diese Weise den Streckenabschnitt mit dem untergeordneten Straßennetz zu verbinden. Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde ist die daraus resultierende Verkehrsbelastung auf der K 28 mit den Folgen für die Lärmbelastung der angrenzenden Gebäude untersucht worden. An 34 Gebäuden in der ersten Bebauungsreihe erhöhte sich der Beurteilungspegel um mehr als 3 dB(A) und führte zu Werten von mehr als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts. Damit ist nach allgemeiner Erkenntnis die Grenze der Gesundheitsgefährdung erreicht, die eine Überschreitung nicht zulässt (BVerwG, NVwZ 2009, 1494, 1496). Das Bundesverwaltungsgericht hat zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld ausdrücklich diese Grenze von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts als nicht überschreitbare Zumutbarkeitsgrenze formuliert (NVwZ 2006, Beilage 1, S. 34). Diese Auffassung hat das Bundesverfassungsgericht nicht beanstandet

(BVerfG, NVwZ 2008, 780, 785). Auch wenn die K 28 nicht Gegenstand der beantragten Planfeststellung ist, ist die Auswirkung des Vorhabens – wenn auch nur vorübergehend – auf die angrenzende Bebauung zu beurteilen, wie das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 17.03.2005 (BVerwGE 123,152 – Frankenschnellweg) entschieden hat. Mit der verkehrlichen Anbindung des beantragten Autobahnabschnitts über die K 28 an die L 111 würden gesunde Wohnverhältnisse nicht mehr gewährleistet werden können. Die Vorhabenträgerin hat deshalb mit Schreiben vom 17.12.2012 auf den Anschluss der K 28 an die A 26 verzichtet.

Im Laufe des Planungsverfahrens hat die Vorhabenträgerin das Konzept entwickelt, die Straße über die Kreuzung der A 26 mit der A 20 nach Norden hinaus fortzuführen. Diese Planung wird derzeit konkretisiert. Die Umplanung des Autobahndreiecks A 20/ A 26 zu einem vierarmigen Knotenpunkt mit integrierter Anschlussstelle hat sich als vorzugswürdige Variante herauskristallisiert. Die Planungsabsicht hinsichtlich dieser Lösung wurde bereits im November 2010 im Zuge der Erörterungstermine vorgestellt. Ein eigenständiges Planungsverfahren hierfür ist für einen späteren Zeitpunkt vorgesehen. Der „Gesehen-Vermerk“ des Bundesverkehrsministeriums stammt vom 13.05.2013. Zwischenzeitlich hat der Vorhabenträger kleinräumige Trassenverschiebungen zugunsten der örtlichen Landwirtschaft erarbeitet. Für diese Planung ist beabsichtigt, im Jahr 2015 einen Antrag auf Planfeststellung zu stellen. Das Planfeststellungsverfahren für den angrenzenden fünften Abschnitt der A 26 wurde am 20.09.2010 eingeleitet, nachdem die Linienbestimmung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für diesen Abschnitt am 28.07.2005 erfolgte und der Vorentwurf vom Bundesverkehrsministerium am 21.07.2009 genehmigt wurde. Würde in der Kreuzung der A 26 mit der A 20 eine Straße weiter nach Norden geführt, müsste das beantragte Dreieck der A 20 mit der A 26 vollständig abgerissen und beseitigt werden. Die Vorhabenträgerin hat deshalb mit Schreiben vom 17.12.2012 den Planfeststellungsantrag dahingehend geändert, dass das Dreieck mit der A 26 ebenso entfällt wie der Teil der A 26 bis Bau-km 1+700,000. Der planfestgestellte Abschnitt der A 20 schließt damit im Osten an die Weiterführung nach Schleswig-Holstein an und im Westen endet er vorläufig ohne weitere Netzverknüpfung bei Bau-km 3+700,000. Die Deckblattplanung vom 06.12.2012 ist Gegenstand dieser Planfeststellung.

## **2.1.2 Vorgängige Planungsstufen**

Der Planfeststellungsabschnitt der Elbquerung ist Teil einer weiträumigen Gesamtplanung. Die Küstenautobahn A 20 (früher A 22) erschließt den norddeutschen Raum. Sie ist Teil einer weiträumigen Verbindung von den Niederlanden bis Polen.

In Niedersachsen verläuft die geplante A 20 mit einer Länge von 121 km vom Autobahndreieck mit der A 28 bei Westerstede über ein Autobahnkreuz mit der A 29 durch den Wesertunnel und im Versatz mit der A 27 sodann weiter südlich von Bremerhaven nach Osten bis zum Elbtunnel, der Gegenstand dieser Planfeststellung ist. Bei Drochtersen wird die A 20 mit der A 26 verbunden.

Der festgestellte Streckenabschnitt der A 20 mit der Elbquerung ist im geltenden Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (FStrAbG in der Fassung vom 20.01.2005, BGBl I S. 201, geändert durch Art. 12 des Gesetzes vom 09.12.2006, BGBl I S. 2833, Anlagenband BGBl I 2004, 2574) mit einem vierstreifigen Querschnitt als vordringlicher Bedarf eingestuft. Zur Prüfung der Raumverträglichkeit hat die Bezirksregierung Lüneburg ein Raumordnungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. In Übereinstimmung mit dem regionalen Raumordnungsprogramm D 3.6.0 gelangte die landesplanerische Feststellung vom 09.02.2004 zu dem Ergebnis, dass der Abschnitt der A 20 vom vorgesehenen Anschluss an die A 26 bis zur Elbe in der Trassenführung gemäß Anlage 2 und 3 mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar ist. Die Bezirksregierung untersuchte insgesamt drei Varianten (vgl. Plan 1) und befand unter umfassender Abwägung die Variante I als vorzugswürdig, die Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Die Raumordnungsbehörde prüfte einen Kurztunnel, der hinter dem Elbdeich beginnt, und einen Langtunnel, der hinter der L 111 beginnt, entsprechend der jetzt planfestgestellten Lösung. Mit Beschluss vom 14.05.2002 hat die Landesregierung Schleswig-Holstein ebenfalls diese Vorzugsvariante der Elbquerung bei Glückstadt gewählt. Die planfestgestellte Lage des Elbtunnels entspricht der Linienbestimmung vom 28.07.2005.

### **2.1.3 Angrenzende Planungsabschnitte**

In Vollziehung der Verwaltungsvereinbarung mit Schleswig-Holstein ist dort zeitlich parallel das Planfeststellungsverfahren betrieben worden. Durch die zeitgleiche Offenlegung der Pläne, in denen auch die Fortführung im Nachbarbundesland dargestellt wurde, konnte Jedermann erkennen, wie das Vorhaben nach der Landesgrenze fortgeführt wird.

Der Planfeststellungsabschnitt in Schleswig-Holstein (Abschnitt 8: Elbquerung – A 20) wurde am 23.04.2009 öffentlich bekannt gemacht, inzwischen erörtert und wurde mit Beschluss des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein vom 30.12.2014 planfestgestellt. Die Planfeststellungsbehörde hat sich nach Einsicht in die Planfeststellungsakten des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein ein eigenes Bild verschafft. Danach standen der Planfeststellung aus hiesiger Sicht keine unüberwindlichen Hindernisse entgegen. Laut dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein ist der genaue Zeitpunkt des Baubeginns nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens insbesondere von der Wahl des Finanzierungsmodells und dem Ergebnis der Konzessionsausschreibung abhängig. Es ist jedoch zu erwarten, dass das Konzessionsverfahren etwa zwei Jahre dauert und eine ungefähr sechsjährige Bauzeit einzuplanen ist. Die Bauabschnitte 1 (Lübeck – Geschendorf) und 2 (Geschendorf – Weede) sind bereits seit 2009 für den Verkehr freigegeben. Die Abschnitte 3 bis 7 unterliegen einer verfestigten Planung und befinden sich in laufenden Genehmigungs- und Rechtsverfahren. Das Bundesverwaltungsgericht hatte mit Urteil vom 06.11.2013 den Planfeststellungsbeschluss zum dritten Planungsabschnitt (Weede – Wittenborn) für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt. Nunmehr wird im Rahmen eines ergänzenden

Planfeststellungsverfahren durch Neukartierung gemäß dem aktuellen wissenschaftlichen Stand eine Neubewertung der FFH-Verträglichkeit vorgenommen.

In Niedersachsen ist der weitere Verlauf der Küstenautobahn A 20 in sieben Bauabschnitte unterteilt. Für alle Planungsabschnitte ist die Linie im Juni 2010 durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bestimmt worden. Der unmittelbar an das geplante Autobahnkreuz anschließende siebte Bauabschnitt kreuzt die B 73 und schließt an der L 114 an den sechsten Bauabschnitt an. Der Scoping-Termin für den Abschnitt zur Bestimmung des Untersuchungsrahmens nach § 5 UVPG fand am 31.08.2010 statt. Die übrigen Abschnitte haben folgenden Planungsstand:

Im ersten Abschnitt wurde der Vorentwurf im Frühjahr 2012 dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Genehmigung übersandt, das mit Schreiben vom 22.11.2013 den sog. „Gesehen-Vermerk“ erteilt hat. Im zweiten Abschnitt laufen derzeit die Untersuchungen aufgrund des Scoping-Termins vom 22.09.2010. Einen vergleichbaren Planungsstand hat der Abschnitt 3 aufgrund des Scoping-Termins vom 05.07.2011, ebenso der vierte Abschnitt aufgrund des Scoping-Termins vom 11.04.2011. Für den fünften Abschnitt fand am 15.11.2012 der Scoping-Termin statt. Der Vorentwurf für den Abschnitt 6 wurde inzwischen vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung genehmigt (01.06.2012). Am 28.09.2012 ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden.

Die Regierungsvertretung Lüneburg schloss am 29.01.2009 das Raumordnungsverfahren für die Küstenautobahn mit folgendem Ergebnis ab: Unter Beachtung der Maßgaben ist die in der Anlage 2 dargestellte A 20 (damals A 22) mit den Erfordernissen der Raumordnung einschließlich der Belange des Umweltschutzes und den raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen der betroffenen Planungsträger vereinbar. Diese landesplanerische Feststellung hat die Feststellung der Trasse bis zum Elbtunnel bei Drochtersen vom 09.02.2004 für den Abschnitt bis zum Elbtunnel ersetzt. Die landesplanerisch festgestellte Variante schließt an das hier planfestgestellte Ende der A 20 an. Der Abschnitt 7 entspricht dieser Vorzugsvariante.

Die A 26 zwischen dem Anschluss an die A 7 bis zur Verknüpfung mit der A 20 bei Drochtersen ist in fünf Bauabschnitte unterteilt. Der erste Bauabschnitt der A 26 von Stade bis östlich von Horneburg wurde bereits am 23.10.2008 dem Verkehr übergeben. Der zweite Bauabschnitt von östlich von Horneburg bis östlich von Buxtehude wurde am 30.01.2004 planfestgestellt. Auf Grund des Beschlusses des OVG Lüneburg vom 12.12.2005 (NuR 2006, 94) wurde zur Minimierung des Eingriffs in das europäische Vogelschutzgebiet V 59 (Moore bei Buxtehude) der Trassenverlauf überprüft. Aufgrund eines Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschlusses vom 14.11.2011 wurde die A 26 im Bereich der Anschlussstelle Buxtehude um bis zu 300 m nach Norden verlegt. Der Planfeststellungsbeschluss zum zweiten Bauabschnitt ist vom OVG Lüneburg mit Beschluss vom 12.12.2005 (NuR 2006, 94) bestätigt worden. Der Änderungs- und

Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss ist seit dem 24.04.2013 unanfechtbar. Im Bereich des rund 4,35 km langen Abschnittes von Horneburg bis an die K 26 (Anschlussstelle Jork) wurden im Sommer 2006 die Arbeiten begonnen und in den Jahren 2011 und 2012 die sechs Brückenbauwerke errichtet. Seit dem 28.11.2014 ist dieser Teilabschnitt fertig gestellt und für den Pkw-Verkehr in Fahrtrichtung Stade freigegeben. Im Abschnitt zwischen der K 26 und der Este wird seit Januar 2009 gebaut. Voraussichtlich Ende 2015 wird mit dem Bau der 200 m langen Estebrücke als dem aufwendigsten und für den Weiterbau der A 26 bedeutendsten Bauwerk begonnen werden. Der dritte Bauabschnitt östlich von Buxtehude (K 40) bis zur Anschlussstelle Neu Wulmstorf (B 3/ L 235) verläuft durch den nördlichen Rand des Europäischen Vogelschutzgebiets V 59 „Moore bei Buxtehude“. Dieser am 29.06.2012 planfestgestellte Bauabschnitt ist durch Rücknahme der anhängigen Klagen am 22.10.2013 nunmehr unanfechtbar. Am 05.09.2013 erfolgte der Spatenstich für den dritten Bauabschnitt. Die B 73 und B 3 werden westlich von Neu Wulmstorf über die neue B 3 angebunden. Diese Anbindung mit der Ortsumgehung Neu Wulmstorf wurde am 11.07.2011 für den Verkehr freigegeben.

Der östlich anschließende vierte Bauabschnitt von der Anschlussstelle Neu Wulmstorf bis zum Anschluss an die A 7 befindet sich mit rund 800 m auf niedersächsischem Gebiet (Abschnitt 4a) und ca. 7,9 km auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg (Abschnitt 4b). Die niedersächsische Planung ist 2008 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung genehmigt worden. Für den Abschnitt 4a ist das Planfeststellungsverfahren am 06.09.2012 eingeleitet worden. Die diesbezüglichen Planunterlagen haben bis zum 07.11.2012 ausgelegen. Bis einschließlich 21.11.2012 konnten Einwendungen erhoben werden. Das entsprechende Verfahren für den Abschnitt 4b auf Seiten der Freien und Hansestadt Hamburg wird ebenfalls weiterbetrieben.

Die Vorhabenträgerin hatte ein Dreieck der A 20 mit der A 26 bei Drochtersen beantragt. Die A 26 reichte bis zur geplanten Anschlussstelle an die K 28. Anschließend folgt der fünfte Bauabschnitt der A 26 von Drochtersen (K 28) bis östlich Stade, für den am 28.07.2005 die Linienbestimmung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erteilt wurde. Der Vorentwurf wurde am 21.07.2009 genehmigt. Am 20.09.2010 wurde das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Die Vorhabenträgerin hat mitgeteilt, dass sie für diesen fünften Bauabschnitt eine Planänderung beantragen wird; dieser Abschnitt wird an das künftige Kreuz A 20/ A 26 anschließen.

Der gesamte Abschnitt der A 26 von Drochtersen bis zur A 7 ist in der Anlage zu § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAbG als fest disponiert und vordringlicher Bedarf ausgewiesen.

#### **2.1.4 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Die Vorhabenträgerin hat am 06.04.2009 den Antrag auf Planfeststellung der vorstehend beschriebenen Maßnahme gestellt. Der Plan hat in der Gemeinde Drochtersen vom 11.05.2009 bis zum 10.06.2009 zur Einsicht für jedermann ausgelegen. Zeit und Ort der

Auslegung wurden nach der vorliegenden amtlichen Bescheinigung ortsüblich bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen angegeben, bei denen Einwendungen gegen den Plan bis zum 24.06.2009 schriftlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen sind (§ 17a Nr. 7 S. 1 FStrG).

Durch die ortsübliche Bekanntmachung erfolgte die Benachrichtigung der nach landesrechtlichen Vorschriften im Rahmen des BNatSchG anerkannten Vereine sowie sonstiger Vereinigungen. Ihnen wurde ebenfalls Gelegenheit gegeben, bis zum 24.06.2009 zum Plan Stellung zu nehmen. Ausdrücklich wies die Bekanntmachung darauf hin, dass Einwendungen und Stellungnahmen von Vereinigungen gegen den Plan gemäß § 17a Nr. 3, 7 FStrG nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen sind.

In Schleswig-Holstein wurde gleichzeitig der Plan zum Anschluss der A 20 auf schleswig-holsteinischer Seite öffentlich ausgelegt. In den jeweiligen Übersichtskarten ist der weitere Verlauf der A 20 auf dem Gebiet des Nachbarlandes dargestellt. In den Erläuterungsberichten ist die Gesamtmaßnahme der Elbquerung eingehend beschrieben.

Nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung des Termins wurden die abgegebenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen am 23.11., 26.11. und 01.12.2010 in der Gemeinde Drochtersen erörtert. Am 10.03.2011 konnten in Einzelterminen landwirtschaftliche Betriebe die geltend gemachte Existenzgefährdung näher darlegen. Die Belange der Elbfähre waren Gegenstand einer ergänzenden Anhörung in Hannover am 27.03.2015.

In den ausgelegten Plänen war das Autobahndreieck mit der A 26 enthalten sowie ein Teilstück der A 26 bis zur Anschlussstelle der K 28. Die Planfeststellungsbehörde hat diesen Trassenverlauf geprüft und festgestellt, dass die Ableitung des Verkehrs über die K 28 zur L 111 zu unzumutbaren Lärmbelastungen in der angrenzenden Wohnbebauung führen würde. Die Vorhabenträgerin hat daraufhin mit Schreiben vom **17.12.2012** ihren Antrag dahingehend geändert, dass sie nunmehr nur den Abschnitt der A 20 bis Bau-km 3+700,000 beantragt. Die Verknüpfung der A 20 mit der A 26 soll einer weiteren Planfeststellung vorbehalten bleiben. Die Umplanung des Autobahndreiecks A 20/ A 26 zu einem vierarmigen Knotenpunkt mit integrierter Anschlussstelle hat sich als vorzugswürdige Variante herauskristallisiert (vgl. oben unter 2.1.1). Die Vorhabenträgerin hat daher von dem zunächst geplanten Autobahndreieck Abstand genommen, da diese Verknüpfung bei Realisierung Kreuzes wieder vollständig beseitigt werden müsste.

Durch die jetzt beantragte Streckenführung der A 20 ergeben sich für die Ausbildung des Anschlusses der A 26 keine Vorentscheidungen.

Für das Planungsverfahren zur A 20 Elbquerung ergeben sich aus dem neuen Antrag der Vorhabenträgerin zahlreiche Änderungen:

Im Rahmen der **Straßenplanung** soll die Trassierung der A 20 in Lage und Höhe unverändert bleiben. Die in der ausgelegten Planfeststellungsunterlage ursprünglich beantragten planfreien/ teilplanfreien Knotenpunkte und damit vorgesehenen Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Straßennetz sind nicht mehr enthalten. Relevante Änderungen ergeben sich demnach vor allem hinsichtlich der Mehrbreiten in den Ein- und Ausfädelungstreifen im Bereich des ursprünglich geplanten Autobahndreiecks der A 20/ A 26. Diese entfallen im gegenständlichen Bereich. Aus der hieraus resultierenden teilweise geringeren Dammbreite und dem Entfall des Knotenpunktes ergibt sich für die Straßenentwässerung eine Neutrassierung in Lage und Höhe.

Aufgrund der geänderten Planungen entfallen auch einige **wasserwirtschaftliche Maßnahmen**, die bei der Realisierung der Ursprungsplanung notwendig geworden wären. So entfallen im Bereich des Ritscher Schleusenverbands die Kreuzung und die Verlegung des Ritscher Schleusenflethes (Verbandsgewässer 46.0). Ebenso entfallen die Verlängerung der Dränagesammler in den Einzelpoldern Nr. 1 (L=280m, DN 150), Nr. 4 (L=150m, DN 150) und Nr. 5 (L=47m, DN 100) sowie die Verschlussmaßnahmen im Einzelpolder Nr. 2. Im Bereich des Gausensieker Schleusenverbands entfällt der Ersatzneubau eines Dränagesammlers (L=340m, DN 300).

Ebenfalls entfallen im Rahmen des Straßenentwässerungssystems die Einleitstellen E1, E2, E3, E4, E5 und E6 sowie die Entwässerungsabschnitte 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, K 28 Nord und K 28 Süd. Der Entwässerungsabschnitt 1.6 wird modifiziert und entwässert nicht mehr wie bisher in das Ritscher Schleusenfleth (Verbandsgewässer 46) an der Einleitstelle E6. Das Wasser aus diesem Abschnitt wird über Entwässerungsgräben und Entwässerungsmulden in den Abschnitt 7 der A 20 abgeleitet, wo es im bereits bestehenden Regelungsbauwerk gereinigt und über die (neue) Einleitstelle E10 in das Verbandsgewässer 36.0 (Landern West) eingeleitet wird. Es entfällt auch die Entwässerung der für das ursprünglich geplante Autobahndreieck vorgesehenen Flächen. Dies führt zu einem geringeren Abfluss an der Einleitstelle E7 und somit auch der Einleitstelle E8, da hier ebenfalls weniger Wasser aus dem Entwässerungsabschnitt 1.7 zugeführt wird.

Die im Zuge der Planung der Flächen für den Einsatz- und Rettungsdienst (**Rettungsflächen**) im Bereich des Tunnelportals gestellten zusätzlichen Forderungen der Sicherheitsdienste wurden ebenfalls im Rahmen der Planänderung berücksichtigt. Notwendige Flächen für die Einsatzdienste, Zufahrten, ein Bereitstellungsraum, eine Sammelstelle, ein Behandlungsplatz sowie zwei Hubschrauberlandeplätze sind als konkrete Planung in die Deckblattunterlage (Bauwerksnummer 4.27) aufgenommen worden. Ein hierdurch erforderlicher Rückbau von Dränagesammelleitungen (Bauwerksnummer 4.28) ist

ebenfalls in der Deckblattplanung enthalten. Bei den für die Rettungsflächen ausgestalteten Flächen handelt es sich ausschließlich um solche, die bereits in der ersten Fassung der Planfeststellungsunterlage als dauerhafte Erwerbsfläche vorgesehen waren. Ein zusätzlicher Grunderwerb ist für diese Flächen somit nicht erforderlich.

Mit dem geplanten Bauvorhaben sind Konflikte (K1-K10, Unterlage 12.1, S. 89 ff.) durch Eingriffe in **Natur und Landschaft** verbunden. Die im von der Deckblattplanung umfassten Untersuchungsraum relevanten Vorkommen geschützter Arten betreffen sowohl Brut- und Rastvögel als auch Säugetiere, wie Fischotter und Fledermaus (Unterlage 12.5, S. 23 ff.). Durch den Neubau sind zudem das FFH-Gebiet DE 2018-331 „Untereibe“ sowie das EU-Vogelschutzgebiet DE 2121-401 „Untereibe“ potenziell betroffen. Die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen führen jedoch zur Einhaltung der in § 44 BNatSchG enthaltenen Verbotstatbestände (Unterlage 12.1, S. 134 f.; 12.5, S. 35 ff.). Auch bezüglich der Eingriffe in den Naturhaushalt und in das Landschaftsbild sind umfangreiche Vermeidungs- (V) und Schutzmaßnahmen (S) vorgesehen (Unterlage 12.1, S. 135 ff.). Für danach verbleibende unvermeidbare, durch die Baumaßnahme hervorgerufene Eingriffe sind Ausgleichs- (A) und Ersatzmaßnahmen (E) vorgesehen (Unterlage 12.1, S. 146 ff.). Darüber hinaus sind Rekultivierungs- und Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen (Unterlage 12.1, S. 144 ff.). Diese umfangreichen Maßnahmen führen dazu, dass Eingriffe im Sinne des BNatSchG kompensiert sind und keine erheblichen oder nachteiligen Beeinträchtigungen bleiben.

Eine erneute Offenlage der Planunterlagen war nach alledem nicht erforderlich. Eine solche ist regelmäßig erst dann erforderlich, wenn die Änderungen am Vorhaben derart weitreichend sind, dass diese im Ergebnis zu einem neuen Vorhaben führen (vgl. BVerwGE 112, 140, 145). Derart weitreichende Änderungen liegen erst dann vor, wenn das Gesamtkonzept berührt wird bzw. wegen der Änderungen die Identität des Vorhabens nicht mehr gewahrt werden kann und sich das Vorhaben daher als nach Gegenstand, Art, Größe und Betriebsweise als wesentlich andersartig darstellt (vgl. BVerwGE 90, 96; BVerwGE 100, 370; BVerwGE 112, 140, 145). Dies ist hier nicht der Fall. Zwar entfallen durch die beantragte Planänderung Teile des ursprünglichen Vorhabens, die nunmehr einem eigenständigen Planfeststellungsverfahren unterliegen werden. Die hier als Hauptelement zur Planfeststellung beantragte Elbquerung der A 20 hat jedoch gegenüber der ersten Fassung des Antrags auf Planfeststellung keine grundlegende Änderung erfahren. Wenige Änderungen am Entwässerungssystem und eine konkrete Ausgestaltung der Rettungsflächen vermögen hieran nichts zu ändern.

Die Anhörungs-/Planfeststellungsbehörde konnte es somit dabei bewenden lassen, sich soweit notwendig auf das Verfahren nach § 73 Abs. 8 VwVfG zu beschränken. Durch die in der Deckblattunterlage enthaltenen Änderungen, die allesamt ihre Grundlage im Wegfall des vorgesehenen Autobahnkreuzes A 20/ A 26, der Anschlussstelle K 28/ A 26 sowie der A 26 selbst haben, wird jedoch der Aufgabenbereich einer Behörde oder einer nach § 73 Abs. 4 S. 5 VwVfG beteiligten Vereinigung nicht stärker als zuvor berührt. Es sind auch keine sich

auf das Gebiet einer anderen Gemeinde auswirkenden Änderungen zu besorgen, die zu einer Auslegung der geänderten Planung in der Gemeinde nach § 73 Abs. 8 S. 2 VwVfG Anlass bieten.

### **2.1.5 Umweltverträglichkeitsprüfung**

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist im Raumordnungsverfahren durchgeführt worden. Nach § 10 Abs. 3 S. 1 NROG schließt das Raumordnungsverfahren die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 S. 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) genannten Schutzgüter entsprechend dem Planungsstand ein (vgl. auch § 16 Abs. 1 UVP). Die im Raumordnungsverfahren durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung wurde wie bei einer straßenrechtlichen Planfeststellung auf das geplante Vorhaben bezogen, insbesondere um eine Vorzugsvariante zu ermitteln. Sie war nicht auf die raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens beschränkt. Im Rahmen der Linienbestimmung konnte eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 15 Abs. 1 S. 2 UVP unterbleiben. Danach ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn diese im Raumordnungsverfahren erfolgte und den Anforderungen des § 15 UVP genügt. Das war hier der Fall, da die Linienbestimmung auf der Grundlage der landesplanerischen Feststellung zum Raumordnungsverfahren erfolgte. Im Planfeststellungsverfahren wurde von der Möglichkeit nach § 16 Abs. 2 UVP Gebrauch gemacht. Danach kann im nachfolgenden Zulassungsverfahren die Prüfung der Umweltverträglichkeit auf zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen des Vorhabens beschränkt werden. Von dieser Möglichkeit wurde hier Gebrauch gemacht.

## **2.2 Rechtliche Bewertung**

### **2.2.1 Formalrechtliche Würdigung**

#### **2.2.1.1 Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens**

Die Maßnahme beinhaltet den Neubau einer Bundesfernstraße und bedarf daher gemäß § 17 FStrG einer Planfeststellung. Für das Planfeststellungsverfahren gelten die §§ 72 bis 78 VwVfG nach Maßgabe der §§ 17a bis 17f FStrG. Die Maßgaben gelten für die Regelungen Niedersachsens zur Planfeststellung in § 5 NVwVfG entsprechend (vgl. § 17 S. 3 und 4 FStrG).

#### **2.2.1.2 Zuständigkeit**

Die Aufgaben als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für den Bau bzw. die Änderung von Bundesautobahnen und für den Bau bzw. die Änderung für im Bedarfsplan genannte Bundesstraßen nimmt die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLSStBV) wahr (vgl. Gesetz zur Umsetzung der Verwaltungsmodernisierung im Geschäftsbereich des MW vom 05.11.2004, Nds. GVBl. S. 406, und RdErl. MW vom

22.12.2004, Nds. MBl. S. 879). Diese Aufgaben obliegen dem Dezernat 33 des zentralen Geschäftsbereichs der NLSStBV.

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

## **2.2.2 Umweltverträglichkeitsprüfung**

### **2.2.2.1 Einleitung zur UVP und Beschränkung der UVP nach § 16 Abs. 2 UVPG**

Für das Vorhaben besteht die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 17 S. 2 FStrG i. V. m. § 3, §§ 3a bis 3f UVPG, Anlage 1 UVPG Nr. 14.3. Nach § 2 Abs. 1 S. 1 UVPG ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, die der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen, hier des Planfeststellungsverfahrens.

Die UVP umfasst nach § 2 Abs. 1 S. 2 UVPG die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf:

- die Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
- Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie
- Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Nach § 16 Abs. 2 UVPG und § 15 Abs. 4 UVPG kann die Prüfung der Umweltverträglichkeit in nachfolgenden Zulassungsverfahren auf zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen des Vorhabens beschränkt werden, wenn im Raumordnungsverfahren gemäß § 16 Abs. 1 UVPG bzw. im Linienbestimmungsverfahren gemäß § 15 Abs. 1 UVPG eine Umweltprüfung durchgeführt wurde. Von dieser Möglichkeit machte die Vorhabenträgerin Gebrauch. Im Raumordnungsverfahren wurde gemäß § 10 Abs. 3 S. 1 NROG eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Gegenstand der Umweltverträglichkeitsstudie I war eine Raumanalyse. Gegenstand der Umweltverträglichkeitsstudie II war eine vertiefende Raumanalyse und ein Variantenvergleich. D. h. diese war nicht auf raumbedeutsame Auswirkungen beschränkt. Vielmehr wurde sie wie bei einer straßenrechtlichen Planfeststellung auf das geplante Vorhaben bezogen, insbesondere um eine Vorzugsvariante zu ermitteln. Nach eingehender Prüfung hat die Planfeststellungsbehörde festgestellt, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen des Raumordnungsverfahrens nahezu vollständig

ist. Alle Umweltauswirkungen wurden im Planfeststellungsverfahren überprüft, insbesondere die Bestandserfassungen überarbeitet. Die nach § 6 Abs. 3 und 4 UVPG erforderlichen Unterlagen sind im LBP, dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, dem Erläuterungsbericht, der schalltechnischen und der Schadstoffuntersuchung dargestellt. Ergebnis der Überarbeitung war, dass die Daten noch hinreichend aktuell sind. Zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen sind in der allgemein verständlichen, nicht technischen Zusammenfassung nach § 6 Abs. 2 UVPG dargestellt. Die Erweiterung der Unterlagen zum Schutzgut Grundwasser und zum Schutzgut Oberflächenwasser um Ausführungen zur Wasserrahmenrichtlinie in einem eigenen Fachbeitrag, enthält lediglich eine an den Maßstäben der WRRL ausgerichtete Bewertung bereits bekannter Umweltauswirkungen.

Die Begrenzung der Umweltverträglichkeitsprüfung im Planfeststellungsverfahren nach § 16 Abs. 2 UVPG erlaubt auch eine Begrenzung der nach § 5 UVPG beizubringenden Unterlagen, der Beteiligung der Behörden nach §§ 7 und 8 UVPG, der Beteiligung der Öffentlichkeit nach §§ 9 und 9a UVPG i. V. m. § 73 VwVfG sowie der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG und der Bewertung nach § 12 UVPG (Beckmann, in: Hoppe/ Beckmann (Hg.), UVPG Kommentar, 4. Auflage, § 16 UVPG, Rn. 97). Zu beachten ist dabei § 2 Abs. 1 S. 4 UVPG. Wird danach über die Zulässigkeit eines Vorhabens im Rahmen mehrerer Verfahren entschieden, werden die in diesen Verfahren durchgeführten Teilprüfungen zu einer Gesamtbewertung aller Umweltauswirkungen zusammengefasst. Diese Vorschrift gilt nicht nur bei parallelen Zulassungsverfahren für ein Vorhaben, sondern auch für gestufte Zulassungsverfahren. Die Gesamtbewertung ist also auch vorzunehmen, wenn im raumordnerischen Verfahren nach § 16 UVPG die Umweltverträglichkeit des Vorhabens (teilweise) geprüft wurde (Erbguth/ Schink, UVPG Kommentar, 2. Auflage, § 2 UVPG, Rn. 44). Für das Vorhaben der A 20-Elbquerung ist aus § 2 Abs. 1 S. 4, § 11 und § 12 UVPG zu entnehmen, dass die Planfeststellungsbehörde zuständig für die Gesamtbewertung bleibt. Die Planfeststellungsbehörde greift dabei auf die Unterlagen der Umweltverträglichkeitsprüfung aus dem Raumordnungsverfahren zurück und führt sie mit den überarbeiteten Ergebnissen zu den Umweltauswirkungen im Planfeststellungsverfahren zusammen (vgl. zur zweistufigen UVP Beckmann, in: Hoppe/ Beckmann (Hg.), UVPG Kommentar 4. Auflage, § 16 UVPG, Rn. 97, § 11 UVPG, Rn. 34).

Die Anhörungsbehörde hat im durch § 16 Abs. 2 UVPG gebotenen Umfang die nach § 6 UVPG erforderlichen Unterlagen, die Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind, den nach § 7 UVPG zu beteiligenden Behörden zugeleitet und um Stellungnahme gebeten. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren. Nach § 9 Abs. 1 S. 3 UVPG muss die nach § 9 Abs. 1 S. 1 UVPG erforderliche Anhörung der Öffentlichkeit den Vorschriften des § 1 Abs. 1 NVwVfG i. V. m. § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG entsprechen. Diese verfahrensrechtlichen Vorschriften – spezialisiert durch § 17a FStrG – sind eingehalten worden. Die Unterlagen der Vorhabenträgerin entsprechen den Anforderungen des § 6 UVPG, insbesondere ist eine allgemein verständliche zusammenfassende Darstellung der Maßnahme und ihrer Umweltauswirkungen in der Unterlage 1a enthalten.

Nach Auswertung der Unterlagen der Vorhabenträgerin (§ 6 UVPG), der behördlichen Stellungnahmen (§ 7 UVPG) und der Äußerungen der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG) stehen dem Vorhaben grundsätzlich keine Hinderungsgründe entgegen. Alle nach dem Anhörungsverfahren noch offenen entscheidungserheblichen Punkte konnten abschließend geklärt werden, soweit die Entscheidung nicht vorbehalten wurde.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt, dass das Vorhaben im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne der §§ 1 und 2 Abs. 1 UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze zulässig ist.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass der Umfang der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht weiter reicht als die Anforderungen, die sich aus dem Abwägungsgebot ergeben. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein integraler Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens auf der Stufe der Abwägung. Sie gewährleistet eine auf die Umwelteinwirkungen zentrierte Prüfung und ermöglicht es, die Umweltbelange in gebündelter Form herauszuarbeiten. Sie erweitert aber nicht den Kreis der Umweltbelange, die in die Abwägung einzustellen sind. Das Umweltverträglichkeitsprüfungsrecht nötigt auch nicht dazu, den räumlichen Umfang der Prüfung in der Planfeststellung weiter auszudehnen als er vom materiellen Planungsrecht gefordert wird (BVerwG, U. v. 10.04.1997 - 4 C 5/96).

## **2.2.2.2 Allgemeines zur zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG und Bewertung nach § 12 UVPG**

### **2.2.2.2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG**

Nach § 11 S. 1 UVPG erfolgt die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der Unterlagen nach § 6 UVPG, der behördlichen Stellungnahmen nach den §§ 7 und 8 UVPG sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit nach den §§ 9 und 9a UVPG. Diese hat die Planfeststellungsbehörde kritisch geprüft und aufgearbeitet. Zu beachten ist diesbezüglich, dass die Unterlagen der Vorhabenträgerin zur Prüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nicht in einer eigenständigen Studie enthalten sein müssen, sondern sich aus verschiedenen Unterlagen ergeben können (Beckmann, in: Hoppe/ Beckmann (Hg.), UVPG Kommentar, 4. Auflage § 11 UVPG, Rn. 22). So liegt der Fall hier für die ergänzende Umweltverträglichkeitsprüfung zu zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen nach § 16 Abs. 2 UVPG, so dass die Angaben der Vorhabenträgerin zur Umweltverträglichkeit dem landschaftspflegerischen Begleitplan, dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, dem Erläuterungsbericht, der schalltechnischen und der Schadstoffuntersuchung sowie der wassertechnischen Untersuchung zu entnehmen sind. Die zusammenfassende Darstellung hat auch die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden, einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen in Natur und Landschaft zum Gegenstand, § 11 S. 1 UVPG.

Die Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens orientiert sich inhaltlich an § 6 UVPG. Sie setzt somit zunächst eine Beschreibung desselben mit Angaben über Standort, Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden (§ 6 Abs. 3 Nr. 1 UVPG) einschließlich der Angaben zu den wichtigsten Merkmalen der verwendeten technischen Verfahren voraus (§ 6 Abs. 4 Nr. 1 UVPG). Die Beschreibung der Schutzgüter und der Umweltauswirkungen des Vorhabens setzt ferner die Darstellung von Untersuchungsraum und -methodik voraus. Die Schutzgüter und die Umweltauswirkungen des Vorhabens werden in einem Gliederungspunkt und unter Berücksichtigung des allgemeinen Kenntnisstands und der allgemein anerkannten Prüfmethode beschrieben (§ 6 Abs. 3 Nr. 3 UVPG), wobei zusammenfassend auch Art und Umfang der zu erwartenden Emissionen, der Abfälle, des Anfalls von Abwasser, der Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft sowie Angaben zu sonstigen Folgen des Vorhabens, die zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führen können (§ 6 Abs. 4 Nr. 2 UVPG), dargestellt werden. Bei der schutzgutbezogenen Darstellung der Umweltauswirkungen werden die Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (§ 6 Abs. 3 Nr. 2 UVPG i. V. m. § 11 S. 1 UVPG) einbezogen, da sonst eine sachgerechte Darstellung der Umweltauswirkungen nicht möglich ist (vgl. auch Beckmann, in: Hoppe/ Beckmann (Hg.), UVPG-Kommentar, 4. Auflage, § 11 UVPG, Rn. 3). Auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind, wird ggf. kurz hingewiesen (§ 6 Abs. 4 Nr. 3 UVPG).

Der Umfang der zusammenfassenden Darstellung wird hier erstens durch § 16 Abs. 2 UVPG determiniert. Die vorstehenden Angaben werden im Folgenden lediglich in dem durch § 16 Abs. 2 UVPG gebotenen Umfang (siehe oben) gemacht. Insbesondere die Auswahlgründe für die gewählte Lösungsmöglichkeit bzw. Alternative (§ 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG) müssen nicht gesondert zusammengefasst werden, da die Prüfung von Trassenalternativen Gegenstand des Raumordnungsverfahrens war. Die zusammenfassende Darstellung kann daher nach § 16 Abs. 2 UVPG auf diesen Aspekt verzichten und sich auf die Auswirkungen des Vorhabens auf der Trasse, die sich im Raumordnungsverfahren als vorzugswürdig herausgestellt hat, beschränken (vgl. auch Wagner, in: Hoppe/ Beckmann (Hg.), UVPG-Kommentar, 4. Auflage, § 16 UVPG, Rn. 97). Bezüglich der übrigen Inhalte wird die Darstellung strikt auf die zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen gegenüber den bereits im Raumordnungsverfahren festgestellten begrenzt. Der gebotene Umfang der Darstellung wird ggf. bei den jeweiligen Schutzgütern erörtert. Zweitens werden solche Umweltauswirkungen nicht beschrieben, die wegen ihrer Geringfügigkeit offensichtlich als unerheblich einzustufen sind oder die für die Zulassung nach Fachrecht zweifelsfrei keine Rolle spielen (Wulfhorst, in: Landmann/ Rohmer (Hg.), Umweltrecht –Kommentar, Band 1, § 11 UVPG, Rn. 19). Im Übrigen werden sämtliche Umweltauswirkungen dargestellt. Ob sie erheblich sind, wird im Rahmen der Bewertung nach § 12 UVPG festgestellt (ebd. Rn. 18).

#### **2.2.2.2 Bewertung nach § 12 UVPG**

Auf Grundlage der zusammenfassenden Darstellung erfolgt die Bewertung nach § 12 UVPG, die bei der Entscheidung berücksichtigt wird. Die Bewertung nach § 12 UVPG bereitet die Entscheidung im hiesigen Planfeststellungsverfahren vor, indem sie die Ergebnisse der UVP für die Planfeststellung aufbereitet. Sie stellt also die Verbindung zwischen UVP und abschließender Entscheidung dar. Das heißt, die Bewertung nach § 12 UVPG hat ausschließlich die Umweltauswirkungen des Vorhabens zum Gegenstand. Erst bei der abschließenden Entscheidung bzw. Abwägung werden diese mit anderen Belangen zusammen betrachtet und verarbeitet (Wulfhorst, in: Landmann/ Rohmer (Hg.), Umweltrecht, Band 1, § 12 UVPG, Rn. 15).

Nach § 12 UVPG bewertet die Planfeststellungsbehörde die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne der §§ 1, 2 Abs. 1 S. 2 und 4 UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze. Danach ist am Maßstab des geltenden Zulassungsrechts zu beurteilen, ob die unter 2.2.2.1 beschriebenen Umweltauswirkungen hingenommen werden müssen oder nicht (Wulfhorst, in: Landmann/ Rohmer (Hg.), Umweltrecht, Band 1, § 12 UVPG, Rn. 14). Der Begriff der „wirksamen Umweltvorsorge“ hat einen gewissen zusätzlichen materiell-rechtlichen Gehalt insofern, als er eine integrative Betrachtungsweise im Sinne der Berücksichtigung von Wechselwirkungen fordert, den das Planfeststellungsrecht aber ohnehin gewährleistet (ebd., Rn. 23 f. und 27). Die Bewertung ist zunächst für die einzelnen Schutzgüter vorzunehmen, wobei diese nach § 16 Abs. 2 UVPG begrenzt werden kann. Die Gesamtbewertung nach § 2 Abs. 1 S. 4 UVPG, die auch die Umweltverträglichkeitsprüfung aus dem Raumordnungsverfahren aufgreift, schließt sich hieran an (2.2.2.4).

#### **2.2.2.3 Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Schutzgüter**

##### **2.2.2.3.1 Beschreibung des Vorhabens**

§ 6 Abs. 3 Nr. 1, § 6 Abs. 4 Nr. 1 UVPG i. V. m. § 11 UVPG gebieten die zusammenfassende Beschreibung des Vorhabens. Sie gewährleistet die vorhabenspezifische Feststellung der Umweltauswirkungen unter 2.2.2.3.3 bis 2.2.2.3.10. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die Vorhabenbeschreibung unter 2.1.1 verwiesen. Die Umweltauswirkungen des Vorhabens werden bei dem jeweiligen Schutzgut behandelt.

##### **2.2.2.3.2 Untersuchungsraum und Untersuchungsmethodik**

Das Untersuchungsgebiet umfasst 1.190 ha und erstreckt sich entlang des Trassenverlaufs vom Landernweg im Süd-Westen bis zur Landesgrenze Schleswig Holstein – Niedersachsen im Bereich der Elbmitte im Nord-Osten. Beidseitig der geplanten Autobahntrasse umfasst das engere Untersuchungsgebiet im Minimum einen Bereich von 500 m, häufig auch mehr. Die wesentlichen umweltrelevanten Wirkfaktoren des Vorhabens sind damit hinsichtlich ihrer

Wirkungreichweite hinreichend abgedeckt. Für einzelne, ggf. weiterreichende Wirkungen, erfolgt ergänzend eine über den engeren Untersuchungsraum hinausreichende Beurteilung. Auch einzelne Bestandserfassungen wurden in einem deutlich über das engere Untersuchungsgebiet hinaus erweiterten Untersuchungsraum vorgenommen.

Der Untersuchungsraum liegt in der naturräumlichen Region „Harburger Elbmarschen“, Untereinheit „Land Kehdingen“ und ist von Süd-West nach Nord-Ost geprägt durch folgende Landschaftsstrukturen:

- Entwässerte Niedermoorbereiche südlich des Landernweges mit vorherrschender Grünlandnutzung und noch relativ kleinteiliger Gliederung durch Grabensysteme,
- intensiv genutzte Marschlandschaft zwischen dem Landernweg und der Ortslage Drochtersen mit hohen Anteilen an Ackerflächen und Intensivgrünland,
- die Ortslage Drochtersen,
- das Marschgrünland zwischen Altem Deich und Elbdeich; hier überwiegt durch Gruppen gegliedertes Weidegrünland, welches neben zahlreichen Entwässerungsgräben durch die Marschgewässer Gauensieker Süderelbe, Krautsander Binnenelbe und Ruthenstrom durchzogen wird,
- das Elbtal außerhalb der Deichlinien mit mesophilem Grünland, Flusswatt-Röhricht, Flusswatt und dem eigentlichen Gewässerlauf der Elbe.

Die vorgenommenen Untersuchungen zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit orientieren sich an den zur Umsetzung der Anforderungen des UVPG wie auch der Eingriffsregelung konzipierten Regelwerken des Straßenbaus, wie insbesondere der MUVS 2001 sowie der RLBP 2011 einschließlich der niedersächsischen Umsetzungshinweise. Die Untersuchungsmethodik ist als Indikatorverfahren in Anlehnung an die ökologische Risikoanalyse zu beschreiben, bei dem zunächst die spezifischen Qualitäten und Empfindlichkeiten der einzelnen Schutzgüter sowie die mit dem Vorhaben verbundenen Wirkungen ermittelt werden. Dabei wird in bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen unterschieden, welche hinsichtlich der relevanten Wirkungsart bzw. dem Wirkungsfaktor der Wirkungsintensität und der Wirkungreichweite differenziert werden.

Die Beurteilung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen erfolgt dann durch Überlagerung der schutzgutspezifischen Qualitäten und Empfindlichkeiten mit den

Vorhabenwirkungen. Insgesamt entspricht diese Vorgehensweise der üblichen Praxis und ist als sachgerecht zu bezeichnen.

Die Datengrundlagen für die UVS basieren auf den Untersuchungen der UVS Stufe I und II aus 2001 und 2002, die in 2010 und 2011 für das gegenüber den Voruntersuchungen eingegrenzte Untersuchungsgebiet vertieft und aktualisiert wurden. So wurden in den Jahren 2010 bzw. 2011 umfassende vegetationskundliche und faunistische Erfassungen durchgeführt sowie zu sämtlichen Schutzgütern die bei den Behörden verfügbaren Daten abgefragt und in die Untersuchung integriert. Insgesamt ist die Datenlage für die Beurteilung der Umweltauswirkungen des Vorhabens als ausreichend umfassend und aktuell anzusehen. Auf Details wird im Zusammenhang mit der Beschreibung der einzelnen Schutzgüter eingegangen.

### **2.2.2.3.3 Schutzgut Mensch**

#### **2.2.2.3.3.1 Zusammenfassende Darstellung**

##### Beschreibung

Für das Schutzgut Mensch kommt es auf den von ihm gewöhnlich genutzten Raum im Untersuchungsgebiet an. Im Untersuchungsgebiet liegen die Orte Drochtersen, Gauensiek und Ritsch. Dichte Besiedlung findet sich entlang des Straßennetzes in Drochtersen (Ritscher Straße L 111, Ritscher Moorstraße K 28, Wiesenstraße). Schützenswerte Bebauung findet sich in Bereich Gauensieker Str. (Wohngebiet), Werkstr. (Gewerbegebiet) und Ritscher Str. ab Hausnummer 45 (Mischgebiet). Südlich der Ritscher Straße (Höhe Johann-Grodman-Str./ Ritscher Weg, Ortschaft Ritsch) sind ein landwirtschaftlicher Betrieb (Gut Gauensiek) und ein kleines Gewerbegebiet sowie das Gut Hohenblöcken angesiedelt. Zwischen der 1. und der 2. Deichlinie befindet sich eine Ziegelei. Zur Wochenend- und Feierabenderholung halten sich Menschen aus der Region auf den wenigen Radwander-, Wander- und Wirtschaftswegen des Untersuchungsgebiets auf. Außerhalb der Siedlungsbereiche ist es durch ebene Marschflächen mit weiten Blickbeziehungen geprägt, die auch an der Elbe einen besonderen Reiz haben. Kennzeichnend und von besonderer Bedeutung für die Erholung ist die hier herrschende Ruhe (LBP, Unterlage 12.1, S. 74). Eine hohe Bedeutung für die Erholung haben das Elbetal und das sich daran anschließende Marschgrünland im nördlichen Teil des Untersuchungsraums (ebd. S. 81). Auf dem alten Deich und der 1. Deichlinie sind die Wege für den Tourismus ausgebaut und beworben. Sportanlagen befinden sich an der Elbe und ihren Nebengewässern (Allgemeinverständliche Zusammenfassung zur UVU, Unterlage 1a, S. 35 f.).

## Umweltauswirkungen

Die Umweltauswirkungen sind nach § 2 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 UVPG in Bezug auf den Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit zu beurteilen. Erfasst sind danach sein physisches, psychisches und soziales Wohlbefinden einerseits, seine Verschonung von Krankheiten, Körperschäden, somatischen Funktionsstörungen sowie Beeinträchtigung der körperlichen Integrität (z. B. durch Lärm) andererseits (Appold, in: Hoppe/ Beckmann (Hg.), UVPG Kommentar, 4. Auflage, § 2 UVPG, Rn. 25). Die A 20 verläuft weitgehend außerhalb besiedelter Bereiche. Von anlagebedingten Lärmimmissionen durch Verkehr dennoch betroffen sind die Orte Drochtersen, Gauensiek und Ritsch (Schalltechnische Untersuchung, Unterlage 11.1, S. 12 ff.). Daher wird ein Lärmschutzwall zwischen Bau-km 5+400 (d. h. südlich von Ritsch/ Gut Hohenblöcken) und Bau-km 6+230 errichtet (Allgemeinverständliche Zusammenfassung zur UVU, Unterlage 1a, S. 48). Dieser hat eine Höhe von sechs bis acht Metern über der Fahrbahnoberkante (Schalltechnische Untersuchung, Unterlage 11.1, S. 17). Bei Bau-km 6+180 beginnt der südliche Trog für den Tunnelbau (Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 49). Dadurch wird der Lärm wirksam abgeschirmt. Der Tunnel ist betriebstechnisch so ausgestattet, dass keine störenden Lärmentwicklungen zu befürchten sind (Allgemeinverständliche Zusammenfassung zur UVU, Unterlage 1a, S. 48). Baubedingter Lärm wird durch die frühzeitige Errichtung des Lärmschuttwalls und temporäre Lärmschutzvorrichtungen abgeschirmt. Hinsichtlich der Erholungsfunktion des untersuchten Landschaftsraumes ist zu sagen, dass Räume mit hoher Bedeutung (Elbetal und Marschgrünland) untertunnelt werden und insofern nicht beeinträchtigt werden.

Gem. § 2 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 UVPG sind auch die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die menschliche Gesundheit durch Luftschadstoffe in die Bewertung einzubeziehen.

Die Luftschadstofftechnische Untersuchung (Unterlage 11.MLuS) hat keine Überschreitungen der Beurteilungswerte für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) ergeben. Somit wird nach Durchführung der Baumaßnahme der ab dem 06.08.2010 nach § 2 Abs. 1 der 39. BImSchV zulässige Jahresmittelwert von 40 µg/m<sup>3</sup> für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) am Tunnelportal nicht überschritten. Wohnbebauung ist nicht betroffen, denn an der nächstgelegenen Bebauung ergibt die Untersuchung lediglich Werte von maximal 18,9 µg/m<sup>3</sup>. Dies entspricht damit weniger als 50 % des Grenzwertes. Es ist nach der Untersuchung davon auszugehen, dass die zulässige Zahl von 18 Überschreitungen des Stundenmittelwertes von 200 µg/m<sup>3</sup> (§ 2 Abs. 1 und 2 der 39. BImSchV) nicht überschritten wird. Auch die Belastung durch Feinstaub PM<sub>10</sub> sowie Feinstaub PM<sub>2,5</sub> ist als gering anzusehen. So werden die Jahresmittelgrenzwerte nach der Prognose jeweils nicht überschritten. Zwar wird der Tagesmittelwert für Feinstaub PM<sub>10</sub> an mehr als 35 Tagen in unmittelbarer Tunnelportalnähe überschritten werden. Jedoch ist dies nur in der direkten Umgebung von wenigen zehn Metern der Fall während in der bebauten Umgebung des Tunnelportals mit höchstens 15 Überschreitungen des Tagesgrenzwertes zu rechnen ist.

### **2.2.2.3.3.2 Bewertung**

Bewertungsmaßstäbe für die Lärmbeeinträchtigung sind § 50 BImSchG (Trennungsgebot) sowie §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV. Diese Vorschriften werden eingehalten (vgl. 2.2.3.4.1.). Soweit dies in einem Fall nicht gegeben ist, besteht Anspruch auf eine Entschädigung dem Grund nach (ebd.). Die unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV liegenden Lärmimmissionen sind gleichwohl als erhebliche Beeinträchtigungen in die Abwägung einzustellen. Hinsichtlich der sich aus der 39. BImSchV ergebenden Grenzwerte für Luftschadstoffe ergeben sich für das Schutzgut Mensch keine erheblichen Beeinträchtigungen durch Schadstoffe in Form von Stickoxid (NO<sub>2</sub>) sowie Feinstaub PM<sub>10</sub> und Feinstaub PM<sub>2,5</sub>.

### **2.2.2.3.4 Schutzgut Tiere und Pflanzen**

#### **2.2.2.3.4.1 Zusammenfassende Darstellung**

##### Beschreibung

Der Tier- und Pflanzenbestand ist umfassend untersucht worden (vgl. Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, Ziff. 4.1 und 4.2). Hervorzuheben sind dabei eine flächendeckende Biotop- und Nutzungstypenkartierung sowie faunistische Erfassungen zu den für den Untersuchungsraum und das zu beurteilende Vorhaben relevanten Artengruppen Brut- und Rastvögel, Fledermäuse, Amphibien, Libellen, Fische und Makrozoobenthos.

Insgesamt ist der Untersuchungsraum von intensiver Landwirtschaft geprägt, sodass monotone Acker- und Grasackerflure vorherrschend sind. Struktureiche Grünlandbereiche sind nur in geringem Umfang vorhanden. Der Raum ist durch tiefe Entwässerungsgräben sowie durch Stromleitungen und einige Windenergieanlagen vorbelastet.

##### Biotope und Pflanzen

Hinsichtlich des Schutzgutes Pflanzen lässt sich der Untersuchungsraum in mehrere Teilräume untergliedern: In nördlicher Richtung begrenzt die Elbe als mäßig ausgebauter Flussunterlauf mit Tideeinfluss den Untersuchungsraum. Die Elbe und angrenzende Biotope haben zum Teil eine besondere Bedeutung und sind überwiegend nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 24 NAGBNatSchG geschützt. Im Bereich des Ufers sind Schilfröhrichtbestände vorhanden. Bei den Flächen südlich der Elbe bis zur zweiten Deichlinie handelt es sich um strukturarmes Grünlandgebiet, das durch wenige kleine Feldgehölze, Einzelbäume und Heckenstrukturen gegliedert ist. Laut NLWKN handelt es sich bei den Grünländern um wertvolle Lebensräume, insbesondere für Brut- und Rastvögel. Als naturnahe Marschflüsse (FFM, § 30 BNatSchG i. V. m. § 24 NAGBNatSchG) entwässern der Ruthenstrom, die Krautsander Binnenelbe sowie die Gauensieker Süderelbe in die Elbe. Die Flussläufe und die nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 24 NAGBNatSchG geschützten, gewässerbegleitenden

Röhrichte und Wattflächen haben zum Teil eine besondere Bedeutung und sind gemäß NLWKN wertvolle Biotope.

Der südlich der L 111 gelegene Teilraum wird im trassennahen Bereich vorwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzt. Die strukturgebenden Biotope dieses Teilraums haben für den Naturschutz eine lediglich mittlere Bedeutung, die Agrarflächen sind nur von geringer Bedeutung.

Die Grünländer südlich des Landerweges sind laut NLWKN insbesondere als Lebensraum für Vögel wertvolle Biotope. Am südlichen Gebietsrand geht die Landschaft in das ehemalige, großflächig abgetorfte, entwässerte und überwiegend intensiv als Grünfläche bewirtschaftete bzw. besiedelte Kehdinger Hochmoor über.

### Brutvögel

Der gesamte Untersuchungsraum ist deutlich von intensiver Landwirtschaft geprägt. Die für diese Lebensräume typischen Brutvogelgemeinschaften sind nur noch in Restvorkommen vorhanden und hinsichtlich des Artenspektrums unvollständig. Der Teilbereich entlang des Moorrandes zwischen Ritschermoor und Aschhornermoor und dem sich anschließenden Grünlands hat eine regionale Bedeutung als Vogelbrutgebiet. Die nördlich davon gelegenen Flächen, einschließlich der Flächen zwischen den beiden Deichlinien sind für Brutvögel von lokaler Bedeutung (Allgemeinverständliche Zusammenfassung zur UVU, Unterlage 1a, S. 36).

Im gesamten Untersuchungsraum wurden ca. 70 Brutvogelarten festgestellt. Die Brutvögel der Gehölze machen dabei über fünfzig Prozent der Gesamtartenzahl aus. Hierzu zählend wurden u.a. folgende Vogelarten nachgewiesen (Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, Ziff. 4.2.1, S. 30 ff.): Saatkrähe, Turmfalke, Waldohreule, Gartenrotschwanz, Grauschnäpper, Grünspecht, Kleinspecht, Star, Trauerschnäpper, Bluthänfling und Feldsperling, wobei alle genannten Vogelarten in der Roten Liste Nds./HB bzw. der Vorwarnliste verzeichnet sind. Einen geringen Anteil der Brutvogelgemeinschaft machen hingegen die am Boden bzw. in der Vegetation der halboffenen Landschaft und Ruderalfluren brütenden Vögel (u. a. Baumpieper, Braunkehlchen, Rebhuhn) sowie die Brutvögel des Grünlands (u. a. Feldlerche, Großer Brachvogel, Kiebitz, Rotschenkel, Wachtel, Wiesenpieper) und des Röhrichts (u. a. Feldschwirl, Rohrweihe, Teichrohrsänger) sowie vegetationsarmer Standorte aus.

Für die Brutvögel ergeben sich wesentliche Vorbelastungen insbesondere für den Bruterfolg durch die Intensität der landwirtschaftlichen Nutzung sowie intensive Düngung, Windenergieanlagen sowie die Freizeit- und Erholungsnutzung (Allgemeinverständliche Zusammenfassung zur UVU, Unterlage 1a, S. 39; Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, Ziff. 4.2.1, S. 37).

## Gast- und Rastvögel

Die Bestandssituation der Gast- und Rastvögel wurde auf Grundlage von Kartierungen und der Auswertung vorhandener Daten in einem weit über den eigentlichen Planungsraum hinausreichenden, mehrere 1000 ha großen Bereich – einschließlich des Gauensieker Sandes – beurteilt. Der Untersuchungsraum wies im Zeitraum September 2010 bis Mai 2011 Gastvogelhabitate von insgesamt 21 Wasser- und Watvogel- sowie 4 Greifvogel- und Falkenarten auf (Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, Ziff. 4.2.1, S. 38 ff.). Zu den 10 am häufigsten vorkommenden Gastvogelarten zählen Weißwangengans, Kiebitz, Pfeifente, Sturmmöwe, Blässgans, Graugans, Kanadagans, Lachmöwe, Singschwan und Stockente. Im gesamten Untersuchungsgebiet wurden keine Flächen mit Schlafplatzfunktion ermittelt. Teilbereiche werden durch Rastvögel zur Nahrungsaufnahme genutzt, wobei die durch das Straßenbauvorhaben betroffenen Bereiche insbesondere südlich der L 111 nur eine geringe Bedeutung für Rastvögel aufweisen. Nur wenige Gastvogelarten nutzen den Planungsraum in vergleichsweise geringen Zahlen sowie relativ unregelmäßig.

## Amphibien

Hinsichtlich der Amphibien haben die Untersuchungen ergeben, dass das gesamte Gebiet nur eine geringe Gesamtbedeutung für diese besitzt und von eher häufigen Arten wie dem Teichfrosch, der Erdkröte und dem Teichmolch geprägt ist. Von den im Untersuchungsraum nachgewiesenen Amphibienarten zählt keine zu den streng geschützten Arten oder unterliegt einem europäischen Schutzregime (vgl. Allgemeinverständliche Zusammenfassung zur UVU, Unterlage 1a, S. 36 ff.).

## Fledermäuse

Vergleichbar mit den Amphibien ist die Situation von Fledermäusen. Der Untersuchungsraum weist hinsichtlich dieser zwar eine hohe Artenzahl aus. So wurden hier insbesondere Breitflügelfledermäuse, Großer Abendsegler, Rauhaufledermäuse und Zwergfledermäuse angetroffen. Jedoch waren die Aktivitätsdichten im Untersuchungszeitraum über lange Zeit nur mäßig. Der Untersuchungsraum lässt sich als überregional bedeutsam für die Fledermäuse einstufen. Durch die Elbnähe kommt dem Marschengrünland zwischen Drochtersen und der Krautsander Binnenelbe eine hohe Bedeutung zu (Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, Ziff. 4.2.4, S. 47 ff.). Zugleich ist der Untersuchungsraum durch Vorbelastungen wie Zerschneidungseffekte durch diverse Verbindungsstraßen, Intensivierung der Grünlandnutzung etc. beeinträchtigt und verfügt für Fledermäuse nur über partiell geeignete Habitatstrukturen. So bietet der geringe Anteil an alten Gehölzen nur suboptimale Ansiedlungsbedingungen für Baumfledermausarten.

## Libellen

Libellen sind im Untersuchungsraum nur in geringem Maße festgestellt worden. So konnten lediglich sechs Libellenarten nachgewiesen werden, welche mit Ausnahme der gebänderten Prachtlibellen als allgemein häufige Arten anzusehen sind. Streng geschützte Libellenarten i. S. v. § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG, § 1 S. 2 BArtSchVO wurden im Untersuchungsraum nicht festgestellt, ebenso wenig Arten der Anhänge II oder IV der FFH-RL. Stark gefährdete und vom Aussterben bedrohte Libellenarten wurden ebenfalls nicht festgestellt. Insgesamt hat der Untersuchungsraum für Libellen aufgrund seiner Beschaffenheit mit seinen Ent- und Zuwässerungsgräben nur geringe bis sehr geringe Bedeutung für Libellen. Dies ist nicht zuletzt auf die tief eingeschnittene, stark verwachsene und beschattete Struktur dieser Gewässer zurückzuführen, die nicht selten im Sommer wenig bis kaum Wasser aufweisen bzw. trockenfallen (Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, Ziff. 4.2.5, S. 53 ff.). Die Lebensraumbedingungen von Libellen sind ebenfalls aufgrund der landwirtschaftlich intensiven Flächenbewirtschaftung im Untersuchungsraum per se schlecht und weisen daher Vorbelastungen auf.

## Makrozoobenthos

Hinsichtlich des Makrozoobenthos ist im Rahmen der durchgeführten Untersuchungen festgestellt worden, dass ebenso wie bezüglich der Libellen eine Vorbelastung durch die Landwirtschaft sowie wasserbauliche Maßnahmen besteht (Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, Ziff. 4.2.6, S. 59). Hinsichtlich des Umfangs des Artenvorkommens haben die Untersuchungen ergeben, dass vorwiegend weit verbreitete und in Norddeutschland häufige Arten mit geringen Ansprüchen an den Lebensraum auftreten. In der im Jahre 2010 durchgeführten Untersuchung konnten sechs Arten (Linsenförmige Tellerschnecke, Gemeine Federkiemenschnecke, Häubchenmuschel sowie drei Wasserkäferarten) der Roten Liste erfasst werden (Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, Ziff. 4.2.6, S. 57 ff.). Besonders oder streng geschützte Arten i. S. v. § 10 Abs. 2 Nr. 13 und 14 BNatSchG, § 1 S. 1 und 2 BArtSchVO wurden ebenso wenig erfasst wie Arten der Anhänge nach der FFH-RL. Das Gauensieker Schleusenfleth sowie das Sietwender Schleusenfleth wurden im Rahmen der Untersuchungen trotz ihres relativen Artenreichtums als lediglich von geringer Bedeutung u.a. aufgrund von anthropogener Beeinflussung, geringem Natürlichkeitsgrad und hoher Nutzungsintensität eingestuft. Dem eher artenarmen Graben am Landernweg wurde ebenfalls nur eine geringe Bedeutung beigemessen, ebenso wie dem im Jahre 2005 begutachteten Ritscher Schleusenfleth. Einzig der Krautsander Binnenelbe und den anderen Gewässern im Tideeinfluss werden aufgrund ihrer weitgehend natürlichen Struktur eine hohe Bedeutung beigemessen (Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, Ziff. 4.2.6, S. 58 f.). Zusammenfassend kann daher festgestellt werden, dass mit Ausnahme der Krautsander Binnenelbe die Wirbellosenfauna sämtlicher hinsichtlich des Makrozoobenthos untersuchter Gewässer als verarmt und als gering bedeutsam einzustufen ist.

## Fische

In Bezug auf das Fischvorkommen im Untersuchungsraum erwies sich die Gewässerstruktur aufgrund intensiver landwirtschaftlicher Nutzung der angrenzenden Flächen sowie wasserbaulicher Maßnahmen als stark verarmt (Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, Ziff. 4.2.7, S. 60 ff.; Allgemeinverständliche Zusammenfassung zur UVU, Unterlage 1a, S. 37). Dies ist auf eine Eutrophierung von Gewässern und Mooren sowie Grundwasserabsenkungen durch wasserbauliche Maßnahmen zurückzuführen (Allgemeinverständliche Zusammenfassung zur UVU, Unterlage 1a, S. 33). Wenngleich etwa im Siethwender Schleusenfleth im Herbst 2010 keine Fische und im Gauensieker Schleusenfleth lediglich zwei Fischarten und im Ritscher Schleusenfleth im Jahre 2005/ 2006 lediglich eine Fischart nachgewiesen werden konnten, werden diese jeweils als geeignete Lebensräume für den in Anhang II der FFH-RL aufgeführten Schlammpeitzger angesehen. Zum Teil kommt es in diesen Gewässern zu individuenreichen Vorkommen des Schlammpeitzgers, der aufgrund einer starken Schlammauflage in den Flethen hier zum Teil einen geeigneten Lebensraum vorfindet (Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, Ziff. 4.2.7, S. 61 f.). Die Flutrinne am Ruthenstrom sowie die Krautsander Binnenelbe weisen jeweils keine regional gefährdeten Arten auf.

## Umweltauswirkungen

Von den gem. § 2 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 UVPG zu beurteilenden Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sind sowohl die unmittelbaren Beeinträchtigungen der Gesundheit bzw. des biologisch-physiologischen Normalzustandes etwa durch Verletzung oder Tötung bzw. Beschädigung oder Zerstörung zu erfassen wie auch mittelbare Veränderungen wie etwa Grundwasserabsenkungen oder Schadstoffeinträge in Boden, Wasser oder Luft (Appold, in: Hoppe/ Beckmann (Hg.), UVPG, 4. Aufl. 2011, § 2 UVPG, Rn. 28).

Hinsichtlich der Umweltauswirkungen ist sowohl in der UVU wie auch im LBP zwischen anlagebedingten, baubedingten und betriebsbedingten Auswirkungen unterschieden worden. Anlagebedingte Auswirkungen beschreiben Veränderungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes, die durch den Baukörper selbst verursacht werden. Die Intensität ist dabei abhängig von Linienführung, Gradienten, Bauwerk und Ausbauzustand. Baubedingte Auswirkungen sind die durch den Bau der Autobahn und ihre Nebenanlagen entstehenden Veränderungen und Störungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes. Zumeist haben sie nur vorübergehenden Charakter. So kommen etwa in Betracht: Flächeninanspruchnahme durch Baustelleneinrichtungsflächen, Bodenlager, Baustraßen und Arbeitsstreifen, Wasserentnahme während der Bauzeit, Lärm sowie weitere Störwirkungen und Schadstoffbelastungen durch den Baustellenbetrieb (Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, Ziff. 6.1, S. 89 f.). Betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind solche, die nach Fertigstellung dauerhaft durch den Betrieb der Straßen entstehen, wie der Schadstoffeintrag

durch Kfz-Verkehr, Verlärmung sowie weitere Störfwirkungen oder Kollisionsgefährdung durch Tiere (Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, Ziff. 6.3, S. 109). Die Intensität der Belastung ist dabei abhängig von der Anzahl, Art und zeitlichen Verteilung der Nutzung.

Hinsichtlich der Umweltauswirkungen auf **Biotope und Pflanzen** ergibt sich, dass durch das Vorhaben entsprechend überwiegend geringwertige Biotoptypen betroffen sind. Die bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen höherwertiger Biotope (Wertstufen 3, 4 u. 5) umfassen lediglich 4,74 ha und betreffen vor allem Gehölze (1,79 ha), höherwertiges Extensivgrünland (2,85 ha) und in geringem Umfang Gewässer mittlerer bis hoher Biotopwertigkeit (0,03 ha).

Für die **Brutvögel** ergeben sich Beeinträchtigungen insbesondere durch die unmittelbaren bau- und anlagebedingten Habitatverluste sowie die bau- und betriebsbedingten Störeffekte der Straße. Die prognostizierten Beeinträchtigungen sind in nachfolgender Tabelle zusammengestellt:

Beeinträchtigung/ betroffene Art	Auslösender Beeinträchtigungsfaktor
26,70 ha dauerhafter Habitatverlust Verlust von Habitaten für 2 BP des Kiebitz	Dauerhafte anlagebedingte Flächeninanspruchnahme/ Überbauung
23,63 ha temporärer Habitatverlust Temporäre Revierverluste von Kiebitz (1 BP), Grauschnäpper (1 BP), Bluthänfling	Temporäre baubedingte Flächeninanspruchnahme
Verminderungen der Habitatqualitäten: Offenlandarten: Kiebitz (4 BP), Feldlerche (8 BP), Wiesenpieper (1 BP), Gehölzarten: Grauschnäpper (1 BP), Bluthänfling (2 BP) Waldohreule (1 BP), Röhrichtarten: Feldschwirl (1 BP) sowie Kuckuck (1 BP)	Verminderung der Habitatqualitäten durch betriebsbedingte Effekte wie Schallimmissionen, visuelle Effekte

Bezüglich der Umweltauswirkungen auf **Gast- und Rastvögel** ist festzustellen, dass lediglich im Bereich Gauensiek, nördlich der alten Deichlinie Weißwangengänse in international bedeutsamer Rastzahl (max. 1650) anzutreffen sind. Dieser Bereich wird vollständig untertunnelt und ist somit lediglich baubedingt betroffen. Störungen durch baubedingten Lärm, Erschütterungen und Beunruhigung werden durch eine Bauzeitenregelung vermieden. In den Randbereichen des Rastgebiets können Beeinträchtigungen in Folge der Kulissenwirkung eines temporären Auflastdammes über dem Tunnel aber nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. So beträgt die durchschnittliche Stördistanz der Weißwangengans rund 500 m, der Abstand zwischen derzeitigem Rastgebiet und Auflastung 430 m. Da die Dauer der Beeinträchtigung lediglich vier Jahre beträgt, nur randlich auftritt und

Anpassungsmöglichkeiten hinsichtlich der Raumnutzung bestehen, wird die Beeinträchtigung als nicht erheblich gewertet. Die übrigen Rast- und Gastvogelvorkommen im Untersuchungsgebiet sind gemäß den vorliegenden Untersuchungen eher von untergeordneter Bedeutung und so lückenhaft im Raum verteilt, dass nach Ansicht der Vorhabenträgerin hinreichende Ausweichmöglichkeiten bestehen. Angesichts der beschriebenen Situation ist diese Annahme für die ohnehin flexibel auf landwirtschaftliche Bewirtschaftungs-/ Fruchtartenwechsel reagierenden Rastvögel als plausibel anzusehen. Insgesamt löst das geplante Vorhaben somit keine erheblichen Beeinträchtigungen für Rast- und Gastvögel aus.

Die vorgenommenen Untersuchungen haben hinsichtlich der Umweltauswirkungen auf **Amphibien** ergeben, dass durch das Vorhaben potenzielle Sommerlebensräume der Arten im Umfeld der Gräben und Flethe überbaut werden. Eventuelle Tötungsrisiken werden durch geeignete Bauzeitenregelungen vermieden. Die Verluste an Sommerlebensräumen stellen angesichts des vorgefundenen Artenspektrums und der im Vergleich zu den Vorkommensnachweisen in großem Umfang zur Verfügung stehenden Flächen nach Ansicht der Vorhabenträgerin keinen limitierenden Faktor dar und haben somit keine relevanten Auswirkungen auf die vorhandenen Vorkommen. Wanderungsbeziehungen bspw. zwischen den Flethen wurden nicht festgestellt. Südlich der Gauensieker Süderelbe werden Grabenabschnitte bauzeitlich überschüttet. Für diese Gewässer liegen keine Amphibienuntersuchungen vor, die Habitatqualitäten sind jedoch jenen der Flethe vergleichbar bzw. ungünstiger. Unter Vorsorgegesichtspunkten wird hier ein Vorkommen der auch in den Flethen (s. o.) vorkommenden Arten unterstellt. Eventuelle Tötungsrisiken werden durch geeignete Bauzeitenregelungen vermieden. Die zudem auch nur temporären Habitatverluste werden angesichts der Nutzbarkeit der unmittelbar angrenzenden Grabenabschnitte und der Vielzahl benachbarter Gräben keine dauerhaften Auswirkungen auf ein eventuelles Vorkommen haben. Insgesamt sind die Auswirkungen auf Amphibien als nicht erheblich zu beurteilen.

Für **Fledermäuse** haben die vorgenommenen Untersuchungen bezüglich der Umweltauswirkungen ergeben, dass die Beeinträchtigungen eher als gering einzustufen sind. So ist von einer erheblichen betriebsbedingten Beeinträchtigung von Fledermäusen durch Licht nicht auszugehen. Bei einigen wenigen Artengruppen der Fledermäuse kann nächtlicher baubedingter bzw. betriebsbedingter Lärm den Jagderfolg beeinträchtigen. Eine besondere betriebsbedingte Kollisionsgefährdung für Fledermäuse und damit einhergehende signifikant erhöhte Tötungsrisiken sind auszuschließen, da das Vorhaben keine bedeutsamen Flugrouten quert und die als Nahrungshabitat bedeutsamen Marschgrünlandbereiche nördlich der L 111 vollständig untertunnelt werden. Entsprechend sind auch keine anlagebedingten Zerschneidungen von bedeutenden Fledermauslebensräumen bzw. Funktionsbeziehungen durch das Planungsvorhaben gegeben. Die baubedingte Flächeninanspruchnahme betrifft überwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen, die für Fledermäuse keine besondere Bedeutung aufweisen. Quartiere sind durch die Anlage der Straße nicht betroffen. Auswirkungen auf Jagdgebiete sind

hingegen zum Teil zu erwarten, jedoch – außer in dem Bereich zwischen Deich und der L 111 durch Verlust von Gehölzstrukturen – als nicht erheblich einzustufen.

Umweltauswirkungen auf **Libellen** ergeben sich durch die Verlegung eines Deichaußengrabens auf ca. 200 m sowie die temporäre Überschüttung von Grabenabschnitten an der Süderelbe. Da hierdurch jeweils nur kleine Teilhabitate längerer Gewässerabschnitte betroffen sind, deren Bedeutung für Libellen zudem als gering einzuschätzen ist, ergeben sich keine erheblichen Beeinträchtigungen für diese Artengruppe.

Für das **Makrozoobenthos** sind keine erheblichen Beeinträchtigungen sowohl durch die baubedingte, die betriebsbedingte wie auch durch die anlagenbedingte Inanspruchnahme zu erwarten, sondern vielfach nur geringe bzw. keine Beeinträchtigungen.

Hinsichtlich der Umweltauswirkungen auf **Fische** können sich durch die Verlegung des Außengrabens auf ca. 200 m sowie die temporäre Überschüttung von Grabenabschnitten an der Süderelbe Beeinträchtigungen ergeben. Die Gewässer im Untersuchungsgebiet haben überwiegend nur eine geringe Bedeutung für die Artengruppe Amphibien, Libellen und Fische. Da an den vom Vorhaben nicht betroffenen Gewässern Theisbrügger und Gauensieker Schleusenfleth Vorkommen des Schlammpeitzgers ermittelt wurden, werden unter Vorsorgegesichtspunkten zusätzliche Vermeidungsmaßnahmen für die o. g. erforderlichen Gewässerverlegungen und Überschüttungen festgelegt. Um das Tötungsrisiko für den Schlammpeitzger und weitere Fische durch die Verlegung des Deichgrabens und die Überschüttung der Gräben im Bereich der temporären Tunnelauflast zu vermeiden, hat die Planfeststellungsbehörde festgesetzt, rechtzeitig vor Baubeginn diese Gewässer abzufischen und die Fische, insbesondere den Schlammpeitzger, in geeignete Gewässer im Untersuchungsgebiet umzusetzen.

#### 2.2.2.3.4.2 Bewertung

Wenngleich der das Vorhaben betreffende Landschaftsraum bereits durch eine intensive landwirtschaftliche Nutzung vorbelastet ist, hat das Vorhaben zum Teil erhebliche Auswirkungen gem. § 14 BNatSchG auf Brutvögel infolge von Habitatverlusten durch Überbauung oder eine temporäre Flächeninanspruchnahme bzw. eine Verminderung der Habitatqualitäten. Hinsichtlich dieser Beeinträchtigungen sind die Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen – auch für die betroffenen Gast- und Rastvögel – etwa in Form der Terminierung der Bauzeit auf Mitte Juni bis Ende Oktober sowie eine möglichst niedrige Trassengradiente zur Minimierung von Zerschneidungs- und Barrierewirkungen und eine Untertunnelung besonders wertvoller Gebiete aber geeignet, die notwendigen Eingriffe gem. § 15 BNatSchG möglichst gering zu halten. Ebenso werden durch geeignete Kompensationsmaßnahmen, wie etwa die Schaffung von Ersatzlebensräumen für Wiesenbrüter und Rastvögel, die zu erwartenden Beeinträchtigungen in angemessener Frist und entsprechendem Umfang ausgeglichen. Die Beeinträchtigungen von Amphibien, Libellen, Makrozoobenthos sowie von Fischen sind schon allein wegen ihres zum Teil nur

geringen Vorkommens demgegenüber überwiegend nur von geringer Bedeutung und werden ebenfalls mithilfe des umfassenden Schutzmaßnahmen- und Kompensationskonzepts wenn nicht verhindert, dann zumindest minimiert bzw. entsprechend ausgeglichen.

Hinsichtlich der Beeinträchtigung von Biotopen und Pflanzen sind überwiegend geringwertige Biotoptypen betroffen, während höherwertige Biotoptypen nur in geringem Umfang durch das Vorhaben beeinträchtigt sind. Auch hierzu ist das vorgesehene Vermeidungs- und Schutz- sowie Kompensationsmaßnahmenkonzept zur Eingriffsvermeidung, -minderung bzw. -kompensation angemessen. Mithin handelt es sich zum Teil aber um erhebliche Beeinträchtigungen gem. § 14 BNatSchG. Diese können jedoch gem. § 15 BNatSchG ausgeglichen bzw. ersetzt werden.

### **2.2.2.3.5 Schutzgut Boden**

#### **2.2.2.3.5.1 Zusammenfassende Darstellung**

##### Beschreibung

Im Bereich des Vorhabens kommen die Bodentypen Kleimarsch und Kalkmarsch vor. Es handelt sich hierbei um tonige, grundwasserbeeinflusste und z. T. auch staunasse Böden. Sowohl die Kleimarsch als auch die Kalkmarsch besitzen eine hohe natürliche Bodenfruchtbarkeit mit einem hohen bzw. sehr hohen Wasserspeichervermögen und einem hohen Nährstoffhaltevermögen. Darüber hinaus verfügen Kleimarsch und Kalkmarsch eine jeweils als hoch einzuschätzende Puffer- und Filterfunktion. Die Kalkmarsch sowie einzelne Teilbereiche der Kleimarsch werden durch das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) aufgrund ihrer hohen ackerbaulichen Ertragsfähigkeit als schutzwürdige Böden klassifiziert. Zwar ist die Ertragsfähigkeit im Bereich der Kleimarsch durch Grundwasserabsenkung und Dränung verbessert worden, für den Großteil der durch das Vorhaben betroffenen Kleimarsch wird allerdings eine geringe Ertragsfähigkeit seitens des LBEG angegeben. Eine Vorbelastung des Schutzgutes Boden liegt insbesondere im Flächenverbrauch durch Siedlung und Verkehr sowie in der Zerstörung der Bodenstruktur durch Erosion und Verdichtung sowie durch Eintrag von Schadstoffen in den Boden durch Immission und Landwirtschaft sowie in Deponien, Altlasten, Halden und Abbauflächen (Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, Ziff. 4.3, S. 67; Allgemeinverständliche Zusammenfassung zur UVU, Unterlage 1a, S. 42).

##### Umweltauswirkungen

In Folge der baubedingten Flächeninanspruchnahme durch Baustelleneinrichtungsflächen, Bodenlager, Baustraßen und Arbeitsstreifen kommt es zu Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden. Die Bereiche des Arbeitsstreifens und der Lagerflächen für Boden und Baumaterialien werden im Anschluss an die Baumaßnahme für landschaftspflegerische

Maßnahmen herangezogen oder rekultiviert, damit hier eine Bodenregeneration erfolgen kann (Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, Ziff. 6.1.1, S. 93).

Durch das Vorhaben werden insgesamt 26,70 ha dieser Böden dauerhaft beansprucht, wovon 8,48 ha vollständig versiegelt, 3,09 ha teilversiegelt und 15,13 ha durch Bodenauf- oder Bodenabtrag (Böschungen, Dämme, Entwässerungsmulden, Gräben) überbaut werden. Diese anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme des Bodens stellt eine erhebliche Beeinträchtigung dar (Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, Ziff. 6.2.1, S. 101). Besondere Böden sind nicht betroffen, da im Eingriffsraum ausschließlich Böden von allgemeiner Bedeutung vorhanden sind (Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, Ziff. 6.2.1, S. 102). Zwar ist aus den GIS-Daten des Niedersächsischen Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) ersichtlich, dass im Süden des Untersuchungsgebiets im kleineren Umfang auch schutzwürdige Böden hoher natürlicher Ertragsfähigkeit betroffen sind. Für diese ergibt sich allerdings kein erhöhter Kompensationsbedarf. Mit der Versiegelung gehen die natürlichen Funktionen des Bodens im Sinne von § 2 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG sowie die Funktionen des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte (§ 2 Abs. 2 Nr. 2 BBodSchG) und seine Nutzungsfunktionen (§ 2 Abs. 2 Nr. 3 BBodSchG) vollständig verloren. Durch die Teilversiegelung kommt es zu einem Austausch der oberen Bodenschichten und zu einer Verdichtung, wodurch die Bodenfunktionen und der Wasserhaushalt stark beeinträchtigt werden. Infolge der Überbauung kommt es durch Verdichtung oder Abgraben der oberen Bodenschichten zu einer Veränderung bzw. einem Verlust der natürlichen Bodenverhältnisse.

Durch verkehrsbedingten Schadstoffeintrag kann es zu Beeinträchtigungen von Boden und Wasser durch das von den Verkehrsflächen abfließende Oberflächenwasser kommen. So können etwa organische und anorganische Substanzen wie bspw. Schwermetalle, Abrieb von Reifen und Bremsbeläge etc. in den Boden und das Oberflächen- und Grundwasser gelangen (Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, Ziff. 6.3.1, S. 111; Allgemeinverständliche Zusammenfassung zur UVU, Unterlage 1a, S. 54).

#### **2.2.2.3.5.2 Bewertung**

Durch das Vorhaben kommt es zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Bodens gem. § 14 BNatSchG insbesondere durch Überbauung sowie durch Versiegelung. Hierbei sind jedoch überwiegend Böden allgemeiner Bedeutung und nur kleinflächig Böden besonderer Ertragsfähigkeit betroffen

Durch die temporäre Flächeninanspruchnahme durch Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtungsf lächen kommt es ebenfalls zu einer vorübergehenden Bodenbeeinträchtigung. Diese wird jedoch durch eine auf das notwendige Maß reduzierte Ausweisung von Flächen hinreichend beschränkt. So wird ein schonender und flächensparender Umgang in Planung und Ausführung des Vorhabens angestrebt. Die zum Teil erheblichen Beeinträchtigungen gem. § 14 BNatSchG können jedoch gem.

§ 15 BNatSchG ausgeglichen werden. So kann im Wege geeigneter Kompensationsmaßnahmen ein angemessener Ausgleich geschaffen werden. Durch Aufstellen von Schutzzäunen kann in besonders sensiblen Bereichen die Inanspruchnahme von Nachbarflächen verhindert werden. Nach Beendigung der Bauarbeiten kann eine geeignete Rekultivierung und tiefgründige Lockerung dieser Flächen die Wiederherstellung eines guten Bodengefüges bewirken, sodass die Bodenbeeinträchtigungen in angemessener Weise ausgeglichen werden. Baustelleinrichtungsflächen sollen ebenfalls entsiegelt werden und im Wege landschaftspflegerischer Maßnahmenplanung bepflanzt werden bzw. gehen wieder in die landwirtschaftliche Nutzung über. Ein Ausgleich von Bodenversiegelungen soll durch Entsiegelung von Flächen im Wege des Rückbaus von Straßen- und Wegeflächen erreicht werden.

### **2.2.2.3.6 Schutzgut Wasser**

#### **2.2.2.3.6.1 Zusammenfassende Darstellung**

##### Beschreibung der Oberflächengewässer

Die A 20 verläuft im vorliegenden Planungsabschnitt durch die eingedeichte Elbmarsch und durch überwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen. Das Gebiet ist geprägt durch ein verzweigtes Entwässerungssystem aus Flethen und Gräben, die Bestandteil eines komplexen, durch Schöpfwerke gesteuerten Entwässerungssystems sind. Weiter sind prägend die Marschgewässer (Gauensieker Schleusenfleth, die Krautsander Binnenelbe, die Wischfelder Süderelbe, der Ruthenstrom), die mit der Tideelbe als Hauptvorfluter verbunden sind. Die Gewässer Ruthenstrom und Elbe sind nach § 27 WHG als erheblich veränderte Oberflächengewässer eingestuft. Ihr Zustand hinsichtlich des ökologischen Potenzials wird als unbefriedigend bzw. mäßig nach WHG und OGewV bzw. WRRL, hinsichtlich des chemischen Zustands als gut bzw. nicht gut eingestuft. Aus den vorstehend genannten Nutzungen ergeben sich zugleich Vorbelastungen. Die Vorflut ist tideabhängig, das Gelände liegt häufig unterhalb NN, Oberflächengefälle ist kaum vorhanden und der anstehende Marschboden (Klei) ist weitestgehend wasserundurchlässig. Aufgrund des feinkörnigen, bindigen Bodens und des geringen Flurabstands dominiert der Oberflächenabfluss in die Entwässerungsgräben. Insgesamt sind die Entwässerungsverhältnisse ungünstig.

##### Beschreibung des Grundwassers

Das Untersuchungsgebiet zählt zur hydrogeologischen Einheit der Küstensedimente und fluviatilen Gesteinsablagerungen. Es ist Bestandteil des Grundwasserkörpers Land Kehdingen, Lockergestein. Der Hauptgrundwasserleiter befindet sich in einem pleistozänen Sandkörper, der uneinheitlich zwischen 12 und 19 Meter unter dem Gelände verläuft. Er befindet sich unter der Deckschicht des Bodens aus weitgehend wasserundurchlässiger Kleie, die nahe der Elbe 17 Meter, mit größerer Entfernung zum Fluss weniger mächtig ist. Aufgrund der mehrere Meter mächtigen Kleiauflage steht der Grundwasserstand in den Sanden in gespannter Form an, wobei die Grundwasserdruckhöhe, d. h. der

Grundwasserstand, der sich bei Freilegung des Grundwassers einstellt, dicht unter der Oberfläche liegt. Das Schutzpotential der mächtigen Kleiauflage für das Grundwasser wird als hoch eingestuft. Das Grundwasser fließt von der höhergelegenen Geest über die Marsch zur Elbe quer zum Talraum. Der Grundwasserstrom ist wegen hohem Grundwasserstand und Tidegeschehen langsam. Das Grundwasser ist teilweise, im Nahbereich der Elbe auch vollständig, versalzen. In den Marschböden steht Grundwasser gemäß dem Baugrundgutachten flurnah in Tiefen zwischen 0,1 m und 1,6 m unter Geländeoberkannte an. Das Grundwasser steht hier über die Entwässerungseinrichtungen und –gräben in direkten Kontakt mit den Oberflächengewässern. Die Grundwasserstände werden entsprechend insbesondere mit den Entwässerungseinrichtungen korrespondieren, welche zu großen Teilen über Pumpwerke gesteuert werden.

#### Umweltauswirkungen auf die Oberflächengewässer

Größere Oberflächengewässer (Elbe und oben genannte Marschgewässer) sind wegen der Tunnelbauweise von vornherein nicht unmittelbar betroffen. Auch die o. g. Flethe sind nicht betroffen, da die Trasse überwiegend parallel zu diesen Gewässern auf der Verbandsgrenze zwischen Gauensieker Schleusenverband und Schleusenverband Ritsch und damit quasi auf einer Wasserscheide verläuft. Kleinere Gewässer wie Entwässerungsgräben werden, soweit für den Wasserhaushalt von Bedeutung, durch Neuanlage und Verrohrungen wiederhergestellt bzw. Beeinträchtigungen werden ausgeglichen.

In stärkerem Maße in Anspruch genommen werden insbesondere der Deichaußengraben, der auf etwa 220 m verlegt wird, sowie zwei in die Gauensieker Süderelbe einmündende Entwässerungsgräben, welche temporär durch eine zum Tunnelbau erforderliche Sandauflast überschüttet werden. Die Hochwasserschutzfunktion bleibt erhalten (EB, S. 59; Stellungnahme des Deichverbands Kehdingen-Oste, dazu 2.4.1.26). Die Durchgängigkeit und Funktionsfähigkeit dieser Gräben wird durch die Verlegung/ Neuanlage der betroffenen Grabenabschnitte gewährleistet (Allgemeinverständliche Zusammenfassung zur UVU, Unterlage 1a, S. 55). Beeinträchtigungen der Süderelbe in Folge der Auflast werden durch einen Abstand der Aufschüttung von 10 m zum Gewässerrand, Anspritzbegrünung und ggf. Sandfänge vermieden (s. Vermeidungsmaßnahme V4).

Anlagebedingt entstehen neue versiegelte Flächen. Das Grundwasser wird durch erhöhten Oberflächenabfluss und eine verminderte Versickerungsleistung infolge der Bodenverdichtung/ Versiegelung beeinträchtigt (Allgemeinverständliche Zusammenfassung zur UVU, Unterlage 1a, S. 55; LBP, S. 88, Tabelle 5-1; S. 101 f.; FFH-Verträglichkeitsprüfung, Tabelle 1, S. 10). Diesem Sachverhalt wird durch geeignete bautechnische Maßnahmen entgegengewirkt. So wird in den Bereichen der Trassenführung in Dammlage, südlich von Gauensiek, das anfallende Regenwasser zum größten Teil über die Dammböschungen zu den Entwässerungsmulden am Dammfuß geleitet. Dies bewirkt bereits Sickerverluste und eine Verzögerung des Abflusses. Vor der Einleitung des in den Mulden

gesammelten Wassers in die eigentlichen Vorfluter (Zuggraben), werden Rückhalteeinrichtungen bestehend aus einem Regelungsbauwerk mit Leichtstoffabscheider/ Tauchwand und einer vorgelagerten Grabenaufweitung und -vertiefung (Rückhaltemulde) vorgesehen. Die Abflussspende wird durch die vorgesehene Drosselung auf einen Wert von 1,2 l / (s x ha) begrenzt, was dem gebietstypischen Abfluss von landwirtschaftlichen Flächen entspricht. Zudem dient der vor der Drossel entstehende Dauerstau der Sedimentation ggf. mit dem Regenwasser transportierter Schwebstoffe. Die Tauchwand hält Tropfverluste von Treib- und Schmierstoffen zurück. Mit den beschriebenen Maßnahmen werden sowohl relevante Abflusserhöhungen, als auch relevante qualitative Verschlechterungen der Vorfluter vermieden.

Baubedingt wird durch die Herstellung des Straßendamms im Überschüttverfahren in Verbindung mit Vertikaldräns im Bereich des Vorbelastungsdamms eisenhaltiges Porenwasser auftreten (Allgemeinverständliche Zusammenfassung zur UVU, Unterlage 1a, S. 56). Eine Verunreinigung der Gewässer durch dessen Einleitung wird weitestgehend vermieden, indem das Wasser vor der Einleitung nach dem neuesten Stand der Technik aufbereitet wird. 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 dann in Absetzeinrichtungen sedimentiert. Die Vorbehandlungsanlagen können im Bereich des Baustreifens, d. h. ohne zusätzliche Flächeninanspruchnahme realisiert werden. Im Bereich der temporären Tunnelauflast können in geringerem Umfang vergleichbare Probleme auftreten. Auch hier werden bei Bedarf entsprechende Maßnahmen vorgesehen, um einer möglichen Verockerung des Gewässernetzes entgegenzuwirken (s. auch Vermeidungsmaßnahme V5). Auch im Übrigen werden Schadstoffeinträge durch Verwendung des neuesten Stands der Technik aller Baufahrzeuge und -maschinen und weitere Maßnahmen vermieden. Die baubedingte Auflastfläche hält einen Abstand von mindestens 10 Metern zur Gauensieker Süderelbe ein und es ist ein Schutzzaun vorgesehen (Allgemeinverständliche Zusammenfassung zur UVU, Unterlage 1a, S. 55). Schadstoffaustritte bei Havarien müssen, da unvorhersehbar, hier außer Betracht bleiben. Die Menge und die Qualität des Wassers für die Viehtränke (Stellungnahmen des Unterhaltungsverbands Kehdingen, des Schleusenverbands Bauernschaft Ritsch, des Gauensieker Schleusenverbands und des Wasser- und Bodenverbands Krautsand, dazu unter 2.4.1.22 bis 25) werden durch die Wiedereinleitung des aus dem Deichfußgraben während der Bauphase entnommenen Brauchwassers nicht beeinträchtigt. Die Wasserqualität wird durch temporär eingerichtete und regelmäßig beprobte Behandlungs- und Reinigungsbauwerke sichergestellt (vgl. ebd.).

Betriebsbedingt könnte das mit Schadstoffen angereicherte Niederschlagswasser zu Belastungen der Oberflächengewässer und des Grundwassers führen (Allgemeinverständliche Zusammenfassung zur UVU, Unterlage 1a, S. 56; LBP, S. 110). Das vorgesehene Entwässerungssystem (dazu unter 2.2.3.6.1.1) reduziert die Schadstoffeinträge auf ein Minimum. Im Bereich der Trogstrecke und des Tunnels wird das Regenwasser von

Kanälen bzw. Rinnen in ein Pufferbecken geführt und schließlich in ein Regenrückhaltebecken gepumpt, welches in den Deichaußengraben entwässert. Durch dieses Rückhaltebecken mit Absetzbecken und Leichtstoffabscheider wird gleichfalls eine Verzögerung des Oberflächenabflusses und eine hinreichende Reinigung des Regenwassers gewährleistet. Insgesamt sind daher in Folge der erforderlichen Regenwasserableitungen keine relevanten quantitativen oder qualitativen Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer gegeben. Auch das Grundwasser, das wegen der geringen Grundwasserüberdeckung diesbezüglich mittel- bis hochempfindlich ist, kann durch Schadstoffe verunreinigt werden. Es wird wirksam durch das vorgesehene Entwässerungssystem und auch die gute Pufferwirkung des Kleibodens geschützt (Allgemeinverständliche Zusammenfassung zur UVU, Unterlage 1a, S. 55).

#### Umweltauswirkungen auf das Grundwasser

Im Bereich der in Dammlage verlaufenden Trassenabschnitte südlich von Gauensiek sind durch das Vorhaben keine relevanten Veränderungen der Grundwasserverhältnisse im Umfeld der Trasse zu erwarten.

Für den Bau der Trogstrecke und das Tunnelbauwerk sind während der Bauphase eine begrenzte Wasserentnahme und Wassereinleitung in den Deichfußgraben des Alten Elbdeichs vorgesehen, wozu der Graben abschnittsweise auszubauen ist. Die Einleitung erfolgt über ein 50.000 m<sup>3</sup> großes Zwischenspeicherbecken, welches eine gedrosselte Einleitung von 10 l/s ermöglicht. Die Wasserentnahme dient der Flutung der Baugruben bis zum Einbau der unter Wasser herzustellenden Baugrubensohlen. Mit dieser Maßnahme werden Grundwasserabsenkungen im Umfeld der Tunnelbaustelle vermieden.

Anlagebedingte Auswirkungen des Tunnels auf das Grundwasser sind nicht zu erwarten. Die Tunnel- und Trogstrecke bewirkt nur kleinräumige Veränderung der Grundwasserdynamik (LBP, Tabelle 5-1, S. 86). Die 14 Meter hohen Tunnelröhren und Trogbauwände schotten den Elbtal-Hauptgrundwasserleiter nicht ab, sondern bildeten ein umströmbares Hindernis. Das sind die Ergebnisse des hydrogeologischen Gutachtens von 2007, das fachlich nicht zu beanstanden ist (LBP, S. 87). Es kommt danach nicht zu Änderungen des Grundwasserspiegels oder Änderungen der Fließrichtung, da der Tunnel in Fließrichtung verläuft und umströmt werden kann. Auch wesentliche Änderungen des Grundwasserchemismus sind auszuschließen.

#### **2.2.2.3.6.2 Bewertung**

Maßgeblich sind die Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes vom 31. Juli 2009, zuletzt geändert durch Artikel 4 Absatz 76 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I, 14. August 2013, S. 3154), die Oberflächengewässerverordnung vom 20. Juli 2011 (BGBl. I 2011, S. 1429), die Grundwasserverordnung vom 9. November 2010 (BGBl. I 2010, 1513) und das

Niedersächsische Wassergesetz (NWG) vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. 2010, 64). Diese Vorschriften sind eingehalten, es wird auf den Abschnitt 2.2.3.6 verwiesen. Die Umweltauswirkungen sind daher, insbesondere angesichts der Vermeidungs-, Verminderungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen, nicht als erheblich einzustufen. Ungeachtet dessen sind die Beeinträchtigungen für das Grundwasser infolge der Versiegelung als erheblich zu bewerten. Diese Beeinträchtigungen werden durch die vorstehenden Vorschriften nicht abgebildet.

### **2.2.2.3.7 Schutzgut Luft**

#### **2.2.2.3.7.1 Zusammenfassende Darstellung**

##### Beschreibung

Im Untersuchungsgebiet sind die Immissionsbelastungen bei den wichtigsten Luftschadstoffen gering sowie die Luftaustauschbedingungen aufgrund der vorherrschenden Windgeschwindigkeiten gut. Insbesondere aus diesem Grund besteht eine bloß geringe Vorbelastung des Schutzgutes Luft, wobei jedoch eine Empfindlichkeit desselben gegenüber Schadstoffbelastungen angenommen wird (vgl. Allgemeinverständliche Zusammenfassung zur UVU, Unterlage 1a, S. 44).

##### Umweltauswirkungen

Lufthygienische Beeinträchtigungen können sich verkehrsbedingt, insbesondere durch die Emission von Stickoxiden und Feinstaub, ergeben. Diese beiden Stoffgruppen sind die problematischsten Emissionen des Straßenverkehrs und werden daher in der Luftschadstoffuntersuchung der Vorhabenträgerin auch sachgerecht als Leitsubstanzen für die Beurteilung möglicher Beeinträchtigungen herangezogen. Zu beurteilen ist dabei die sich aus der Summe von Vorbelastung und Zusatzbelastung ergebende Gesamtbelastung für das Prognosejahr 2025.

Die Vorbelastung mit Luftschadstoffen ist im Untersuchungsgebiet als gering anzusehen. Zur Ermittlung wurden Daten aus den Jahren 2003 bis 2012 von verschiedenen im weiteren Umfeld gelegenen Messstellen ausgewertet, welche für NO<sub>2</sub> (Stickstoffdioxid) einen Jahresmittelwert von 14 µg/m<sup>3</sup>, für PM<sub>10</sub> (Feinstaub) einen Jahresmittelwert von 17 µg/m<sup>3</sup> und für PM<sub>2,5</sub> einen Jahresmittelwert von 11 µg/m<sup>3</sup> ergaben. Als Ausgangswerte für das Prognosejahr 2025 werden von der Vorhabenträgerin unter Berücksichtigung der Reduktionsfaktoren der MLuS-2012 für NO<sub>2</sub> 11,7 µg/m<sup>3</sup>, für PM<sub>10</sub> 15,6 µg/m<sup>3</sup> und für PM<sub>2,5</sub> 10,1 µg/m<sup>3</sup> angesetzt. Sämtliche Werte liegen deutlich unter den Immissionsgrenzwerten (Jahresmittelwerte) der 39. BImSchV.

Gemäß den Ergebnissen der Immissionsprognose 2013 für das Prognosejahr 2025 liegt der Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> nur im unmittelbaren Bereich des Tunnelportals mit ca. 64 µg/m<sup>3</sup> über dem Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit von 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahresdurchschnitt. Schon in weniger als zehn Metern Entfernung zum Tunnelportal sinkt dieser Wert deutlich ab und liegt mit einem Jahresmittelwert von ca. 35 µg/m<sup>3</sup> unter dem zulässigen Grenzwert. Wohnbebauung ist nicht betroffen, denn schon an der nächstgelegenen Bebauung ist die Belastung bereits auf maximal 18,9 µg/m<sup>3</sup> abgesunken und erreicht damit weniger als 50 % des Grenzwertes von 40 µg/m<sup>3</sup>. Eine über die erlaubte Anzahl von 18 hinausgehenden Überschreitungen des Stundenmittelwertes von 200 µg/m<sup>3</sup> ist im Bereich der Bebauung aufgrund der ermittelten Jahresmittelwerte gleichfalls auszuschließen.

Der kritische Wert zum Schutz der Vegetation von 30 µg/m<sup>3</sup> wird im Umfeld des Tunnelportals maximal bis zu einem Bereich von 50 m beiderseits der Straße überschritten. Gemäß den Angaben des LBP sind stickstoffempfindliche Biotope in einem Umfeld von mindestens 250 m zur Straße nicht vorhanden. Insofern sind durch die kleinräumige Überschreitung des kritischen Wertes keine Beeinträchtigungen zu erwarten.

Auch die Jahresmittelgrenzwerte für PM<sub>10</sub> werden nicht überschritten. So liegt der Jahresmittelgrenzwert von Feinstaub PM<sub>10</sub> bei 40 µg/m<sup>3</sup>. Im unmittelbaren Nahbereich des Tunnelportals erhöhen sich die Jahresmittelwerte der Feinstaubkonzentrationen auf Werte von maximal 33 µg/m<sup>3</sup>. Dieser Bereich reicht jedoch nur einige zehn Meter in den Umkreis des Tunnelportals. An der nächstgelegenen Bebauung werden lediglich noch 16,5 µg/m<sup>3</sup> prognostiziert und damit etwa 30 % unter dem Grenzwert liegende Werte.

Als weiteren Grenzwert bestimmt die 39. BImSchV einen Tagesmittelwert für Feinstaub PM<sub>10</sub> von 50 µg/m<sup>3</sup>, der an höchstens 35 Tagen im Kalenderjahr überschritten werden darf. Die Prognose ergibt für das Jahr 2025 für den unmittelbaren Nahbereich des Tunnelportals über der Anzahl von 35 liegende Überschreitungen. Es handelt sich dabei jedoch lediglich um den unmittelbaren Nahbereich des Tunnelportals im Umkreis von wenigen zehn Metern und betrifft damit überwiegend die Autobahn selbst. Hingegen ist in den bebauten Gebieten in der Umgebung des Tunnelportals lediglich mit maximal 15 Überschreitungen des Tagesgrenzwertes im Jahr zu rechnen, womit der zulässige Wert von 35 Überschreitungen weniger als 50 % der maximal zulässigen Anzahl an Überschreitungen beträgt.

Auch für die Belastung durch Feinstaub PM<sub>2,5</sub> ergibt sich nach der Prognose für das Jahr 2025 keine Überschreitung des Jahresmittelgrenzwertes. Dieser liegt bei 25 µg/m<sup>3</sup>, während sich Gesamtjahresmittelwerte im unmittelbaren Nahbereich des Tunnelportals von 23 µg/m<sup>3</sup> ergeben. Bis zur nächstgelegenen Bebauung sinkt der Wert auf 10,7 µg/m<sup>3</sup> ab.

### **2.2.2.3.7.2 Bewertung**

Das Vorhaben wird insgesamt eine bloß geringe Auswirkung auf das Schutzgut Luft haben. Zwar ist im unmittelbaren Bereich des Tunnelportals mit einer Überschreitung des zulässigen Grenzwertes für NO<sub>2</sub> zu rechnen. Dieser Grenzwert wird jedoch binnen zehn Metern Entfernung zum Tunnelportal wieder unterschritten. Ansonsten ist mit keiner über dem Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit liegenden Belastung durch die Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) zu rechnen. In den übrigen Teilen des Untersuchungsgebiets ist von einer überwiegend deutlich unter den Immissionsgrenzwerten der 39. BImSchV liegenden Belastung auszugehen. Im Übrigen ergibt sich aus der Immissionsprognose 2013 für das Prognosejahr 2025 insgesamt ein mittelfristiger Rückgang der Belastungswerte für Stickstoffdioxid sowie für Feinstaub PM<sub>10</sub> und Feinstaub PM<sub>2,5</sub>. Zugleich bewirkt das Vorhaben lediglich eine Verlagerung des Kraftverkehrs – und damit des Immissionsgeschehens – auf die Autobahn und sorgt an anderer Stelle für Entlastung, sodass insgesamt von einer Umweltverträglichkeit des Vorhabens im Hinblick auf das Schutzgut Luft ausgegangen werden kann.

### **2.2.2.3.8 Schutzgut Klima**

#### **2.2.2.3.8.1 Zusammenfassende Darstellung**

##### Beschreibung

Das Untersuchungsgebiet ist der klimaökologischen Region „Küstennaher Raum“ zuzuordnen (Mosimann/ Frey/ Trute, Schutzgut Klima/ Luft in der Landschaftsplanung, Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen, Heft 4/1999) und für das Klima von allgemeiner Bedeutung (Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, Ziff. 4.5, S. 71; Ziff. 6.3.1, S. 109). Der „küstennahe Raum“ ist durch häufigere und stärkere Winde und damit günstige Luftaustauschbedingungen gekennzeichnet. Der Elbe und ihren angrenzenden Niederungsgebieten kommt eine temperatenausgleichende Wirkung zu. Bedingt durch die Nähe zur Elbe und zur Nordsee werden Temperaturextreme gedämpft. Dies führt dazu, dass bioklimatische Belastungssituationen nur selten auftreten und wenig intensiv ausgeprägt sind. Dies gilt insbesondere auch für die ländlich geprägten Siedlungsbereiche von Drochtersen und Gauensiek, welche keine besonderen klimatisch-lufthygienischen Belastungen aufweisen. Aufgrund dieser günstigen Rahmenbedingungen und des eher flachen Reliefs sind orographisch bedingte klimatische Ausgleichsleistungen hier nur von untergeordneter Bedeutung. So sind die Landwirtschaftsflächen des Untersuchungsgebiets zwar grundsätzlich für die Kaltluftproduktion geeignet, das nur schwach ausgeprägte Relief ist aber für einen nennenswerten Kaltlufttransport in die Siedlungen nicht ausreichend. Eine Vorbelastung des Schutzgutes Luft im Untersuchungsraum ist nur in geringem Maße gegeben.

## Umweltauswirkungen

Durch das Straßenbauvorhaben und die hiermit verbundene Überbauung von Kaltluftentstehungsflächen ergeben sich keine nachteiligen lokalklimatischen Auswirkungen. So kommt den von dem Vorhaben betroffenen Flächen um Drochtersen und die Ortsteile Gauensiek, Ritsch und Assel aufgrund des schwach ausgeprägten Reliefs eine bloß geringe Bedeutung als Kaltluft-Abflussgebiet zum Klimaausgleich zu (vgl. Allgemeinverständliche Zusammenfassung zur UVU, Unterlage 1a, S. 44 u. 56).

### **2.2.2.3.8.2 Bewertung**

Die Beeinträchtigung des Schutzgutes Klima durch das Vorhaben ist als lediglich gering einzustufen, denn von dem Vorhaben sind keine Flächen mit besonderer klimaökologischer Ausgleichsfunktion betroffen. Da dem Untersuchungsraum hinsichtlich des Schutzgutes Klima nur eine allgemeine Bedeutung beigemessen wird und zudem die Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden, sind klimaökologisch erhebliche Nachteile nicht zu erwarten.

### **2.2.2.3.9 Schutzgut Landschaft**

#### **2.2.2.3.9.1 Zusammenfassende Darstellung**

##### Beschreibung

Innerhalb des Untersuchungsgebiets werden fünf Landschaftsbildtypen unterschieden:

- Die Moorrandbereiche südlich des Landernweges mit mittlerer Landschaftsbildqualität,
- die stark überformte Marschlandschaft zwischen dem Landernweg und der Ortslage Drochtersen mit geringer Landschaftsbildqualität,
- das Siedlungsband entlang der L 111 (Drochtersen, Ritsch) mit geringer Landschaftsbildqualität,
- das Marschgrünland zwischen Alten Deich und Elbdeich mit hoher Landschaftsbildqualität,
- das Elbtal außerhalb der Deichlinien mit hoher Landschaftsbildqualität.

Das mit nur sehr geringen vertikalen Strukturen versehene Landschaftsbild wird im gesamten Untersuchungsraum mit Ausnahme des Siedlungsbandes durch weiträumige Sichtbeziehungen geprägt und ist daher entsprechend empfindlich gegenüber visuell

wirkenden landschaftsfremden Elementen. Die „stark überformte Marschlandschaft“ ist bereits durch Windenergieanlagen vorbelastet, ebenso wie durch bereits bestehende Verkehrswege, insbesondere die stark frequentierte L 111 sowie das Untersuchungsgebiet querende Freileitungen. Darüber hinaus weist das Untersuchungsgebiet eine sehr hohe Empfindlichkeit in Bezug auf Lärm auf, da die Ruhe der Landschaft als charakteristisches Merkmal gilt und gerade aus diesem Grund und wegen der weiten Blickbeziehungen das Untersuchungsgebiet insbesondere der Wochenend- und Feierabenderholung dient.

#### Umweltauswirkungen

Durch die vorgesehene Untertunnelung werden Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes in den besonders wertvollen Bereichen des „Elbtales“ und des „Marschgrünlandes zwischen den Deichen“ weitestgehend vermieden. In den Moorrandbereichen und der „stark überformten Marschlandschaft“ kommt es aufgrund der Dammlage des Straßenbauvorhaben und der damit einhergehenden Einschränkung von Sichtbeziehungen zu Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

Baubedingte Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind vorwiegend in den trassennahen Bereichen der hinteren Deichlinie aufgrund der Baustelleneinrichtungsflächen zu erwarten. Dies hat ebenso wie der zu erwartende Baustellenverkehr eine temporäre Beeinträchtigung der landschaftlichen Erholungsfunktion zur Folge (vgl. Allgemeinverständliche Zusammenfassung zur UVU, Unterlage 1a, S. 56 f.). Anlagebedingte Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ergeben sich insbesondere durch die unmittelbare Beseitigung der wenigen vorhandenen Baumbestände sowie durch die Straßenabschnitte als optische Barrieren (Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, Ziff. 6.2.4, S. 108). Darüber hinaus kommt es durch Lärmimmissionen sowie andere Störwirkungen durch den Verkehr zu Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungsfunktion (Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, Ziff. 6.3.2, S. 112).

#### **2.2.2.3.9.2 Bewertung**

Aufgrund der Empfindlichkeit des Landschaftsbildes gegenüber Veränderungen führt das Vorhaben nicht zuletzt auch wegen der exponierten Trassenlage in Form eines Dammes und der daraus resultierenden Einschränkungen von Sichtbeziehungen trotz der überwiegend geringen Landschaftsbildqualitäten der Räume zu Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft. Diese Beeinträchtigungen sind als erheblich i. S. v. § 14 BNatSchG zu bewerten. Zur hinreichenden Eingriffsminderung wird jedoch die Dammlage der Trasse auf das technisch notwendige Maß reduziert. Die Untertunnelung des Deichvorlandes ist geeignet, die Landschaftsbeeinträchtigungen in diesem Abschnitt vollständig zu vermeiden.

Im Übrigen gewährleisten die vorgesehenen Bepflanzungen und Gestaltungsmaßnahmen eine landschaftsgerechte Einbindung des Straßenbauwerks und Neugestaltung des

Landschaftsbildes und sind daher geeignet, die Beeinträchtigungen hinreichend i. S. v. § 15 BNatSchG zu kompensieren. Verbleibende visuelle Beeinträchtigungen werden multifunktional im Zusammenhang mit Maßnahmen der Biotopkompensation ausgeglichen, da diese zugleich auch der Entwicklung naturnah wirkender und damit das Landschaftsbild belebender Strukturen dienen.

### **2.2.2.3.10 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

#### **2.2.2.3.10.1 Zusammenfassende Darstellung**

##### Beschreibung

Der Ritscher Seedeich (alter Elbdeich), die Ziegelei bei Gauensiek, die Gebäude des Guts Hohenblöcken sowie die prähistorische Siedlung Ritsch sind als Baudenkmäler geschützt. Das „Marschgrünland zwischen den Deichen“ ist mit seiner historischen Beet- und Grüppenstruktur als historische Kulturlandschaft einzuordnen.

##### Umweltauswirkungen

Beeinträchtigungen der historischen Kulturlandschaft „Marschgrünland zwischen den Deichen“ werden durch das Tunnelbauwerk weitestgehend vermieden.

Bedeutende Natur- und Bodendenkmäler sind durch das Vorhaben nicht betroffen. Auch die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Stromfreileitungen und Windenergieanlagen sind nicht beeinträchtigt.

Beeinträchtigungen von Baudenkmälern ergeben sich lediglich temporär durch die baubedingte Verlegung des alten Elbdeichs auf ca. 220 m und die Aufschüttung einer Tunnelauflast in unmittelbarer Nachbarschaft zur alten Ziegelei. Das bedeutsame Baudenkmal Gut Hohenblöcken liegt in gut 100 m Entfernung zur Straße, ist aber durch Umbauten bereits beeinträchtigt. Relevante visuelle Beeinträchtigungen der unmittelbaren Gutsumgebung ergeben sich durch das Vorhaben nicht, da das Gut in Richtung der Straße sehr gut eingegrünt ist und auch entlang der Straße zum Gutshof hin eine geschlossene Gehölzpflanzung vorgesehen ist.

Beeinträchtigungen der Baudenkmäler durch baubedingte Erschütterungen sind nach derzeitigem Kenntnisstand praktisch auszuschließen. Unter Vorsorgegesichtspunkten wird dennoch ein Beweissicherungsverfahren hinsichtlich der Ziegelei bei Gauensiek sowie hinsichtlich des Ritscher Seedeichs (alter Elbdeich) vorgesehen.

### **2.2.2.3.10.2 Bewertung**

Durch das Vorhaben kommt es lediglich zu baubedingten und somit temporären Beeinträchtigungen des Schutzgutes Kulturgüter. Im Übrigen wird die denkmalschutzrechtliche Genehmigung gem. § 10 Abs. 1 Nr. 4 NDSchG hinsichtlich der Ziegelei bei Gauensiek, des Ritscher Seedeichs sowie des Gutes Hohenblöcken erteilt. Diese Genehmigung ist aufgrund § 8 S. 3 i. V. m. § 7 Abs. 2 NDSchG aufgrund des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Beeinträchtigung zu erteilen. Der Ritscher Seedeich wird nur vorübergehend beeinträchtigt, denn dieser wird nach Beendigung der Bautätigkeiten auf der alten Deichlinie wiederhergestellt und die Tunnelauflast wieder abgetragen. Ebenso verhält es sich mit der lediglich temporären Tunnelauflast nahe der Ziegelei bei Gauensiek. Aus diesen Gründen und weil zugleich eine Beeinträchtigung des „Marschgrünlandes zwischen den Deichen“ weitestgehend ausgeschlossen werden kann, ist die Schutzgutbeeinträchtigung als unerheblich zu bewerten und das Vorhaben damit als verträglich einzustufen.

### **2.2.2.3.11 Wechselwirkungen**

Als Bereich mit ausgeprägten Wechselwirkungen zwischen biotischen und abiotischen Landschaftsfaktoren wird in den vorliegenden Unterlagen die Elbe einschließlich der Flusswatten hervorgehoben. Hier bestehen enge Wechselbeziehungen zwischen den periodischen Wasserstandsschwankungen der Oberflächengewässer, dem Grundwasser und den hieran angepassten Vegetationsstrukturen und Lebensgemeinschaften. Auch in den übrigen Bereichen des Untersuchungsgebiets sind enge Wechselbeziehungen zwischen dem zu großen Teilen menschlich beeinflussten Oberflächenwasserhaushalt, dem Grundwasser und den Biotop- und Nutzungsstrukturen sowie den an diese Situation angepassten Lebensgemeinschaften gegeben.

In den vorliegenden Unterlagen wird bei der Beschreibung der Auswirkungen nicht noch einmal explizit auf mögliche Wechselwirkungen eingegangen. Es ist aber erkennbar, dass medienübergreifende Wechselwirkungen bzw. Wirkungsketten, Summationswirkungen und Synergieeffekte bei der Ermittlung der schutzgutspezifischen Beeinträchtigungsrisiken berücksichtigt wurden. So werden etwa bei der Beurteilung der Beeinträchtigungsrisiken für die Fauna auch Wirkungsketten über den Boden-Wasserpfad, beispielsweise hinsichtlich stofflicher Einträge berücksichtigt. Zudem werden die sensiblen Wechselwirkungskomplexe der Elbe einschließlich der Flusswatten durch das vorgesehene Tunnelbauwerk und das zu seiner Erstellung vorgesehene Bauverfahren (Schildvortrieb) nicht beeinträchtigt.

Angesichts der umfassenden Bestandserhebungen und Analysen der vorhabenspezifischen 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.

#### **2.2.2.4 Schutzgutübergreifende Gesamtbewertung**

Wird über die Zulässigkeit eines Vorhabens im Rahmen mehrerer Verfahren entschieden, werden die in diesen Verfahren durchgeführten Teilprüfungen zu einer Gesamtbewertung aller Umweltauswirkungen zusammengefasst, § 2 Abs. 1 S. 4 UVPG. Die Norm gilt auch für gestufte Zulassungsverfahren (siehe oben). Zuständig für die Gesamtbewertung ist die federführende Behörde, das ist hier die Planfeststellungsbehörde.

Die Belastungen für sämtliche Umweltgüter werden im Rahmen der Gesamtbewertung argumentativ gewichtet, ohne dass eine qualitative oder quantitative Saldierung erfolgt. Dafür werden die Vor- und Nachteile des Vorhabens aus Sicht des Umweltschutzes unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen herausgearbeitet, ohne dass es zu einem Gesamturteil „umweltverträglich“ oder „umweltunverträglich“ kommen muss (Beckmann, in: Hoppe/ Beckmann (Hg.), UVPG Kommentar, 4. Auflage, § 12 UVPG, Rn. 38 ff.).

Die Gesamtbewertung ergibt, dass das Vorhaben im Untersuchungsraum zum Teil zu Beeinträchtigungen der Schutzgüter Menschen, Wasser, Tiere und Pflanzen, Boden sowie Landschaft führt. Auch die übrigen Schutzgüter Luft, Klima sowie Kulturgüter und sonstige Sachgüter sind, wenngleich auch nur in geringerem Maße, von dem Vorhaben beeinträchtigt. Wenn nicht im Wege von Schutz- und Verhinderungsmaßnahmen bereits im Vorfeld eine Reduzierung bzw. Verhinderung von Schutzgutbeeinträchtigungen sowohl der in erheblicher wie auch der in geringerem Maße betroffenen Schutzgüter erreicht werden kann, ist ein angemessener Ausgleich durch entsprechende Kompensationsmaßnahmen vorgesehen und auch geeignet, eine Umweltverträglichkeit des Vorhabens zu gewährleisten.

### **2.2.3 Materiell-rechtliche Würdigung**

#### **2.2.3.1 Planrechtfertigung**

Der Neubau der A 20 ist auf einer Länge von ca. 6.749 m - beginnend im Westen bei Bau-km 3+700,000 und mit Ende an der Landesgrenze Niedersachsen/ Schleswig-Holstein bei Bau-km 10+449,335 im Elbtunnel - in dem aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf enthalten (FStrAbG und die Anlage zum fünften Gesetz zur Änderung des FStrAbG vom 4.10.2004, Anlageband zum BGBl I S. 201, geändert durch Art. 12 des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben v. 09.12.2006 BGBl I S. 2833, Anlagenband BGBl I 2004, 2574). Die Strecke verläuft auf der Seite Schleswig-Holsteins zunächst im Elbtunnel und dann auf freier Strecke bis zur B 431. Der Bedarfsplan hat als Anlage 1 zu § 1 FStrAbG Gesetzeskraft. Nach § 1 Abs. 3 FStrAbG

entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes.

Mit der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen hat der Gesetzgeber verbindlich nicht nur die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG festgestellt, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs entschieden (vgl. BVerwGE 100, 388). Bei der Festlegung dieses Bedarfs stand dem Gesetzgeber ein weiter Gestaltungs- und Prognosespielraum zu (vgl. BVerfG, NVwZ 1998, 1060).

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

Die gegen das Vorhaben als solches vorgebrachten Einwendungen werden zurückgewiesen, weil der Gesetzgeber den Bedarf für dieses Vorhaben verbindlich festgelegt hat. Eine andere Frage ist, ob die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in diverse sowohl private als auch öffentliche Belange der Umsetzung des Vorhabens im Konkreten entgegenstehen, insbesondere, ob das gesetzgeberische Ziel nicht auf andere Weise mit geringeren Eingriffen gleichermaßen erreicht werden kann. Dabei steht die Prüfung im Vordergrund, ob sich nicht eine andere Variante als nahe liegend aufdrängt, weil sie unter Abwägung aller Belange das gesetzgeberische Ziel mit geringeren Eingriffen erfüllen kann. Auf 2.2.3.3 wird verwiesen.

## **2.2.3.2 Verkehrliche Belange, Abschnittsbildung**

### **2.2.3.2.1 Künftige Verknüpfung**

Die A 20 als Teil der Nord-West-Umfahrung von Hamburg mit Querung der Elbe durch ein Tunnelbauwerk bei Drochtersen wird ab dem noch für die Planfeststellung vorgesehenen Autobahnkreuz nach Südosten hin durch die A 26 zur A 7 fortgeführt. Die Weiterführung nach Westen durch die A 20 ist im Bedarfsplan als weiterer Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag ausgewiesen. Der Planungsstand der A 20 wie der A 26 ist im Sachverhalt (2.1.3) dargestellt.

Die Anschlussstelle der K 28 an die A 26 wird von der Vorhabenträgerin nicht mehr verfolgt, da an der K 28 an 34 Objekten die gesundheitsgefährdende Zumutbarkeitsschwelle von 70/60 dB(A) überschritten wird. Die Planfeststellungsbehörde hat mehrere Alternativen zum Anschluss der Elbquerung an das untergeordnete Straßennetz untersucht. Sie führen in der

Regel zu ähnlichen Lärmbelastungen wie beim Anschluss Drochtersen (K 28). Gegenstand der Planfeststellung auf niedersächsischer Seite ist deshalb die Elbquerung ab der Landesgrenze Niedersachsen/ Schleswig-Holstein bis zum Abschnitt A 26 bei Bau-km 3+700,000.

## **2.2.3.2.2 Abschnittsbildung**

### **2.2.3.2.2.1 Zulässigkeit der Abschnittsbildung**

Die hier vorgenommene Abschnittsbildung ist sachlich gerechtfertigt. In ständiger Rechtsprechung wird die Abschnittsbildung bei Infrastrukturvorhaben als eine richterrechtliche Ausprägung des allgemeinen rechtsstaatlichen Abwägungsgebotes definiert und als zulässig erachtet (BVerwG, NVwZ 1992, 1093; DVBl. 2010, 1300; U. v. 21.11.2013 – 7 A 28/12, juris-Rn. 39). Die abschnittsweise Planung muss vor dem Hintergrund der beabsichtigten Gesamtplanung gerechtfertigt sein sowie dem Grundsatz umfassender Problembewältigung gerecht werden. Sie darf darüber hinaus Dritte nicht in ihren Rechten verletzen, wenn sie deren durch Art. 19 Abs. 4 S. 1 GG gewährleisteten Rechtsschutz faktisch unmöglich macht (BVerwG, U. v. 21.11.2013 – 7 A 28/12, juris-Rn. 39; B. v. 22.07.2010 – 7 VR 4/10, juris-Rn. 27). Im Rahmen der vorzunehmenden sachgerechten Abwägung lässt sich dabei nicht abstrakt entscheiden, welche Gründe die Bildung von Teilabschnitten rechtfertigen. Vielmehr ist im Einzelfall die Abwägung zwischen einerseits den Vorteilen, die in der alsbaldigen Verwirklichung eines Teilbereichs liegen und andererseits den eventuell damit verbundenen Nachteilen wie etwa höheren Kosten oder der Durchführung von sich später als überflüssig herausstellenden Baumaßnahmen vorzunehmen (BVerwG, B. v. 05.12.2008, NVwZ 2009, 320 unter Verweis auf BVerwGE 104, 236 sowie NuR 2008, 633).

Die abschnittsweise Planfeststellung ist zumindest unerlässlich, um die Planung und Durchführung umfangreicher Vorhaben praktikabel und effektiv zu handhaben (BVerwGE 62, 342; U. v. 21.11.2013 – 7 A 28/12, juris-Rn. 39). Angesichts beschränkter Kapazitäten bei Planung und Durchführung liegt der Hauptzweck der Abschnittsbildung in der praktischen Bewältigung umfangreicher Vorhaben. Dabei gilt, je länger die Strecke eines linienförmigen Gesamtvorhabens ist, desto stärker ergibt sich angesichts der Fülle der zu lösenden Fragen die Notwendigkeit, das Vorhaben abschnittsweise auszuführen und die sich stellenden Probleme nach und nach abzuarbeiten (Thulke, BauR 2002, 1177, 1178).

Die Notwendigkeit der Abschnittsbildung ist insbesondere dann zu bejahen, wenn ein Projekt über den räumlichen Zuständigkeitsbereich der Planfeststellungsbehörde hinausreicht und damit örtliche Zuständigkeitsgrenzen überschritten werden (vgl. Gegner, Die abschnittsweise Planfeststellung, S. 75 f.). So ist die Abschnittsbildung schon dann erforderlich, wenn wie hier das Projekt über die Landesgrenze hinausreicht. Notwendigerweise ergibt sich an der Grenze zwischen Niedersachsen und Schleswig-Holstein schon ein Abschnittsende, weshalb eine Abschnittsbildung hier unerlässlich ist. Bei der Straßenplanung hat dabei die Vorhabenträgerin jedoch auch die von dem Vorhaben betroffenen Belange auf Seiten des

angrenzenden Landes zu beachten und in die Abwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange einzubeziehen. Die Planung wird auch maßgeblich davon bestimmt, ob und wie die allen Belangen gerecht werdende Trassenführung jenseits der Landesgrenze gestaltet werden soll (vgl. BVerwG, U. v. 14.04.2010 – 9 A 13/08, juris-Rn. 23, in dem vergleichbaren Fall der Staatsgrenzen überschreitenden Straßenplanung). Etwas anderes kann allenfalls dann gelten, wenn nach den Grundsätzen zur Zulässigkeit einer Abschnittsbildung der Teilstrecke auf dem Landesgebiet bis zur Landesgrenze aufgrund ihrer Anbindung an das übrige Straßennetz eine selbständige Verkehrsfunktion zukommt (BVerwG, a.a.O., juris-Rn. 23).

Neben der Komplexität eines Planungsvorhabens liegt ein weiterer für die Abschnittsbildung sprechender Grund in dem wirtschaftlich begründeten Gebot der baldigen Nutzbarmachung. So soll ein fertiggestelltes Projekt so bald wie möglich der vorgesehenen Zweckbestimmung zugeführt werden. Die Bildung von Abschnitten ist wirtschaftlich vorteilhaft, denn die einzelnen Abschnitte können auch schon vorläufig durch provisorische Anschlüsse an das Verkehrsnetz für den Verkehr freigegeben und damit nutzbar gemacht werden (Thulke, BauR 2002, 1177, 1179).

Wegen des Grundsatzes der umfassenden Problembewältigung muss die Abschnittsbildung auf Grundlage einer konzeptionellen Gesamtplanung ergehen. Zwar ist der jeweilige Abschnitt rechtlich selbständig. Dieser muss jedoch zugleich darauf angelegt sein, mit weiteren Abschnitten ein übergreifendes Plankonzept zu bilden. Dies bedeutet aber keineswegs, dass im Rahmen der Planfeststellung für den einzelnen Abschnitt den Auswirkungen des Vorhabens in den übrigen Abschnitten mit derselben Prüfungsintensität nachgegangen werden muss. Vielmehr ist für die nachfolgenden Abschnitte die Prognose ausreichend, aber auch erforderlich, dass der Verwirklichung des Gesamtvorhabens keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (BVerwG, U. v. 12.08.2009 – 9 A 64/07, juris-Rn. 115). In einem solchen Fall ist eine Prognose über die Realisierung des nächsten Bauabschnittes erforderlich. Dies ist unter umweltrechtlichen Gesichtspunkten ohnehin geboten (für diese differenzierende Betrachtung vgl. auch BVerwG, NVwZ 2010, 1295). Bei der planerischen Abschnittsbildung ist daher der Blick auch immer „über den Tellerrand“ hinaus zu richten. Das Bundesverwaltungsgericht hält somit eine Vorausschau auf nachfolgende Abschnitte nach Art eines vorläufigen positiven Gesamturteils zwar für erforderlich, aber auch für ausreichend.

#### **2.2.3.2.2 Selbständige Verkehrsbedeutung**

Eine Abschnittsbildung ist dann planerisch unbedenklich, wenn hinreichend sicher ist, dass der Anschluss an das Gesamtvorhaben umgehend erfolgt. Dies fußt auf der Annahme des Bundesverwaltungsgerichts, dass jeder Streckenabschnitt, der einer eigenständigen Planung unterworfen wird, für sich allein genommen eine Verkehrsfunktion besitzen muss (BVerwG, U. v. 10.10.2012 – 9 A 19/11, juris-Rn. 19; U. v. 07.03.1997 – 4 C 10/96, juris-Rn. 30). Damit soll gewährleistet werden, dass Teilabschnitte auch dann noch planerisch sinnvoll bleiben, wenn sich die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögert oder schließlich aufgegeben

werden sollte. Allerdings lassen sich keine generellen Anforderungen an die Abschnittsbildung formulieren. Zwischen den Vorteilen, die in der alsbaldigen Verwirklichung einer Teilstrecke liegen und den damit verbundenen Nachteilen, dass sich Baumaßnahmen im Hinblick auf spätere Teilabschnitte als überflüssig erweisen, muss eine sachgerechte Abwägung getroffen werden (BVerwG, NVwZ 1993, 572).

Der grundsätzlichen Forderung des Bundesverwaltungsgerichts nach einer selbständigen Verkehrsfunktion liegt die Leitlinie des § 1 Abs. 1 S. 1 FStrG zugrunde, wonach Bundesfernstraßen dazu bestimmt sind, ein zusammenhängendes Verkehrsnetz zu bilden. Aus diesem Erfordernis der Netzverknüpfung lassen sich Folgerungen für die Abschnittsplanung ziehen: Es soll einer willkürliche Parzellierung der Planung entgegengewirkt werden und der Gefahr der Entstehung eines Planungstorsos vorgebeugt werden (BVerwG, a.a.O., juris-Rn. 30). So geht das Bundesverwaltungsgericht davon aus, dass eine abschnittsweise Straßenplanung den Anforderungen des Abwägungsgebotes auch dann genügen kann, wenn zwar eine Verbindung zum vorhandenen Straßennetz fehlt, die Gefahr der Entstehung eines Planungstorsos aber ausgeschlossen werden kann, weil ein Lückenschluss sichergestellt ist (BVerwGE, U. v. 07.03.1997 – 4 C 10/96, juris-Rn. 30). Ist also die Planung so weit fortgeschritten, dass mit der Fortsetzung des Gesamtvorhabens realistischerweise zu rechnen und besondere Problemlagen nicht zu erwarten sind, stehen der Abschnittsbildung keine Bedenken entgegen.

Die Vorausschau auf nachfolgende Abschnitte begründet aufgrund der Besonderheit der Elbquerung die Gewissheit, dass mit Fertigstellung des hier planfestgestellten Teils die zeitnahe Verknüpfung mit weiteren Autobahnabschnitten erfolgen wird.

#### **2.2.3.2.2.3 Die Weiterführung der A 20 in Schleswig-Holstein und in Niedersachsen**

Einem alsbaldigen Anschluss des Planungsabschnittes an das Gesamtvorhaben stehen keine Bedenken entgegen. Durch die Elbquerung wird die A 20 in Schleswig-Holstein mit dem Bundesfernstraßennetz verknüpft, bis die gesamte Nord-West-Umfahrung von Hamburg im Zuge des Ausbaus von A 20 und A 26 fertiggestellt ist. Die A 20 mit Weiterführung durch die A 26 entfaltet eine positive Wirkung durch eine Verflechtung der Räume beiderseits der Elbe. Insbesondere die Ortsdurchfahrt in Stade wird erheblich entlastet.

Wie bereits ausgeführt, ist Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses die A 20 von der Landesgrenze auf der Elbe bis zum Bau-km 3+700. Durch die Vereinbarung vom 04./05.10.2005 der Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen ist die einheitliche Planung und Durchführung des Vorhabens sichergestellt. Nach § 2 Abs. 1 obliegt Schleswig-Holstein die Federführung und Planungsverantwortung. Gemäß § 2 Abs. 5 wird das Planfeststellungsverfahren in jedem Land separat durchgeführt bis zur jeweiligen Landesgrenze. Damit ist sichergestellt, dass die A 20 von Bau-km 3+700 bis zur Landesgrenze auf der gleichen Linie in Schleswig-Holstein fortgeführt wird. Die Verknüpfung der beiden jeweils rechtlich selbständigen Verfahren ist durch die übergeordnete Auftragsverwaltung des Bundes und die daraufhin erfolgte Linienbestimmung sowie durch

die Vereinbarung der beiden Länder sichergestellt. Die verfahrenstechnische Aufteilung je nach Landeszuständigkeit ist sachgerecht, weil sie zu einer zügigen und sachnahen Abwicklung des Verfahrens führt. Entsprechend dieser Vereinbarung wurden die Planfeststellungsverfahren parallel betrieben und gleichzeitig öffentlich bekannt gemacht. Die ausgelegten Unterlagen enthielten jeweils die Fortführung des Vorhabens im Nachbarland, so dass eine hinreichende Anstoßwirkung gesichert war.

Durch Einblick in die Planunterlagen und die Kenntnis des Verfahrensstandes in Schleswig-Holstein kam die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung, dass der Weiterführung der A 20 in Schleswig-Holstein keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen. Das hat sich durch den Planfeststellungsbeschluss vom 30.12.2014 bestätigt.

Durch die Vereinbarung vom 04./ 05.10.2005 ist sichergestellt, dass der Tunnel unter der Elbe von Schleswig-Holstein aus in einem Zug errichtet wird. Wie bereits unter Punkt 2.1.3 bezüglich der angrenzenden Planungsabschnitte dargestellt worden ist, ist der auf schleswig-holsteinischer Seite angrenzende Planungsabschnitt am 23.04.2009 öffentlich bekannt gemacht und erörtert und mit Beschluss des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein vom 30.12.2014 planfestgestellt worden. Der Planfeststellung standen mithin keine unüberwindlichen Hindernisse entgegen. Laut Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein ist der genaue Zeitpunkt des Baubeginns nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens insbesondere von der Wahl des Finanzierungsmodells und dem Ergebnis der Konzessionsausschreibung abhängig. Es ist jedoch zu erwarten, dass das Konzessionsverfahren etwa zwei Jahre dauert und eine ungefähr sechsjährige Bauzeit einzuplanen ist. Die Bauabschnitte 1 und 2 sind bereits für den Verkehr freigegeben. Die Abschnitte 3 bis 7 unterliegen einer verfestigten Planung und befinden sich in laufenden Genehmigungs- und Rechtsverfahren. Das Bundesverwaltungsgericht hatte mit Urteil vom 06.11.2013 den Planfeststellungsbeschluss zum dritten Planungsabschnitt (Weede – Wittenborn) für rechtswidrig und damit nicht vollziehbar erklärt. Für den dritten Abschnitt wird in einem ergänzenden Planfeststellungsverfahren durch Neukartierung eine Neubewertung der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vorgenommen. Nach Angaben der Straßenbauverwaltung Schleswig-Holstein sind in den laufenden Genehmigungsverfahren somit keine offenen Fragen zu möglichen unüberwindbaren Planungshindernissen anhängig, sodass im Sinne eines „vorläufigen positiven Gesamturteils“ von der Planung ausgelöste Probleme bewältigt werden können. Vorsorglich wurde durch 1.1.3.1 bestimmt, dass mit dem Bau erst begonnen werden darf, wenn der östlich anschließende Abschnitt in Schleswig-Holstein vollziehbar ist.

Der Planung der Elbquerung bei Drochtersen gingen umfangreiche Voruntersuchungen voraus. Im Raumordnungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung hat die Bezirksregierung Lüneburg das Vorhaben mit verschiedenen Varianten unter dem Gesichtspunkt der Raumverträglichkeit untersucht. Zutreffend weist die Bezirksregierung darauf hin, dass der Streckenabschnitt der A 20 mit Elbquerung bis zum Anschluss an die A 26 im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen mit der höchsten Dringlichkeitsstufe

enthalten ist. Damit steht durch die gesetzgeberische Entscheidung die Erforderlichkeit dieser Bundesfernstraße als vierstreifige Autobahn fest.

Im Landesraumordnungsplan und im Regionalplan I des Landes Schleswig-Holstein, im Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen 1994 sowie im regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Stade von 1999 ist die A 20 mit Elbquerung bei Drochtersen ebenfalls enthalten. Die planfestgestellte Lösung bietet sowohl eine Weiterführung über die A 26 zur A 7 und zur A 1 sowie über die A 20 (damals A 22) durch den Wesertunnel zur A 28. Bei der Gesamtabwägung hat die Bezirksregierung die in Schleswig-Holstein liegenden Trassen einbezogen. Die von der Bezirksregierung bevorzugte Variante I.10 mit Elbquerung bei Glückstadt/ Drochtersen ist auch für die Landesregierung Schleswig-Holstein (Votum vom 14.05.2002) vorzugswürdig. In einer eingehenden Gesamtabwägung gelangt die Bezirksregierung zu dem Ergebnis, dass der hier planfestgestellte Abschnitt der A 20 mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang steht.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat am 28.07.2005 die planfestgestellte Linienführung nach § 16 FStrG bestimmt. Die Weiterführung der A 20 in Schleswig-Holstein ist gesichert. Aufgrund der raumordnerischen Untersuchung der Linienbestimmung und den Erkenntnissen in den jeweiligen Bauabschnitten kommt die Planfeststellungsbehörde zu der Einschätzung, dass ungeachtet der entgegenstehenden Belange von Natur und Landschaft, kommunaler Belange und der Belange der Landwirtschaft, der Fortführung der A 20 im Zuge der Küstenautobahn keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen. So soll die A 20 vom AK 20/ A 7 bis Glückstadt Eingang in den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 finden. Dies geht aus der Übersicht über die laufenden Vorhaben und die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben – Bundesverkehrsstraßen, Fassung v. 25.07.2014 (Ifd. Nr. 1475, Ifd. Nr. Land SH 8) hervor. Der nächste auf die Elbquerung folgende Abschnitt, der Bauabschnitt 7 (A 20 zwischen der A 23 (Hohenfelde) und der B 431 (Glückstadt)), ist jedenfalls bis zur B 73 realisierbar. Der Bau des Elbtunnels wird mindestens sieben Jahre in Anspruch nehmen. In dieser Zeit wird der 7. Bauabschnitt planfestgestellt sein, so dass die Fortsetzung des jetzt festgestellten Abschnitts mindestens bis zur B 73 als hinreichend gesichert anzusehen ist. Wenn nicht bereits früher über die A 26, wird also der planfestgestellte Abschnitt spätestens dann mit den Bundesfernstraßen einen Netzzusammenhang bilden.

Dem bereits dargestellten Planungsstand der A 20 auf niedersächsischer Seite ist ebenfalls zu entnehmen, dass einem Anschluss des Planungsabschnittes an das Gesamtvorhaben auch an dieser Seite keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen und alsbald zu erwarten sind. So ist bezüglich aller sieben Planungsabschnitte auf niedersächsischer Seite im Juni 2010 die Linienbestimmung erfolgt. Für den direkt anschließenden siebten Abschnitt fand bereits am 31.08.2010 der Scoping-Termin statt. Für den sechsten Abschnitt ist das Planfeststellungsverfahren am 28.09.2012 eingeleitet worden. Für den ersten Abschnitt liegt der „Gesehen-Vermerk vor; der Vorentwurf für den zweiten Abschnitt wurde im Herbst 2013

dem Bundesverkehrsministerium zur Genehmigung übersandt. Für den dritten Abschnitt fand am 05.07.2011 der Scoping-Termin und die Projektkonferenz statt. Der Vorentwurf wurde Anfang 2015 ebenfalls dem Bundesverkehrsministerium zur Genehmigung übersandt. Für den vierten Abschnitt fand der Scoping-Termin und die Projektkonferenz am 11.04.2011 statt. Für den fünften Abschnitt fand am 15.11.2012 der Scoping-Termin sowie die Projektkonferenz statt.

Auch in den übrigen Abschnitten bestehen im Hinblick an die Rechtmäßigkeitsanforderungen der Planfeststellung keine unüberwindbaren Hindernisse. Die Planfeststellungsbehörde hat insbesondere die Verträglichkeit des Vorhabens mit FFH-Gebieten auch in den anderen Abschnitten des Vorhabens eingeschätzt und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass keine Konflikte zu erwarten sind. Beeinträchtigungen werden durch eine entsprechende Trassierung vermieden. Sollte es dennoch zu geringen Beeinträchtigungen kommen, ließe sich dies durch eine Abweichungsentscheidung bewältigen (vgl. dazu BVerwG, B. v. 23.11.2007, NuR 2008, 176). Das Gleiche gilt im Hinblick auf den Artenschutz.

Vor diesem Hintergrund stehen der Weiterführung der A 20 sowohl auf Seiten Schleswig-Holsteins wie auch im weiteren Verlauf auf niedersächsischer Seite somit keine unüberwindlichen Hindernisse entgegen. Dem liegt nicht lediglich eine, wie vom Bundesverwaltungsgericht gefordert, bloße Prognose im Sinne eines vorläufigen positiven Gesamturteils zugrunde, sondern vielmehr eine begründete Annahme.

#### **2.2.3.2.2.4 Die Weiterführung der A 26 in Richtung Hamburg**

Die A 26 von Drochtersen bis zur A 7 in Hamburg ist im FStrAbG als fest disponiert und als vordringlicher Bedarf ausgewiesen. Auch in den BVWP 2015 soll die A 26 zwischen Drochtersen und Stade als neu zu untersuchendes Vorhaben Eingang finden (vgl. Übersicht über die laufenden Vorhaben und die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben – Bundesverkehrsstraßen, Fassung v. 25.07.2014, lfd. Nr. 808, lfd. Nr. Land NI 27 sowie als im neuen BVWP zu untersuchendes Vorhaben für das Land Schleswig-Holstein, lfd. Nr. 1482, lfd. Nr. Land SH 15). Aufgrund der raumordnerischen Untersuchung, der Linienbestimmung und den Erkenntnissen in den Planfeststellungsverfahren der einzelnen Abschnitte gelangt die Planfeststellungsbehörde zu der Einschätzung, dass ungeachtet der entgegenstehenden Belange von Natur und Landschaft, kommunalen Belange und der Belange der Landwirtschaft, der Realisierung der A 26 von Drochtersen bis zur A 7 ebenfalls keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen.

Im Gegenteil ist die Planung der A 26 zwischen ihrem Anschluss an die A 7 in Hamburg und Drochtersen (K 28) bzw. die teilweise Baudurchführung wie bereits oben dargestellt (Punkt 2.1.3) weit fortgeschritten. So konnte der erste Bauabschnitt zwischen Stade und östlich Horneburg bereits am 23.10.2008 für den Verkehr freigegeben werden.

Der Planfeststellungsbeschluss zum zweiten Bauabschnitt ist vom Obergerverwaltungsgericht Lüneburg mit Beschluss vom 12.12.2005 bestätigt worden. Der Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss ist seit dem 24.04.2013 unanfechtbar. Im Bereich des rund 4,35 km langen Abschnittes von Horneburg bis an die K 26 (Anschlussstelle Jork) wurden im Sommer 2006 die Arbeiten begonnen und in den Jahren 2011 und 2012 die sechs Brückenbauwerke errichtet. Seit dem 28.11.2014 ist dieser Teilabschnitt fertig gestellt und für den Pkw-Verkehr in Fahrtrichtung Stade freigegeben. Im Abschnitt zwischen der K 26 und der Este wird seit Januar 2009 gebaut. Voraussichtlich Ende 2015 wird mit dem Bau der 200 m langen Estebrücke als dem aufwendigsten und für den Weiterbau der A 26 bedeutendsten Bauwerk begonnen werden.

Der dritte Bauabschnitt von östlich Buxtehude (K 40) bis zur Anschlussstelle Neu Wulmstorf (B 3/ L 235) berücksichtigt die Verlegung der Trasse im zweiten Bauabschnitt. Die Trasse des dritten Bauabschnitts verläuft durch den nördlichen Rand des Europäischen Vogelschutzgebiets V 59 „Moore bei Buxtehude“. Der am 29.06.2012 ergangene Planfeststellungsbeschluss ist durch Rücknahme der anhängigen Klagen am 22.10.2013 nunmehr unanfechtbar. Am 05.09.2013 erfolgte der Spatenstich für den dritten Bauabschnitt.

Für den einen der aus zwei Teilstücken bestehenden vierte Bauabschnitt der A 26 ist das Planfeststellungsverfahren am 06.09.2012 eingeleitet worden (Abschnitt 4a). Die diesbezüglichen Planunterlagen haben bis zum 07.11.2012 ausgelegen. Bis einschließlich 21.11.2012 konnten Einwendungen erhoben werden. Das entsprechende Verfahren für den Abschnitt 4b auf Seiten der Freien und Hansestadt Hamburg wird ebenfalls weiterbetrieben. Für den fünften Bauabschnitt wurde am 20.09.2010 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

#### **2.2.3.2.2.5 Die Anbindung der A 20 an die A 26**

Die ursprünglich beantragte Weiterführung des jetzigen Planfeststellungsabschnittes mit der A 26 und einer Anbindung der K 28 bei etwa Bau-km 1+600 hat die Vorhabenträgerin aus sachlichen Erwägungen aufgegeben. Dieser Anschluss unterschritt den Mindestabstand zum vorhandenen Knoten A 20/ A 26 und wäre nur als Sonderlösung zu planen gewesen. Damit war beabsichtigt worden, den Planfeststellungsabschnitt an die L 111 anzubinden. Die Prüfung einer solchen Anbindung machte jedoch deutlich, dass im Ortsteil Ritsch mit einer Verdreifachung des Verkehrs zu rechnen gewesen wäre und damit die Zumutbarkeitsschwelle von 70/ 60 dB(A) überschritten worden wäre. Gemäß der Schalltechnischen Untersuchung für die K 28 vom 24.08.2009 wäre an 34 Wohnhäusern diese Zumutbarkeitsschwelle, die die Grenze zur Gesundheitsgefährdung markiert, überschritten worden. Der vorhandene Straßenquerschnitt wäre zudem den Belastungen nicht gewachsen.

Eingehend wurden Alternativen zur Anbindung der A 20 an das nachgeordnete Verkehrsnetz untersucht. Alle Alternativen sind mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft

verbunden sowie in den Wasserhaushalt und führen zu deutlichen Zerschneidungen landwirtschaftlich genutzter Flächen. Unter verkehrlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten blieb bei allen Alternativen die zunächst beantragte Anbindung der K 28 vorzuzugswürdig. Diese Lösung ist jedoch rechtmäßig nicht planfestzustellen. Die Lärmbelastung kann nicht durch aktive Lärmschutzmaßnahmen vermieden werden. Den Anwohnern sind passive Lärmschutzmaßnahmen angesichts der hohen Belastung der Straße nicht zumutbar. Die Vorhabenträgerin hat sich deshalb entschieden, dass die vorgesehene Anbindung der K 28 bei Bau-km 1+600 – 700 und der A 26 nicht realisiert wird.

Das planfestgestellte Vorhaben endet somit bei Bau-km 3+700 der A 20 vorläufig ohne weitere Verbindung mit dem übrigen Straßennetz.

Im Übrigen ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens deutlich geworden, dass eine Anbindung an das nachgeordnete Straßennetz allein über die K 28 nicht ausreichend ist, um die von der Autobahn kommenden bzw. zur Autobahn fließenden Verkehrsströme abzuwickeln. Aus diesem Grund entfällt nunmehr das Autobahndreieck A 20/ A 26 sowie die Anschlussstelle K 28/ A 26. Die A 26 ist nicht mehr Gegenstand der Planung und die Verlegung der K 28 entfällt ebenfalls. Nach eingehender Untersuchung verschiedener in Betracht kommender Möglichkeiten der Anbindung an das nachgeordnete Straßennetz hat sich eine Umplanung des Autobahndreiecks A 20/ A 26 zu einem vierarmigen Knotenpunkt mit integrierter Anschlussstelle als vorzuzugswürdige Variante herauskristallisiert. Diese Planungsabsicht wurde bereits im November 2010 im Zuge der Erörterungstermine vorgestellt. Ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren hierfür ist für einen späteren Zeitpunkt vorgesehen. Eine rechtliche Absicherung des weiterhin von der Vorhabenträgerin gewollten Anschlusses der A 26 an die A 20 sowie die Verknüpfung mit dem nachgeordneten Straßennetz erfolgt in einem separaten späteren Verfahren. Für das Autobahnkreuz wird voraussichtlich im Jahr 2015 der Antrag auf Planfeststellung gestellt.

Dass ein Anschluss der A 26 an die A 20 und damit die Nordumfahrung Hamburgs sowie die Anbindung an das nachgeordnete Straßennetz weiterhin gewollt sind, ergibt sich im Übrigen auch bereits aus dem gültigen BVWP, wonach als vordringlicher Bedarf für das Land Niedersachsen die „A 20 K 28 – Elbquerung (Lgr. NI/SH)“ unter der laufenden Nr. 18 (S. 115) als laufendes und fest disponiertes Vorhaben benannt ist.

Im Ergebnis hat die Planfeststellungsbehörde die Überzeugung gewonnen, dass sowohl die Weiterführung der A 20 nach Westen wie die Verknüpfung des jetzt planfestgestellten Abschnittes mit der A 26 in Zukunft sicher zu erwarten ist.

Dass nun aber ein direkter Anschluss des hier planfestgestellten Abschnittes der A 20 an den fünften Bauabschnitt der A 26 erst noch eines Planfeststellungsbeschlusses bedarf, steht der Abschnittsbildung hier nicht entgegen. Dem vom Bundesverwaltungsgericht aufgestellten Erfordernis der Netzverknüpfung wird hinreichend entsprochen, denn mit einer Anbindung der A 20 an den fünften Bauabschnitt der A 26 ist noch vor der Fertigstellung der

Elbquerung zu rechnen. Bei dem noch fehlenden Reststück handelt es sich um eine lediglich ca. 1536 m lange Verbindung. Die hierzu erforderliche Linienbestimmung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist bereits erfolgt, ebenso wie der Anschluss der A 26 und A 20 nach wie vor als notwendiger Bestandteil der beabsichtigten Nordumgehung Hamburgs gewollt ist. Das nun noch fehlende Reststück der A 26 bis zur Verbindung mit der A 20 war in der Vergangenheit bereits Gegenstand der bisherigen Planung.

Somit steht fest, dass die hier zunächst entstandene Lücke, die zunächst noch Gegenstand der Planung war, geschlossen werden wird. Bei einem so kurzen noch fehlenden Stück, ist zum Zwecke der Lückenschließung alsbald von einer Verknüpfung mit dem Verkehrsnetz auszugehen. Aus diesem Grunde bewegt sich die Abschnittsbildung hier im Rahmen rechtmäßiger Abwägung wie es das Bundesverwaltungsgericht für den Fall vorsieht, dass mit einem alsbaldigen Lückenschluss gerechnet werden kann.

#### **2.2.3.2.2.6 Wahrung des Rechtsschutzes der Betroffenen**

Der Rechtsschutz der Betroffenen beiderseits der Elbe ist dadurch gewahrt, dass die Offenlage im gleichen Zeitraum mit Angabe der Fortführung auf dem jeweils anderen Landesgebiet erfolgte. Damit war eine ausreichende Anstoßwirkung verbunden. Die verfahrenstechnische Aufteilung führt auch nicht zu einer Verkürzung des Rechtsschutzes Betroffener. Greift ein Betroffener in Schleswig-Holstein den dortigen Planfeststellungsbeschluss mit Erfolg an, hat dies Auswirkungen auf die Verwirklichung des Vorhabens insgesamt, da die Untertunnelung der Elbe nur in einem Zuge errichtet werden kann. Die parallele Planfeststellung beider Teile und die anschließend einheitliche Realisierung sind durch die Vereinbarung der Länder gesichert.

Ab dem künftigen Knotenpunkt mit der A 26 soll die Autobahn als A 20 weitergeführt werden. Nach den sorgfältig ermittelten Verkehrsprognosen ist die A 20 für den Fernverkehr von großer Bedeutung. Das zeigt sich an dem hohen Schwerlastanteil von ca. 25 % auf dem geplanten Abschnitt der A 20. Der Bundesgesetzgeber hat beim letzten Bedarfsplan eine Fortschreibung nicht nur unter verkehrlichen Gesichtspunkten vorgenommen, sondern die weiteren Bedarfsstrecken auch einer ersten naturschutzfachlichen Überprüfung unterzogen. Diese Einordnung berührt nicht die Planrechtfertigung der einzelnen Projekte, sie ist vielmehr ein Hinweis, dass in der weiteren Planung eine Auseinandersetzung mit erkannten umweltrelevanten Konflikten erforderlich ist und die Durchführung des Projekts ggf. mit einem erhöhten Aufwand verbunden sein wird (Leue, in: Kodal (Hg.), Straßenrecht, 7. Aufl., Kap. 34, Rn. 2.5).

Diese naturschutzfachlichen Prüfungen sind inzwischen durchgeführt worden. Es wurden mehrere Varianten untersucht und die Scoping-Termine zur weiteren, insbesondere naturschutzfachlichen Untersuchung, durchgeführt. Die Belange der Landwirtschaft wurden intensiv untersucht. Die eingehende raumordnerische Beurteilung der Gesamttrasse kommt

zur positiven Beurteilung der Vorzugsvariante, die an den hier planfestgestellten Abschnitt bei Drochtersen anknüpft.

Die Lage des Endes des planfestgestellten Teils ist durch die Lage des Tunnelbauwerks bestimmt. Sie bildet für die Fortführung der A 20 keinen Zwangspunkt, so dass in diesem Planfeststellungsverfahren eine Untersuchung über die Fortführung der A 20 im nächsten Abschnitt entbehrlich ist. So wird die Zahl der möglichen Varianten nicht wesentlich reduziert (vgl. BVerwG, NVwZ 2012, 567).

#### **2.2.3.2.2.7 Schlussbetrachtung**

Gemessen an diesen Grundsätzen gelangt die Planfeststellungsbehörde zu der Beurteilung, dass der hier planfestgestellte Teil des Elbtunnels im Zuge der A 20 zunächst ohne Verknüpfung mit dem weiteren Straßennetz bei Bau-km 3+700 gerechtfertigt ist und dem Abwägungsgebot entspricht.

Die Weiterführung der A 20 hat in den einzelnen Bauabschnitten einen Planungsstand erreicht, der die Prognose rechtfertigt, dass die Küstenautobahn im Anschluss an den planfestgestellten Teil realisiert wird. Die Verbindung mit der A 26 wird voraussichtlich früher erfolgen, da ein Bauabschnitt der A 26 bereits gebaut ist, ein weiterer im Bau ist und im Übrigen die Planfeststellungsverfahren eingeleitet sind. Der Realisierung der A 26 stehen aufgrund der Kenntnisse der Planfeststellungsbehörde keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt deshalb zu der Überzeugung, dass der festgestellte Abschnitt in der Zukunft mit dem Autobahnnetz verknüpft wird. Dass der nächste Bauabschnitt noch nicht dieselbe Entscheidungsreife erreicht hat wie der planfestgestellte Teil, ist der Abschnittsbildung eigen. Die Entscheidung über die Abschnittsbildung erhält hier ein besonderes Gepräge dadurch, dass der Bau des Elbtunnels voraussichtlich 7 bis 9 Jahre dauern wird. Erst mit der Fertigstellung des Elbtunnels muss eine Weiterführung im Straßennetz gesichert sein. Die Planfeststellungsbehörde schätzt die weitere Realisierung der A 26 und des vierarmigen Knotenpunktes so ein, dass eine zeitnahe Verbindung erfolgen wird. Angesichts der Unwägbarkeiten des künftigen Baus sowie des zeitlichen Ablaufs der weiteren Planungen der A 26 können heute keine festen Daten bestimmt werden. Aufgrund der Erfahrung mit dem Bau der A 26 lässt sich jedoch die realistische Prognose formulieren, dass mit Fertigstellung des Elbtunnels auch die Verknüpfung mit der A 26 und deren Weiterführung nach Osten hergestellt sein wird.

Im Übrigen wird in diesem Zeitraum auch eine Planfeststellung für den anschließenden Bauabschnitt der A 20 zu erwarten sein, so dass in jedem Fall eine Weiterführung des planfestgestellten Abschnittes mit der Fertigstellung des Elbtunnels erfolgen wird. Die besonders lange Bauzeit des Elbtunnels rechtfertigt in dieser besonderen Situation die

vorgezogene Planfeststellung, auch wenn heute die Form der Verknüpfung mit der A 26 noch nicht abschließend geklärt ist. Dies ist gerade der Zweck der Abschnittsbildung, die Abschnitte vorrangig planfestzustellen, die im gesamten Bauablauf den größten Zeitbedarf haben.

Da die Elbquerung sowohl bei der Planung wie später bei der baulichen Realisierung besondere Anforderungen stellt, hat die Planfeststellungsbehörde darauf verzichtet, die Verknüpfung der A 26 mit dem jetzigen Abschnitt in einem Verfahren zu behandeln. Die mit der Verknüpfung verbundenen zahlreichen Einzelfragen hätten den Abschluss des Planungsverfahrens der Elbquerung erheblich verzögert und damit die Parallelität der Planung mit Schleswig-Holstein gefährdet.

Die Besonderheit der Elbquerung ist es schließlich, die zu dieser Abschnittsbildung führte und sie rechtfertigt. Allein der Bau der Elbquerung wird mehr als sieben Jahre in Anspruch nehmen. Unter Berücksichtigung der weiteren notwendigen Planung der Bauausführung nach Rechtskraft/ Bestandskraft wird die Elbquerung frühestens in neun Jahren nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zur Verfügung stehen.

Die festgestellte Planung entspricht damit auch unter dem Gesichtspunkt der Abschnittsbildung dem Abwägungsgebot.

#### **2.2.3.2.2.8 Begründung der Aussetzungsentscheidung**

Die gesetzlich angeordnete sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 VwGO i.V.m. § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG) wird gem. § 80 Abs. 4 Satz 1 VwGO ausgesetzt (s.o. unter 1.5). Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts fehlt es an einem das Suspensivinteresse überwiegenden Vollzugsinteresse, wenn und soweit während eines längeren Zeitraums keine Vollzugsmaßnahmen anstehen und es deshalb von Anfang an nahegelegen hätte, die gesetzlich angeordnete sofortige Vollziehung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 VwGO i.V.m. § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG) gemäß § 80 Abs. 4 Satz 1 VwGO ganz oder teilweise auszusetzen, um unnötigen Rechtsschutzverfahren vorzubeugen, die ansonsten wegen der Fristbindung des Antrags auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes (§ 17e Abs. 2 Satz 2 FStrG) eingeleitet werden (B. v. 13.06.2013, BVerwG 9 VR 3.13). Ein solcher Fall fehlender Dringlichkeit liegt hier vor, denn mit der Nebenbestimmung unter 1.1.3.1 wird bestimmt, dass mit dem Bau erst begonnen werden darf, wenn der östlich anschließende Abschnitt in Schleswig-Holstein vollziehbar ist (vgl. auch oben unter 2.2.3.2.2.3).

### **2.2.3.3 Trassenführung, Varianten**

#### **2.2.3.3.1 Beschreibung der Trassenführung**

Die Neubaustrecke umfasst eine Länge von 6.749,335 m. Die Strecke beginnt im Westen bei Bau-km 3+700,000 und endet an der Landesgrenze Niedersachsen/ Schleswig-Holstein bei Bau-km 10+449,335. Daran schließt zunächst der Elbtunnel und dann die freie Strecke bis zur B 431 an. Die Autobahn verläuft im Westen zunächst auf Geländehöhe und wird dann abgesenkt. Der geschlossene Tunnel beginnt bei Bau-km 6+620,000. Er ist insgesamt 6.507 m lang, unterquert auf niedersächsischer Seite die L 111 sowie ein FFH-Gebiet und die Elbe in einer Tiefe von NN-50 m. Er wird als zweiröhriger Bohrtunnel hergestellt.

#### **2.2.3.3.2 Nullvariante**

Die Nullvariante bedeutet den Verzicht auf einen Straßenneubau, wobei die vorhersehbare Verkehrsentwicklung im Straßennetz auf die unveränderte Situation ohne Bau der A 20 mit Elbtunnel zu projizieren ist. In der Verkehrsuntersuchung wurden entsprechend verschiedene Szenarien für das Prognosejahr 2025 betrachtet (Untersuchung von SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH vom Februar 2009).

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

Mit der Nullvariante wäre das vorhandene Straßennetz – auch unter Berücksichtigung weiterer Straßenbauvorhaben - nicht in der Lage, die zu erwarteten Verkehrsprobleme zu bewältigen (siehe zur Verkehrsuntersuchung in verschiedenen Ausbauszenarien die Untersuchung von SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH vom Februar 2009).

Die Metropolregion Hamburg stellt bereits heute einen Engpass im norddeutschen Straßennetz dar. Insbesondere seit der Wiedervereinigung und der Grenzöffnung zu den osteuropäischen Ländern hat sich der Transitverkehr in Ost-West-Richtung deutlich verstärkt. Es ist mit einer Steigerung dieses Trends zu rechnen. Im Übrigen wird auch die wirtschaftliche Entwicklung in Skandinavien und in Norddeutschland zu einer weiteren Verkehrssteigerung beitragen. Beispielhaft seien die Tunnel- und Brückenbauwerke in der Öresund-Region und der Hafenausbau in Wilhelmshaven genannt. Eine grundlegende Verbesserung kann nur durch eine weiträumige Umfahrung des Stadtgebiets erreicht werden. Zu diesem Ziel wird die A 20 in hohem Maße beitragen. Sie wird mit einer zusätzlichen Elbquerung den Ballungsraum Hamburg entlasten, insbesondere den vorhandenen Elbtunnel. Außerdem werden durch die A 20 die südwestlichen Räume Schleswig-Holsteins und die nordöstlichen Räume Niedersachsens an das Fernstraßennetz angebunden. Der westliche Teil der A 20 und die A 26 aus dem Süden (über deren Bedarf oder Bau in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden wird) könnten alleine ohne

den Elbtunnel diese weitreichende Verkehrsfunktion nicht erfüllen. Die Nullvariante ist vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen keine Alternative.

Die Nullvariante kommt nur in Betracht, wenn nach Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte eine Verwirklichung aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen unmöglich ist. Dies ist aber für das Vorhaben der A 20, wie in diesem Teil des Planfeststellungsbeschluss dargestellt wird, nicht der Fall.

### **2.2.3.3.3 Beschreibung der untersuchten Varianten**

Im Raumordnungsverfahren wurden zahlreiche Varianten der Querungsstelle wie auch der Art der Elbquerung ermittelt und abgewogen. Die Wahl der hiermit planfestgestellten Linienvariante und die Art der Querung erfolgte auf der Grundlage umfangreicher Untersuchungen (Erläuterungsbericht Unterlage 1, S. 11 ff.).

Auf der Grundlage der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung von 1995 bis 1998 und der anschließenden Umweltverträglichkeitsuntersuchung Stufe I (UVS I) – Raumanalyse wurden drei einzig mögliche Querungsstellen identifiziert:

Querungsstelle I	Drochtersen-Glückstadt
Querungsstelle II	Grauerort/ Bützfleth-Seestermühle
Querungsstelle III	Grünendeich-Hetlingen

In den anschließenden Untersuchungen, die eine vertiefende Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVS II) umfassten, wurden 11 verbliebene Varianten der Linienführung verglichen und eine planerische Abwägung zwischen den Belangen der Umwelt, des Verkehrs, der Raumordnung, des Städtebaus, der Agrarstruktur sowie der Wirtschaftlichkeit der einzelnen Varianten vorgenommen.

Für die Gesamtabwägung wurde die jeweils günstigste Variante der drei Elbquerungsstellen ermittelt und diese dann wiederum miteinander verglichen und abgewogen. In einer Gesamtschau stellte sich die Variante I.10 mit einer Elbquerung bei Drochtersen-Glückstadt als die günstigste Lösung im Hinblick auf die raumstrukturelle Wirkung, auf den Städtebau, das Schutzgut Mensch, die Agrarstruktur und die verhältnismäßigen Investitionskosten dar (Erläuterungsbericht Unterlage 1, S. 14; siehe ebenfalls Erläuterungsbericht des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein zum Planfeststellungsbeschluss für die A 20 ab Landesgrenze Niedersachsen/ Schleswig-Holstein bis B 431, Unterlage 1, S. 17 ff.).

Diese Variante wurde mit Schreiben vom 28.07.2005 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Zuge des Linienbestimmungsverfahrens gemäß § 16 FStrG bestimmt.

Im weiteren Verfahren wurde die Feintrassierung vorgenommen. Die Linienführung wurde mit Blick auf betroffene Schutzgüter mehrfach optimiert. Die Planung der Vorhabenträgerin für die A 20 in Niedersachsen und Schleswig-Holstein ist begründet, nachvollziehbar und auf die Planung im jeweils anderen Bundesland abgestimmt. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Einschätzungen und Festlegungen an.

Die Art der Elbquerung durch einen so genannten *verkürzten Langtunnel* stellt sich planerisch ebenfalls als die beste Variante dar. Von allen in den Blick genommenen Varianten ist diese hinsichtlich der damit verbundenen Eingriffe im Verhältnis zu den Kosten die optimale Variante.

Im Anschluss an die Linienbestimmung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wurden mit einer technischen Machbarkeitsstudie folgende Bauwerks-Varianten untersucht:

Bohrtunnel

Absenktunnel

Hochbrücke

Insgesamt wurden 18 technische Varianten und Untervarianten untersucht.

Als Vorzugsvarianten wurden der *Langtunnel* und der *verkürzte Langtunnel* ermittelt.

Die Variante *verkürzter Langtunnel* bedeutet gegenüber dem *Langtunnel* im Ergebnis eingehender Untersuchungen keine wesentlichen Nachteile für die betroffenen Belange. Insbesondere mögliche Beeinträchtigungen des Menschen und der Natur sowie des Landschaftsbilds und der Landwirtschaft wurden ausreichend ermittelt und in der Planung berücksichtigt. Da die ermittelte Variante des *verkürzten Langtunnels* erhebliche wirtschaftliche Vorteile gegenüber dem *Langtunnel* aufweist, stellt sie sich als eindeutige Vorzugsvariante dar.

Die Linienbestimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung forderte bereits eine planerische Lösung, die mit Blick auf die Kosten eine Verkürzung des Tunnelbauwerks zum Ziel haben sollte. Im Übrigen sei darauf hingewiesen, dass der Bundesrechnungshof aus rein wirtschaftlichen Aspekten sogar die Variante *Kurztunnel* als vorzugswürdig bezeichnet hat (Bundesrechnungshof, Bemerkungen 2011 zur Haushalts-

und Wirtschaftsführung des Bundes, S. 230 ff.). Diese Variante haben die Vorhabenträgerinnen in Niedersachsen und Schleswig-Holstein jedoch ausgeschlossen, weil mit zu hohen Belastungen gerechnet wurde. Insbesondere wäre bei der Variante *Kurztunnel* in Niedersachsen das FFH-Gebiet „Unterelbe“ durchschnitten worden.

Die ökologisch sensiblen Bereiche des Elbvorlandes werden auch mit dem *verkürzten Langtunnel* unterfahren (Erläuterungsbericht Unterlage 1, S. 16). Im Übrigen beeinträchtigt die Variante den Ort Drochtersen zwar etwas stärker als die Variante *Langtunnel*, jedoch nicht in einem Maße, das die bedeutend höheren Kosten rechtfertigen würde. Die freie Strecke beginnt in einer solchen Entfernung von der Ortschaft, dass der Bebauungszusammenhang durch sie nicht gestört wird. Beeinträchtigt werden mithin nur die Sichtbeziehungen von der Ortslage Drochtersen sowie von den Einzelhöfen Gut Gauensiek und Gut Hohenblöcken. Insgesamt sind die Beeinträchtigungen nicht erheblich und können durch Gestaltungs- und Vermeidungsmaßnahmen im Eingriffsbereich deutlich minimiert werden (Unterlage 12.1, S. 128, S. 161 ff.; Unterlage 12.3). Soweit Beeinträchtigungen verbleiben, werden sie ausgeglichen. Auch die Lärmgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV werden für die betroffenen Grundstücke – mit Ausnahme eines Objektes, für das passiver Schallschutz vorzusehen ist – bei der Variante *verkürzter Langtunnel* auf beiden Seiten der Elbe eingehalten (vgl. Unterlage 11.2, Blatt Nr. 3, sowie Anlage 11.0, S. 9 der Planfeststellungsunterlagen für den Abschnitt Landesgrenze Niedersachsen/ Schleswig-Holstein bis B 431). Gleiches gilt für die Luftschadstoffbelastung.

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

## **2.2.3.4 Immissionen**

### **2.2.3.4.1 Lärm**

#### **2.2.3.4.1.1 Allgemeines**

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

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

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche

hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV).

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

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen. In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS - 90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt. Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschkombinationen Zu- und Abschläge gemacht werden. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also im Grundsatz kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG, NVwZ 1996, 1003).

Nach § 2 Abs. 1 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

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

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) der vorstehenden Aufzählung entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf. Diese Belastungsgrenzwerte sind verbindlich.

#### **2.2.3.4.1.2 Lärmberechnung**

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

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 (RLS 90) gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl. 1985, 1159, 1161 f.).

Die Prognose mit dem Titel „Neubau der A 26/ A 20, Nordwestumfahrung Hamburg, Abschnitt K 28 bis B 431, Verkehrsuntersuchung“ beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Die Verkehrsprognose beruht auf einer Untersuchung der Ingenieurgesellschaft SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH, Bergisch Gladbach, vom Februar 2009. Grundlage des Verkehrsmodells ist die auf der Basis der Straßenverkehrszählung 2005 kalibrierte Analyse 2005. Mit Hilfe vorliegender Prognosen für Strukturdaten und anderer prognoserelevanter Parameter sowie der Verflechtungsmethode des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wurde aus der Matrix der Verkehrsverflechtungen für die Analyse 2005 die Prognose-Matrix 2025 entwickelt und die verkehrlichen Wirkungen im Prognosenetz 2015 ermittelt. Der Lärmtechnischen Untersuchung wurde der Planfall 3 zugrunde gelegt.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese Verkehrsuntersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar; sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Ein längerer Prognosezeitraum musste nicht gewählt werden (vgl. BVerwG, DVBl. 1996, 916). Im Verfahren wurden die von der SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH vorgenommenen Lärmberechnungen und die Richtigkeit der Ergebnisse angezweifelt. Es gibt auf der Grundlage dieser Einwendungen jedoch keinen Anlass zu einer anderen Beurteilung. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit dem Vorbringen für die Einwender jeweils einzeln auseinandergesetzt.

### 2.2.3.4.1.3 Aktiver Lärmschutz

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG sind Lärmschutzmaßnahmen vorrangig am Emissionsort vorzusehen (aktiver Lärmschutz). Aktiver Schallschutz kann insbesondere durch lärm mindernde Fahrbahnbeläge und Schallschutzwälle/ -wände erfolgen.

Für die durchlaufenden Fahrbahnen sind lärm mindernde Fahrbahnbeläge vorgesehen. Die Korrekturwerte für die gewählten Deckschichten betragen 2,0 dB(A). Nach den wissenschaftlichen Erkenntnissen der BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen) bestehen verschiedene Möglichkeiten, Straßenoberflächen so zu erstellen, dass dauerhafte Pegelminderungen von - 2,0 dB(A) erreicht werden. Diese sind in der Fußnote zu Tabelle B der Anlage 1 zur 16. BImSchV bzw. in der Tabelle 4 der RLS-90 sowie in den ARS 14/1991, 5/02, 8/04 und 3/09 aufgeführt. Mit welchem Oberflächenbelag die Vorhabenträgerin dieses Ziel erreicht, bleibt ihrer Ausführungsplanung vorbehalten. Durch Umsetzung der mit diesem Beschluss festgestellten Planung ist sichergestellt, dass eine dauerhafte Lärminderung von - 2,0 dB(A) eintreten wird.

Im Übrigen wird aktiver Lärmschutz durchgeführt (vgl. Unterlage 11.3).

Im Bereich Drochtersen südöstlich der A 20 wird zwischen Bau-km 5+400 bis 6+230 ein durchgehender Lärmschutzwall errichtet:

Schallschutzwall		Höhe über FOK	Bemerkung
von km	bis km		
5+400	5+800	6 m bis 8 m	gleichmäßig ansteigend
5+800	6+125	8 m	
6+125	6+230	8 m bis 6 m	gleichmäßig absteigend

Die Lage der Immissionspunkte und des Lärmschutzwalls ist in den Lageplänen in den Unterlagen 11.3 und 11.4 dargestellt.

Durch diese Maßnahmen werden für alle betroffenen Objekte die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten, mit Ausnahme für das Objekt G 6, wo die Werte das zulässige Maß in der Nacht überschreiten (Unterlage 11.2.3 und 11.2.4 sowie 11.2.6).

Der Anordnung weiteren aktiven Schallschutzes bedarf es nicht (vgl. die Berechnungsergebnisse in Unterlage 11.2.5 und den folgenden Abschnitt).

#### **2.2.3.4.1.4 Abwägung aktiver/ passiver Lärmschutz**

Gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG gilt die Pflicht, aktiven Schallschutz zu gewährleisten, nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Ob aktive Schutzmaßnahmen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG zumutbar sind, ist in umfassender Weise daran zu messen, mit welchem Gewicht die widerstreitenden Belange einander gegenüberstehen (BVerwG, NVwZ 1996,1008; NVwZ 2000, 565; DVBl. 2000, 1342).

Die demzufolge vorzunehmende Verhältnismäßigkeitsprüfung verlangt eine Abwägung, für die es auf der einen Seite auf die Höhe der Kosten für die gebotenen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes ankommt. Dabei sind neben den Baukosten auch die Kosten für die Unterhaltung der Schallschutzanlagen zu berücksichtigen. Dass die Kosten für passive Maßnahmen und sonstige Entschädigungen niedriger als die Kosten für aktive Schutzmaßnahmen liegen, macht die aktiven Schutzmaßnahmen noch nicht unverhältnismäßig; erst bei einem extremen Missverhältnis ist das anders (vgl. BVerwG, NVwZ 2001, 71, 76).

Auf der anderen Seite kommt es auf den angestrebten Schutzzweck an. Dem aktiven Lärmschutz kommt grundsätzlich der Vorrang vor dem passiven Lärmschutz zu.

Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende aktive Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten. Ausreichend ist dabei im Regelfall die überschlägige Ermittlung der Kosten im Planungsabschnitt (VGH München, ZUR 2007, 540).

Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Je geringer die durch den aktiven Lärmschutz zu bekämpfenden Grenzwertüberschreitungen sind und je weniger Häuser durch den zusätzlichen Lärmschutz geschützt werden, desto eher sind dessen Mehrkosten gegenüber passivem Lärmschutz als unverhältnismäßig anzusehen (VGH Hessen, NuR 2010, 720, 726). Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint.

Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung (BVerwGE 110, 370), die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebiets, die Zahl der betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt (BVerwGE 134, 45; BVerwGE 110, 370). Splittersiedlungen im Außenbereich können dabei als weniger schutzbedürftig betrachtet werden als Baugebiete im Sinne von § 34 BauGB (BVerwG, NVwZ 2001, 81).

Daneben können andere Gesichtspunkte einbezogen werden, z. B. allgemeine Kosten-Nutzen-Erwägungen in Bezug auf Lärmschutzwände ab bestimmten Höhen (Sprungkosten im weiteren Sinne; Abnahme der Wirksamkeit von Lärmschutzwänden bzw. -wällen mit der Höhe) oder auch städtebauliche Gesichtspunkte (BVerwG, NVwZ 2004, 340). Ein grobes Missverhältnis zwischen Kosten für aktiven und passiven Schallschutz kann dabei lediglich ein Indiz für die Unverhältnismäßigkeit sein (BVerwG, U. v. 09.01.2006 - 9 B 21/05 - juris Rn. 19, m. w. N.), da die Entschädigungen für passiven Lärmschutz regelmäßig erheblich billiger als die Kosten aktiven Lärmschutzes sind (BVerwGE 134, 45, Leitsatz 1). Nach diesen Maßstäben bedarf es über die unter 2.2.3.4.1.3 dargestellten Maßnahmen hinaus keiner weiteren Maßnahmen für aktiven Schallschutz.

Zu dem Objekt G 6 (Unterlage 11.2) wird folgende Abwägung vorgenommen:

Der Bereich des betroffenen Wohngebäudes in Drochtersen nordwestlich der A 20 ist als Mischgebiet ausgewiesen. Die Immissionsgrenzwerte liegen hier daher bei 64 dB(A) am Tage bzw. 54 dB(A) nachts. Die prognostizierten Lärmhöchstwerte betragen 60,8 dB(A) am Tage und 56,2 dB(A) nachts im Dachgeschoss (Unterlage 11.2.2, Seite 6, Objektnr. G 6). Während der Tagesgrenzwert eingehalten werden kann, ist somit eine Überschreitung des Grenzwertes für die Nachtstunden zwischen 0,6 dB(A) und 2,2 dB(A) zu verzeichnen. Für die weiteren Gebäude in dem Bereich Drochtersen nordwestlich der A 20 sind keine Grenzwertüberschreitungen mehr errechnet worden bzw. zu erwarten.

Auch wenn daher bezogen auf dieses Objekt ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen besteht, scheidet die Anordnung aktiven Schallschutzes gleichwohl aus, da sich eine solche Maßnahme als untunlich im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG darstellen würde.

Das Gebäude könnte nur durch eine Lärmschutzwand geschützt werden. Ein Lärmschutzwall, dessen Errichtung weniger kostenintensiv ist, kommt nicht in Betracht, weil der Abstand zwischen der Trasse und dem Gebäude nicht ausreichend groß ist.

Auch bei Abzug der ersparten Aufwendungen für passiven Schallschutz (ca. 3.000 € pro zu schützendem Geschoss und Fassadenseite) stehen die Aufwendungen für aktiven Schallschutz außer Verhältnis zum damit verbundenen Effekt. Dies gilt umso mehr, da eine

Grenzwertüberschreitung allein für dieses eine Wohngebäude – und auch dort nur in den Nachtstunden – zu besorgen ist. Zudem liegt die Überschreitung des Grenzwertes mit 2,2 dB(A) in einem Bereich unterhalb der der Schwelle, ab welcher die Pegelzunahme als erheblich wahrzunehmen ist. Schließlich ist zu berücksichtigen, dass sich das betroffene Grundstück in einer Streulage im Außenbereich befindet, die als weniger schutzbedürftig einzustufen ist, als eine Lage innerhalb des bebauten Ortsteils.

Von der Anordnung aktiven Schallschutzes ist daher abzusehen.

#### **2.2.3.4.1.5 Passiver Lärmschutz/ Entschädigung für Lärmschutz an Gebäuden**

Soweit aktiver Lärmschutz außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würde, sind technisch-reale passive Schutzmaßnahmen am Gebäude vorzusehen (BVerwG, NVwZ 2001, 79 und 81). Die betroffenen Grundstückseigentümer haben Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in schutzbedürftigen Räumen (passiver Lärmschutz). Auszugehen ist von der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV).

Für das Objekt G 6 (Unterlage 11.2) besteht demnach ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

#### **2.2.3.4.1.6 Entschädigung für Außenwohnbereich**

Ein Entschädigungsanspruch bezüglich Lärmbeeinträchtigungen des Außenwohnbereichs besteht nur, wenn die Beurteilungspegel am Tag im Außenwohnbereich den maßgeblichen Grenzwert der 16. BImSchV überschreiten. Dies ist vorliegend an keinem Immissionspunkt der Fall, so dass weder Schutz- noch Entschädigungsansprüche für den Außenwohnbereich bestehen.

#### **2.2.3.4.2 Luftverunreinigungen, Schadstoffe**

##### **2.2.3.4.2.1 Allgemeines**

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des § 74 Abs. 2 VwVfG. Dies ergibt sich aus der Luftschadstoffuntersuchung für das Prognosejahr 2025 (Unterlage 11.LuS).

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

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

Solche Belastungen oder Einwirkungen, die für Anlieger Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen bedeuten können oder die Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten. Die Kfz-Emissionen tragen vorwiegend zur allgemeinen Luftverschmutzung bei. Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet.

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

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

Da ausweislich der landschaftspflegerischen Maßnahmenplanung derartige Bepflanzungen vorgesehen sind, die landwirtschaftliche Nutzung infolge der vorhabenbedingten Dämme und Einschnitte größtenteils erst jenseits dieser Entfernung beginnt, auf einem Teil der Strecke eine zusätzliche Abschirmung durch den neu zu errichtenden Lärmschutzwall gegeben sein

wird und die Schadstoffemissionen des einzelnen Fahrzeugs infolge gesetzlicher Maßnahmen schon erheblich geringer sind als sie zum o. a. Referenzzeitraum waren und sie künftig voraussichtlich noch weiter abnehmen werden, bleiben Schadstoffeinträge in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier.

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

#### **2.2.3.4.2.2 Staubimmissionen**

Die Luftschadstofftechnische Untersuchung (Unterlage 11.LuS) hat keine Überschreitungen der Jahresmittelgrenzwerte für Staubimmissionen (PM<sub>10</sub>) ergeben.

Der Jahresmittelgrenzwert bei Feinstaub PM<sub>10</sub> von 40 µg/m<sup>3</sup> wird nicht überschritten, denn im unmittelbaren Nahbereich des Tunnelportals erhöhen sich die Jahresmittelwerte der Feinstaubkonzentrationen auf Werte von maximal 33 µg/m<sup>3</sup>. An der nächstgelegenen Bebauung werden lediglich noch 16,5 µg/m<sup>3</sup> prognostiziert und damit etwa 30 % unter dem Grenzwert liegende Werte. Der zulässige Tagesmittelwert von 50 µg/m<sup>3</sup>, der an höchstens 35 Tagen im Kalenderjahr überschritten werden darf, wird zwar an über 35 Tagen überschritten werden. Es handelt sich dabei jedoch lediglich um den unmittelbaren Nahbereich des Tunnelportals und betrifft damit überwiegend die Autobahn selbst. Hingegen ist in den bebauten Gebieten in der Umgebung des Tunnelportals lediglich mit maximal 15 Überschreitungen des Tagesgrenzwertes im Jahr zu rechnen, womit der zulässige Wert von 35 Überschreitungen weniger als 50 % der maximal zulässigen Anzahl an Überschreitungen beträgt.

Auch für die Belastung durch Feinstaub PM<sub>2,5</sub> ergibt sich nach der Prognose für das Jahr 2025 keine Überschreitung des Jahresmittelgrenzwertes. Dieser liegt bei 25 µg/m<sup>3</sup>, während sich Gesamtjahresmittelwerte im unmittelbaren Nahbereich des Tunnelportals von 23 µg/m<sup>3</sup> ergeben. Bis zur nächstgelegenen Bebauung sinkt der Wert auf 10,7 µg/m<sup>3</sup> ab.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwGE 121, 57; BVerwGE 122, 207) ist die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens. Demnach ergibt sich keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Verordnung vorhabenbezogen sicherzustellen. Dies folgt letztlich daraus, dass die Grenzwerte in unmittelbarem Zusammenhang mit dem System der Luftreinhaltung (§ 47 BImSchG, § 27 ff. der 39. BImSchV) stehen. Mit ihm hat der deutsche Gesetz- und Verordnungsgeber in Umsetzung gemeinschaftsrechtlicher Vorgaben einen abgestuften Regelungsmechanismus vorgesehen, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig begegnen soll. Zu den erforderlich werdenden Maßnahmen gehören vornehmlich Aktions- und Luftreinhaltepläne, die ein breites Spektrum

vorhabenunabhängiger Maßnahmen zur Verfügung stellen können (z. B. allgemeine Verkehrsbeschränkungen; Auflagen für emittierende Anlagen; Planungsvorgaben), mit deren Hilfe Schadstoffbelastungen nicht nur reduziert, sondern auch kompensiert werden können. Solche Möglichkeiten stehen der Planfeststellungsbehörde nicht zu Gebote. In Niedersachsen ist das Umweltministerium dafür zuständig, derartige Maßnahmen zu ergreifen.

Vorbeugend wird jedoch angeordnet, dass bei Inversionswetterlagen grundsätzlich eine Geschwindigkeitsbegrenzung im Tunnel vorzusehen ist (1.1.3.3.1).

Damit werden die vorgesehenen Grenzwerte bzw. die Anzahl der Überschreitungen mit Sicherheit eingehalten. Es kommt zu keinem Konflikt in immissionsschutzrechtlicher Hinsicht.

#### **2.2.3.4.2.3 Stickstoffdioxidbelastung**

Die Luftschadstofftechnische Untersuchung (Unterlage 11.MLuS) hat keine Überschreitungen der Beurteilungswerte für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) ergeben:

Nach Durchführung der Baumaßnahme wird der ab dem 06.08.2010 nach § 2 Abs. 1 der 39. BImSchV zulässige Jahresmittelwert von 40 µg/m<sup>3</sup> für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) am Tunnelportal nicht überschritten. Zwar ergibt sich eine Zusatzbelastung durch das südliche Tunnelportal. So erreichen im unmittelbaren Nahbereich des Tunnelsüdportals die Jahresmittelwerte der NO<sub>2</sub>-Konzentrationen einen maximalen Wert am Straßenrand von 32 µg/m<sup>3</sup>. Dieser Bereich reicht jedoch nur einige zehn Meter weit im Umkreis des Tunnelportals. Die Wohnbebauung ist nicht betroffen. An der nächstgelegenen Bebauung ergibt die Prognose im untersuchten Bereich Werte von maximal 18,9 µg/m<sup>3</sup>. Dies entspricht damit weniger als 50 % des Grenzwertes. Da mit einer Überschreitung des zulässigen Jahresmittelwertes von 40 µg/m<sup>3</sup> nicht zu rechnen ist, kann auch davon ausgegangen werden, dass die zulässige Zahl von 18 Überschreitungen des Stundenmittelwertes von 200 µg/m<sup>3</sup> (§ 2 Abs. 1 und 2 der 39. BImSchV) nicht überschritten wird.

Die Bewertung der Stickstoffdioxidbelastung hat ergeben, dass sie sowohl bei den Langzeitwirkungen, als auch bei den Kurzzeitwirkungen deutlich unter den Orientierungswerten der TA-Luft, der VDI 2310 und der EG-Richtlinie liegt. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung ist durch den Verkehr auf der A 20 auch im Bereich der Tunnelportale nicht zu erwarten.

#### **2.2.3.5 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege**

Natur und Landschaft sind die Schutzgegenstände des Naturschutzrechts. Diese sind zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln und soweit erforderlich wiederherzustellen. Aufgrund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen sowie in

Verantwortung für künftige Generationen sind Natur und Landschaft zu sichern (§ 1 Abs. 1 BNatSchG). Es kommt mithin zuvorderst auf die Sicherung des diesbezüglichen Integritätsinteresses an. § 1 Abs. 1 BNatSchG benennt die drei Zieldimensionen des Naturschutzrechts: So sind die biologische Vielfalt und die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter zu schützen. Des Weiteren sind Schutzziel die Wahrung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft. Die Auswirkungen auf das Planungsgebiet werden im landschaftspflegerischen Begleitplan (vgl. Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1) umfassend beschrieben. Die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege gelten jedoch nicht absolut, sondern unterliegen gem. § 2 Abs. 3 BNatSchG dem Abwägungsgebot. Wenngleich den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege besonderes Gewicht beizumessen ist, genießen diese aber keinen absoluten Vorrang gegenüber anderen öffentlichen Belangen (BVerwG, B. v. 10.10.1988, NuR 1989, 85). Zu diesen öffentlichen Belangen gehören vor allem Anforderungen der Gesellschaft an Natur und Landschaft etwa im Bereich der Besiedelung, des Verkehrswegebbaus, der Gewinnung von Bodenschätzen etc. (BVerwG, U. v. 07.03.1997 – 4 C 10/96, juris-Rn. 20). So ist hinsichtlich des § 1 Abs. 1 BNatSchG vielmehr in jedem Einzelfall zu prüfen, welche der drei Zieldimensionen bei Planung und Durchführung konkreter Maßnahmen im Einzelfall Vorrang genießt und welches Gewicht Naturschutzmaßnahmen im Verhältnis zu anderen, kollidierenden Belangen zukommt (Lütkes, in: ders./ Ewer (Hg.), BNatSchG, 2011, § 2, Rn. 10 f.). Bei dem Planungsvorhaben für den Neubau der A 20 von Bau-km 3+700,000 bis Bau-km 10+449,335 überwiegen im Rahmen des vorzunehmenden Interessenausgleichs die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange, sodass den Naturschutzbelangen kein Vorrang einzuräumen ist.

#### **2.2.3.5.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung nach §§ 13 ff. BNatSchG**

Gemäß der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nach §§ 13 ff. BNatSchG hat die Vorhabenträgerin erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden. Für den Fall, dass dies nicht möglich ist, sind die unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren. Die Vorschriften der §§ 13 ff. BNatSchG stellen das grundlegende Instrument des Naturschutzes und der Landschaftspflege dar, das zwingend anzuwenden ist. Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung sieht nicht etwa vor, dass der Verursacher daran gehindert wird, den Eingriff vorzunehmen. Ihm wird vielmehr die Verpflichtung auferlegt, den in dieser Regelung bezeichneten Unterlassungs- und Handlungsgeboten nachzukommen (BVerwG, U. v. 07.03.1997 – 4 C 10/96, juris-Rn. 19). Zentraler Gegenstand der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ist daher die Begrenzung und Bewältigung der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffsfolgen in Form eines sog. Folgenbewältigungssystems (BVerwG, U. v. 17.01.2007 – 9 C 1/06, juris-Rn. 26). Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung basiert mithin auf dem Verursacher- und Folgenbewältigungsprinzip, wobei auf der Rechtsfolgenseite eine Stufenfolge vorgesehen ist, wonach die Realkompensation in Form der primären Vermeidungspflicht sowie des nachfolgenden Ausgleichs und Ersatzes einem finanziellen Ausgleich vorgeht. Soweit also die Integrität der Schutzgüter von Natur und

Landschaft nicht zu wahren ist, unterliegt der Verursacher einer Verursacherhaftung entsprechend der Rechtsfolgenkaskade (Lütkes, in: ders./ Ewer (Hg.), BNatSchG, 2011, § 13, Rn. 10).

#### **2.2.3.5.1.1 Eingriff**

Wann ein Eingriff in die Natur und die Landschaft vorliegt, wird von § 14 BNatSchG näher bestimmt. Eingriffe in Natur und Landschaft sind gem. § 14 Abs. 1 BNatSchG 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. Die Realisierung des mit diesem Planfeststellungsbeschluss verfolgten Vorhabens führt zu Veränderungen von Grundflächen und damit zu anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima und Luft, die geeignet sind, als erhebliche Beeinträchtigungen und somit als Eingriffe im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG eingeordnet zu werden. Eine Beeinträchtigung liegt bereits vor, wenn sich die zu erwartende Veränderung negativ auf die Schutzgüter auswirkt. Diese Beeinträchtigung ist dann als erheblich anzusehen, wenn sie von einer gewissen Nachhaltigkeit geprägt und nicht lediglich vorübergehender Natur ist. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist bei der Beurteilung, ob es sich um eine erhebliche Beeinträchtigung handelt, das der Planfeststellung unterliegende Vorhaben „als Ganzes“ in die Betrachtung einzubeziehen (BVerwG, U. v. 14.07.2011, BVerwGE 140, 149).

Das Planungsvorhaben wirkt sich in negativer Weise auf die einzelnen Schutzgüter aus. Mit einer Regenerierung in kurzer Zeit ist nicht zu rechnen, bzw. zum Teil führt die Umsetzung des Vorhabens auch zu einer dauerhaften Schädigung.

#### **2.2.3.5.1.2 Vermeidbarkeit**

Der Verursacher des Eingriffs ist gem. § 15 Abs. 1 S. 1 BNatSchG verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Das in §§ 13, 15 Abs. 1 BNatSchG verankerte Vermeidungsgebot stellt nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts striktes Recht dar (BVerwG, B. v. 30.10.1992, NVwZ 1993, 565). In § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG wird konkretisiert, wann eine Vermeidbarkeit gegeben ist. Dies ist dann der Fall, 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. Das Vermeidungsgebot zielt mithin auf die Minimierung der Eingriffsfolgen bei der Verwirklichung des Vorhabens ab (BVerwG, U. v. 19.05.1998, NuR 1998, 649, 650), soll also eine weitestgehend umweltschonende Umsetzung des Vorhabens erreichen.

Die Vermeidung von Beeinträchtigungen stand im Rahmen der Planung des Vorhabens von Beginn an mit der Prüfung möglichst umweltverträglicher Linienführungen und Ausführungsvarianten einer Elbquerung im Vordergrund der Entscheidungsfindung und ist zu großen Teilen unmittelbar in den technischen Bauentwurf eingeflossen.

So ist die Entscheidung für einen Bohrtunnel im sogenannten Schildvortriebsverfahren die wichtigste Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen, insbesondere in den naturschutzfachlich besonders bedeutsamen und sensiblen Landschaftsräumen der Elbe und den unmittelbar angrenzenden grünlandgeprägten Elbmarschen zwischen den Deichen. Weitere bautechnische Vermeidungsmaßnahmen sind die vorgesehenen Maßnahmen zur Regenwasserrückhaltung und Reinigung, welche auch den Gewässerbiozöosen zu Gute kommen, sowie die zum Schutz von Siedlungsbereichen geplanten Maßnahmen zur Lärminderung (lärmmindernder Belag, Lärmschutzwall), welche gleichzeitig auch die Beeinträchtigungen für störungsempfindliche Tierarten, d. h. insbesondere Vogelarten vermindern.

Darüber hinaus sind zur Verhinderung bzw. Minimierung vorhabenbedingter Eingriffe in Natur und Landschaft folgende Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, S. 134 ff.) vorgesehen:

**V1:** Zeitlicher Biotopschutz von Gehölzbeständen und gehölzgebundenen Brutvögeln

Begrenzung notwendiger baubedingter Rodungsarbeiten sowie Rückschnitt von Gehölzen und Röhrichtern auf das Winterhalbjahr (1. Oktober bis 28./ 29. Februar) insbesondere zum Schutz von Tierarten und Vermeidung von Tötungstatbeständen. Strengere Bestimmungen gelten für die Gehölze entlang der 2. Deichlinie (Bau-km 6+770 - 6+820) (s. V3).

**V2:** Zeitlicher Schutz von Brutvögeln des Offenlandes und Rastvögeln

Beginn der Bautätigkeit auf der gesamten Baustrecke außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten von Vogelarten offener bzw. halboffener Bereiche (Anfang März bis Mitte Juli).

Durchführung der Deichverlegung und Herstellung der Tunnel-Auflastbereiche zwischen dem 15. Juli und 30. September außerhalb der Brut- und Rastzeiten wertgebender Vogelarten.

Die Planfeststellungsbehörde hat diese Schutzmaßnahme wie folgt ergänzt:

Vor Baubeginn erfolgt eine Überprüfung auf ggf. noch brütende Vögel. Der Bau darf erst nach Beendigung der Brutaktivität beginnen.

**V3:** Zeitlicher Schutz von gehölzbewohnenden Fledermäusen

Zum Schutz von Fledermäusen sind die Gehölze entlang der 2. Deichlinie (Bau-km 6+770 - 6+820) im Kernwinter (1. Dezember bis 31. Januar) zu fällen. Im übrigen Streckenverlauf, wo das Vorhandensein von Quartieren sehr unwahrscheinlich ist, gelten die Vorgaben aus V1. Grundsätzlich werden alle zu fällenden Gehölze auf das Vorhandensein von tagesversteck- und/ oder wochenstubengeeigneten Strukturen überprüft. Im Falle eines entsprechenden Nachweises ist durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen art- und funktionsbezogener Ersatz sicherzustellen (Maßnahme A10 CEF). Sofern die Höhlen/Quartiere unbesetzt sind, sind sie mit geeigneten Mitteln bis zur Fällung der Bäume zu verschließen.

Besetzte Höhlen und Höhlen, bei denen der Fledermausgutachter einen aktuellen Besatz nicht ausschließen kann, sind mit einem Einwege-Ausgang in der Art zu sichern, dass Ausflüge weiterhin möglich, Einflüge jedoch wirksam verhindert werden.

Die Fällung festgestellter Quartierbäume ist erst dann zulässig, wenn die Quartiernutzung nachweislich beendet ist. Immobile Tiere (bspw. Fledermäuse in der Winterruhe) sind vor dem Fällen zu bergen und in geeignete Ersatzquartiere umzusiedeln. Die Fällung der fledermausrelevanten Höhlenbäume ist generell unter Anwesenheit einer mit der Erfassung von Fledermäusen erfahrenen Fachperson (Biologe, Landespfleger o. ä.) durchzuführen.

**V4:** Minimierung der Auswirkungen auf Insekten und Fledermäuse durch nächtliche Beleuchtung

Vorgesehen sind u. a. die Reduzierung der nächtlichen Beleuchtung auf ein betriebs- und sicherheitstechnisch notwendiges Minimum, Verwendung von Lampen mit geringer Lockwirkung für Insekten soweit möglich Abschottung der Lichtquelle zu den Seiten und Ausrichtung auf die bodennahen Bereiche.

**V5:** Behandlung von ggf. auftretendem Porenwasser im Bereich der temporären Tunnelauflastflächen. Überprüfung anfallenden Porenwassers und bei Bedarf Behandlung/ Ausfällung in umlaufenden Mulden und Gräben. Einhaltung der Einleitrichtwerte von 2mg/l ins nachgeordnete Gewässernetz.

Die Maßnahmen dienen zugleich der Schadensbegrenzung, d. h. der Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets „Untere Elbe“.

**V6:** Baubegleitende Maßnahmen zur Vermeidung von Erosion im Bereich der Auflastdämme wie u.a. Anspritzbegrünung und Einbau von Sandfängen in Form einer Erdverwallung o. ä. in die um die Auflastdämme verlaufenden Gräben.

Die Maßnahmen dienen zugleich der Schadensbegrenzung, d. h. der Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets „Untere Elbe“.

Vorsorglich hat die Planfeststellungsbehörde die Schutzmaßnahmen wie folgt ergänzt:

**V7:** Mindestens ein Jahr vor Baubeginn nördlich der alten Deichlinie werden vorhandene Grabenabschnitte im Bereich der Kompensationsfläche E1 CEF (Gauensieker Sand) hinsichtlich der Lebensraumansprüche des Schlammpeitzgers optimiert und so neue bzw. zusätzliche Lebensräume geschaffen. Vor Baubeginn sind der Deichgraben im Bereich seiner Verlegung und die Gräben im Bereich der temporären Tunnelauflast, die überschüttet werden, abzufischen. Dies gilt insbesondere für ein mögliches Vorkommen des Schlammpeitzgers. Die Fische sind in den Gewässern im Untersuchungsgebiet auszusetzen.

**V8:** Im Planungsbereich ist in geeignetem vorhandenem Altbaumbestand eine Nisthilfe für die Waldohreule (Kunsthorst in Form eines Weidenkorbs) anzubringen.

**V9:** Es wird eine ökologische Baubegleitung durch einen Fach-Bauleiter angeordnet.

**V10:** Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde zwei Jahre nach Bauschlussabnahme des Straßenbauvorhabens einen ersten Bericht und einen zweiten Bericht mit Abschluss der Entwicklungspflege über die durchgeführten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorzulegen.

**V11:** Im Bereich der Maßnahme A6 wird angeordnet, dass vorhandene ältere Gehölzbestände zu sichern und dort halboffene Nistkästen für den Grauschnäpper aufzuhängen sind.

Die folgenden im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Schutzmaßnahmen sind über die bereits aufgelisteten Maßnahmen hinaus zur Vermeidung bzw. zur Minimierung der Eingriffsfolgen notwendig und vor Beginn der Baumaßnahmen herzustellen (Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, S. 134 ff.). Sie dienen dem Schutz von Vegetationsbeständen und Biotopflächen, des Oberbodens sowie des Grund- und Oberflächenwassers (RAS-LP 4).

**S1:** Schutz flächiger Gehölzbestände gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4.

Im Rahmen der Maßnahme sind Schutzzäune mit einer Gesamtlänge von 840 m aufzustellen.

**S2:** Flächiger Biotopschutz gemäß RAS-LP 4.

Im Rahmen der Maßnahme sind Schutzzäune mit einer Gesamtlänge von 280 m aufzustellen.

Zugleich sieht der landschaftspflegerische Begleitplan (Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, S. 135 f.) Gestaltungsmaßnahmen vor, die der Einpassung der Straßenbaumaßnahmen in die Landschaft bzw. der landschaftsgerechten Neugestaltung der Landschaft dienen, um so die Eingriffe in das Landschaftsbild zu minimieren:

**G1:** Einsaat von Landschaftsrasen – Umfang: 15,59 ha

**G2:** Gestaltung der Tunnelleinfahrt mit Gehölzgruppen und Einzelbäumen – Umfang: 0,38 ha/ 24 Stck.

### **2.2.3.5.1.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Sind die Beeinträchtigungen jedoch unvermeidbar, ist der Verursacher gem. § 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG verpflichtet, diese durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Auch hierbei handelt es sich nach der Rechtsprechung um striktes Recht (BVerwG, U. v. 30. 10. 1992, NVwZ 93, 565). Gem. § 15 Abs. 2 S. 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. Gem. § 15 Abs. 2 S. 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. Die Regelung in § 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG macht damit deutlich, dass Ausgleich und Ersatz gleichberechtigt nebeneinander stehen. Ein Vorrang des Ausgleichs gegenüber dem Ersatz besteht nicht. Ob dabei die Realkompensation im Wege des Ausgleichs und damit in unmittelbarer Nähe zum Eingriffsort oder aber im Wege des Ersatzes und somit im gelockerten räumlichen

Zusammenhang des betroffenen Naturraums erfolgt, ist der jeweiligen Bewertung im Einzelfall vorbehalten (Lütkes, in: ders./ Ewer (Hg.), BNatSchG, 2011, § 15, Rn. 1).

Insbesondere folgende unvermeidbare Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts sowie des Landschaftsbildes ergeben sich durch das Planungsvorhaben:

- Lebensraumverlust infolge baubedingter Flächeninanspruchnahme durch Baustelleneinrichtungsflächen, Bodenlager, Baustraßen und Arbeitsstreifen
- Anlagebedingter Flächenverlust durch Inanspruchnahme von Lebensräumen von Pflanzen und Tieren
- Anlagebedingte Zerschneidung von Offenlandlebensräumen von Brutvögeln
- Anlagebedingte Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch infolge der Realisierung des Bauvorhabens entfallende Gehölzbestände
- Anlagebedingte Störung von Sichtbeziehungen durch entfallende Gehölzbestände
- Beeinträchtigungen des Landschaftsbildtyps „Stark überformte Marschlandschaft“ (LBT 4) durch Zerschneidung (Dammlage und Bauwerke) und technische Überprägung
- Beeinträchtigungen von Brutvögeln des Offenlandes (Kiebitz, Feldlerche, Wiesenpieper, Feldschwirl) sowie von Gehölzbrütern (Bluthänfling, Grauschnäpper, Waldohreule, Kuckuck) durch betriebsbedingte Verlärmung sowie weitere Störwirkungen
- Dauerhafte Versiegelung und Überbauung von belebtem Boden und Beeinträchtigung des Grundwassers
- Inanspruchnahme und Verlegung von Oberflächengewässer mit Bedeutung für den Gebietswasserhaushalt

Auch wenn mithilfe der bereits oben dargestellten Maßnahmen nicht sämtliche Eingriffe in Natur und Landschaft vermieden werden können, können diese jedoch durch die folgenden Maßnahmen ausgeglichen bzw. ersetzt, mithin hinreichend kompensiert werden.

Im landschaftspflegerischen Begleitplan sind folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen (Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, S. 138 ff.):

Ausgleichsmaßnahmen		Umfang
A1	Pflanzung von Einzelbäumen/ Baumreihen  (Die Maßnahme dient insbesondere der landschaftsgerechten Wiederherstellung der L 111 sowie dem Ausgleich für entfallende Straßenbäume)	17 Stk.



A2	Anlage von lockeren Gehölzpflanzungen (Die Maßnahme dient insbesondere der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes im unmittelbaren Trassenumfeld)	0,4 ha
A3	Anlage von geschlossenen Gehölzpflanzungen (Die Maßnahme dient insbesondere der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes im unmittelbaren Trassenumfeld)	0,8 ha
A4	Wiederherstellung einer Hecke mit Überhältern (Die Maßnahme dient insbesondere dem Ausgleich von Verlusten von Gehölzbeständen sowie als Leitstruktur für Fledermäuse)	0,13 ha
A5	Naturnahe Bepflanzung des Lärmschutzwalles (Die Maßnahme dient insbesondere der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes im unmittelbaren Trassenumfeld)	2,95 ha
A6	Sukzession mit Initialbegrünung durch lockere Gehölzpflanzungen (Die Maßnahme dient insbesondere der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes sowie dem Ausgleich von Lebensraumverlusten gehölzgebundener Vogelarten)	6,54 ha
A7	Entsiegelung von Flächen (Die Maßnahme dient dem Ausgleich von Bodenversiegelung)	0,01 ha
A8	Wiederherstellung oder Neuanlage von Gräben und Verlegung von Gewässerabschnitten (Die Maßnahme dient insbesondere als Ausgleich für die Beeinträchtigung von Oberflächengewässern und hieran gebundenen Biotopen und Arten)	1,29 ha
A9	Entwicklung von halbruderalen Gras- und Staudenfluren (Die an einem neu angelegten Graben vorgesehene Maßnahme dient insbesondere als Ausgleich für die Beeinträchtigung von Oberflächengewässern und Boden)	0,99 ha
A10 CEF	Bereitstellung von Ersatzquartieren für Fledermäuse (Die Maßnahme beinhaltet Bauzeitenregelungen, Quartiersuche in zu fallenden Bäumen und bei positivem Ergebnis zusätzliches Aufhängen von Ersatzquartieren. Sie dient somit sowohl der Vermeidung von Tötungsrisiken für Fledermäuse, als auch dem Ausgleich ggf. betroffener Fortpflanzungs- u. Ruhestätten)	2 Stk.  (bedarfsweise mehr)

Im landschaftspflegerischen Begleitplan ist folgende Ersatzmaßnahme vorgesehen (Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, S. 146 ff.):

**E1 CEF:** Schaffung eines Ersatzlebensraumes für Wiesenbrüter auf dem Gauensieker Sand (auf einer Fläche von insgesamt 27,23 ha) rechtzeitig vor Baubeginn. Daneben werden Ersatzbiotop für die baubedingt in Anspruch genommenen Gewässerabschnitte nördlich der alten Deichlinie entwickelt. Hierzu sind mindestens ein Jahr vor Baubeginn nördlich der alten

Deichlinie die vorhandenen Grabenabschnitte auf der Fläche E1 CEF hinsichtlich der Lebensraumsprüche des Schlammpeitzgers zu optimieren.

Für das Vorhaben wurde mit der Maßnahme E1 nur eine einzige Ersatzmaßnahme festgelegt, welche allerdings die umfangreichste Maßnahme des gesamten Kompensationskonzeptes darstellt und als CEF-Maßnahme auch artenschutzrechtlich von besonderer Bedeutung ist. Sie dient sowohl dem Ausgleich wie auch dem Ersatz. So ist die Maßnahme E1 einerseits als Ersatz für die mit Bodenversiegelung und Überbauung einhergehende Beeinträchtigung von Boden und Wasser und andererseits insbesondere auch als Ausgleich für die Beeinträchtigung der Habitate und Brutreviere von Vogelarten des Offenlandes (Kiebitz, Feldlerche, Wiesenpieper und Feldschwirl) sowie für den baubedingten Verlust von Gewässerlebensräumen vorgesehen.

Die Bemessung des Kompensationsumfangs orientiert sich an den Ansprüchen des Kiebitz, welcher als repräsentative Zielart für Arten des Offenlandes geeignet ist und in besonderem Maße (6 BP) durch das Vorhaben betroffen wird. Angenommen wird eine durch die Maßnahme E1 erreichbare Besatzdichte von 30 BP/100 ha, was Werten nach Bauer et al. 2005 für Optimalhabitate entspricht. Die derzeitige Bestandsdichte auf den Maßnahmenflächen wird analog zu vergleichbaren Flächen, für die Bestandszahlen vorliegen, mit 5 BP/100 ha eingestuft, was als plausibel anzusehen ist. Damit ergibt sich ein Aufwertungspotenzial von 25 BP/100 ha, d. h. für die Entwicklung von Ersatzhabitaten für 6 BP des Kiebitz wird eine aufwertbare Fläche von 24 ha angesetzt. Im Vergleich zu anderen Angaben aus der Literatur ist dies nachvollziehbar (so nennt z. B. Flade 1994 einen Raumbedarf von 1 bis 3 ha pro Brutpaar, womit sich bei Ansatz des höheren Wertes und unter der Annahme, dass bereit ein BP auf der Fläche vorhanden ist, eine aufzuwertende Fläche von 21 ha ergeben würde). Tatsächlich festgelegt wird im LBP eine Fläche von 27,23 ha. Dies begründet sich durch im Umfeld vorhandene Vertikalstrukturen wie Bebauung und Gehölze, zu denen der Kiebitz einen Abstand einhält. Bei Zugrundelegung eines Abstandes von 100 m ergibt sich eine Nettofläche von 24,21 ha.

Unter Berücksichtigung dieses Sachverhalts, prognostischer Unsicherheiten bei der Abschätzung des Aufwertungserfolgs und der angestrebten multifunktionalen Eignung für mehrere Arten, ist der gewählte Flächenansatz als sachlich angemessen und plausibel anzusehen. Die gewählte Fläche weist zudem aufgrund der standörtlichen Voraussetzungen, der Lage in einem Vogelschutzgebiet sowie der Nachbarschaft zu angrenzenden Kompensationsmaßnahmen eine besondere Eignung auf. Insgesamt ist die Maßnahme fachlich gut geeignet, die angestrebten Ziele zu erfüllen.

#### **2.2.3.5.1.4 Vergleichende Gegenüberstellung**

Mit der Tabelle 10-1 „Vergleichende Gegenüberstellung von erheblichen Beeinträchtigungen und landschaftspflegerischen Maßnahmen“ in Unterlage 12.1 (Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan) hat die Vorhabenträgerin die mit dem Vorhaben einhergehenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zumeist quantitativ sowie verbal-argumentativ bewertet und tabellarisch jeweils den entsprechend vorgesehenen Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen gegenübergestellt. Diese Gegenüberstellung wird durch umfassende textliche Erläuterungen zur Bemessung des Kompensationsbedarfs ergänzt.

Durch dieses Vorgehen erfolgt eine konkrete funktionale und quantitative Zuordnung von Beeinträchtigung und Kompensation, welche den inhaltlich-methodischen Vorgaben der Regelwerke des Straßenbaus wie insbesondere der RLBP sowie den für Niedersachsen spezifischen Anforderungen entspricht (die Angaben zu den Brutpaaren entsprechen den in Abhängigkeit von der Verminderung der Habitatqualitäten ermittelten Werten aus Tabelle 9-5, welche für die Bemessung des Kompensationsumfangs herangezogen wurden).

Nachstehend ist die Eingriffs-Ausgleichsbilanz noch einmal in zusammengefasster Form sowie sortiert nach den relevanten Naturgütern dokumentiert, wobei ergänzend jeweils die Eignung für die sachgerechte Kompensation der Eingriffsfolgen bewertet wurde.

Art des Eingriffs	Kompensationsbedarf in ha	Maßnahmen
<b>Boden/ Gewässer (K4)</b>		
Versiegelung/ Teilversiegelung <b>(11,57 ha)</b>	12,58	A7 Entsiegelung <b>(0,01 ha)</b> E1, A9 Nutzungsextensivierung <b>(28,22 ha)</b>
Überbauung (nur Biotoptypen Wert I u II) <b>(15,13 ha)</b>		
Grundwasser (Verlust/ Verminderung der Grundwasserneubildung) – Durch Versiegelung/ Teilversiegelung mit abgedeckt		
Gewässerüberbauung/ -verluste (0,52 ha)		A8 Gewässerwiederherstellung <b>(1,29 ha)</b>
Die Beeinträchtigungen von Boden und Oberflächengewässern sind durch die vorgesehenen Maßnahmen vollständig ausgeglichen. Von Maßnahme E1 verbleibt ein Überschuss von 15,65 ha, der auf die Biotopkompensation mit angerechnet werden kann.		
<b>Biotopverluste Wertstufe III, IV, V (K 1 und K5)</b>		
Verluste Gehölze <b>(1,79 ha)</b>	1,86	A6, A4 Gehölzpflanzungen <b>(6,67 ha)</b>
Verluste Grünland <b>(2,85 ha)</b>	2,85	E9 Grünlandextensivierung (27,23 ha, anrechenbar <b>15,65 ha</b> )
Verluste Gewässer (0,03 ha)	0,03	A8 Gewässerwiederherstellung <b>(1,29 ha)</b>
Verluste Einzelbäume (0,06 ha)	keine Angabe	A1 Einzelbaumpflanzung 17 Stk.
Durch die vorgesehenen Maßnahmen sind die Biotopbeeinträchtigungen vollständig ausgeglichen. Der sich rechnerisch ergebende Maßnahmenüberhang ist für die Bewältigung		

Art des Eingriffs	Kompensationsbedarf in ha	Maßnahmen
der faunistischen Beeinträchtigungen erforderlich.		
Tiere		
Lebensraumverluste und Beeinträchtigung von Brutvögeln des Offenlandes, insbesondere Kiebitz (6 BP), Feldlerche (3 BP), Wiesenpieper (1 BP), Feldschwirl (1 BP) ( <b>K5, K9</b> )	ca. 12 ha	E1 Grünlandextensivierung (27,23 ha)
Lebensraumverluste und Beeinträchtigung von Brutvögeln der Gehölze, Bluthänfling (2 BP), Grauschnäpper (2 BP), Waldohreule (1 BP) ( <b>K5, K9</b> )	Multifunktional über Biotopkompensation	A6, A4 Gehölzpflanzungen ( <b>6,67 ha</b> ) und V7
Fledermäuse - Gehölzverluste) ( <b>K5</b> ) Fledermäuse – Jagdhabitats ( <b>K3</b> ) (3 ha)		
Durch die vorgesehenen Maßnahmen sind die faunistischen Beeinträchtigungen vollständig ausgeglichen, vorbehaltlich des verbleibenden Risikos für Waldohreule und Schlampeitzger.		
Landschaftsbild		
Landschaftsbildbeeinträchtigung durch Dammlage und Bauwerke (K7) nicht quantifiziert	Nicht quantifiziert, landschaftsge-rechte Eingrünung erforderlich	Wiederherstellung, Neugestaltung des Landschaftsbildes durch trassennahe Eingrünung (Maßnahmen A1, A2, A3, A5, G2) sowie trassenferne, landschaftsbildwirksame Maßnahmen (insb. A6, E1)
Landschaftsbildbeeinträchtigung durch Beseitigung von Gehölzbeständen (K7) (1,86 ha).	1,86	
Durch die Summe der vorgesehenen Maßnahmen ist das Landschaftsbild soweit wiederhergestellt bzw. neu gestaltet, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen verbleiben.		

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Anforderungen der Eingriffsregelung durch den vorgelegten LBP und seine Ergänzungen in diesem Beschluss vollständig bewältigt sind und sämtliche mit dem Vorhaben verbundenen nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen durch die geplanten Maßnahmen in angemessener Frist vollständig ausgeglichen bzw. gleichwertig ersetzt sind.

Vorsorglich trifft die Planfeststellungsbehörde nachfolgende naturschutzrechtliche Abwägung: Sollten die Beeinträchtigungen durch den Eingriff des Vorhabens nicht vollständig vermieden oder ausgeglichen oder ersetzt sein, geht die Errichtung des

planfestgestellten Vorhabens allen Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vor. Das Vorhaben ist von hoher Bedeutung für den weiträumigen Verkehr in der Bundesrepublik und darüber hinaus. Der Gesetzgeber hat deshalb das Vorhaben in den vordringlichen Bedarf eingestuft. Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Wertung. Auf der anderen Seite sind die möglichen Beeinträchtigungen aufgrund des Vorhabens durch die Art der Ausführung (Untertunnelung der Elbe und damit auch der angrenzenden Schutzgebiete) und die umfangreichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen praktisch vollständig kompensiert. Es verbleiben nur restliche Unsicherheiten, ob der prognostizierte Erfolg rechtzeitig und vollständig eintritt. Unter Berücksichtigung dieser umfassenden Kompensationsmaßnahmen entscheidet sich die Planfeststellungsbehörde für den Vorrang des Vorhabens vor den Belangen von Natur und Landschaft.

#### **2.2.3.5.1.5 Verfahren**

Gemäß § 17 Abs. 1 S. 1 BNatSchG hat die Planfeststellungsbehörde zugleich 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 des Landkreises Stade. Das Benehmen ist hier hergestellt worden (siehe Schreiben des Landkreises Stade vom 11.02.2009 sowie vom 23.10.2014).

#### **2.2.3.5.2 Ergebnis**

Die Planfeststellungsbehörde kommt vor dem Hintergrund der von der Vorhabenträgerin in Auftrag gegebenen Gutachten zu dem Ergebnis, dass sich die vorhabenbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft weitgehend vermeiden lassen, verbleibende Eingriffe ausgeglichen und ersetzt werden können. Die vorgesehenen Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen entsprechen den Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung und führen zu einer Kompensation der Eingriffe. Aus diesem Grund bedarf es nur einer vorsorglichen naturschutzrechtlichen Abwägungsentscheidung gem. § 15 Abs. 5 BNatSchG, jedoch keiner Festsetzung von Ersatzzahlungen gem. § 15 Abs. 5 BNatSchG i. V. m. § 6 NAGBNatSchG.

In den Nebenbestimmungen ist als Auflage eine ökologische Baubegleitung vorgesehen. Um zu überprüfen, ob die vorgesehenen Schutzmaßnahmen während der Baumaßnahmen auch den gewünschten Erfolg herbeiführen, sind die Baumaßnahmen von einem Fach-Bauleiter mit geeigneter fachlicher Qualifikation zu begleiten. Mit Hilfe von Kontrollen, entsprechender Berichterstattung und Abnahmen vor Ort wird die Abwicklung der Vermeidungs-, Schutz- und Kompensationsmaßnahmen sichergestellt.

Der Flächenkomplex „Gauensieker Sand“ ist hinsichtlich seines Flächenumfanges von insgesamt 27,23 ha sowie aufgrund seiner naturräumlichen Ausstattung und Lage sowie seines räumlichen Bezugs zum Eingriffsort sehr gut als Kompensationsfläche für das planfestgestellte Vorhaben geeignet. Die Ausgleichsmaßnahmen müssen so beschaffen sein, dass sie in dem betroffenen Lebensraum einen Zustand herbeiführen, der den früheren Zustand in der gleichen Art und mit gleicher Wirkung fortführt (BVerwG, U. v. 23.08.1996 – 4 A 29/95, DVBl. 1997, 68, Rn. 17; U. v. 16.03.2006 – 4 A 1075/04, BVerwGE 126, 116). Die

Kompensationsmaßnahmen müssen nicht notwendig am Ort des Eingriffs erfolgen. Der erforderliche räumliche Bezug ist auch dann noch gegeben, wenn überhaupt eine räumliche Beziehung im Sinne eines funktionalen Zusammenhangs zwischen dem Eingriffs- und dem Maßnahmeort besteht, mithin sich die Kompensationsmaßnahmen noch dort auswirken, wo die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen auftreten (BVerwG, U. v. 24.03.2011 – 7 A 3/10, NuR 2011, 501, Rn. 44). Der räumliche Bezug ist hier hinreichend gegeben, denn der Flächenkomplex des „Gauensieker Sandes“ befindet sich nördlich des vorgesehenen Trassenverlaufs in unmittelbarer Nachbarschaft zum Untersuchungsraum. Die Kompensationsfläche befindet sich ebenso wie in Teilen die vom Vorhaben beeinträchtigten Flächen im EU-Vogelschutzgebiet DE 2121-401 „Untere Elbe“. Sowohl der Eingriffsort wie auch der Maßnahmeort stehen schon aufgrund ihrer jeweiligen Nähe zur Elbe und sehr ähnlichen Beschaffenheit in einem engen Zusammenhang. Die Ersatzmaßnahme dient vor allem der Kompensation der Beeinträchtigungen von Brutvögeln, des Boden- und Wasserhaushaltes und der Biotope sowie des Landschaftsbildes. Neben dem Kiebitz, der Feldlerche sowie dem Wiesenpieper ist die Kompensationsfläche auch für die weiteren Brutvogelarten gut geeignet.

Für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen nur solche Flächen in Betracht kommen, die aufwertungsbedürftig und -fähig sind, sie also in einen Zustand versetzt werden können, der im Vergleich mit dem früheren als ökologisch höherwertig einzustufen ist (BVerwG, U. v. 23.08.1996 – 4 A 29/95, DVBl. 1997, 68, Rn. 31). Die Kompensationsfläche „Gauensieker Sand“ entspricht auch diesem Erfordernis. So bieten sich nach Umsetzung der beabsichtigten Maßnahmen wie u.a. der Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung, der Verbesserung des Wasserhaushalts und Anhebung des Binnenwasserstandes, der Entwicklung von Gewässerrandstreifen, der natürlichen Sukzession in Randbereichen sowie der Beschränkung der jagdlichen Nutzung (vgl. die Maßnahmenbeschreibungen im Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, S. 146 ff.), für die bereits genannten Vogelarten sowie auch für den erheblich beeinträchtigten Feldschwirl ausreichende Lebensräume. Zusätzliche Nahrungsflächen ergeben sich nach Umsetzung der Maßnahmen für den Weißstorch und für die Waldohreule. Wenngleich der Kompensationsfläche „Gauensieker Sand“ bereits eine generell hohe Bedeutung als Bestandteil des EU-Vogelschutzgebiets DE 2121-401 „Untere Elbe“ zukommt, kann sie als Lebensraum für Rastvögel in dieser Region weiter verbessert werden. Nachweise hinsichtlich einer Zunahme der Rastvogelzahlen hinsichtlich sowohl der Arten wie auch der Individuen konnten bereits im Rahmen eines Monitorings im „Gauensieker Sand“ erbracht werden (Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, S. 146).

#### **2.2.3.5.3 Natura 2000-Gebiete**

Durch die Vorhabenträgerin wurden begleitend zur Aufstellung des landschaftspflegerischen Begleitplanes FFH-Vorprüfungen und FFH-Verträglichkeitsprüfungen für die im Wirkraum des Vorhabens liegenden Natura 2000-Gebiete durchgeführt. Zielsetzung war die Prüfung, inwieweit das geplante Vorhaben einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, Natura 2000-Gebiete in ihren nach den Erhaltungszielen maßgeblichen Bestandteilen erheblich zu beeinträchtigen. Im weiteren Umfeld des

Vorhabens sind diesbezüglich die nachfolgend aufgeführten Natura2000-Gebiete von Bedeutung:

- FFH-Gebiet DE 2018-331 „Untereibe“ (Niedersachsen)
- VSG DE 2121-401 „Untereibe“ (Niedersachsen)
- FFH-Gebiet DE 2322-331 – Wasserkruger Moor und Willes Heide (Niedersachsen)
- FFH-Gebiet DE 2222-321 „Wettersystem in der Kollmarer Marsch“ (Schleswig-Holstein)
- FFH-Gebiet DE 2323-392 „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ (Schleswig-Holstein)
- VSG DE 2323-401 „Untereibe bis Wedel“ (Schleswig-Holstein)
- VSG „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ (Schleswig-Holstein)

Für die im Land Schleswig-Holstein gelegenen Natura 2000-Gebiete wurde im Zusammenhang mit der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen für die dortigen Abschnitte die FFH-Verträglichkeit geprüft (GFN 2012: Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung gem. § 34 BNatSchG i. V. m. § 25 LNatSchG, Vorprüfung für das Vogelschutzgebiet DE 2323-401 „Untereibe bis Wedel“; GFN 2012: Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung gem. § 34 BNatSchG i. V. m. § 25 LNatSchG für das FFH-Gebiet DE 2323-392 „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar“; GFN 2014: Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung gem. § 34 BNatSchG i. V. m. § 25 LNatSchG für das FFH-Gebiet DE 2222-321 „Wettersystem in der Kollmarer Marsch“ unter Berücksichtigung der Erweiterungskulisse P 2222-322). Die umfassend und sachgerecht erarbeiteten Unterlagen kommen zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen für die auf schleswig-holsteinischer Seite gelegenen FFH-Gebiete „Wettersystem in der Kollmarer Marsch“, „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ sowie die Vogelschutzgebiete „Untereibe bis Wedel“ und „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ verursacht. Auswirkungen, welche vom niedersächsischen Abschnitt in die schleswig-holsteinischen Abschnitte hineinreichen, sind aufgrund der großen Entfernungen und des vorgesehenen Tunnelbauwerks ausgeschlossen.

Im Niedersächsischen Abschnitt wurde das Eintreten erheblicher Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet „DE 2322-331 – Wasserkruger Moor und Willes Heide“ bereits im Rahmen einer Vorprüfung ausgeschlossen. Dieses Gebiet liegt rund 1,5 km südlich des hier zu betrachtenden Autobahnanschnittes und damit weit außerhalb des Wirkungsbereichs des Vorhabens. Eine Betroffenheit könnte sich hier lediglich durch den vorhergehenden Abschnitt der A 26 ergeben. Hierzu wurde in dem betreffenden Abschnitt eine umfassende FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt, nach deren Ergebnis erhebliche Beeinträchtigungen unter Berücksichtigung geeigneter Maßnahmen zur Schadensbegrenzung vermieden werden können. Es ist damit nicht erkennbar, dass einer Weiterführung der Trasse in südlicher Richtung unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen würden.

Für das FFH-Gebiet DE 2018-331 „Untere Elbe“ sowie das VSG DE 2121-401 „Untere Elbe“ können erhebliche Beeinträchtigungen nicht von vornherein ausgeschlossen werden. Für diese Gebiete wurde daher eine ausführliche FFH-VP durchgeführt, deren Ergebnisse nachfolgend zusammengefasst sind.

#### **2.2.3.5.3.1 FFH-Gebiet DE 2018-331 „Untere Elbe“**

Die vorliegende FFH-Verträglichkeitsprüfung datiert aus dem Jahr 2008 und wurde von der Vorhabenträgerin in 2012 durch ein Vorblatt aktualisiert. Die Aktualisierungen umfassen geringfügige Änderungen der technischen Planung, die Berücksichtigung der mit Bekanntmachung des Landkreises Stade im Amtsblatt Nr. 40 vom 14.10.2010 veröffentlichten abschließenden Erhaltungsziele, des aktualisierten Standarddatenbogens (Stand Oktober 2010) sowie des integrierten Bewirtschaftungsplanes Elbästuar (IBP Elbe Stand September 2011). Zudem wurden zusätzliche kumulierende Projekte in die FFH-VP mit einbezogen. Die Datengrundlage der FFH-VP beruht auf den zum LBP in 2005 und 2006 durchgeführten Erhebungen insbesondere zur Fischfauna sowie der Auswertung der für das Gebiet vorhandenen Daten. Im Zweifelsfall wurde als *worst case*-Ansatz ein Artenvorkommen im Wirkungsbereich des Vorhabens unterstellt. Insgesamt ist die Datenlage damit als ausreichend anzusehen, um eine sachgerechte Beurteilung der FFH-Verträglichkeit vorzunehmen.

Das FFH-Gebiet hat eine Gesamtfläche von 18.600 ha und ist Teil des bedeutendsten Ästuars an der deutschen Nordseeküste mit Vorkommen mehrerer Anh. II-Arten wie insbesondere Schierlings-Wasserfenchel, Finte, Meerneunauge und Rapfen. Es wird vor allem geprägt von großflächigen Außendeichsflächen der Elbe mit Brack- und Süßwasserwatten, Röhrichten, feuchten Weidelgras-Weißklee-Weiden, Weiden- und Auwaldfragmenten, Salzwiesen, artenreichen Mähwiesen, Hochstaudenfluren und Altarmen.

#### Erhaltungsziele

Gemäß § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG ist das Vorhaben auf seine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebiets „Untere Elbe“ zu überprüfen. Die Erhaltungsziele sind somit von entscheidender Bedeutung als Prüfmaßstab für die Beurteilung der Erheblichkeit möglicher Beeinträchtigungen. § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG definiert „Erhaltungsziele“ als Ziele, die im Hinblick auf die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands (vgl. die Definition des Erhaltungszustandes in Art. 1 lit. e FFH-RL) eines natürlichen Lebensraumtyps von gemeinschaftlichem Interesse, einer in Anhang II FFH-RL oder in Art. 4 Abs. 2 oder Anhang I VRL aufgeführten Art für ein Natura 2000-Gebiet festgelegt sind. Soweit das FFH-Gebiet als Schutzgebiet im Sinne des § 20 Abs. 2 BNatSchG ausgewiesen ist, ergeben sich die Maßstäbe für die Verträglichkeit aus den Schutzzwecken soweit diese die Erhaltungsziele berücksichtigen. Andernfalls ist gemäß der Rechtsprechung des BVerwG die Gebietsmeldung heranzuziehen, die der Aufnahme eines Gebiets in die Liste nach Art. 4 Abs. 2 Unterabs. 3 FFH-RL zu Grunde liegt,

d. h. im Rahmen der FFH-VP sind die sogenannten Standarddatenbögen auszuwerten (vgl. BVerwG, U. v. 17.01.2007 – 9 A 20.05, NVwZ 1997, 1054, 1062).

Zwar sind Teile des FFH-Gebiets als Naturschutzgebiet ausgewiesen, die Verordnungen sind allerdings älteren Datums und enthalten keine speziell auf das FFH-Gebiet bezogenen Schutzzwecke (vgl. beispielsweise Verordnung der Bezirksregierung Lüneburg über das Naturschutzgebiet "Asselersand" in der Gemeinde Drochtersen, Landkreis Stade, vom 20. Juli 1988; Verordnung der Bezirksregierung Lüneburg über das Naturschutzgebiet "Schwarztonnensand" in der Gemeinde Drochtersen, Landkreis Stade, vom 30. Juli 1985). Vor diesem Hintergrund werden in den Unterlagen der Vorhabenträgerin sachgerecht die vom Landkreis Stade im Amtsblatt Nr. 40 vom 14.10.2010 veröffentlichten abschließenden Erhaltungsziele für das FFH-Gebiet sowie zusätzlich der Standarddatenbogen (Stand Oktober 2010) berücksichtigt.

Gemäß den genannten Unterlagen sind für das rund 18.600 ha große FFH-Gebiet folgende Bestandteile maßgeblich:

Lebensraumtypen:

- Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (91E0\*) - prioritär
- Ästuarien (1130)
- Atlantische Salzwiesen (1330)
- Natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation des Magnopotamions oder Hydrocharitions (3150)
- Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe (6430)
- Magere Flachland-Mähwiesen (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*) (6510)
- Hartholzauenwälder mit *Quercus robur*, *Ulmus laevis*, *Ulmus minor*, *Fraxinus excelsior* oder *Fraxinus angustifolia* (*Ulmenion minoris*) (91F0)

Der Standarddatenbogen enthält zusätzlich den LRT- Vegetationsfreies Schlick-, Sand- und Mischwatt (1140), der in den Unterlagen ergänzend mit berücksichtigt wurde.

Arten des Anhang II FFH-RL:

- Schnäpel – prioritär
- Schierlings-Wasserfenchel – prioritär
- Schweinswal
- Seehund
- Finte
- Rapfen
- Flussneunauge

- Meerneunauge
- Lachs

Die vorgelegte Prüfung berücksichtigt zutreffend die für das FFH-Gebiet festgelegten allgemeinen Erhaltungsziele sowie die für die o. g. Gebietsbestandteile festgelegten speziellen Erhaltungsziele. Die allgemeinen Erhaltungsziele sowie die Erhaltungsziele für die im Wirkungsbereich des Vorhabens vorkommenden Arten sind in den Unterlagen hinreichend dokumentiert und werden daher an dieser Stelle nicht noch einmal wiedergegeben.

#### Prognose erheblicher Beeinträchtigungen

Das FFH-Gebiet wird durch das geplante Vorhaben vollständig untertunnelt. Im Bereich des Schutzgebiets selbst finden keine oberirdischen Maßnahmen statt. Als dem Schutzgebiet nächstgelegenes Bauwerk ist die Aufschüttung einer temporären Tunnelauflast festgesetzt, welche in wenigen Metern Abstand zu der zum FFH-Gebiet zugehörigen Gauensieker Süderelbe erfolgt. Die vorgelegten Unterlagen der Vorhabenträgerin berücksichtigen sämtliche relevanten Einwirkungen des Vorhabens in das FFH-Gebiet, wobei insbesondere die baubedingten Wirkungen wie Lärm-, Schadstoffimmissionen, Erschütterungen und die baubedingte Veränderung des Wasserhaushalts sowie die betriebsbedingten Lärm- und Schadstoffimmissionen einschließlich der Einleitung von Niederschlagswasser aus der Straßenentwässerung erfasst wurden. Zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen sind bezogen auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets insbesondere folgende in die technische Planung integrierten bzw. im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen und planfestgestellten **Maßnahmen zur Schadensbegrenzung** hervorzuheben:

- Vollständige Untertunnelung des FFH-Gebiets
- Vermeidung der Einleitung eisenhaltigen Wassers in FFH-Gewässer (Maßnahme V5). Überprüfung anfallenden Porenwassers und bei Bedarf Behandlung/ Ausfällung in umlaufende Mulden und Gräben. Einhaltung der zulässigen Einleitrichtwerte des Landkreises Stade von 2 mg/l (Fe gesamt) ins nachgeordnete Gewässernetz. Entsprechende Maßnahmen werden auch im sonstigen Streckenverlauf an Vorbelastungsdämmen vorgesehen. Mit der Maßnahme können Beeinträchtigungen der Gewässerlebensräume und Arten vermieden werden. So bestehen unter Umweltgesichtspunkten in Bezug auf Eisen bei Gehalten von Fe ges. < 2 mg/l und Fe(II) < 0,5 mg/l keine Bedenken gegen eine Einleitung in Oberflächengewässer (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung Umwelt, 1997: Eisen und Gewässer – Hinweise zur Beurteilung bei Direkteinleitungen und über Auswirkungen auf Oberflächengewässer).
- Baubegleitende Maßnahmen zur Vermeidung von Erosion im Bereich der Tunnelauflast (Maßnahme V6), wie u. a. Anspritzbegrünung und Einbau von Sandfängen in Form einer Erdverwallung o.ä. in die um die Auflastdämme verlaufenden Gräben. Die Maßnahme dient der Vermeidung des Eintrags von



Aufschüttungsmaterialien in die Gauensieker Süderelbe und damit der Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen der Gewässerlebensräume und Arten des FFH-Gebiets „Untere Elbe“.

- Die im Zusammenhang mit dem Tunnelbau erforderliche Wassereinleitung in Oberflächengewässer (Wasserrückführung in Deichaußengraben) erfolgt gedrosselt und ohne Veränderungen des Wasserchemismus, der Temperaturverhältnisse, des pH-Wertes oder übermäßiger Schwebstoffanteile. Die Festlegung etwaiger Grenzwerte soll in Abstimmung mit UNB und UWB erfolgen und ist durch ein geeignetes Monitoring zu überwachen. Durch die vorgesehenen Maßnahmen können Beeinträchtigungen der Gewässerlebensräume und Arten des FFH-Gebiets „Untere Elbe“ vermieden werden, zumal die Einleitung nicht direkt in die FFH-Gewässer erfolgt sondern nur indirekt über weitere Vorfluter, wodurch zusätzlich deren Selbstreinigungsfähigkeit mit genutzt wird.
- Behandlung des abzuleitenden Regenwassers u. a. durch Leichtstoffabscheider. Hierdurch können Beeinträchtigungen der Gewässerlebensräume und Arten des FFH-Gebiets „Untere Elbe“ vermieden werden, zumal die Einleitung nicht direkt in die FFH-Gewässer erfolgt sondern nur indirekt über weitere Vorfluter, wodurch zusätzlich deren Selbstreinigungsfähigkeit mit genutzt wird.

Insgesamt ist als Fazit festzuhalten, dass nach besten wissenschaftlichen Erkenntnissen keine Zweifel an der Eignung der vorgesehenen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung bestehen.

Die nachfolgende Tabelle dokumentiert die im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen bzw. unter *worst case*-Annahmen möglicherweise vorkommenden Lebensraumtypen und Arten sowie die bei Realisierung des geplanten Vorhabens zu prognostizierenden Beeinträchtigungen im Rechtssinne.

LRT/ Art	Vorkommen im Untersuchungsgebiet	Beeinträchtigung
Lebensraumtypen		
Auenwälder mit <i>Alnus glutinosa</i> und <i>Fraxinus excelsior</i> (91E0*)	Kleinflächiges Vorkommen im Wirkraum von 0,5 ha (= 0,03% Flächenanteil im Schutzgebiet), ca. 150 m südöstlich des Tunnelverlaufs. Entfernung zum südlichen Tunnelportal ca. 2,6 km.	Außerhalb des Einwirkungsbereichs des Vorhabens.  Keine Beeinträchtigung
Ästuarien (1130)	Im Wirkraum vorkommend: Eulitoral der Elbe (1.250 m breit), Elbinseln und Uferbereiche der tidebeeinflussten Nebengewässer Ruthenstrom (ca. 70 m Breite),	Maßgebliche Einwirkungen sind insbesondere die Einleitung von Wasser während der Bauphase sowie betriebsbedingte Regenwassereinleitungen.

LRT/ Art	Vorkommen im Untersuchungsgebiet	Beeinträchtigung
	Krautsander Binnenelbe (45 m Breite) und Gauensieker Süderelbe (ca. 20 m Breite) im Minimum > 1 km Abstand zum Tunnelportal	Aufgrund der vorgesehenen o. g. Maßnahmen zur Schadensbegrenzung (Leichtstoffabscheider, Eisenausfällung, Wasserrückhaltung etc.) keine Beeinträchtigung des Wasserhaushalts und der Tideschwankungen sowie der Wasserqualität. Im Bereich der Tunnelauflast können kurzzeitig geringfügige baubedingte Luftschadstoff- und Schallimmissionen auftreten, die sich aber, wenn überhaupt, nur sehr kleinräumig und kurzfristig auswirken.  Keine Beeinträchtigung
Vegetationsfreies Schlick-, Sand- und Mischwatt (1140)	In den Karten der FFH-VP im Zusammenhang mit den Ästuarien (s. o.) dargestellt.	s. o. Keine Beeinträchtigung
Arten des Anhang II		
Meerneunauge	UG ist Wanderungsraum der Art auf ihrem Weg zu den Laichplätzen.	Während der Bauphase können im Bereich der Auflastflächen südlich der Gauensieker Süderelbe Lärmemissionen entstehen. Die Beeinträchtigung wirkt sich nur geringfügig auf die Fischarten und Neunaugen aus, da diese in den Nebenelben offenbar nur sehr sporadisch auftreten und die Beeinträchtigung zeitlich und räumlich nur sehr begrenzt auftritt. Erschütterungen durch Rammungen im Bereich des Troges erfolgen in deutlich mehr als 1 km Abstand zu den FFH-Gewässern und sind daher
Flussneunauge	UG ist Wanderungsraum der Art auf ihrem Weg zu den Laichplätzen.	
Finte	Seit ca. 1980 wird die Art regelmäßig in der Unterelbe mit hohen Abundanzen nachgewiesen. Breite Sandwatten und Flachwasserbereiche von Schwarztonnensand (Wirkkorridor) und Lühesand sind wichtige Laich-, Aufzucht- und Nahrungshabitate. Aufgrund der Verdriftung von Laich und Jungfischen Präsenz der Art in allen Alterstadien im gesamten	

LRT/ Art	Vorkommen im Untersuchungsgebiet	Beeinträchtigung
	Gewässerquerschnitt.	
Rapfen	Wirkkorridor mit Elbe und Nebenelben als potenzielles Laichhabitat mit regelmäßigen Nachweisen	hinsichtlich ihrer Auswirkungen als gering zu bewerten. Auch im Zusammenhang mit dem Tunnelbau treten allenfalls sehr kleinräumige, temporäre baubedingte Störungen durch
Lachs	Die in der Elbe gefangenen Lachse stammen vorwiegend aus Besatzmaßnahmen (NEUMANN 2002); derzeit keine eigenständige reproduktive Population.	Lärm und Erschütterungen auf, welche im ungünstigsten Fall ein kleinräumiges temporäres Ausweichen auslösen. Hinsichtlich der Wasserqualität wurde bereits vorstehend dargelegt, dass keine relevanten Veränderungen eintreten.  Keine Beeinträchtigung
Schweinswal	Keine nennenswerten Schweinswalvorkommen. Gelegentliche Sichtungen im Elbstrom, der aber lediglich als Streifgebiet genutzt wird.	Allenfalls sehr kleinräumige, temporäre baubedingte Störungen durch Lärm und Erschütterungen, welche im ungünstigsten Fall ein kleinräumiges temporäres Ausweichen auslösen.  Keine Beeinträchtigung
Seehund	Oberhalb von Brunsbüttel sind wenige Liegeplätze bekannt, die unregelmäßig von einzelnen Tieren aufgesucht werden. Wurfplätze gibt es in diesem Bereich nicht. Der Stromabschnitt oberhalb von Brunsbüttel stellt kein essentielles Nahrungshabitat dar, sondern wird aufgrund der Laichwanderung der Stinte überwiegend saisonal als Nahrungsgebiet genutzt. Somit sind vereinzelte Vorkommen im Wirkraum des Vorhabens nicht auszuschließen.	Allenfalls sehr kleinräumige, temporäre baubedingte Störungen durch Lärm und Erschütterungen, welche im ungünstigsten Fall ein kleinräumiges temporäres Ausweichen auslösen.  Keine Beeinträchtigung

Als Fazit ist festzuhalten, dass in den durch die Vorhabenträgerin vorgelegten Unterlagen nachvollziehbar und sachgerecht dargelegt wird, dass das Vorhaben keine Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets und seiner für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile im Rechtssinne auslöst. Die Störungen sind so gering, kleinräumig und

kurzzeitig, dass die Belastungsschwellen der betroffenen Arten und Lebensräume nicht überschritten werden. Aus wissenschaftlicher Sicht bestehen keine vernünftigen Zweifel an diesem Befund. Nachstehend werden noch einmal einige im Rahmen der Erörterung diskutierte Aspekte ausführlicher betrachtet.

So wurden beispielsweise für Anhang II Arten der Fließgewässer, wie insbesondere die Finte, Befürchtungen geäußert, dass diese durch baubedingten Lärm und Erschütterungen erheblich beeinträchtigt werden könnten. Fischarten und hier insbesondere die Finte, die als Hörspezialist gilt, reagieren durchaus empfindlich auf Schall und Erschütterungen. Eine ausführliche Zusammenstellung vorhandener Erkenntnisse findet sich in den Untersuchungen zum Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB). Hier wurden die Auswirkungen von Schallemissionen durch Rammtätigkeiten auf Fischarten, wie insbesondere auch die Finte, auf der Basis von Literaturoswertungen ausführlich betrachtet (Bio-Consult 2012, FFH-Verträglichkeitsstudien für die FFH- und Vogelschutzgebiete im Wirkraum des Offshore-Terminals Bremerhaven, S. 56 ff.). Die vorhandenen wissenschaftlichen Erkenntnisse zu den Wirkungen von Schallemissionen auf Fische beziehen sich dabei i. d. R. auf unmittelbar im Gewässer erzeugte Schallbelastungen bspw. durch seismische Erkundungen (Airguns) oder Rammtätigkeiten unmittelbar im Gewässer. Den verschiedenen Untersuchungen zu Folge lassen sich dabei letale Beeinträchtigungen bei Schalldruckpegeln  $> 200$  dB re 1  $\mu$ Pa, vorübergehende Beeinträchtigungen (z. B. temporärer Hörverlust) bei Schalldruckpegeln  $> 180$  dB re 1  $\mu$ Pa und Verhaltensänderungen/Vergrämung ab Schallpegeln von  $> 140$  dB re 1  $\mu$ Pa erwarten (Bio-Consult 2012, a.a.O., S. 62). Die angegebenen Werte sind als generelle Anhaltswerte ohne art- und schallquellenspezifische Differenzierung zu verstehen. Bei den angegebenen Werten handelt es sich um Wasserschallpegel. Näherungsweise unterscheiden sich gleiche Pegelangaben für Luft und Wasser bei ihrem jeweiligen Bezugsdruck in ihrer Intensität um etwa 62 dB, d. h. zum Zwecke der Vergleichbarkeit mit Schalldruckpegeln in Luft wären die Wasserschallpegel um 62 dB zu vermindern. Die angegebenen Werte geben aber einen Eindruck, ab welchen Größenordnungen mit Beeinträchtigungen zu rechnen ist.

Eine genaue Ermittlung, welche Schallpegel im Bereich der Gewässer baubedingt erreicht werden, liegt nicht vor. Aufgrund der Hinweise zur Bauausführung kann aber eine Überschreitung der o. g. Werte ausgeschlossen werden. So erfolgen besonders laute Rammtätigkeiten nur im Bereich des Trogbauwerkes in mehr als 1 km Abstand zum nächstgelegenen FFH-Gewässer (Gauensieker Süderelbe). Diese Arbeiten sind so durchzuführen, dass sie in den nächstgelegenen Wohnbereichen (z. T. nur rund 100 m entfernt) nicht zu erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen führen. In über 1 km Entfernung wird aufgrund der dämpfenden Wirkung der Marschböden unter Wasser von den Rammarbeiten kaum noch etwas zu spüren oder zu hören sein. Der Tunnelbau im Schildvortrieb, welcher die Gewässer unterquert, ist im Vergleich zu den Rammarbeiten deutlich leiser und erschütterungsfreier. Selbst wenn unterstellt wird, dass Schallimmissionen aus dem Tunnelbau die Gewässer erreichen, kann allenfalls von einem kleinräumigen Ausweichen empfindlicher Fischarten, wie beispielsweise der Finte ausgegangen werden. Relativierend ist zudem zu berücksichtigen, dass die mit dem Schiffsverkehr verbundenen Lärmimmissionen voraussichtlich etwaige Lärmeinträge durch den Tunnelbau überlagern. So liegen etwa typische Breitbandpegel (Quellpegel) des Schiffsverkehrs je nach Schiffstyp im Bereich zwischen 160 dB re 1  $\mu$ Pa und bis über 190 dB re 1  $\mu$ Pa

(<http://www.bfn.de/17631.html>, zul. einges. am 14.11.2014). Nicht zuletzt ist der nur temporäre Charakter der Störwirkungen zu berücksichtigen. Als Fazit kann somit festgehalten werden, dass eine Verschlechterung des Erhaltungszustands bzw. Beeinträchtigungen der Finte sowie der weiteren im Gebiet vorkommenden FFH-Arten aufgrund der geringen Intensität und zeitlichen Begrenztheit der Einwirkungen ausgeschlossen werden können.

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung setzt die Berücksichtigung der besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse voraus (EuGH, U. v. 07.09.2004, Rs. C-127/02, Slg. 2004, I-7405, Rn. 54). Auch diese Maßgabe erfüllen die vorgelegten Unterlagen mit Ausnahme des erst in jüngerer Zeit stärker in den Vordergrund gerückten Themas der „critical loads“. Vor diesem Hintergrund soll nachfolgend die grundsätzliche Möglichkeit einer Überschreitung der *critical loads* für Stickstoff auf Basis aktueller Forschungsergebnisse (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hg.), Untersuchung und Bewertung von straßenverkehrsbedingten Nährstoffeinträgen in empfindliche Biotope, Bericht zum FE-Vorhaben 84.02/2009 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bremen 2013) abgeschätzt werden. Gemäß dem genannten Forschungsvorhaben sind von den im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Lebensraumtypen nur die Weichholzauenwälder (91E0\*) als empfindlich gegenüber Stickstoffdepositionen einzustufen (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hg.), a.a.O., S. 188 f.). Dieser Lebensraumtyp kommt nur in einer Entfernung von ca. 2,6 km zum Tunnelportal vor. Selbst der nächstgelegene FFH-Gebietsteil, d. h. die Gauensieker Süderelbe, liegt mehr als 1 km vom Tunnelportal entfernt und weist zudem als LRT Ästuarien (1130) auch keine besonderen Empfindlichkeiten gegenüber Stickstoffeintrag auf. Bei einer gemäß dem o. g. Forschungsvorhaben durchgeführten Abschätzung der Reichweite relevanter Immissionsbelastungen sind selbst bei Anwendung des ungünstigsten Emissionsniveaus (Klasse VII) und der niedrigsten noch relevanten Depositionsklasse (> 0,3 kg) N/ha/a Überschreitungen des Schwellenwertes nur bis zu einer Entfernung von max. 770 m Entfernung zur Straße möglich (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hg.), a.a.O., S. 97 ff.). Selbst wenn aufgrund der Besonderheiten der Tunnelsituation ausgehend vom Tunnelportal eine erhöhte Reichweite unterstellt wird, kann aufgrund der großen Entfernung des Erlen-Eschen Auwaldes die Möglichkeit einer Überschreitung der *critical loads* und damit das Eintreten von Beeinträchtigungen grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Die Zulassung eines Vorhabens richtet sich nach dem zentralen Tatbestandmerkmal der „Erheblichkeit einer Beeinträchtigung“. Orientiert an den Erhaltungszielen des Gebiets ist dieser Begriff zu konkretisieren. Der EuGH hat in seinem Urteil vom 11.04.2013 (Rs. C 258/11, Rn. 48) gefordert: „Art. 6 Abs. 3 FFH-RL ist dahingehend auszulegen, dass Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung eines Gebiets in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, das Gebiet als solches beeinträchtigen, wenn sie geeignet sind, die dauerhafte Bewahrung der grundlegenden Eigenschaften des betreffenden Gebiets, die mit dem Vorkommen eines prioritären natürlichen Lebensraumtyps zusammenhängen, dessen Erhaltung die Aufnahme dieses Gebiets in die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung im Sinne dieser Richtlinie rechtfertigte, zu Nichte zu machen. Bei dieser Beurteilung ist der Vorsorgegrundsatz anzuwenden.“ Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist jede Beeinträchtigung von Erhaltungszielen oder

Schutzzwecken erheblich; unerheblich sind nur Beeinträchtigungen, die kein Erhaltungsziel nachteilig berühren (BVerwG, U. v. 17.01.2007, NuR 2007, 336, Rn. 40.).

Die Beurteilung ist nach den Umständen des jeweiligen Einzelfalles naturwissenschaftlich zu beantworten (de Witt/ Bartholomé, FFH- und Vogelschutzrichtlinie, Rn. 63 m. w. N.). Dabei sind je nach Empfindlichkeit der jeweiligen Arten und Lebensraumtypen Reaktions- und Belastungsschwellen zu beachten. Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung (Schadensbegrenzungsmaßnahmen) können die Erheblichkeit einer Beeinträchtigung ausschließen oder mindern. Dies setzt voraus, dass naturschutzfachlich beurteilt werden kann, dass aufgrund der verfügbaren Schadensbegrenzungsmaßnahmen eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele ausgeschlossen werden kann.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich nach diesen Maßstäben vergewissert, dass aufgrund der fachlichen Beurteilung durch die getroffenen Schadensbegrenzungsmaßnahmen eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets auszuschließen ist. Es liegt damit keine erhebliche Beeinträchtigung im Rechtssinne vor.

#### Kumulative Beeinträchtigungen

Gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG sind nicht nur die Auswirkungen des geplanten Vorhabens alleine zu prüfen, sondern auch zu beurteilen, ob das Vorhaben im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebiets führen kann. Die Vorhabenträgerin hat daher (mit Stand der letzten Aktualisierung Dez. 2012), sämtliche hinreichend verfestigte Projekte betrachtet, die gleichfalls zu einer Beeinträchtigung des FFH-Gebiets führen könnten. Die Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass sich auch im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten keine kumulativen Wirkungen ergeben, die dazu führen, dass der Neubau der A 20/ A 26 erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets Elbe in seinen nach den Erhaltungszielen maßgeblichen Bestandteilen verursacht.

Dieser Beurteilung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an, da sie sich insbesondere aus den äußerst geringen und letztlich nicht kumulierbaren Einwirkungen des Vorhabens begründet. So ergeben sich keinerlei Flächenverluste oder stoffliche Einträge in das FFH-Gebiet, welche mit vergleichbaren Beeinträchtigungen kumulieren könnten. Einzig geringfügige, weit unter der Erheblichkeitsschwelle liegende Einwirkungen durch Lärm und Erschütterungen sind unter Vorsorgegesichtspunkten nicht ganz auszuschließen. Auch diese sind aber letztlich aufgrund ihrer Geringfügigkeit und zeitlichen Begrenztheit kaum kumulierbar. Sollten Elbvertiefung und Tunnelbau zur gleichen Zeit erfolgen, so würden die mit der Elbvertiefung einhergehenden Lärmbelastungen jene des Tunnelbaus bei weitem überlagern, so dass hier nicht von einer Kumulation zu sprechen ist. Würde die Elbvertiefung zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, so kann davon ausgegangen werden, dass sich der Voreingriffszustand wiederhergestellt hat, d. h. ebenfalls keine Kumulation erfolgt.

Das geplante Vorhaben führt somit weder alleine noch im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets Unterelbe. Diese

Auffassung wird auch von der zuständigen Naturschutzbehörde des Landkreises Stade in ihrer Stellungnahme vom 23.10.2014 geteilt.

#### **2.2.3.5.3.2 Vogelschutzgebiet DE 2121-401 „Untere Elbe“**

Die vorliegende FFH-Verträglichkeitsprüfung datiert aus dem Jahr 2008 und wurde von der Vorhabenträgerin im Jahre 2012 durch ein Vorblatt aktualisiert. Die Aktualisierungen umfassen geringfügige Änderungen der technischen Planung, die Berücksichtigung der abschließenden Erhaltungsziele sowie des integrierten Bewirtschaftungsplanes Elbästuar (IBP Elbe, Stand: September 2011). Zudem wurden zusätzliche kumulierende Projekte in die FFH-VP mit einbezogen. Die Datengrundlage der FFH-VP beruht auf den zum LBP in den Jahren 2005 und 2006 durchgeführten Erhebungen sowie der Auswertung der für das Gebiet vorhandenen Daten. In 2010 wurden ergänzende Erhebungen zu Brut- und Rastvögeln durchgeführt und auf dieser Basis der LBP und der Artenschutzbeitrag ergänzt. Soweit sich aus diesen Untersuchungen zusätzliche Erkenntnisse für die FFH-VP ergeben, wurden sie von der Planfeststellungsbehörde mit berücksichtigt.

Das Vogelschutzgebiet umfasst insgesamt 16.715 ha und ist teilweise ein Feuchtgebiet internationaler Bedeutung sowie ein wichtiges niedersächsisches Brut- und Rastgebiet. Hervorzuheben ist die Bedeutung als Winterrastplatz und Durchzugsgebiet für nordische Gänse, andere Wasservögel und Limikolen sowie als Brutplatz für Arten des Grünlands, der Salzwiesen und der Röhrichte. Im hier relevanten Untersuchungsraum umfasst das Vogelschutzgebiet den größten Teil der Außendeichsflächen nördlich der Gauensieker Süderelbe sowie den niedersächsischen Teil des Elbstroms.

#### Erhaltungsziele

Die allgemeinen vom Landkreis Stade festgelegten Erhaltungsziele für das Vogelschutzgebiet beinhalten folgende Zielsetzungen:

- Erhaltung und Wiederherstellung einer weitgehend ungestörten, offenen, gehölzarmen und unverbauten Marschenlandschaft
- Erhaltung und Wiederherstellung von Brack- und Süßwasserwatten
- Erhaltung und Wiederherstellung von der natürlichen Gewässerdynamik geprägten Standorten
- Erhaltung und Entwicklung einer natürlichen Vegetationszonierung im Uferbereich von Fließ- und Stillgewässern
- Erhaltung und Wiederherstellung eines Strukturmosaiks mit enger Verzahnung offener Wasserflächen, Flachwasser- und Verlandungszonen und strukturreicher Priele und Gräben
- Erhaltung und Wiederherstellung von großflächigen, zusammenhängenden, ungenutzten und störungsarmen Röhrichtflächen

- Erhaltung und Wiederherstellung von Hochstaudensäumen und Hochstaudenfluren an Prielen und Grabenrändern
- Erhaltung und Wiederherstellung extensiv genutzten Marschengrünlandes wechselfeuchter und feuchter Standorte

Die nach Art. 4 Abs. 1 Vogelschutz-RL in Verbindung mit Anhang 1 Vogelschutz-RL sowie die nach Art. 4 Abs. 2 Vogelschutz-RL für die Ausweisung als Schutzgebiet maßgeblichen Arten sind im Standarddatenbogen und den Erhaltungszielen aufgeführt. Im Rahmen der FFH-VP wurden aus diesem Artenspektrum insbesondere die im Untersuchungsraum, d. h. im weiteren Umfeld des geplanten Vorhabens vorkommenden Arten vertieft betrachtet. Dies sind:

- Brutvogelarten des Anhang 1 VSRL: Weißstorch, Flussseseschwalbe und Blaukehlchen
- Gastvogelarten des Anhang 1 VSRL: Zwergschwan, Singschwan, Weißwangengans (Nonnengans), Goldregenpfeifer
- Zugvogelarten gemäß Art. 4 Abs. 2 VSRL:
  - Insbesondere als Brutvogel wertbestimmend: Schnatterente, Bekassine, Uferschnepfe, Feldlerche, Schafstelze, Braunkehlchen
  - Insbesondere als Brut- und Rastvogel wertbestimmend: Krickente, Reiherente, Kiebitz, Rotschenkel, Lachmöwe
  - Insbesondere als Rastvogel wertbestimmend: Höckerschwan, Blässgans, Graugans, Pfeifente, Stockente, Großer Brachvogel, Sandregenpfeifer, Sturmmöwe

Zusätzlich wurden mit Zwerg- und Küstenseeschwalbe, Reiherente, Gänsesäger, Flussuferläufer und Alpenstrandläufer weitere Arten nachgewiesen, welche aufgrund der geringen Bestandszahlen aber nicht als Erhaltungsziele für das Vogelschutzgebiet benannt werden.

Zu den für die Ausweisung des Vogelschutzgebiets relevanten Arten liegen spezielle Erhaltungsziele vor, welche in der FFH-Verträglichkeitsprüfung sachgerecht berücksichtigt wurden und dort auch dokumentiert sind. Auf eine nochmalige Darstellung kann daher an dieser Stelle verzichtet werden.

Teile des Vogelschutzgebiets sind als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Als dem Vorhaben nächstgelegene Schutzgebiete sind das NSG Schwarztonnensand und das NSG Asselersand zu nennen. Die Schutzverordnungen dieser Gebiete stammen aus 1985 bzw. 1988 und sind noch nicht speziell auf die Erhaltungsziele des Vogelschutzgebiets abgestimmt, weisen mit diesen aber aufgrund der vergleichbaren Zielstellungen der NSG erhebliche Überschneidungen auf (Verordnung der Bezirksregierung Lüneburg über das Naturschutzgebiet "Asselersand" in der Gemeinde Drochtersen, Landkreis Stade, vom 20. Juli 1988; Verordnung der Bezirksregierung Lüneburg über das Naturschutzgebiet

"Schwarztonnensand" in der Gemeinde Drochtersen, Landkreis Stade, vom 30. Juli 1985). Die als NSG ausgewiesenen Bereiche sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

#### Prognose erheblicher Beeinträchtigungen

Durch das Vogelschutzgebiet wird das geplante Vorhaben vollständig im Tunnel geführt. Im Bereich des Schutzgebiets selbst finden keine oberirdischen Maßnahmen statt. Als dem Schutzgebiet nächstgelegenes Bauwerk ist die Aufschüttung einer temporären Tunnelauflast hervorzuheben, welche in wenigen Metern Abstand zur Grenze des Vogelschutzgebiets erfolgt.

Zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen sind bezogen auf die Erhaltungsziele des Gebiets insbesondere folgende in die technische Planung integrierten bzw. im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen und planfestgestellten **Maßnahmen zur Schadensbegrenzung** hervorzuheben:

- Vollständige Untertunnelung des Vogelschutzgebiets
- Durchführung der Deichverlegung und Herstellung der Tunnel-Auflastbereiche zwischen dem 15. Juli und 30. September außerhalb der Brut- und Rastzeiten wertgebender Vogelarten (s. Maßnahme V2). Diese Maßnahme wird seitens der Planfeststellungsbehörde dahingehend konkretisiert, dass vor Baubeginn eine Überprüfung auf ggf. noch brütende Vögel erfolgt. Der Bau darf erst nach Beendigung der Bruttätigkeit beginnen. Darüber hinaus sind verschiedene Maßnahmen zur Vermeidung von Schadstoffeinträgen in Oberflächengewässer sowie zur Vermeidung von Veränderungen der Abflussverhältnisse vorgesehen, welche bereits im Zusammenhang mit dem FFH-Gebiet Unterelbe beschrieben werden.

Die vorgesehenen Maßnahmen weisen eine hohe fachliche Eignung für die Vermeidung von Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets auf.

Die vorgelegten Unterlagen der Vorhabenträgerin berücksichtigen sachgerecht die relevanten Einwirkungen des Vorhabens auf das Vogelschutzgebiet, wobei insbesondere die baubedingten Wirkungen wie Lärm-, Schadstoffimmissionen und Erschütterungen hervorzuheben sind.

Anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets können aufgrund der Entfernung von mehr als 1000 m zwischen Tunnelportal und Vogelschutzgebiet ausgeschlossen werden. Auch Beeinträchtigungen durch Regenwassereinleitungen oder baubedingte Wasserableitungen werden bedingt durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung wie beispielsweise Leichtstoffabscheider und Eisenausfällung nachvollziehbar ausgeschlossen.

Das größte Beeinträchtigungspotenzial ergibt sich im Zusammenhang mit dem Bau der Trasse und den hiermit einhergehenden Störungen, da hierzu auch Flächen nördlich der zweiten Deichlinie in Anspruch genommen werden. So wird u. a. temporär eine Tunnelauflast im Randbereich der Gauensieker Süderelbe aufgeschüttet sowie die zweite Deichlinie vorübergehend in Teilen verlegt. Beurteilt wurden insbesondere die baubedingt in

das Vogelschutzgebiet hineinreichenden Störungen und deren Auswirkungen auf Brut- und Rastvögel.

Ergänzend wird für den Weißstorch der vorübergehende Verlust von Nahrungsflächen im Außendeichsbereich thematisiert, auch wenn dieser im Wesentlichen außerhalb des Vogelschutzgebiets erfolgt. Da der Verlust nur temporär ist und im Vergleich zu der als Nahrungshabitat zur Verfügung stehenden Fläche nur klein ist, werden keine Beeinträchtigungen für den Weißstorch prognostiziert. An dieser Einschätzung bestehen auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Zweifel. Als Richtwert für eine günstige Nahrungssituation wird bspw. ein Wert von 300 ha Grünland im Umkreis von 3 km um den Brutplatz genannt (s. NABU/ AG Naturschutzinstitut Region Dresden e.V. 2003, Anlegen und Verbessern von Weißstorch-Nahrungshabitaten, Weißstorch - Informationsblatt Nr. 4). Dieser Wert wird im Untersuchungsgebiet auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Baumaßnahmen noch deutlich überschritten.

Nach der Rechtsprechung ist unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes, „der eine Beurteilung am Maßstab praktischer Vernunft gebietet, [...] die Frage, ob direkte Flächenverluste ausnahmsweise unerheblich sein können für solche Flächenverluste zu bejahen, die lediglich Bagatelldarstellung haben“ (BVerwG U. v. 12.03.2008, NuR 2008, 633, Rn. 124). Das Bundesamt für Naturschutz schlägt Bagatellgrenzen bei einem Verlust von 10 ha vor. Die Maßnahme ist von dieser Bagatellgrenze weit entfernt.

Die stärksten Störungen sind mit der Herstellung der Tunnelauflast am Rande des Vogelschutzgebiets verbunden. Ausgehend von einer maximalen Stördistanz von 500 m, wie sie für einzelne Rastvogelarten (z. B. Weißwangengans, Blässgans) und auch einige Brutvögel (z. B. Feldlerche) anzunehmen ist, wird durch das Vorhaben maximal ein Bereich von rund 40 ha temporär beeinträchtigt, was rund 0,24 % des 16.715 ha großen Vogelschutzgebiets entspricht. Für andere, auch teilweise im Gebiet vorkommende Rastvogelarten wie beispielsweise Kiebitz oder Goldregenpfeifer sind mit 200 m deutlich geringere Störradien anzusetzen. Aufgrund des vorgesehenen späten Termins für den Beginn der Bautätigkeiten (ab dem 15. Juli oder soweit zu diesem Zeitpunkt noch Brutvorkommen vorhanden sind auch später; vgl. auch die umfassenden Erläuterungen zum Artenschutz) können Beeinträchtigungen von Brutvögeln ausgeschlossen werden. Um im gleichen Maße Beeinträchtigungen für Rastvögel auszuschließen, sollen die Bautätigkeiten bis zum 30. September, d. h. vor der Kernzeit des Rastgeschehens beendet sein. In diesem Fall sind auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde Beeinträchtigungen im Rechtssinne des Vogelschutzgebiets ausgeschlossen.

Im Einklang mit den artenschutzrechtlichen Anforderungen soll hier allerdings auch der ungünstigere Fall betrachtet werden, dass ggf. über den 15. Juli hinaus im Baufeld und dessen unmittelbarer Umgebung brütende Vögel einen Baubeginn zum 15. Juli und damit auch ein Bauende zum 30. September verhindern. Eine in diesem Fall erforderliche Verlängerung der Bauzeit um ein bis zwei Monate, bis maximal zum 30. November, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde vor dem Hintergrund der aktualisierten Erfassungsergebnisse zu den Rastvögeln (Küfog 2010) gleichfalls nicht als erhebliche Beeinträchtigung zu werten. Die Vorhabenträgerin hat in ihren Untersuchungen dargelegt, dass die für die Auflast vorgesehene Fläche und deren unmittelbares Umfeld in den letzten Jahren nicht als Rastfläche genutzt wurde. Die ermittelten Rastflächen lagen in einer

Entfernung von rund 430 m Abstand zur Auflast. Dieser Befund ist vor dem Hintergrund der unmittelbar neben der Aufschüttungsfläche gelegenen Ziegelei plausibel. So stellt die Ziegelei sowohl durch die Gebäudestrukturen als auch die Betriebstätigkeiten eine Störquelle dar, zu der die Rastvögel einen Abstand einhalten. Dieser Störbereich wird durch die vorgesehene Aufschüttung und die hiermit verbundenen Bautätigkeiten um rund 100 m nach Westen erweitert, fällt in der Realität also voraussichtlich deutlich geringer aus, als die vorstehend ohne Berücksichtigung von Vorbelastungen ermittelten 40 ha. Die von den Einwirkungen betroffenen Flächen sind gemäß den Untersuchungen der Vorhabenträgerin von hoher Bedeutung für die Weißwangengans, dabei aber lediglich als temporäre Nahrungsflächen einzustufen, d. h. sie stellen kein essenziell notwendiges Rasthabitat dar. Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen ist auch eine Verlängerung der Bauzeit um zwei Monate nicht als erhebliche Beeinträchtigung zu werten, da diese nur temporäre Störung sich nicht negativ auf die Stabilität der Rastvogelpopulationen des Vogelschutzgebiets auswirken wird. So ist gemäß der Rechtsprechung des BVerwG bei der Betroffenheit von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs II der FFH-RL allein der Verlust von Habitatflächen regelmäßig noch nicht ausschlaggebend für das Eintreten einer erheblichen Beeinträchtigung. Maßgebliches Kriterium für die Bestimmung der Erheblichkeitsschwelle ist hier vielmehr die Stabilität der jeweils betroffenen Population (BVerwG, U. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06; BVerwGE 130, 299, Rn. 13; BVerwG, B. v. 17.07.2008 – 9 B 15.08, NVwZ 2008, 1115, Rn. 30). Damit kommt es bei einer Beeinträchtigung der geschützten Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie auf deren Beständigkeit an. Diese Beständigkeit der Rastvogelbestände ist angesichts der geringen betroffenen Fläche von max. 40 ha bzw. 0,24 % des Gesamtgebiets, die ja zudem nicht verloren geht, sondern nur temporären Störungen unterliegt, ohne jeden Zweifel gegeben. Vergleichsweise sei nur angemerkt, dass die mit dem Vorhaben verbundenen, von außerhalb in das Vogelschutzgebiet einwirkenden baubedingten Störungen hinsichtlich ihrer Störintensität wesentlich geringer einzuschätzen sind, als die vom 1. August bis 30. November zulässige Jagd auf Graugänse innerhalb des Vogelschutzgebiets (siehe Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Durchführung des Niedersächsischen Jagdgesetzes vom 23. September 2014, Nds. GVBl. Nr. 19/2014).

Nicht betrachtet wurden in der FFH-VP die anlagebedingten Wirkungen der Tunnelauflast, welche während des Tunnelbaus von ca. 4 Jahren bestehen bleibt und erst anschließend zurückgebaut wird. Diese Sachverhalte wurden allerdings im LBP sowie im Artenschutzbeitrag betrachtet und können hier analog übertragen werden. Da Rastvögel wie die Weißwangengans und auch Brutvögel des Offenlandes wie Kiebitz und Feldlerche einen Abstand zu Vertikalstrukturen einhalten, geht auch von der Auflast eine gewisse, in das Vogelschutzgebiet hineinreichende Beeinträchtigung aus, welche unter Vorsorgegesichtspunkten mit einem Radius von maximal 500 m angesetzt werden kann (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrg.), Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr – Ergebnis des FE-Vorhabens 02.286/2007/LRB der Bundesanstalt für Straßenwesen).

Diese Störzone bezieht sich auf Straßen, für die neben dem Baukörper noch Störeffekte durch den Fahrzeugverkehr und ggf. Fußgänger zu berücksichtigen sind. Sie stellt damit bezogen auf das hier relevante verkehrslose Bauwerk den *worst case*-Fall dar. Zudem sind

auch hier die o. g. Vorbelastungen durch die benachbarte Ziegelei sowie Gehölzstrukturen entlang der Gauensieker Süderelbe zu berücksichtigen, welche die vorgesehene Höhe der Tunnelauflast (2 – 4 m) überragen. Gemäß den aktuellen Erfassungen des Büros Küfog liegen auch die Rastflächen der Weißwangengans in 430 m Entfernung zur Tunnelauflast und die Brutvorkommen von Kiebitz und Feldlerche weit außerhalb des maximalen Wirkungsbereichs der Tunnelauflast. Es sind somit lediglich randliche Beeinträchtigungen der Rastgebiete zu erwarten. Soweit keine Fußgänger den Bereich der Tunnelauflast frequentieren, sind gewisse Gewöhnungseffekte, d. h. eine Verringerung des Abstands, zu erwarten. Insgesamt werden diese auf vier Jahre beschränkten Beeinträchtigungen auch unter ungünstiger Annahme einer dauerhaften 500 m-Störzone nicht zu Einschränkungen der Stabilität der Rastvogelpopulationen, d. h. insbesondere des Bestands der Weißwangengans, im Vogelschutzgebiet führen. Auch sind Beeinträchtigungen der Brutvogelvorkommen von Offenlandarten im Vogelschutzgebiet ausgeschlossen, da der betroffene Bereich vermutlich aufgrund der bestehenden Vorbelastungen bereits derzeit nicht als Bruthabitat genutzt wird. Insgesamt ist damit das Eintreten von Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets im Rechtssinne in Folge der temporären Tunnelauflast auszuschließen.

Ergänzend ist hier zudem auf die Ersatzmaßnahme E1<sub>CEF</sub> „Schaffung eines Ersatzlebensraums für Wiesenbrüter auf dem Gauensieker Sand“ hinzuweisen, welche innerhalb des Vogelschutzgebiets realisiert wird. Diese Maßnahme dient insbesondere der Schaffung günstiger Habitatstrukturen für Wiesen- und Wasservögel und somit als Kompensation für Lebensraumverluste und Störungen dieser Arten. Zugleich werden mit dieser Maßnahme die für das FFH-Gebiet formulierten allgemeinen Ziele unterstützt, wie insbesondere das Ziel der „Wiederherstellung extensiv genutzten Marschengrünlandes wechselfeuchter und feuchter Standorte“ als auch die speziellen Ziele für einzelne Arten wie insbesondere den Kiebitz (z. B. Wiederherstellung von feuchten Grünlandflächen, Anlage von Blänken) als auch die Nonnengans (z. B. Minimierung von Störungen, Verbesserung des Nahrungsangebots). Soweit im Zusammenhang mit der Maßnahmenrealisierung bauliche Tätigkeiten erforderlich sind (z. B. Anlage von Blänken, Rückbau von Dränagen), erfolgen diese außerhalb der Brut- und Rastzeiten, d. h. bevorzugt in der Zeit zwischen dem 1. August und dem 30. September, wobei die tatsächliche Bruttätigkeit im Vorfeld geprüft wird. Auf die erweiterte Auflage V2 wird verwiesen. Insgesamt sind damit Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets durch Realisierung der Maßnahme auszuschließen. Vielmehr trägt Maßnahme E1 zu Verbesserungen im Vogelschutzgebiet sowie relevanter gemäß den Erhaltungszielen maßgeblicher Arten bei und dies bereits vor Beginn des Eingriffs bzw. der Bautätigkeiten.

Als Fazit bleibt festzuhalten, dass die Anlagen der A 20 sowie der Betrieb der Autobahn zu keinerlei Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets im Rechtssinne führen, da die oberirdischen Anlagenteile bzw. das Tunnelportal in gut 1 km Abstand zum Vogelschutzgebiet und zudem jenseits der Ortslage Drochtersen liegen. Das von der Fahrbahn abzuleitende Regenwasser wird vor Einleitung in die Oberflächengewässer behandelt und führt gleichfalls zu keinerlei Beeinträchtigungen innerhalb des Vogelschutzgebiets. Als einziger Konflikt verbleiben somit die baubedingten Tätigkeiten und Bauwerke wie insbesondere die Aufschüttung einer temporären Tunnelauflast im Nahbereich des Vogelschutzgebiets. Die für vier Jahre bestehende Tunnelauflast ist aufgrund der in dem

betroffenen Bereich vorhandenen Vorbelastungen und der damit einhergehenden nur randlichen Nutzung des Einwirkungsbereichs keine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele. Beeinträchtigungen von Brut- und Rastvögeln in Folge baubedingter Störungen werden durch eine Begrenzung der Bauzeit auf den Zeitraum vom 15. Juli bis 30. September vermieden. Der vorgesehene Bauzeitraum setzt aus artenschutzrechtlicher Sicht eine Überprüfung des Baufeldes auf eventuell noch länger brütende Individuen voraus. Sollte dies der Fall sein, wird zur Vermeidung von Tötungsrisiken eine Verschiebung des Baufensters erforderlich sein. Eine Verschiebung um bis zu zwei Monate, d. h. bis zum 30. November, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gleichfalls nicht als erhebliche Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets anzusehen, da die zeitlich befristete Störung nur kleine Flächen des Vogelschutzgebiets betrifft (max. 0,24 % der Gebietsfläche), welche zudem keine essentielle Bedeutung haben. Auswirkungen auf die Stabilität der betroffenen Rastvogelpopulationen sind damit auch in diesem Fall ausgeschlossen. Gleichwohl ist der vorgesehene Bauzeitenkorridor zur Verminderung unterhalb der Erheblichkeitsschwelle liegender Störungen einzuhalten, soweit keine artenschutzrechtlich bedeutsamen Tötungsrisiken zu erwarten sind.

#### Kumulative Beeinträchtigungen

Die Vorhabenträgerin hat (mit Stand der letzten Aktualisierung Dezember 2012) sämtliche hinreichend verfestigte Projekte betrachtet, die gleichfalls zu einer Beeinträchtigung des FFH-Gebiets führen könnten. Die Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass sich auch im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten keine kumulativen Wirkungen ergeben, die dazu führen, dass der Neubau der A 20/ 26 zu Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets Elbe in seinen nach den Erhaltungszielen maßgeblichen Bestandteilen führt.

Diese Beurteilung ist auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausibel und zutreffend. So liegen für sämtliche relevanten Projekte, wie insbesondere die Fortführung der A 20 auf schleswig-holsteinischer Seite, die Fahrrinnenanpassung der Elbe, das Kraftwerk Stade oder den Neubau des Hafens Stade-Bützfleth ebenfalls FFH-Verträglichkeitsprüfungen vor, welche das Eintreten erheblicher Beeinträchtigungen durch die geplanten Vorhaben auch einschließlich kumulativer Effekte ausschließen. Keines dieser Vorhaben führt zu dauerhaften Flächenverlusten im Vogelschutzgebiet. Als möglicherweise kumulierende Beeinträchtigung der Fahrrinnenanpassung sind insbesondere baubedingte Störungen für Rastvögel zu betrachten. Derartige Beeinträchtigungen werden bei der Elbvertiefung für den Bereich Glameyer-Stack-Ost prognostiziert, hier aber durch eine Bauzeitenbegrenzung auf die Zeit vom 1. Juli bis 30. September vermieden (Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation – Planfeststellungsbehörde, Planfeststellungsbeschluss v. 23.04.2012). Insofern sind selbst für den Fall, dass sich die Bauzeiten von Elbvertiefung und Elbuntertunnelung überschneiden, keine kumulierenden Effekte zu erwarten, welche zu Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets führen. Der von der Elbvertiefung betroffene Bereich liegt zudem in rund 36 km Abstand zu den hier relevanten Rastgebieten.

Letztlich lässt sich eine Kumulation mit anderen Projekten schon allein aufgrund der Geringfügigkeit und zeitlichen Begrenztheit der mit der A 20 verbundenen Beeinträchtigungen ausschließen. So ist selbst im ungünstigsten Fall einer in die

Rastperiode hineinreichenden Bauzeit lediglich eine geringfügige Veränderung des Raumnutzungsverhaltens der Rastvögel möglich, aber keine die Bestandssituation der Rastvögel verändernde Beeinträchtigung zu erwarten. Die nicht auszuschließenden geringfügigen Beeinträchtigungen sind zudem vollkommen reversibel, d. h. nach Abschluss der Tunnelbautätigkeiten weisen die im Wirkungsbereich der Bautätigkeiten gelegenen Flächen wieder die gleiche Eignung für Rast- und Brutvögel auf wie vor der Bautätigkeit. Bereits aus diesem Grund lässt sich die Kumulation von Beeinträchtigungen ausschließen. Unter Beachtung der Rechtsprechung des EuGH und des BVerwG führt das Vorhaben zu keiner Beeinträchtigung des günstigen Erhaltungszustandes.

#### **2.2.3.5.4 Sonstige Schutzgebiete nach BNatSchG und NAGBNatSchG**

Das Vorhaben unterquert einen kleinen Ausläufer des **Naturschutzgebiets Asseler Sand**. Schutzzweck dieses Gebiets ist die Erhaltung und Entwicklung des Asseler Sandes als Teil des Feuchtgebietes internationaler Bedeutung Nr. 4 "Niederelbe zwischen Barnkrug und Otterndorf" in seiner besonderen Bedeutung als Rastgebiet für Zugvögel, vornehmlich für den Weltbestand des Zwergschwans, aber auch für Singschwan, Gänse, Kormoran, Taucher, Möwen, Seeschwalben, Limikolen, Weihen und Singvögel sowie als Brutgebiet für die Vögel des Grünlandes, der Gewässer und Röhrichte. Im Vordergrund steht die Erhaltung des Grünlandes, der Gewässer und des Gezeiteneinflusses sowie die Freihaltung des Gebiets von weiteren baulichen Anlagen und Gehölzpflanzungen und die Vermeidung von Störungen durch Erholungs- und Besucherverkehr (Verordnung der Bezirksregierung Lüneburg über das Naturschutzgebiet "Asselersand" in der Gemeinde Drochtersen, Landkreis Stade, vom 20. Juli 1988, Amtsblatt der Bezirksregierung Lüneburg Nr. 16 vom 15.08.1988, Seite 280).

Das NSG ist Bestandteil des FFH-Gebiets sowie des Vogelschutzgebiets „Untere Elbe“. Die von dem geplanten Vorhaben ausgehenden Einwirkungen auf diese Gebiete wurden in der FFH-VP detailliert untersucht. Die Ergebnisse können auf die Betroffenheit des NSG übertragen werden. Die Trasse verläuft im Bereich des NSG im Tunnel. Das südliche Tunnelportal liegt in mehr als 2,6 km Abstand zum NSG. Bedingt durch die Untertunnelung können jegliche Beeinträchtigungen, d. h. jegliche Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des Schutzgebiets oder seiner Bestandteile ausgeschlossen werden. Eine Befreiung von den Verboten der Schutzgebietsverordnung ist nicht erforderlich.

Unmittelbar angrenzend an das NSG Asseler Sand liegt das **NSG Schwarztonnensand**. Die Tunneltrasse verläuft ca. 200 m nördlich dieses Gebiets. Bedingt durch die Untertunnelung können auch für dieses Schutzgebiet jegliche Beeinträchtigungen, d. h. jegliche Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des Schutzgebiets oder seiner Bestandteile ausgeschlossen werden. Eine Befreiung von den Verboten der Schutzgebietsverordnung ist nicht erforderlich.

Weitere Schutzgebiete sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

### **2.2.3.5.5 Gesetzlicher Biotopschutz**

#### **2.2.3.5.5.1 Gesetzlich geschützte Biotope (§ 30 BNatSchG i. V. m. § 24 NAGBNatSchG)**

Als nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope sind im Untersuchungsgebiet die naturnahen Marschflüsse (FFM) hervorzuheben, zu denen Ruthenstrom, Krautsander Binnenelbe und Gauensieker Süderelbe zählen. Von diesen Gewässern liegt lediglich letzteres im engeren Wirkungsbereich des Vorhabens. So wird unmittelbar angrenzend an die Gauensieker Süderelbe eine Tunnelauflast aufgeschüttet, die aber keine Flächen des Biotops unmittelbar in Anspruch nimmt. Erhebliche Beeinträchtigungen in Folge des Eintrags von Aufschüttungsmaterialien oder schadstoffbelastetem Wasser werden durch geeignete Maßnahmen vermieden (Maßnahmen V5 und V6). Insgesamt sind damit erheblichen Beeinträchtigungen des gesetzlich geschützten Biotops auszuschließen. Weitere nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

#### **2.2.3.5.5.2 Geschützte Landschaftsbestandteile gemäß § 29 BNatSchG i. V. m. § 22 NAGBNatSchG**

Für die gesetzlich geschützten Landschaftsbestandteile gemäß § 22 Abs. 4 S. 1 NAGBNatSchG (Ödland oder sonstige naturnahe Flächen) wird unter Vorsorgegesichtspunkten keine Mindestflächengröße angesetzt. Damit sind Teile der durch das Vorhaben betroffenen Biotope als sonstige naturnahe Flächen und damit als geschützte Landschaftsbestandteile einzustufen. Da diese Zuordnung in den Unterlagen der Vorhabenträgerin nicht vorgenommen wurde, ist in der nachfolgenden Tabelle eine auf Basis der betroffenen Biotoptypen ermittelte Zusammenstellung dokumentiert. Es zeigt sich, dass das Vorhaben auf einer Fläche von insgesamt rund 4,68 ha zu Beeinträchtigungen geschützter Landschaftsbestandteile führt.

Die Beseitigung des geschützten Landschaftsbestandteils sowie alle Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung führen können, sind nach Maßgabe näherer Bestimmungen verboten. Von diesem Verbot kann auf Antrag gem. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG eine Befreiung gewährt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist. Diese Voraussetzungen liegen hier vor, weshalb eine entsprechende Befreiung erteilt wird. Wie die nachfolgende Gegenüberstellung zeigt, sind für die ermittelten Beeinträchtigungen zudem funktional geeignete und vom Umfang her ausreichende Ausgleichsmaßnahmen festgelegt worden.

Die folgende Tabelle zeigt die Beeinträchtigung gesetzlich geschützter Landschaftsbestandteile und den Ausgleichsbedarf gemäß § 22 Abs. 4 S. 1 NAGBNatSchG:

Geschützte Landschaftsbestandteile	Verlust in ha	Ausgleichsbedarf in ha	Maßnahme
Sonstiges feuchtes Extensivgrünland (GEF)	2,85	2,85	A9 Entwicklung von halbruderalen Gras- und Staudenfluren (0,99 ha)
Ruderalfluren (UHB)	0,04	0,04	E1 Extensivierungsmaßnahmen Gauensieker Sand (27,23 ha)
Gebüsche und Gehölze - Obstwiese (HO), Baumreihe (HBA), Feldhecke (HF), Strauchhecke (HFS), Feldhecke (HF),	1,79	1,79	A4 Heckenwiederherstellung (0,13 ha)  A6 Sukzession mit Initialbegrünung durch Gehölzpflanzung (6,54 ha)

### 2.2.3.5.6 Artenschutz

#### 2.2.3.5.6.1 Rechtlicher Rahmen

Ausgangsbasis der artenschutzrechtlichen Prüfung sind die in § 44 BNatSchG festgelegten Regelungen zum besonderen Artenschutz. Danach sind folgende Verbotstatbestände zu berücksichtigen:

Es ist verboten,

1. 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 (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

Der Verbotstatbestand ist auf das Individuum bezogen und im Rahmen der Eingriffszulassung generell durch geeignete Vermeidungsmaßnahmen, soweit möglich und verhältnismäßig, zu reduzieren. Unvermeidbare Tierkollisionen, wie sie sich durch zufälliges Hineinlaufen oder Hineinfliegen einzelner Individuen in den Verkehr nach Inbetriebnahme einer Straße ergeben können, sind als allgemeines Lebensrisiko anzusehen und erfüllen nicht den Verbotstatbestand. Gemäß der Rechtsprechung ist das Tötungsverbot erst dann erfüllt, wenn sich das Tötungsrisiko vorhabenbedingt in signifikanter Weise erhöht (BVerwG, U. v. 12.03.2008 – 9A 3/06, juris-Rn. 219). Vergleichbares gilt auch für baubedingte Beeinträchtigungen (vgl. BVerwG, U.v. 08.01.2014 – 9A 4.13, juris-Rn. 99).

Es ist verboten,

2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich

durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Eine Störung im Sinne des § 44 Abs. 1 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 werden (BVerwG, U. v. 9.7.2008 – 9 A 14/07, BVerwGE 131, 274). Nicht erfasst sind hingegen alle von einer unmittelbaren Einwirkung auf die betroffenen Tiere losgelösten nachteiligen Einwirkungen, wie das etwa grundsätzlich bei der Inanspruchnahme von Jagd- oder sonstigen Nahrungshabitaten der Fall ist (BVerwG, U. v. 14.4.2010 – 9 A 5/08, NuR 2010, 558 (Rn. 118); anders noch BVerwG, U. v. 13.3.2008 – 9 A 3/06, BVerwGE 130, 299).

Nur Störungen, die sich auf den Erhaltungszustand der lokalen Population auswirken, sind als erhebliche Störung einzustufen und können den Verbotstatbestand erfüllen. Der Begriff der lokalen Population ist rechtlich nicht eindeutig definiert und im artenschutzrechtlichen Kontext von rein biologischen Populationsbegriffen zu unterscheiden. Die LANA 2010 definiert die lokale Population als „eine Gruppe von Individuen einer Art, die eine Fortpflanzungs- oder Überdauerungsgemeinschaft bilden und einen zusammenhängenden Lebensraum gemeinsam bewohnen“ (Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz (LANA), Hinweise zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes, 2010). Lokale Populationen sind i. d. R. artspezifisch und unter Berücksichtigung der Gegebenheiten des Einzelfalls abzugrenzen.

„Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes ist immer dann anzunehmen, wenn sich als Folge der Störung die Größe oder der Fortpflanzungserfolg der lokalen Population signifikant und nachhaltig verringert“ (LANA, a.a.O., S. 6).

Es ist verboten,

3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Die Fortpflanzungsstätte umfasst alle Orte im Gesamtlebensraum eines Tieres, die im Verlauf des Fortpflanzungsgeschehens benötigt werden. Entsprechend umfassen die Ruhestätten alle Orte, die regelmäßig zum Ruhen oder Schlafen aufgesucht werden. Entscheidend für das Vorliegen einer Beschädigung ist die Feststellung, dass eine Verminderung des Fortpflanzungserfolgs oder der Ruhemöglichkeiten wahrscheinlich ist, was sowohl unmittelbare materielle Verluste bzw. Beeinträchtigungen der Fortpflanzungs- und Ruhestätte, als auch dauerhafte mittelbare Beeinträchtigungen einschließt (LANA, a.a.O., S. 9).

Um dem Schutz der Vorschrift zu unterfallen, müssen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten nicht dauerhaft von Individuen der jeweiligen Art genutzt werden. Erfolgt die Nutzung regelmäßig, so greift das Verbot auch in Zeiten ein, in denen die Lebensstätte nicht genutzt wird. Bei nicht standorttreuen Arten, die ihre Lebensstätten regelmäßig wechseln und nicht erneut nutzen, ist die Zerstörung einer Fortpflanzungs- oder Ruhestätte außerhalb der Nutzungszeiten dagegen kein Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Vorschriften. Nur

potenzielle Fortpflanzungs- oder Ruhestätten sind nicht vom Verbotstatbestand erfasst (BVerwG, U. v. 12.3.2008 – 9 A 3.06, BVerwGE 130, 299).

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft bestimmt § 44 Abs. 5 BNatSchG, dass ein Verstoß gegen das Verbot des Abs. 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Abs. 1 Nr. 1 nicht vorliegt, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Hierzu können soweit erforderlich auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Als Eingriff in diesem Sinne ist bei dem auf Grundflächen zugreifenden Vorhaben das Vorhaben selbst zu verstehen. Nach Prüfung des Vorhabens ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass keine Beeinträchtigungen vorliegen, die den Vorgaben der Eingriffsregelung widersprechen (vgl. BVerwG, U. v. 14.07.2011, NuR 2011, 866, 878). Die Eingriffsregelung als Ganzes ist in diesem Beschluss fehlerfrei abgearbeitet, sodass die Privilegierung des § 44 Abs. 5 BNatSchG greift. Allerdings ist eine solche Privilegierung vom Tötungsverbot auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht europarechtskonform (vgl. BVerwG, U. v. 14.07.2011, NuR 2011, 866).

Die ökologische Funktion ist i. d. R. dann weiterhin erfüllt, wenn die erforderlichen Habitatstrukturen in gleicher Qualität und Größe erhalten bleiben bzw. nachgewiesen oder mit hinreichender Sicherheit angenommen werden kann, dass es nicht zur Minderung des Fortpflanzungserfolgs bzw. der Ruhemöglichkeiten der Tiere der betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten kommen kann (vgl. hierzu Runge/ Simon/ Widdig, Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben, FuE-Vorhaben im Rahmen des Bundesforschungsplans des BMU im Auftrag des BfN, S. 15 ff.).

#### **2.2.3.5.6.2 Relevanzprüfung/ Vorprüfung**

Für das Vorhaben wurde von der Vorhabenträgerin eine Relevanzprüfung durchgeführt. Sie dient der Auswahl derjenigen Arten, die im Weiteren hinsichtlich des Eintretens artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände detailliert zu betrachten sind. Nicht weiter zu beurteilen sind Arten, deren Vorkommen im Gebiet ausgeschlossen werden kann bzw. deren Vorkommen ausgehend von den jeweils artspezifischen Empfindlichkeiten außerhalb der maximalen Wirkzonen des Vorhabens liegt. Bei den Vogelarten wurde eine detaillierte Einzelfallprüfung auf die Arten beschränkt, die im Einwirkungsbereich des Vorhabens nachgewiesen und zugleich gefährdet (einschl. Vorwarnliste), streng geschützt oder in Anhang I der VSRL aufgeführt sind. Die übrigen Arten werden zusammengefasst nach Anspruchsgilden betrachtet, was als sachgerecht anzusehen ist.

#### **Brutvögel**

Für die Brutvögel liegt eine flächendeckende Revierkartierung vor. Danach kommen innerhalb des Wirkungsbereichs des Vorhabens folgende in der Einzelfallprüfung zu betrachtende Arten vor:

Bluthänfling  
Feldlerche  
Feldschwirl  
Grauschnäpper  
Kiebitz  
Kuckuck  
Waldohreule  
Weißstorch  
Wiesenpieper

Darüber hinaus werden zahlreiche ungefährdete Vogelarten zu Gilden zusammengefasst und gruppenweise betrachtet. Die Auswahl der vertieft zu betrachtenden Vogelarten wie auch die zusammenfassende Beurteilung von Gilden sind plausibel und vollständig.

Rastvögel

Auch die Auswahl der Rastvögel basiert auf umfassenden flächendeckenden Kartierungen. Innerhalb des Wirkungsbereichs des Vorhabens sind folgende Rastvögel vertieft zu betrachten:

Weißwangengans  
Blässgans  
Kiebitz

Auch diese Ableitung ist nachvollziehbar und als vollständig zu erachten.

Fledermäuse

Das Untersuchungsgebiet wurde in 2010 flächendeckend im Sinne einer Linientransekt-Begehung untersucht. Entsprechend den Ergebnissen dieser Untersuchung werden folgende Fledermausarten vertieft betrachtet:

Braunes Langohr  
Breitflügelfledermaus  
Fransenfledermaus  
Graues Langohr  
Große Bartfledermaus

Mückenfledermaus  
Kleinabendsegler  
Kleine Bartfledermaus  
Rauhautfledermaus  
Wasserfledermaus  
Großer Abendsegler  
Zwergfledermaus

Die Artenauswahl ist plausibel und vollständig.

Sonstige Säugetiere

Aus dieser Gruppe wird lediglich der Fischotter als nicht im Untersuchungsgebiet nachgewiesene, aber in Ausbreitung befindliche Art betrachtet. Kenntnisse oder Hinweise auf ein Vorkommen weiterer Säugetiere des Anhang IV (ausgenommen die o. g. Fledermausarten) liegen nicht vor.

Sonstige Tiergruppen

Ein Vorkommen von Arten des Anhang IV aus weiteren Tiergruppen wie Amphibien, Kriechtiere, Libellen, Käfer, Tagfalter, Nachtfalter, Fische, Muscheln und Schnecken kann nachvollziehbar ausgeschlossen werden. Die Artengruppen Amphibien, Fische, Libellen und Makrozoobenthos wurden auf ausgewählten Probeflächen untersucht und keine Nachweise von Anhang IV - Arten erbracht. Für die übrigen Artengruppen kann ein Vorkommen von Anhang IV – Arten aufgrund der vorhandenen Biotopstrukturen und naturräumlichen Gegebenheiten ausgeschlossen werden. Hinweise auf Vorkommen von Anhang IV - Arten liegen im Untersuchungsgebiet für keine der genannten Artengruppen vor.

Insgesamt sind die Bestandserfassungen und die Auswahl der vertieft zu betrachtenden Arten damit als vollständig anzusehen. Untersuchungen quasi „ins Blaue hinein“ sind gemäß der Rechtsprechung des BVerwG nicht erforderlich (BVerwG, U. v. 09.07.2008 – 9 A 14.07, juris-Rn. 54).

### **2.2.3.5.6.3 Beurteilung der Verbotstatbestände**

#### **2.2.3.5.6.3.1 Tötungsverbot**

Ein grundsätzliches Risiko des Eintretens von Tötungstatbeständen ist im Untersuchungsgebiet lediglich für Brutvögel und Fledermäuse gegeben. Für die anderen Arten kann dies grundsätzlich ausgeschlossen werden.

### Brutvögel – baubedingtes Tötungsrisiko

Ein grundsätzliches Risiko der **baubedingten Tötung** bzw. der Zerstörung von Nestern und Gelegen wird von der Vorhabenträgerin sachgerecht für sämtliche im Baufeld nachgewiesenen **Brutvogelarten** angenommen. Hervorzuheben sind hier die Arten Bluthänfling, Feldlerche, Grauschnäpper, Kiebitz, Kuckuck und insbesondere die im Artenschutzbeitrag weiter spezifizierten Gilden der ungefährdeten Arten der Siedlungen und Grünanlagen, Höhlen- u. Nischenbrüter der Gehölzbiotope, der halboffenen Standorte u. Ökotope, der Fließ- und Stillgewässer inklusive Röhrichte und der Gehölzfreibrüter.

Um diesem Risiko zu begegnen, werden mit den Maßnahmen V1 und V2 Bauzeitenbeschränkungen vorgesehen, mit denen die Tötungstatbestände vermieden werden. So wird für die gesamte Baustrecke zum Schutz von Brutvögeln des Offenlandes die Baufeldfreiräumung auf die Zeit außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten der Vogelarten offener und halboffener Standorte beschränkt, d. h. auf die Zeit vom 15. Juli bis zum 28./ 29. Februar. Rodungsarbeiten sowie der Rückschnitt von Gehölzen oder Röhrichten werden auf die Zeit vom 1. Oktober bis zum 28./ 29. Februar beschränkt, da in diesen Habitaten zu größeren Anteilen Vogelarten mit längeren Brutzeiten vorkommen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Bauzeitenregelungen nicht uneingeschränkt an. So wurde beispielsweise in den Offenlandbereichen südlich Drochtersen der Wiesenpieper in unmittelbarer Trassennähe nachgewiesen, für den ein Ende der Brutperiode Mitte/ Ende August nicht ungewöhnlich, bei sehr späten Bruten auch bis September möglich ist. Vergleichbares gilt auch für den Feldschwirl sowie den in den im Bereich des Marschgrünlandes verbreiteten Teichrohrsänger (vgl. Bauer/ Bezzel/ Fiedler, Das Kompendium der Vögel Mitteleuropas, Passeriformes-Sperlingsvögel). Zudem erscheint es wenig praktikabel, die Baufeldfreiräumung an der ersten Hecke oder dem ersten mit Röhricht bestandenen Graben zu unterbrechen und zu einem späteren Zeitpunkt fortzusetzen. Vor diesem Hintergrund wird die Baufeldfreiräumung unter Vorsorgegesichtspunkten generell auf die Zeit vom 1. Oktober bis zum 28./ 29. Februar beschränkt.

Eine abweichende Regelung wird für den Marschgrünlandbereich südlich der L 111 getroffen. Hier sollen zur Vermeidung von Störungen der Rastgebiete der Weißwangengans die erforderlichen Bautätigkeiten (Deichverlegung, Aufschüttung, Tunnelauflast) auf die Zeit vom 15. Juli bis 30. September begrenzt werden. Da es sinnvoll ist, zusätzliche Störungen der Rastvögel zu minimieren und es durchaus nicht unwahrscheinlich ist, dass in den offenen Grünlandbereichen die Brutzeiten i. d. R. Mitte Juli beendet sind, schließt sich die Planfeststellungsbehörde dieser Regelung unter dem Vorbehalt an, dass vor Baubeginn noch einmal eine Überprüfung auf eventuell doch noch vorhandene Bruten erfolgt. Sollte dies der Fall sein, ist der Baubeginn entsprechend hinauszuzögern. Eine in diesem Fall ggf. erforderliche Verlängerung der Bautätigkeit in die Rastzeiten hinein wird von der Planfeststellungsbehörde nicht als Verbotstatbestand gewertet (siehe nachfolgende Ausführungen zum Störungsverbot).

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen sind baubedingte Tötungen für Brutvögel auszuschließen.

### Brutvögel – betriebsbedingtes Tötungsrisiko

Im Untersuchungsgebiet wurde mit der Waldohreule nur eine einzige Brutvogelart in Trassennähe nachgewiesen, welche eine erhöhte Kollisionsgefährdung aufweist. Ein Brutpaar wurde in einem Gehölzbestand im Nahbereich der Trasse bei Ritsch, zwei weitere Brutpaare im weiteren Umfeld nachgewiesen. Das Kollisionsrisiko begründet sich insbesondere in der Jagd auf Mäuse, welche verstärkt im Bereich der Bankette und Mittelstreifen von Straßen auftreten können.

Zwischen dem Brutplatz der Waldohreule bei Ritsch und der Straßentrasse befindet sich ein gehölzbepflanzter Lärmschutzwall (Maßnahmen A5), welcher ein direktes Einfliegen vom Brutplatz in den Straßenraum verhindert. Darüber hinaus wird insbesondere durch Maßnahme A6 das Nahrungsangebot im Nahbereich des Brutplatzes verbessert, so dass die Nahrungssuche im unmittelbaren Trassenumfeld weniger wahrscheinlich ist. Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen wird ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko als wenig wahrscheinlich erachtet.

Da der Erfolg der Maßnahmen nicht mit der erforderlichen Sicherheit vorhergesagt werden kann, erteilt die Planfeststellungsbehörde insoweit eine Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG. Das Vorhaben ist aus besonders wichtigen Gründen des Gemeinwohls notwendig. Es erfüllt die hohen Qualifikationsmerkmale des Art. 14 Abs. 3 S. 1 GG, sodass zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gegeben sind (vgl. BVerwG, U. v. 16.03.2006; BVerwGE 125, 116 (307)). Auf die Planrechtfertigung unter 2.2.3.1 wird verwiesen. Es stehen auch keine Alternativen zur Verfügung. Im Rahmen der Raumordnung ist intensiv untersucht worden, ob das Vorhaben an einem anderen Standort mit einer geringeren Eingriffsqualität verwirklicht werden kann. Die Planfeststellungsbehörde hat nachvollzogen, dass auch Alternativen in der Ausführung des Vorhabens, insbesondere eine weitere Verlängerung der Tunnelstrecke, unverhältnismäßig sind. Auf die eingehende Alternativenprüfung unter 2.2.3.3 wird verwiesen. Die dabei entstehenden Mehrkosten würden völlig außer Verhältnis zu dem erreichten Gewinn für Natur und Umwelt stehen. Auch Unzumutbarkeit kann finanzieller Natur sein (BVerwG, U. v. 13.03.2008, NuR 2008, 495, 500). Die Planfeststellungsbehörde hat berücksichtigt, dass diese Alternativenprüfung strenger ist als die Variantenprüfung des Fachplanungsrechts. Allerdings ist die Alternativenprüfung im Artenschutz von der Alternativenprüfung im Habitatschutz zu unterscheiden. Im Übrigen wären auch kleinräumige Verschiebungen der Trasse, insbesondere aufgrund der angrenzenden Siedlungsbereiche, nicht in Betracht gekommen und ließen darüber hinaus aufgrund der großen Aktionsräume der Art keine wesentliche Veränderung der Gefährdungssituation erwarten.

Der Erhaltungszustand der Population der Waldohreule wird sich durch das Vorhaben nicht verschlechtern. Durch die festgesetzten Maßnahmen sind weiterhin günstige Nahrungshabitate im direkten Bereich ihres Brutplatzes vorhanden. Sie hat also auch in Zukunft einen genügend großen Lebensraum, sodass sich im Ergebnis der Erhaltungszustand der Population der Waldohreule nicht verschlechtern wird. Dabei sind die festgesetzten Kompensationsmaßnahmen zu berücksichtigen (EuGH, U. v. 28.02.1991, Rs. C 57/89, Slg. 1991, I – 883, Rn. 25 f.).

#### Fledermäuse - baubedingtes Tötungsrisiko

Winterquartiere von Fledermäusen wurden im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen und es liegen auch keine entsprechenden Hinweise vor. In den vom Bauvorhaben betroffenen Bäumen entlang der zweiten Deichlinie wurde ein Balzquartier einer Zwergfledermaus nachgewiesen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass hier Tagesverstecke oder Paarungsquartiere weiterer Arten, wie insbesondere Rauhaufledermaus, Großer Abendsegler, Braunes Langohr, Fransenfledermaus, Große Bartfledermaus, Kleinabendsegler, Mückenfledermaus und Wasserfledermaus vorhanden sind. Um eine Tötung von Fledermäusen während der Fällarbeiten zu vermeiden, wird die Fällung hier auf den Kernwinter, d. h. vom 01. Dezember bis 31. Januar beschränkt. Diese zeitliche Einschränkung ist auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zur Vermeidung von Tötungsrisiken geeignet (vgl. auch Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (Hg.), Fledermäuse und Straßenbau, Arbeitshilfe zur Beachtung der artenschutzrechtlichen Belange bei Straßenbauvorhaben in Schleswig-Holstein, S. 47).

#### Fledermäuse – betriebsbedingtes Tötungsrisiko

Betriebsbedingte Tötungsrisiken durch Zerschneidung von Flugrouten oder stark frequentierten Nahrungshabitaten bestehen nicht. So wurden im Trassenverlauf keinerlei Flugrouten nachgewiesen. Die stark genutzten Nahrungshabitate im Bereich der Grünlandmarsch nördlich Drochtersen werden vollständig untertunnelt und sind somit gleichfalls nicht betroffen. Das Risiko, dass in Folge der Tunnelbeleuchtung Insekten und damit auch Fledermäuse in den Straßenraum gelockt werden, wird durch die Verwendung von Lampen mit geringer Anlockwirkung vermieden (s. Maßnahme V4).

#### 2.2.3.5.6.3.2 Störungsverbot

Die grundsätzliche Möglichkeit des Eintretens von Störungen besteht im Untersuchungsgebiet gemäß dem Artenschutzbeitrag für Fischotter, Fledermäuse, Brutvögel und Rastvögel. Für keine dieser Artengruppen ist allerdings eine erhebliche Störung gegeben, durch die sich der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert.

Der **Fischotter** wurde nicht nachgewiesen, könnte im Deichvorland aber auftreten. Die temporären Störungen im Außendeichbereich durch Bautätigkeiten sowie die vorübergehend (ca. 4 Jahre) bestehenden Bauwerke stellen eine gewisse Störung dar, die aber hinsichtlich ihrer räumlichen und zeitlichen Ausdehnung sowie der großen, sich über mehrere km erstreckenden Aktionsräume des Fischotters nicht geeignet ist, eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population auszulösen.

Störungen von **Fledermäusen** durch Lärm oder Licht im Rahmen des Baubetriebs können ausschließlich im Bereich der Tunnelbaustelle auftreten, da dies der einzige Bereich mit nächtlichen Bautätigkeiten ist. Aufgrund der geringen räumlichen Ausdehnung und zeitlichen Beschränkung dieses Bereichs, sind Verschlechterungen des Erhaltungszustands der lokalen Population auszuschließen.

Auch für **Brutvögel** sind keine erheblichen Störungen festzustellen. Die mit der Straße verbundenen bau- und betriebsbedingten Störungen erreichen nicht das Ausmaß, dass sie zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population der im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Brutvogelarten führen. Die dauerhaft auf Brutreviere einwirkenden Störungen, welche zu einer Aufgabe der Brutreviere oder Verminderung des Bruterfolgs führen, werden zudem von der Vorhabenträgerin vorsorglich als Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten betrachtet. Insofern wird hier ein strengerer Maßstab angelegt, da in diesem Fall nicht die Beeinträchtigung der lokalen Population, sondern die jeweilige Fortpflanzungsstätte im räumlichen Zusammenhang den Anknüpfungspunkt für den Verbotstatbestand bildet. Die für diese Beschädigungen vorgesehenen CEF-Maßnahmen unterstützen gleichzeitig den Erhaltungszustand der lokalen Population, womit sich das Eintreten einer erheblichen Störung noch eindeutiger ausschließen lässt.

Als Letztes sind nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auch für die **Rastvögel** erhebliche Beeinträchtigungen auszuschließen. Die Vorhabenträgerin hat überzeugend dargelegt, dass lediglich die Grünlandmarschen nördlich der alten Deichlinie eine höhere Bedeutung für Rastvögel aufweisen. Hervorzuheben sind hier insbesondere die Weißwangengans (mit max. 1.650 Tieren) sowie schon in deutlich geringeren Maße auch Blässgans und Kiebitz. Die Vorhabenträgerin hat in ihren Untersuchungen dargelegt, dass die nachgewiesenen Rastflächen primär als temporäre Nahrungsflächen ohne feste Funktionsbeziehungen zu bestimmten Schlafplätzen einzustufen sind. Die Grünlandflächen stellen kein essenziell notwendiges Rasthabitat dar, da es sich bei derartigen Äsungsflächen nicht um eine limitierte Ressource handelt. Vor diesem Hintergrund geht die Vorhabenträgerin davon aus, dass Ausweichmöglichkeiten für die Art auf jeden Fall zur Verfügung stehen. Ergänzend werden durch die Maßnahme E1 CEF, welche u. a. Verbesserungen im Wasserhaushalt, die Anlage von Blänken, die Extensivierung der Grünlandnutzung und die Reduzierung von Störungen beinhaltet, die Habitatqualitäten für Rastvögel wie insbesondere die Weißwangengans verbessert, wodurch die Annahme von Ausweichmöglichkeiten aus Sicht der Planfeststellungsbehörde überzeugend unterstützt wird. Die Rastflächen werden lediglich temporär durch die vorübergehende Errichtung einer Auflast und die Verlegung der Deichlinie beeinträchtigt. Störungen für Rastvögel können sich dabei insbesondere während des Baubetriebs ergeben. Die für die Auflast vorgesehene Fläche wurde in den letzten Jahren nicht als Rastfläche genutzt, was vermutlich auf die angrenzende Ziegelei zurückzuführen ist. Die ermittelten Rastflächen lagen in einer Entfernung von rund 430 m Abstand zur Auflast. Da nach Kifl. 2010 eine Fluchtdistanz von 500 m anzusetzen ist, sind also nur kleine Teilbereiche der genutzten Rastflächen von Störungen betroffen. Angesichts der nur temporären Bautätigkeiten, der lediglich randlichen Betroffenheit der Rastflächen und des Vorhandenseins von Ausweichmöglichkeiten, schließt die Planfeststellungsbehörde aus, dass es zu einer nachhaltigen Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population in Folge der Bautätigkeiten kommt.

Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes ist nur dann anzunehmen, wenn sich als Folge der Störung die Größe oder der Fortpflanzungserfolg der lokalen Population signifikant und nachhaltig verringert (LANA, a.a.O.). Dies kann hier vor dem Hintergrund der nur temporären Beeinträchtigung insbesondere in Bezug auf die Nachhaltigkeit ausgeschlossen werden. Zudem wird die Erheblichkeitsschwelle des § 44 Abs. 1 Nr. 2 Hs. 2 BNatSchG dann nicht überschritten, wenn die betroffene Population bei Störungen auf bestehende oder

eigens hierfür hergestellte Habitate ausweichen kann (vgl. BVerwG, U. v. 12.3.2008 – 9 A 3.06, BVerwGE 130, 299). Von dieser Situation kann im vorliegenden Fall angesichts der nur randlichen und temporären Beeinträchtigungen sowie der vorgesehenen CEF-Maßnahmen ausgegangen werden.

Unter Vorsorgegesichtspunkten sieht die Vorhabenträgerin zudem eine Beschränkung der Bautätigkeit auf den Zeitraum vom 15. Juli bis zum 30. September, d. h. außerhalb der Rastzeiten, vor. Dieser Vorschlag wird zur Minimierung von Störungen als sinnvoll erachtet, soweit sich hierdurch nicht erhöhte Tötungsrisiken für Brutvögel ergeben, was im Vorfeld zu überprüfen ist (s. o.). Sollte dies der Fall sein, so ist zur Vermeidung von Verbotstatbeständen für Brutvögel die Bauzeit um 1 bis 2 Monate nach hinten zu verschieben. Vor dem Hintergrund der vorstehend beschriebenen Situation kann ausgeschlossen werden, dass die dann ca. 2 Monate andauernde Störung der Rasthabitate zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population führt.

#### 2.2.3.5.6.3.3 Verbot der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten

Eine Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird insbesondere für verschiedene Vogelarten prognostiziert, wobei jedoch die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang durch geeignete CEF-Maßnahmen gewährleistet wird und somit ein Eintreten von Verbotstatbeständen vermieden wird.

Arten, deren Fortpflanzungs- u. Ruhestätten zerstört bzw. beschädigt werden	CEF-Maßnahmen zur Vermeidung von Verbotstatbeständen
Beschädigung bzw. Zerstörung von Brutrevieren Brutvögel des Offenlandes, Kiebitz (6 BP), Feldlerche (3 BP), Wiesenpieper (1 BP), Feldschwirl (1 BP)	E1 CEF Grünlandextensivierung (27,23 ha)
Beschädigung bzw. Zerstörung von Brutrevieren Brutvögel der Gehölze, Bluthänfling (2 BP), Grauschnäpper (2 BP), Waldohreule(1 BP) ( <b>K5, K9</b> )	A6, A4 Gehölzpflanzungen (6,67 ha)
Zerstörung von Brutrevieren Fledermäuse insbesondere Zwergfledermaus	

Am stärksten sind durch das Vorhaben **Brutvogelarten des Offenlandes** und hier insbesondere der **Kiebitz** betroffen. Zwei Brutreviere befinden sich im unmittelbaren Trassenbereich und weitere fünf Brutreviere innerhalb des Wirkungsbereichs der Trasse, womit sich rechnerisch unter Berücksichtigung des nach Kifl. 2010 anzusetzenden Umfangs der Habitatminderung ein Verlust von sechs Brutrevieren ergibt. Durch die vor Baubeginn zu realisierende vorgezogene Ausgleichsmaßnahme E1 CEF - Grünlandextensivierung

(27,23 ha) bleibt die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten. Wie bereits zum LBP ausgeführt, ist die Maßnahme aufgrund der standörtlichen Voraussetzungen, der Lage in einem Vogelschutzgebiet sowie der Nachbarschaft zu angrenzenden Kompensationsmaßnahmen fachlich gut geeignet, die angestrebten Ziele zu erfüllen, d. h. die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang zu erhalten. Dies umso mehr, als die betroffenen Brutreviere zu großen Teilen in Ackerflächen liegen, wo von einem geringeren Bruterfolg auszugehen ist (vgl. Niedersächsische Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN), Vollzugshinweise zum Schutz von Brutvogelarten in Niedersachsen, Kiebitz (*Vanellus vanellus*), Stand: November 2011). Für die Arten Feldlerche, Wiesenpieper und Feldschwirl werden durch die o. g. Maßnahme multifunktional gleichfalls Ausweichhabitate geschaffen. Für diese Arten ist daher ebenfalls der Erhalt der ökologischen Funktion im räumlichen Zusammenhang gewährleistet.

Die **Waldohreule** brütet in Trassennähe innerhalb der 500 m Effektdistanz, weshalb Beeinträchtigungen der Fortpflanzungsstätte angenommen werden. Für diese Art wird nachvollziehbar dargelegt, dass die Fortpflanzungsstätten im Untersuchungsgebiet keine Mangelhabitate darstellen und entsprechend ein Ausweichen angenommen werden kann. Vorsorglich hat die Planfeststellungsbehörde angeordnet, dass zugunsten der Waldohreule in geeignetem Altbaumbestand in größerem Abstand zur Trasse ein Kunsthorst (Weidenkorb) vorzusehen ist, um in Verbindung mit den weiteren Ausgleichsmaßnahmen trassenferne Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu gewährleisten. Die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang bleibt daher erhalten, und ein Verbotstatbestand tritt nicht ein. Die Schaffung eines trassenfernen Nistangebots kann zudem zur Verminderung des Kollisionsrisikos beitragen.

Vom **Bluthänfling** befinden sich ein Brutpaar im Baubereich und zwei Brutpaare innerhalb der Effektdistanz der Autobahn, womit sich rechnerisch unter Berücksichtigung des nach Kifl. 2010 anzusetzenden Umfangs der Habitatminderung ein Verlust von zwei Brutrevieren ergibt. Da der Bluthänfling, welcher sein Nest in Hecken, Sträuchern oder jungen Nadelbäumen anlegt, häufig in Kleingruppen mit sehr geringen Abständen zwischen den Nestern brütet, geht die Vorhabenträgerin davon aus, dass hinreichende Ausweichmöglichkeiten für die Art vorhanden sind und somit die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Auffassung an, zumal eine Habitatverringerung nur temporär während der Bauzeit gegeben ist. Nach Abschluss der Tiefbauarbeiten im Bereich der Trogstrecke/ Tunnel werden mit Maßnahmen A6 (Sukzession mit Initialbegrünung durch lockere Gehölzpflanzung, 6,67 ha) Biotopstrukturen geschaffen, welche innerhalb relativ kurzer Zeiträume (3 bis 5 Jahre) Qualitäten als Bruthabitat für den Bluthänfling aufweisen werden. Insgesamt tritt somit ein Verbotstatbestand nicht ein. Teile der Maßnahmen liegen innerhalb der Wirkzone des Straßenbauvorhabens. Da diese Bereiche aber größtenteils durch den geplanten Lärmschutzwall bzw. den Trassenverlauf im Trog abgeschirmt sind, ist für gut 80 bis 90 Prozent der Fläche eine hinreichende Wirksamkeit anzunehmen, was hinsichtlich der ermittelten Betroffenheit ausreichend ist.

Vom **Grauschnäpper** gehen zwei Brutreviere durch Überbauung und betriebsbedingte Beeinträchtigungen verloren. Gemäß den Ausführungen der Vorhabenträgerin wird durch die Maßnahme A6 der Erhalt der ökologischen Funktion im räumlichen Zusammenhang

gewährleistet. Dieser Auffassung schließt sich die Planfeststellungsbehörde nicht an, da diese Art Nischen und weite, offene Halbhöhlen bevorzugt, deren Entwicklung längere Zeiträume benötigt. Die erst nach Beendigung der Tiefbauarbeiten zu realisierende Maßnahme A6 wird daher erst mit großer zeitlicher Verzögerung eine entsprechende Eignung aufweisen.

Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb angeordnet, dass vorhandene ältere Gehölzbestände zu sichern sind und dort halboffene Nistkästen für den Grauschnäpper aufzuhängen sind.

Quartiere von **Fledermäusen** wurden mit Ausnahme eines Balzquartiers der **Zwergfledermaus** nicht im Eingriffsbereich nachgewiesen. Das Quartier befindet sich in den Gehölzen entlang der zweiten Deichlinie, welche im Zuge der Deichverlegung beseitigt werden. Zum Erhalt der ökologischen Funktion im räumlichen Zusammenhang werden im Bereich der umliegenden Gehölze zwei Fledermauskästen angebracht. Da das Vorhandensein weiterer Tagesverstecke oder Paarungsquartiere von Arten wie insbesondere Rauhaufledermaus, Großer Abendsegler, Braunes Langohr, Fransenfledermaus, Große Bartfledermaus, Kleinabendsegler, Mückenfledermaus und Wasserfledermaus von der Vorhabenträgerin nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden kann, werden vor Fällung die zu beseitigenden Gehölze noch einmal auf als Quartiere geeignete Strukturen untersucht und bei Nachweis ggf. weitere Fledermauskästen aufgehängt. Insgesamt kommt es damit zu keinem Verbotstatbestand für Fledermäuse.

Auch für die relevanten **Rastvogelarten** wie insbesondere Weißwangengans, Blässgans und Kiebitz kann die Beschädigung von Ruhestätten ausgeschlossen werden. Eine höhere Bedeutung als Rastfläche für diese Arten weist lediglich das Marschgrünland nördlich der zweiten Deichlinie auf, welches lediglich temporär im Zusammenhang mit dem Tunnelbau genutzt wird. Die für die Auflast vorgesehene Fläche und auch die Bereiche der Deichrückverlegung wurden in den letzten Jahren nicht als Rastflächen genutzt und weisen aufgrund der Nähe zu Vertikalstrukturen (Ortsrand, Ziegelei) auch nur eine eingeschränkte Eignung auf. Durch die Auflast können unter Berücksichtigung einer Effektdistanz von 500 m ggf. Randbereiche der rund 430 m entfernt gelegenen Rastflächen der Weißwangengans (Nonnengans) beeinträchtigt werden. Da für diese eher kleinflächige Beeinträchtigung das Vorhandensein von Ausweichmöglichkeiten angenommen werden kann, zusätzliche Ausweichmöglichkeiten durch die Maßnahme E1 CEF geschaffen werden, die Beeinträchtigung nur temporär ist und nicht zuletzt die Vorbelastungen insbesondere durch die Ziegelei zu berücksichtigen sind, kann das Eintreten eines Verbotstatbestandes eindeutig ausgeschlossen werden.

### 2.2.3.6 Wasserwirtschaftliche Belange

Gemäß § 8 Abs. 1 WHG bedarf die Benutzung eines Gewässers der Erlaubnis oder der Bewilligung, soweit nicht durch das WHG oder aufgrund des WHG erlassener Vorschriften etwas anderes bestimmt ist. Eine erlaubnis- bzw. bewilligungspflichtige Benutzung im Sinne von § 9 WHG ist im Einleiten von Stoffen in Gewässer, § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, zu sehen.

Folgende Sachverhalte erfüllen diesen Tatbestand:

- Einleiten von auf dem Straßenkörper anfallendem Niederschlagswasser in die Vorflut (vgl. Kotulla, WHG Kommentar, 2. Auflage, § 9 WHG, Rn. 29),
- Einleiten von eisenhaltigem Porenwasser, das durch den Vorbelastungsdamm ausgepresst wird, in die Gräben,
- Einleiten des Wassers aus dem wegen Durchtrennung des Polders zwischen Bau-km 6+100 und Bau-km 6+600 errichteten Kleinschöpfwerks,
- Einleiten des aus dem Deichgraben der 2. Deichlinie entnommenen Wassers in denselben.

Ein Entnehmen von Wasser aus oberirdischen Gewässern, § 9 Abs. 1 Nr. 1 WHG, ist zu sehen in:

- der bauzeitlichen Wasserentnahme und Wassereinleitung von und in den Deichfußgraben der 2. Deichlinie unter Räumung bzw. Ausbau des Grabens.

Das baubedingte Einbringen von Baustoffen in das Grundwasser beim Bau des Tunnels stellt ein Umleiten von Grundwasser durch Anlagen dar, die hierfür bestimmt oder geeignet sind, § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG, jedenfalls stellt es aber ein Einbringen von Stoffen in ein Gewässer, § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, dar.

Gemäß § 12 Abs. 1 WHG sind Erlaubnis und Bewilligung zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind (Nr. 1) oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (Nr. 2). Nach § 12 Abs. 2 WHG steht die Erteilung der Erlaubnis und der Bewilligung im Übrigen im pflichtgemäßen Ermessen (Bewirtschaftungsermessen) der zuständigen Behörde.

Die Zuständigkeit für die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis folgt aus § 19 Abs. 1 WHG. Danach entscheidet die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung der Erlaubnis oder der Bewilligung, wenn für ein Vorhaben, mit dem die Benutzung eines Gewässers verbunden ist, ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird (vgl. 2.3).

Gemäß § 68 Abs. 1 WHG bedarf außerdem der Gewässerausbau der Planfeststellung. Ein Gewässerausbau liegt nach § 67 Abs. 2 S. 2 WHG nicht vor, wenn ein Gewässer nur für einen begrenzten Zeitraum entsteht und der Wasserhaushalt dadurch nicht erheblich beeinträchtigt wird. So liegt der Fall bzgl. des 50.000 m<sup>3</sup> fassenden Pufferbeckens, in welches das aus dem Deichgraben der 2. Deichlinie entnommene Wasser zur Verfüllung der Tunnelbaugrube eingeleitet wird. Es besteht zeitlich begrenzt, da es nur für die Bauzeit benötigt und nach Fertigstellung des Tunnels wieder beseitigt wird. Wesentliche

Beeinträchtigungen für den Gewässerhaushalt treten nicht auf. Das Becken wird über einen Zeitraum von zwei Monaten aus dem Deichfußgraben befüllt. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird das Wasser vor der Wiedereinleitung in den Deichfußgraben so behandelt, dass es die maßgeblichen Parameter einhält. Die Einleitung wird mengenmäßig kontrolliert.

Nach § 67 Abs. 2 S. 1 WHG ist Gewässerausbau die Herstellung, die Beseitigung und die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer. Nach § 67 Abs. 2 S. 3 WHG stehen Deich- und Dammbauten, die den Hochwasserabfluss beeinflussen, dem Gewässerausbau gleich.

Ein Gewässerausbau in diesem Sinne ist zu sehen in:

- Verlegen der 2. Deichlinie nebst Deichaußengraben bei Bau-km 6+770 (A 20) auf einer Länge von ca. 220 Metern und Vergrößerung des Deichaußengrabens zur Ableitung des Oberflächenwassers im südlichen Trogbereich bis kurz vor den Kreuzungspunkt Deich/ Tunneltrasse (EB, S. 46),
- Herstellung eines trassenbegleitenden Ersatzgewässers,
- Herstellen des oberirdischen Absetzbeckens zur Behandlung des Wassers aus dem Trog- und Tunnelbereich nebst Ablaufgraben zum Deichfußgraben,
- Überbauung unbedeutender Gräben,
- Verrohrungen bzw. Neuanlage von Gräben mit höherer Bedeutung für den Wasserhaushalt.

Gemäß § 68 Abs. 3 WHG darf der Plan 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 (Nr. 1) und andere Anforderungen nach dem WHG oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften erfüllt werden (Nr. 2).

#### **2.2.3.6.1 Anforderungen des WHG**

Nach § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG sind die Erlaubnis oder Bewilligung zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind. Schädliche Gewässerveränderungen sind nach § 3 Nr. 10 WHG Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem WHG, aus aufgrund dieses Gesetzes erlassenen oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben. Zuvörderst ist danach auszuschließen, dass das Vorhaben gegen Vorschriften des WHG verstößt. Zu erwarten sind schädliche Gewässerveränderungen, wenn eine hinreichende Wahrscheinlichkeit für nachteilige Folgen eines Vorhabens besteht, d. h. überwiegende

Gründe für das Auftreten einer schädlichen Gewässerveränderung sprechen (Kotulla, WHG Kommentar, 2. Auflage, § 12 WHG, Rn. 5).

Auch die wasserrechtliche Planfeststellung setzt die Einhaltung der Vorschriften des WHG voraus, § 68 Abs. 3 Nr. 2 WHG.

Diese werden eingehalten.

#### **2.2.3.6.1.1 Bewirtschaftungsziele nach § 27 WHG**

Das Vorhaben verstößt nicht gegen die Bewirtschaftungsziele des WHG (zu den Bewirtschaftungszielen als Prüfungsmaßstab nach § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG vgl. OVG Hamburg, U. v. 18. Januar 2013, Az. 5 E 11/08, juris Rn. 158; BVerwG, B. v. 11. Juli 2013, Az. 7 A 20.11, Rn. 27 und 63; Schlussanträge des Generalanwalts Niilo Jääskinen vom 23. Oktober 2014 in der Rechtssache C-461/13 –BUND gegen Bundesrepublik Deutschland; Maus, in: Berendes/ Frenz/ Müggenborg (Hg.), WHG Kommentar, § 68 WHG, Rn. 64; Schmid, ebd. § 27 WHG, Rn. 105; Czychowski/ Reinhardt (Hg.), WHG Kommentar, 11. Auflage, § 12 WHG, Rn. 21). Die Einhaltung der Bewirtschaftungsziele bzw. der Umweltziele nach der Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinie 2000/60/EG, zuletzt geändert durch Art. 1 ÄndRL 2014/101/EU vom 30. 10. 2014 (ABl. Nr. L 311 S. 32) wurde in einem eigenen Fachbeitrag geprüft.

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 und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Nr. 2). Für künstliche oder erheblich veränderte oberirdische Gewässer regelt § 27 Abs. 2 WHG ein alternatives Bewirtschaftungsziel. Es bezieht sich nicht auf den ökologischen Zustand, sondern auf das ökologische Potenzial eines Gewässers. Es beschreibt die Möglichkeit bzw. das Potenzial, ein Gewässer ohne signifikante Einschränkung der zur Einstufung als künstlich oder erheblich verändert führenden Nutzung durch Maßnahmen zur Begrenzung oder zum Ausgleich der durch diese Nutzung verursachten Auswirkungen so zu verbessern, dass es einen ökologischen Zustand erreicht, der dem eines vergleichbaren natürlichen Gewässers ähnlich ist (Schmid, in: Berendes/ Frenz/ Müggenborg (Hg.), WHG Kommentar, § 27 WHG, Rn. 53 f.). Für den chemischen Zustand gibt es keine Abweichungen gegenüber § 27 Abs. 1 WHG.

Hier ist § 27 Abs. 2 WHG einschlägig, da es sich in dem vom Vorhaben betroffenen Gebiet um künstliche und erheblich veränderte Gewässer handelt. Künstliche und erheblich veränderte Gewässer im Sinne von § 3 Nr. 4 WHG müssen als solche eingestuft worden sein. Die Gründe für die Einstufung sind in § 28 WHG genannt, dazu zählen die Wasserregulierung, der Hochwasserschutz oder die Landentwässerung (§ 28 Nr. 1

lit. e WHG) oder die Schifffahrt (§ 28 Nr. 1 lit. b WHG) sowie weitere und andere, ebenso wichtige nachhaltige Entwicklungstätigkeiten des Menschen (§ 28 Nr. 1 lit. f WHG). Auf dieser Grundlage wurden die Tideelbe und der Ruthenstrom als erheblich veränderte oberirdische Gewässer eingestuft (vgl. Flussgebietsgemeinschaft Elbe, Bewirtschaftungsplan 2009, S. 23 f. und Karte 1.3). Für die im Bereich der Baustelle und des Vorhabens liegenden weiteren Gewässer Gauensieker Süderelbe, Krautsander Binnenelbe sowie das verzweigte Entwässerungssystem aus Flethen und Gräben wurde keine Einstufung vorgenommen, da die WRRL auf Gewässer mit einem Einzugsgebiet kleiner als 10 km<sup>2</sup> in Deutschland nicht angewendet wird (BMU, Die Wasserrahmenrichtlinie – Auf dem Weg zu guten Gewässern, Ergebnisse der Bewirtschaftungsplanung 2009 in Deutschland, 2010, S. 18; Möckel/ Bathe, DVBl. 2013, 220). Sie sind gleichwohl in die Betrachtung einzubeziehen, da sie mit Elbe und Ruthenstrom verbunden sind und das Erreichen der Bewirtschaftungsziele dort gewährleistet sein muss. Daher werden Gauensieker Süderelbe und Krautsander Binnenelbe als erheblich veränderte Gewässer behandelt. Flethe und Gräben werden als künstliche Gewässer im Sinne von § 3 Nr. 4 WHG beurteilt, zumal sie künstlich angelegt und technisch gesteuerte Gewässer sind.

Für die Beurteilung, ob eine Verschlechterung vorliegt, kommt es auf den gesamten Wasserkörper (§ 3 Nr. 6 WHG) an, so dass punktuelle Verschlechterungen außer Betracht bleiben, wenn sie auf der Ebene des Wasserkörpers ausgeglichen sind (Gellermann, DVBl. 2007, 1517, 1520 m. w. N.). Eine Verschlechterung wird durch Gegenüberstellung des Ist-Zustands mit dem prognostizierten Zustand, der infolge der negativen Auswirkungen des Vorhabens eintritt, ermittelt. Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind zu berücksichtigen (Gellermann, DVBl. 2007, 1517, 1521; Umweltbundesamt (Hg.), Arbeitshilfe zur Prüfung von Ausnahmen von den Bewirtschaftungszielen der EG-Wasserrahmenrichtlinie bei physischen Veränderungen von Wasserkörpern nach § 31 Abs. 2 WHG aus wasserfachlicher und rechtlicher Sicht, Dessau-Roßlau 2014, S. 55). Bei der Prüfung, ob sich das ökologische Potenzial verschlechtert, sind außerdem Kompensationsmaßnahmen berücksichtigungsfähig (Schmid, in: Berendes/ Frenz/ Müggenborg (Hg.), WHG Kommentar, § 27 WHG, Rn. 69). So ist nur hinsichtlich der unvermeidbaren und minimierten sowie (hinsichtlich des ökologischen Potenzials) kompensierten negativen Auswirkungen des Vorhabens zu prüfen, ob diese Beeinträchtigungen einen Grad erreichen, der eine Verschlechterung darstellt.

Eine Verschlechterung liegt nach einer Literaturansicht nur vor, wenn das Vorhaben nachteilige Auswirkungen mit sich bringt, die zu einer Herabstufung der Zustandsklasse nach Anhang V der Wasserrahmenrichtlinie bzw. Anlage 3 zu § 5 OGewV führen (dazu Schmid, in: Berendes/ Frenz/ Müggenborg (Hg.), WHG Kommentar, § 27 WHG, Rn. 94 ff.). Die Rechtsprechung tendiert zu einem strengeren Verschlechterungsbegriff (vgl. nur BVerwG, B. v. 11. Juli 2013, Az. 7 A 20/11), wonach jede Einwirkung jenseits einer Bagatellgrenze, die sich nicht positiv oder neutral im Gewässerzustand niederschlägt, als Verschlechterung gilt. Dieser strengere Maßstab wird hier vorsorglich angewandt.

Hinsichtlich des chemischen Zustands ist eine Verschlechterung danach nicht zu befürchten. Beurteilungsmaßstab für den Gewässerzustand sind die Umweltqualitätsnormen der Anlage 7 der OGewV bzw. des Anhangs I zur Richtlinie 2008/105/EG (zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/39/EG), des Art. 16 WRRL und aller anderen einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, in denen Umweltqualitätsnormen festgelegt sind. Eine Umweltqualitätsnorm ist gem. § 2 Nr. 3 OGewV bzw. Art. 2 Nr. 35 WRRL die Konzentration eines bestimmten Schadstoffs oder einer bestimmten Schadstoffgruppe, die in Wasser, Sedimenten oder Biota aus den Gründen des Gesundheits- und Umweltschutzes nicht überschritten werden darf. Kein Schadstoff darf in einer höheren Konzentration, als es in den Umweltqualitätsnormen vorgesehen ist, vorkommen, § 6 OGewV. Jeglicher Verstoß gegen die Umweltqualitätsnormen ist daher zu verhindern (Schmid, in: Berendes/ Frenz/ Müggendorf (Hg.), WHG Kommentar, § 27 WHG, Rn. 95).

Der Bewirtschaftungsplan der Flussgebietsgemeinschaft Elbe 2009 (S. 82 und Karte 4.2.1) trifft bzgl. des Ist-Zustands nur Aussagen zur Tideelbe, deren chemischer Zustand als schlecht, und zum Ruthenstrom, dessen chemischer Zustand als gut eingestuft wird, nicht hingegen zu den weiteren im Vorhabengebiet gelegenen Gewässern. Eigene Untersuchungen der Vorhabenträgerin zur Ermittlung des Ist-Zustands dieser Gewässer (v. a. Entwässerungsgräben) waren entbehrlich. Der zu treibende Ermittlungsaufwand stünde nicht in angemessenem Verhältnis zur voraussichtlichen Schwere der Auswirkungen des Vorhabens (vgl. zur Eingriffsregelung Schumacher/ Fischer-Hüftle, BNatSchG Kommentar, § 15 BNatSchG, Rn. 9). Einerseits werden hier die Auswirkungen des Vorhabens nicht schwer wiegen, da Gewässerflora und -fauna an die Lebensraumverhältnisse eines künstlich angelegten, intensiv bewirtschafteten und unterhaltenen Entwässerungssystems angepasst sind. Es sind an ihr Habitat angepasste Generalisten. Andererseits werden die Auswirkungen des Vorhabens nicht zu einer Verschlechterung führen, da die Eingriffe in das bestehende Entwässerungssystem allenfalls minimal sind bzw. ausgeglichen werden können. Zusätzlicher Ermittlungsaufwand war daher nicht geboten.

Zu einer Verschlechterung des chemischen Zustands kommt es nicht. Größere Oberflächengewässer in den Binnendeichflächen sind vom Bauvorhaben von vornherein nicht direkt betroffen, da die Trasse in diesem Bereich unterirdisch als Tunnel gebaut wird. Die während des Baus anfallenden Schadstoffe gelangen nicht in die Oberflächengewässer, so dass sich eine Prüfung erübrigt, ob darunter solche sind, welche den Umweltqualitätsnormen der WRRL bzw. OGewV unterfallen. Das wird durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen gewährleistet. Zum Schutz der Gauensieker Süderelbe wird ein Abstand der Auflastfläche von 10 Metern zu den Ufern eingehalten. Das aus dem Deichfußgraben der 2. Deichlinie entnommene Wasser wird vor der Wiedereinleitung so behandelt, dass die maßgeblichen Parameter eingehalten werden. Im Übrigen wird auf der Baustelle der neueste Stand der Technik verwendet, der den Austritt von Schadstoffen verhindert. Auch während des Betriebs werden keine Schadstoffe in unzulässigen Konzentrationen in Oberflächengewässer eingetragen. Das geplante Entwässerungssystem wird diese Schadstoffe wirksam filtern (Vegetationsfilter durch

Begrünung der Dammkörper, breite Böschungen zur Versickerung im Dammkörper, Tauchwände, Absetzbecken, Enteisungsfläche etc.). Dadurch wird ein Verstoß gegen die Umweltqualitätsnormen von vornherein vermieden. Die Einleitung des Wassers aus dem Kleinschöpfwerk im durchtrennten Polder ist unbedenklich, da das anfallende und in das trassenbegleitende Ersatzgewässer eingeleitete Wasser nicht verändert werden. Die geplanten Gewässerausbaumaßnahmen (Verlegen und Vergrößern des Deichaußengrabens, Überbauung, Verrohrung bzw. Neuanlage von Gräben) haben keinen Einfluss auf den chemischen Zustand. Auch bei diesen Baumaßnahmen wird der neueste Stand der Technik verwendet.

Eine Verschlechterung des chemischen Zustands der Tideelbe und des Ruthenstroms sowie der Krautsander Binnenelbe und der Gauensieker Süderelbe ist ebenfalls nicht zu befürchten. Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen während des Baus bzw. das Entwässerungssystem stellen bereits sicher, dass die Schadstoffkonzentrationen in der Vorflut bzw. den Entwässerungsgräben nicht unzulässig überschritten werden. Für die Tideelbe und den Ruthenstrom ist daher erst recht keine Verschlechterung zu befürchten. Die übrigen größeren Gewässer im Planungsgebiet werden durch das Vorhaben untertunnelt und sind daher von Schadstoffeinträgen von vornherein nicht betroffen.

Auch das ökologische Potenzial der Oberflächengewässer wird sich nicht verschlechtern. Dies wird anhand sog. Qualitätskomponenten beurteilt, die nach WRRL, Anhang V, 1.1 bzw. Anlage 3 und 4 zu § 5 Abs. 2 OGewV in biologische Komponenten, hydromorphologische Komponenten in Unterstützung der biologischen Komponenten sowie chemische und allgemein physikalisch-chemische Komponenten in Unterstützung der biologischen Komponenten aufgeteilt sind. Maßgeblich sind die Qualitätskomponenten, die für diejenige Gewässerkategorie nach Anlage 1 Nr. 1 zur OGewV gelten, die dem betreffenden Wasserkörper am ähnlichsten ist. Das ist hier die Kategorie Fluss.

Hinsichtlich des Ist-Zustands der Gewässer ist dem Bewirtschaftungsplan 2009 der FGG Elbe, Karte 4.2 zu entnehmen, dass das ökologische Potenzial der Tideelbe als mäßig, dass des Ruthenstroms als unbefriedigend eingestuft wurde; hinsichtlich der weiteren Gewässer im Vorhabengebiet trifft der Bewirtschaftungsplan keine Aussage. Eigene Untersuchungen waren auch hinsichtlich des Zustands in ökologischer Hinsicht entbehrlich, da es nicht zu einer Verschlechterung des ökologischen Potenzials kommt (vgl. oben).

Die größeren Gewässer (Elbe, Ruthenstrom, Krautsander Binnenelbe, Gauensieker Süderelbe und weitere Flethe) sind von vornherein nicht betroffen, da sie untertunnelt werden. Auch die übrigen Gewässer (Gräben) werden sich nicht verschlechtern. Dies gilt zunächst hinsichtlich der biologischen Komponente. Sie setzt sich zusammen aus Gewässerflora und Gewässerfauna. Zwar werden insgesamt bau- und anlagebedingt 140 m<sup>2</sup> Gräben, d. h. Lebensraum, verloren gehen. Hierfür sind aber Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen. Es werden zunächst Ersatzgewässer erstellt und erst im

Anschluss daran werden die Gräben verschlossen und verfüllt (vgl. Vermeidungsmaßnahme V7 für den Schlammpeitzger). Für den schützenswerten Schlammpeitzger werden vorhandene Grabenabschnitte hinsichtlich seiner Lebensraumsprüche optimiert und so neue Lebensräume geschaffen. Nördlich der alten Deichlinie wird der vorhandene Fischbestand zudem abgefischt und in die Ersatzlebensräume verbracht. Diese Maßnahmen finden vor Beginn der Bauarbeiten statt (ebd.). Ferner sind Ersatzmaßnahmen zum Ausgleich des Lebensraumverlusts geplant (z. B. Maßnahme E1). Werden Gräben temporär in Anspruch genommen, werden sie nach der Bauzeit wiederhergestellt (Ausgleichsmaßnahme A8). Die hydromorphologische Komponente setzt sich aus Wasserhaushalt, Durchgängigkeit und Morphologie zusammen. Eingriffe in den Wasserhaushalt können vermieden werden. Die Wasserentnahme für die Tunnelbaugrube aus dem Deichfußgraben der 2. Deichlinie erfolgt angepasst an die Flutkurve und langsam über einen Zeitraum von zwei Monaten. Das einmal entnommene Wasser wird mehrfach verwendet; hierzu wird ein Pufferbecken errichtet. Das Wiedereinleiten des Wassers wird an Gewässerfauna und -flora angepasst, indem es nicht schwallweise, sondern gedrosselt über Pumpen erfolgt. Im Zuge der Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bzgl. des Lebensraumverlusts durch Beseitigung von Gräben werden der Abfluss des Wassers im Grabensystem und die Abflussdynamik erhalten bleiben. Die Durchgängigkeit des bestehenden Gewässersystems ist durch die bestehenden Schöpfwerke eingeschränkt und wird in diesem Umfang gewahrt. Erschütterungs- und lärmempfindliche Fische können die betroffenen Bereiche daher meiden, indem sie ausweichen. Die Morphologie der Gräben und Flethe ist ebenfalls durch laufende Eingriffe im Rahmen der Unterhaltung gekennzeichnet und von den Anforderungen als Entwässerungseinrichtung geprägt. Daran sind Gewässerflora und -fauna angepasst. Bei der Neuanlage und Wiederherstellung von Gräben wird dementsprechend durchgehend eine naturnahe Gewässersohle mit gewässertypischen Sohlensubstrat angelegt; die Ufer- und Gewässervegetation wird standortgerecht angesät (Ausgleichsmaßnahme A8). Hinsichtlich der chemisch-physikalischen Qualitätskomponente sind Schadstoffeinträge von Interesse. Hinsichtlich der chemischen Qualitätskomponente gelten die gleichen Maßstäbe wie für den chemischen Zustand, Anlage 3 zur OGWV, Punkt 3 und Anlage 4, Tabelle 3. Durch das Vorhaben wird der Gewässerzustand insofern nicht maßgeblich verändert, insbesondere werden die Umweltqualitätsnormen eingehalten. Hinsichtlich der allgemeinen chemisch-physikalischen Qualitätskomponenten ist der Gewässerzustand nach Sichttiefe, Temperaturverhältnissen, Salzgehalt, Versauerungszustand und Nährstoffverhältnissen zu beurteilen. Am allgemeinen chemisch-physikalischen Zustand ändert sich nichts. Insbesondere die Sichttiefe wird durch Verockerungen nicht negativ beeinflusst. Das bei der Auflast auftretende eisenhaltige Porenwasser wird durch die Behandlung und die gezielte Ausfällung des Eisens in den vorgesehenen Grabenschlingen so behandelt, dass die Verockerung vermieden wird. Beeinträchtigungen von Gewässerflora und -fauna durch Sedimente treten nicht auf, da sie vermieden werden können (z. B. Sammelmulden und Absetzbecken vor den Einleitstellen in die Gräben, Versickerung von Niederschlagswasser, Schlitz- und Frästechniken bei Tunnelbau statt Rammverfahren). Beim Anschluss von Ersatzgräben an das bestehende Gewässersystem kommt es zu Aufwirbelungen, die das Maß von Unterhaltungsmaßnahmen aber nicht überschreiten. An diese sind Tiere und Pflanzen angepasst. Im Übrigen werden negative Auswirkungen durch Stoffeinträge durch Vegetationsfilter, Tauchwände, Absetzbecken, Enteisungsfläche und weitere Maßnahmen weitgehend vermieden.

Auch das Verbesserungsgebot des § 27 Abs. 1 Nr. 2 WHG ist eingehalten. Die Norm fordert nicht, dass das Vorhaben selbst dem Verbesserungsgebot genügt, d. h. zur Verbesserung des Gewässerzustands beiträgt. Sie fordert, dass die Verwirklichung des Vorhabens nicht die Erreichung der Bewirtschaftungsziele gefährdet, d. h. bis zum 22. Dezember 2015 einen guten Zustand der oberirdischen Gewässer zu erreichen, Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziff. ii) WRRL, § 29 WHG. Dafür kommt es darauf an, ob das Vorhaben mit im Maßnahmenprogramm nach § 82 WHG bzw. im Bewirtschaftungsplan nach § 83 WHG enthaltenen Maßnahmen in Konflikt gerät. Das ist nicht der Fall. Vorgesehen sind Maßnahmen zur Reduktion der Stoffbelastung, vor allem im Bereich der Landwirtschaft und zur Verbesserung der Durchgängigkeit in Nebengewässern der Elbe. Damit gerät das Vorhaben nicht in Konflikt.

Jedenfalls liegen die Voraussetzungen einer Ausnahme nach § 31 Abs. 2 WHG vor, so dass, eine Verschlechterung des Gewässerzustands oder das Nichterreichen des guten Zustands unterstellt, das Vorhaben hiernach zulässig wäre. Eine Verschlechterung des Gewässerzustands verstößt nach § 31 Abs. 2 S. 1 WHG nicht gegen die Bewirtschaftungsziele nach § 27 WHG, wenn

- dies auf einer neuen Veränderung der physischen Gewässereigenschaften oder des Grundwasserstands beruht (Nr. 1),
- die Gründe für die Veränderung von übergeordnetem öffentlichen Interesse sind oder wenn der Nutzen der neuen Veränderung für die Gesundheit oder Sicherheit des Menschen oder für die nachhaltige Entwicklung größer ist als der Nutzen, 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).
- das Vorhaben die festgelegten Bewirtschaftungsziele in anderen Gewässern derselben Flussgebietseinheit nicht dauerhaft ausschließt oder gefährdet, § 31 Abs. 3 WHG.

Die Veränderungen sind neu, wenn sie nach Inkrafttreten des 7. WHG-Änderungsgesetzes am 25. Juni 2002 erfolgten (Knopp, in: Siedler/ Zeitler/ Dahme/ Knopp, WHG Loseblatt-Kommentar, § 31 WHG Rn. 6, § 25d WHG a.F. Rn. 21). Das ist beim Bau der A 20-Elbquerung der Fall. Das Minimierungsgebot des § 31 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 WHG wird durch die oben beschriebenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen eingehalten. Alternative

Varianten des Vorhabens (§ 31 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 WHG) bieten sich nicht an. Insofern wird auf die Ausführungen zur Trassenführung (2.2.3.3) und zu den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege (2.2.3.5) verwiesen. Die dortigen Ausführungen zum Vorhaben gelten auch für die mit dem Vorhaben verbundenen negativen Auswirkungen auf die Bewirtschaftungsziele. Schließlich werden mit dem Vorhaben übergeordnete öffentliche Interessen verfolgt. Es muss sich um ein gewichtiges Interesse im Sinne des Allgemeinwohls handeln, das langfristig sein sollte. Die Maßstäbe der FFH-Richtlinie können angewandt werden (Schmid, in: Berendes/ Frenz/ Müggenborg (Hg.), WHG Kommentar, § 31 WHG, Rn. 30; Umweltbundesamt (Hg.), Arbeitshilfe zur Prüfung von Ausnahmen von den Bewirtschaftungszielen der EG-Wasserrahmenrichtlinie bei physischen Veränderungen von Wasserkörpern nach § 31 Abs. 2 WHG aus wasserfachlicher und rechtlicher Sicht, Dessau-Roßlau, März 2014, S. 94). Ein solches Allgemeinwohlinteresse liegt hier vor. Die Verschlechterung des Gewässerzustands wäre Folge des Vorhabens A 20-Elbquerung, für das solche überwiegende Interessen streiten. Die Bewirtschaftungsziele in anderen Gewässern der Flussgebietseinheit werden erreicht. Das Vorhaben schließt dies nicht dauerhaft aus oder gefährdet dies. Andere Gewässer sind das Gauensieker Schleusenfleth, die Krautsander Binnenelbe, die Wischfelder Süderelbe, der Rutherstrom und schließlich die Tideelbe, über bzw. in welche die Autobahn letztlich entwässert. Diese sind im Bewirtschaftungsplan der FGG Elbe 2009 als künstliche/ erheblich veränderte/ natürliche Gewässer eingestuft. Der chemische und ökologische Zustand/ das ökologische Potenzial wird durch das Vorhaben nicht verschlechtert, da Verschlechterungen bereits in den vorgelagerten Gräben und Abschnitten vermieden bzw. ausgeglichen werden können. Auch die Verbesserung der Gewässer wird durch das Vorhaben nicht in Frage gestellt.

#### **2.2.3.6.1.2 Bewirtschaftungsziele nach § 47 WHG**

Die Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser regeln ebenfalls ein Verschlechterungsverbot, ein Verbesserungsgebot sowie ein Gebot der Trendumkehr. Sie sind auch für das Tunnelbauwerk zu prüfen. Die Errichtung des Tunnelbauwerks stellt als Einbringen von Stoffen in ein Gewässer eine erlaubnispflichtige Benutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar. Das Einbringen von Stoffen ist gegeben, wenn der Stoff das Grundwasser tatsächlich erreicht (objektive Komponente) und dies auch Zweck des menschlichen Verhaltens war (subjektiv-finale Komponente) (Kotulla, WHG-Kommentar, 2. Auflage, § 9 WHG, Rn. 27). Das ist beim Einsatz von Bauprodukten im Grundwasserbereich der Fall (Knopp, in: Sieder/ Zeitler/ Dahme/ Knopp, WHG Loseblatt-Kommentar, § 9 WHG, Rn. 42, Stand Mai 2011), so auch beim geplanten A 20-Elbtunnel. Die Bewirtschaftungsziele sind ebenfalls zu prüfen, wenn die Erlaubnis nicht erforderlich ist. Nach § 49 Abs. 1 S. 2 WHG ist eine Erlaubnis nur erforderlich, wenn sich das Einbringen von Stoffen nachteilig auf die Gewässerbeschaffenheit auswirken kann. Unter der Beschaffenheit des Grundwassers sind die physikalische, chemische oder biologische Beschaffenheit des Wassers im Grundwasserleiter zu verstehen (Kotulla, WHG-Kommentar, 2. Auflage, § 49 WHG, Rn. 7). Nachteilig ist eine Auswirkung, wenn sie sich als eine Verschlechterung gegenüber der bisherigen Beschaffenheit herausstellt (ebd. Rn. 11). Sinn und Zweck gebieten, die Bewirtschaftungsziele auch im Rahmen des Tatbestandsmerkmals der nachteiligen Auswirkung auf die Grundwasserbeschaffenheit zu prüfen. Zentraler Regelungsgegenstand

des § 47 WHG und der diesen konkretisierenden Grundwasserverordnung ist die chemische Grundwasserbeschaffenheit. Auch der systematische Zusammenhang mit § 47 WHG führt zu einer Prüfung der Auswirkungen der Grundwasserbeschaffenheit am Maßstab des § 47 WHG i. V. m. der Grundwasserverordnung, da § 49 WHG im gleichen Abschnitt wie § 47 WHG steht. Außerdem besteht eine begriffliche Parallele zu § 48 WHG, der auf die GrwV als Maßstab hinsichtlich von Schadstoffeinträgen verweist; diese konkretisiert auch die Bewirtschaftungsziele. Zudem überschneiden sich die Begriffe der nachteiligen und der schädlichen Gewässeränderung im Sinne von § 3 Nr. 10 WHG, der explizit auf die Normen des WHG verweist, so dass die Bewirtschaftungsziele auch insofern geprüft werden müssen (vgl. Czychowski/ Reinhardt, WHG Kommentar, 11. Auflage, § 3 WHG, Rn. 69).

Die Bewirtschaftungsziele werden eingehalten. Im Einzelnen:

§ 47 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WHG fordert, das Grundwasser so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird. Der chemische Zustand wird ebenfalls anhand der Einhaltung von Qualitätsnormen beurteilt, § 7 Abs. 2 Nr. 1 GrwV mit Anhang 2. Der Verschlechterungsbegriff entspricht demjenigen für Oberflächengewässer. Auch hier geht die Planfeststellungsbehörde vorsorglich davon aus, dass jede Einwirkung jenseits einer Bagatellgrenze, die sich nicht positiv oder neutral im Gewässerzustand niederschlägt, eine Verschlechterung darstellt.

Danach kommt es nicht zu einer Verschlechterung des chemischen Grundwasserzustands. Nach den Karten 4.6. des Bewirtschaftungsplans der Flussgebietsgemeinschaft Elbe 2009 ist der Grundwasserzustand im Planungsgebiet gut. Dies wird sich durch das Vorhaben nicht ändern. Baubedingte Schadstoffeinträge werden nicht erwartet bzw. durch entsprechende Vorsorgemaßnahmen vermieden (vgl. auch Nebenbestimmung zur wasserrechtlichen Erlaubnis 1.2.2.); insofern gilt das Gleiche wie für die Oberflächengewässer. Schadstoffeinträge durch den Betrieb (Niederschlagswasser) werden aufgrund des Entwässerungssystems (Versickerung auf den Böschungflächen, Regelungsbauwerke mit Tauchwänden vor der Einleitung) und der guten Pufferkapazität der Kleiböden ebenfalls ausgeschlossen. Das auf den in Richtung Tunnel geneigten Verkehrsflächen anfallende Niederschlagswasser wird über Sammelkanäle und ein Pufferbecken in ein Absetzbecken geleitet, wo Vorkehrungen gegen Schadstoffeinträge vor der Einleitung in das Grabensystem getroffen werden. Die Umweltqualitätsnormen werden daher nicht überschritten. Der chemische Grundwasserzustand wird sich durch das Einbringen der Baustoffe des Tunnels nicht verschlechtern, § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG. Die Baustoffe sondern keine Stoffe in das Grundwasser ab.

Auch der mengenmäßige Grundwasserzustand wird sich nicht verschlechtern. Für den mengenmäßigen Grundwasserzustand gilt nach § 4 Abs. 2 GrwV, dass er gut ist, wenn

1. die Entwicklung der Grundwasserstände oder Quellschüttungen zeigt, dass die langfristige mittlere jährliche Grundwasserentnahme das nutzbare Grundwasserdargebot nicht übersteigt und
2. durch menschliche Tätigkeiten bedingte Änderungen des Grundwasserstandes zukünftig nicht dazu führen, dass
  - a) die Bewirtschaftungsziele nach den §§ 27 und 44 des Wasserhaushaltsgesetzes für die Oberflächengewässer, die mit dem Grundwasserkörper in hydraulischer Verbindung stehen, verfehlt werden,
  - b) sich der Zustand dieser Oberflächengewässer im Sinne von § 3 Nummer 8 des Wasserhaushaltsgesetzes signifikant verschlechtert,
  - c) Landökosysteme, die direkt vom Grundwasserkörper abhängig sind, signifikant geschädigt werden und
  - d) das Grundwasser durch Zustrom von Salzwasser oder anderen Schadstoffen infolge räumlich und zeitlich begrenzter Änderungen der Grundwasserfließrichtung nachteilig verändert wird.

Diese Parameter werden durch das Vorhaben nicht negativ beeinflusst. Grundwasser wird weder während der Bauzeit, noch während des Betriebs entnommen (Nr. 1). Das Grundwasserdargebot wird sich nicht wesentlich ändern. Zwar entstehen versiegelte Flächen, der Grundwasserneubildung dient aber die Versickerung des auf der Fahrbahn anfallenden Niederschlagswassers vor (Nr. 1). Der Grundwasserstand wird sich nach dem Ergebnissen des hydrogeologischen Gutachtens der Grundbauingenieure Steinfeld und Partner von 2007 durch die Tunnelbaumaßnahme ebenfalls nicht ändern (Nr. 2). Die Baugruben für die Trogstrecken und die Start- und Zielschächte des Tunnelvortriebs werden im Schutz von seitlich wasserdichten Stahlbetonschlitzwänden grundwasserschonend im Unterwasseraushubverfahren hergestellt und nach Erreichen der Endaushubtiefe mit einer gegen Auftrieb rückverankerten Unterwasserbetonsohle wasserdicht abgeschlossen. Die ca. 14 m hohen Tunnelröhren und die Trogbauwerke werden den Elbtal-Hauptgrundwasserleiter nicht abschotten.

Sie bilden darin ein umströmbares Hindernis. Das Gutachten entspricht dem neuesten Stand wissenschaftlicher Kenntnis und wendet einwandfreie Methoden an. Insofern bestehen keine Zweifel an diesem Ergebnis.

Das Erreichen des guten Grundwasserzustands, § 47 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 WHG, wird nicht gefährdet. Die Norm fordert, dass die Verwirklichung des Vorhabens nicht die Erreichung der Bewirtschaftungsziele gefährdet, d. h. bis zum 22. Dezember 2015 einen guten Zustand der oberirdischen Gewässer zu erreichen, Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziff. ii) WRRL, § 29 WHG. Dafür kommt es darauf an, ob das Vorhaben mit den im Maßnahmenprogramm nach § 82 WHG im Bewirtschaftungsplan nach § 83 WHG enthaltenen Maßnahmen in Konflikt gerät. Das ist nicht der Fall, da die vorgesehenen Maßnahmen die Reduzierung von

Nährstoffeinträgen vorsehen und auf die Art der Landbewirtschaftung abzielen. Hiermit gerät das Vorhaben nicht in Konflikt.

Nach § 47 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 WHG ist das Grundwasser ferner so zu bewirtschaften, dass alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen aufgrund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden. Dieses Gebot der Trendumkehr wird eingehalten. Es flankiert die anderen beiden Bewirtschaftungsziele hinsichtlich des chemischen Grundwasserzustands, indem es dazu verpflichtet, schon vor Erreichen der Schwellenwerte ansteigende Schadstoffkonzentrationen zu stoppen und zu vermindern (Czychowski/ Reinhardt, WHG Kommentar, 11. Auflage, § 49 WHG, Rn. 11). Für die Vorhabenzulassung bedeutet dies, dass nicht nur Schadstoffeinträge zu vermeiden sind, die einen Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot bedeuten, sondern jegliche Schadstoffeinträge, die signifikant und anhaltend die Schadstoffkonzentration erhöhen. Hierzu ist eine Prognose anzustellen. Signifikant ist nicht gleichbedeutend mit „erheblich“, vielmehr sind schon geringfügige nachteilige Stoffeinträge erfasst (ebd. Rn. 12 m. w. N.). Anhaltend ist der Trend, wenn die Veränderung der Konzentration von Schadstoffen nicht als zufällig, sondern fachlich belastbar erscheint (Böhme, in: Berendes/ Frenz/ Müggenborg (Hg.), WHG Kommentar, § 47 WHG, Rn. 27). Die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verhindern auch ansteigende Schadstoffkonzentrationen durch den Bau und Betrieb der A 20. Da die Baustoffe für den Tunnel keine Schadstoffe ins Grundwasser absondern, wird auch bei der Tunnelbaumaßnahme das Gebot der Trendumkehr beachtet.

Jedenfalls greift aber die Ausnahme nach § 47 Abs. 3 S. 1, § 31 Abs. 2 S. 1 WHG. Dazu gilt das oben Ausgeführte sinngemäß.

#### **2.2.3.6.1.3 Weitere wasserrechtliche Vorschriften**

Auch andere wasserrechtliche Vorschriften, die nach § 12 Abs. 1 Nr. 1, § 3 Nr. 10, § 68 Abs. 3 Nr. 2 WHG zu beachten sind, werden eingehalten. Insbesondere werden die nachhaltige Gewässerbewirtschaftung (§ 1 WHG i. V. m. § 6 WHG) nicht gefährdet, die allgemeinen Sorgfaltspflichten nach § 5 Abs. 1 WHG beachtet, die Vorschriften zur Reinhaltung von Gewässern beachtet (§ 32, § 48 WHG).

#### **2.2.3.6.2 Hochwasserschutz –Verlegung der 2. Deichlinie, Durchtrennung des Polders**

Die Hochwasserrisiken werden durch den Autobahnneubau nicht erhöht (§ 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG). Die Verlegung der 2. Deichlinie geschieht im Zuge der vorbereitenden Arbeiten, so dass Hochwasserschutz während der gesamten Bauzeit gewährleistet ist. Über ein Kleinschöpfwerk wird das anfallende Wasser des durchtrennten Poldergebiets aufgefangen und weitergeleitet, so dass die Polderfläche als Retentionsgebiet für die Flutung im Hochwasserfall im Übrigen bestehen bleibt.

### 2.2.3.6.3 Allgemeinwohl

Das Vorhaben beeinträchtigt nicht das Allgemeinwohl, § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG, § 12 Abs. 1 Nr. 1, § 3 Nr. 10 WHG. Der Begriff umfasst Belange der Wasserwirtschaft, aber auch andere öffentliche Belange (Czychowksi/ Reinhardt, WHG Kommentar, 11. Auflage, § 68 WHG, Rn. 24, § 12 WHG, Rn. 10 ff., § 6 WHG, Rn. 25 ff.). Insbesondere darf die öffentliche Wasserversorgung nicht gefährdet werden. Das ist bereits dadurch ausgeschlossen, dass im Planungsgebiet keine Trinkwasservorkommen liegen. Es gibt dort keine Wasserschutzgebiete mit Vorsorge- oder Vorrangflächen für Trinkwasser oder sonstige Schutzgebiete. Belange der Wasserwirtschaft werden nicht unzulässig beeinträchtigt. Dazu zählen nach einem weiten Begriffsverständnis auch solche Gemeinwohlbelange, die von Einwirkungen auf den Wasserhaushalt betroffen sind, d. h. auch solche der Landwirtschaft (zum weiten Begriffsverständnis des Allgemeinwohls vgl. Berendes, in: Berendes/ Frenz/ Müggenborg (Hg.), WHG Kommentar, § 6 WHG, Rn. 16 ff., hier Rn. 18). Die Entwässerung der landwirtschaftlichen Ländereien während des Tunnelbaus (Stellungnahmen des Unterhaltungsverbands Kehdingen, des Schleusenverbands Bauerschaft Ritsch, des Gauensieker Schleusenverbands und des Wasser- und Bodenverbands Krautsand) ist sichergestellt. Die maximale Einleitungsmenge ist auf 10 l/s festgelegt, wofür das Einleitungskonzept ausgelegt ist. Sollten die Wasserstände im Deichvorland wider Erwarten steigen, wird dies durch eine Umstellung des Ruthenstrom-Sperrwerks vermieden (näher s. 2.4.1.22). Die Menge und die Qualität des Wassers für die Viehtränke (vgl. vorstehende Stellungnahmen) werden nicht beeinträchtigt. Die Wasserqualität wird durch temporär eingerichtete und regelmäßig beprobte Behandlungs- und Reinigungsbauwerke sichergestellt (vgl. ebd.). Sofern die Wasserverbände die Aufnahmekapazität der Rohrleitungen B-Polder 1-Ritsch und C-Polder 4-Ritsch bezweifeln, ist darauf hinzuweisen, dass diese die geringe zusätzliche Abflussmenge nach den Berechnungen aufnehmen können (vgl. ebd.). Eine erhöhte Pumpenleistung, wie von den Wasserverbänden gefordert, kann im Schöpfwerk in Polder 6Ritsch nicht installiert werden, da die hydraulische Belastung der nachfolgenden Gewässer sonst zu hoch und die Ableitung in die Vorflut unverträglich wäre. Andere öffentliche Belange werden nicht unzumutbar beeinträchtigt. Insofern wird auf die Ausführungen zu anderen als wasserwirtschaftlichen Belangen in diesem Abschnitt des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

### 2.2.3.6.4 Ermessen

Nach § 12 Abs. 2 WHG steht die Erteilung der Erlaubnis im Übrigen im Ermessen der zuständigen Behörde (dazu 2.3).

### 2.2.3.7 Tunnelsicherheit

In mehreren Einwendungen und Stellungnahmen wird die Tunnelsicherheit thematisiert. Gefordert wird vor allem eine automatische Brandunterdrückungsanlage sowie die Einrichtung einer Berufsfeuerwehr, in jedem Fall eine verbesserte Ausrüstung der freiwilligen Feuerwehr. Für die Möglichkeiten und Grenzen des Feuerwehreinsatzes liegt eine Untersuchung der DMT GmbH & Co. KG vom 08.06.2009 (Bericht Nr. 2060 1277 1) und eine Brandschutz- und Gefahrenabwehranalyse (Bericht Nr. 2060 1277 2) vor.

§ 4 S. 1 FStrG bestimmt, dass die Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen haben, dass ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Die Verkehrssicherheit im Tunnel muss dauerhaft gewährleistet sein, um Personen- und Sachschäden sowie eine Beschädigung des Tunnelbauwerks zu vermeiden. Die sich für die Vorhabenträgerin hieraus ergebende Verantwortlichkeit schließt die sichere Gestaltung und Unterhaltung der Straße in verkehrstechnischer Hinsicht ein, insbesondere die Beachtung der diese Verpflichtungen konkretisierenden Richtlinien (OVG Lüneburg, U. v. 23.09.2009 – 7 KS 122/05, juris-Rn. 56). Um ein hohes Sicherheitsniveau zu erreichen, sind bundeseinheitlich für den Bau und Betrieb von Straßentunneln die Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT 2003, die ersetzt wurden durch die RABT 2006) formuliert worden. Gem. Ziff. 0.2 dienen die in den RABT beschriebenen Maßnahmen vorrangig einer sicheren Verkehrsführung, der Vermeidung kritischer Ereignisse, dem Schutz der Tunnelnutzer und der Umwelt sowie der Unterstützung der Einsatzdienste bei der Hilfeleistung bei Bränden, Unfällen und Pannen, wobei im Falle von Unregelmäßigkeiten die technische Ausstattung die Selbstrettung der Tunnelnutzer und den Einsatz der Sicherheitskräfte unterstützen soll. Im Zeitpunkt der Planfeststellung ist vorausschauend zu prüfen, ob die künftig für die Sicherheit des Tunnels erforderlichen baulichen Maßnahmen eingehalten werden. Regelungen zum Betrieb und zur Organisation sowie Alarm- und Gefahrenabwehrpläne müssen rechtzeitig vor Betriebsbeginn vorliegen. Dies wird durch eine Nebenbestimmung gesichert, die mit dem Vorbehalt nachträglicher Planergänzung verbunden wird.

Die RABT 2006 gelten für verschiedene Tunnellängen und Tunnelquerschnitte mit unterschiedlichen Ausstattungen. Die Anforderungen sind unter Abwägung der Verkehrsmengen, der Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und der Auswirkungen auf die Umwelt in einem Gesamtsicherheitskonzept zu bestimmen (vgl. Ziff. 0.4 der RABT 2006). Dabei ist in den RABT 2006 hinsichtlich dieses Gesamtsicherheitskonzeptes bestimmt, dass diese Richtlinien keinen starren Maßstab vorgeben. Bei der Richtlinienanwendung sind vielmehr die vielfältigen und unterschiedlichen Anforderungen aus Verkehrsqualität, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit sowie aus den Umweltbedingungen ausgewogen zu berücksichtigen und in ein Gesamtsicherheitskonzept einzubinden. Gem. Ziff. 0.4 der RABT 2006 muss dieses Konzept, ausgehend von einem festzulegenden typischen Schadensszenario, insbesondere Aussagen zur Schadensverhütung, Schadensmeldung, zur Selbst- und Fremdrettung von Personen sowie zur Hilfeleistung und Brandbekämpfung treffen. Ein vollständiges Sicherheitskonzept muss allerdings nicht zwingend schon mit den Planfeststellungsunterlagen vorgelegt werden. Nach Ziff. 0.4 der RABT 2006 ist lediglich verlangt, dass „die aus der Gesamtsicherheitsbetrachtung resultierenden baulichen Maßnahmen [...] Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sein [müssen]. Nur insoweit müssen also Aussagen des Gesamtsicherheitskonzeptes bereits während des Planfeststellungsverfahrens vorliegen, damit sie in die planfestzustellenden Unterlagen eingearbeitet werden können (OVG Lüneburg, U. v. 23.09.2009 – 7 KS 122/05, juris-Rn. 64). Das vollständige Gesamtsicherheitskonzept wie es von den RABT 2006 vorgesehen ist, muss erst im Zeitpunkt der erstmaligen Eröffnung des Tunnels für den allgemeinen Verkehr,

d. h. bei seiner Inbetriebnahme vorliegen (OVG Lüneburg, U. v. 23.09.2009 – 7 KS 122/05, juris-Rn. 64). Dies ist erforderlich, damit das Gesamtsicherheitskonzept seine Funktion als Handlungsanweisung für die Einsatzkräfte im Notfall von Anfang an erfüllen kann.

Zur Beurteilung der Tunnelsicherheit hat der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein eine Sicherheitsdokumentation mit Datum vom 03.03.2011, die aktualisierte Fassung mit Stand vom 19.11.2012, für die Planungsphase erstellt. Sie ist Bestandteil dieser Planfeststellung. Der Sicherheitsdokumentation sind als Anlage 3 eine Risikoanalyse sowie als Anlage 4 ein Gesamtsicherheitskonzept gemäß den Anforderungen der Ziff. 0.4 bzw. 0.5 der RABT 2006 beigelegt. Ergänzend hat die Planfeststellungsbehörde die Erkenntnisse und Erfahrungen des Tunnelmanagers in der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Zentraler Geschäftsbereich Hannover, beigelegt. Sie hat ferner eine Stellungnahme des Sicherheitsbeauftragten Dipl.-Ing. Werner Oehlers eingeholt. Diese Stellungnahme zum Sicherheitskonzept der Planungsgruppe A 20-West vom 28.02.2008 ist der Sicherheitsdokumentation als Anlage 1 beigelegt.

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Prüfung insbesondere der Sicherheitsdokumentation und des dazugehörigen Sicherheitskonzepts sowie der dazugehörigen Risikoanalyse unter Berücksichtigung der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen zu der Überzeugung, dass die Verkehrssicherheit des Tunnels der Elbquerung gewährleistet ist und durch die vorgesehenen Maßnahmen Unfälle mit der Folge von Todesopfern, eines erheblichen Sachschadens und einer Beschädigung der Tunnelröhren soweit wie möglich reduziert sind. Diese Beurteilung beruht auf der Prüfung der Risikoanalyse und des Gesamtsicherheitskonzepts.

Zu den sich aus der RABT 2006 ergebenden Pflichten der Vorhabenträgerin gehört u. a. das Überwachen, Steuern und Sichern des Verkehrs im Strömungs- und Notfall (vgl. Ziff. 1.2 RABT 2006). Das der Sicherheit der Personen im Tunnel dienende Notfallmanagement soll u. a. ein schnelles Erkennen und Erfassen der Notfallsituation, eine unverzügliche Alarmierung der Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste durch Alarmpläne sowie die Information und Warnung der gefährdeten Personen und die Durchführung bzw. Einleitung der Evakuierung vorsehen (vgl. Ziff. 1.2.3 RABT 2006). In der Sicherheitsdokumentation sind die für die Beurteilung der Tunnelsicherheit maßgeblichen Einrichtungen und Maßnahmen beschrieben. Beide Tunnelröhren lassen sich durch Sperrschranken und Wechsellichtzeichen sperren. Auf Nothalte- und Pannenbuchten wurde verzichtet, da ein reduzierter Seitenstreifen vorhanden ist. Die Notausgänge sind in Abständen von untereinander maximal 291 m angeordnet. Sie führen in die jeweils andere Tunnelröhre (Querschläge). Die Fluchtwege zu den Notausgängen sind ständig hinterleuchtet gekennzeichnet. Zusätzlich stehen beiderseits der Fahrbahn Notgehwege zur Verfügung. An zwei Stellen im Tunnel sind die Querschläge für Einsatzdienste befahrbar.

Im Tunnel besteht eine Notruf- und Funkanlage sowie eine Lautsprechereinrichtung, durch die Anweisungen zum Verhalten im Tunnel erteilt werden können. Als Überwachungssysteme sind vorgesehen: Eine Verkehrsdatenerfassung, die Videoüberwachung für den Verkehr, automatische Brandmeldeeinrichtungen, Messsysteme für Luftströmungsrichtung und Geschwindigkeit, Sichttrübung, CO-Konzentration, Wasserstände in Entwässerungseinrichtungen. Alle für den Betrieb des Tunnels erforderlichen technischen Einrichtungen werden ebenfalls überwacht. Soweit erforderlich, erfolgt eine unabhängige Stromversorgung. Der bauliche Brandschutz ist wegen der besonderen Empfindlichkeit des Elbtunnels auf eine Vollbrandphase der ZTV-Brandkurve von 55 Min. statt 30 Min. ausgestattet.

Es erfolgt eine ständige visuelle Tunnelüberwachung. Mehrere unabhängig voneinander arbeitende Branddetektionssysteme stellen sicher, dass eine verkürzte Detektionszeit von weniger als einer Minute vorausgesetzt werden kann. Die erforderlichen Selbstrettungsmaßnahmen können damit so schnell wie möglich eingeleitet werden.

Die Analyse des Gesamtsicherheitskonzepts vom 03.03.2011, aktualisierter Stand: 19.11.2012, ergibt, dass dieses ein ausgewogenes Konzept für die Verkehrssicherheit des Elbtunnels darstellt. Es genügt hinreichend den unter Ziff. 0.4 RABT 2006 dargelegten Anforderungen an ein Gesamtsicherheitskonzept. So legt das Konzept zunächst unter Ziff. 2.2.1 typische Schadensszenarien für den Straßentunnel fest: Kollision, Brand – bei einer Betroffenheit sowohl von Pkw, Lkw als auch Motorrädern – sowie Brand in den Betriebsräumen. Spezifisch für die Elbquerung seien darüber hinaus die Szenarien Witterungseinflüsse sowie Überflutungen infolge Hochwassers (Sturmflut, Deichbruch). Unter Ziff. 2.3 werden im Gesamtsicherheitskonzept Aussagen hinsichtlich der Schadensverhütung getroffen. Um die „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ zu gewährleisten werden an dieser Stelle des Gesamtsicherheitskonzepts konkrete Aussagen getroffen, wie kritische Ereignisse im Regelbetrieb verhindert werden können (Ziff. 2.3.2), Störungen vermieden werden können (Ziff. 2.3.3), der Schutz von Tunnelnutzern und Personal bei Wartungsarbeiten (Ziff. 2.3.4), der Schutz des Bauwerks (Ziff. 2.3.5), ein Schutz vor Witterungseinflüssen wie Nebel oder beschlagene Windschutzscheiben etwa durch eine Aktivierung der Tunnellüftung, oder vor Starkwind in den Portalbereichen (Ziff. 2.3.6) sowie Überflutung des Tunnels (Ziff. 2.3.7). Insbesondere sieht das Gesamtsicherheitskonzept unter Ziff. 2.4 vor, wie eine Ereignisbewältigung im Falle eines Unfalls (Ziff. 2.4.2) bzw. Brandes (Ziff. 2.4.3) erfolgen soll. So erfolgt bezüglich der Szenariobewältigung im Falle eines Brandes an dieser Stelle des Gesamtsicherheitskonzepts eine Darstellung über die Brandmeldung und Sperrung des Tunnels, das Prinzip der Selbstrettung der Personen sowie der Fremddrettung und Hilfeleistung und Brandbekämpfung. Zudem werden Aussagen getroffen, wie die Belange behinderter Personen bzw. Personen mit eingeschränkter Mobilität wie etwa Kinder oder ältere Menschen, hinreichend Berücksichtigung finden können (Ziff. 2.5). In der Gesamtsicherheitskonzeption wird diesbezüglich darauf verwiesen, dass während der Planungsarbeiten u. a. ein Forschungsvorhaben durchgeführt wurde, das sich mit der Frage befasst, inwiefern die unterschiedlichen Arten von Mobilitätseinschränkungen berücksichtigt werden können und welche Maßnahmen diesbezüglich vorgenommen werden

müssen bzw. können. Immerhin sind aufgrund dessen bereits einzelne bauliche Elemente von der Planung berücksichtigt worden. Unter Ziff. 2.6 werden weitere sicherheitsrelevante Aussagen getroffen, etwa hinsichtlich der lichttechnischen Untersuchung (Ziff. 2.6.1) sowie der Festlegung des Lüftungskonzeptes (Ziff. 2.6.2). Das Gesamtsicherheitskonzept entspricht mithin den Anforderungen der Ziff. 0.4 der RABT 2006. Die Verkehrssicherheit, soweit sie in dieser Planungsphase zu beurteilen ist, ist gewährleistet.

Gem. Ziff. 0.5 der RABT 2006 ist neben einem Gesamtsicherheitskonzept bei einem Tunnel ab 400 m Länge eine Risikoanalyse durchzuführen, um sicherzustellen, ob zur Gewährleistung der Sicherheit im Tunnel zusätzliche Maßnahmen und/ oder weitere Ausrüstungen erforderlich sind, die über dem Standard der RABT liegen. Diese Risikoanalyse ist durchgeführt und der Sicherheitsdokumentation als Anlage 3 beigelegt worden. In der Risikoanalyse werden die Risiken für einen bestimmten Tunnel unter Berücksichtigung aller sicherheitsrelevanten planerischen und verkehrlichen Faktoren untersucht. Eine Risikoanalyse ist nach Ziff. 0.5 der RABT 2006 auch dann durchzuführen, wenn der Tunnel eine besondere Charakteristik aufweist. So erfordert der maschinelle Vortrieb mit gleichbleibendem Röhrenquerschnitt sowie das unterhalb des Grundwasserspiegels liegende Tunnelportal ebenso eine Risikoanalyse wie die Abweichung des Längsgefälles der Nordrampe von 4 % gegenüber 3 %. So ist eine Längsneigung um 4 % am schleswig-holsteinischen Tunnelende aus Gründen der Eingriffsminimierung sowie aus Kostengründen gewählt worden. Um trotzdem die erforderliche Sicherheit zu erreichen, werden weitere als die bereits vorgesehenen Maßnahmen erforderlich. So ist ausgehend von der Einsicht in die Notwendigkeit, verstärkende, sicherheitswirksame Maßnahmen zur Kompensation der Längsneigung über 3 % vornehmen zu müssen, im Rahmen der Risikoanalyse die Wirksamkeit zweier Maßnahmen untersucht und dokumentiert worden: So soll zum einen durch eine mit modernen Mitteln erzielte Verkürzung der Branddetektionszeit mindestens das gleiche Sicherheitsniveau wie beim Vergleichstunnel erreicht werden. Zum anderen wird durch eine Überwachung und damit Einhaltung der Fahrgeschwindigkeit im Tunnel ebenfalls das Sicherheitsniveau des Vergleichstunnels erreicht.

Die Risikoanalyse behandelt nicht nur Szenarien im Zusammenhang mit Pannen und Kollisionen mit Brand, sondern auch Brände und Explosionen mit Gefahrgütern. Zur Ermittlung des Schadensausmaßes wurden Brandleistungen von 5 MW, 30 MW und 100 MW untersucht. Das Schadensausmaß ist abhängig von verschiedenen Brandbedingungen und Ereignisabläufen. Die quantitative Risikoanalyse ist ein geeignetes Verfahren, um mögliche Schwachstellen zu ermitteln und die Wirksamkeit technischer Einrichtungen und verkehrlenkender Maßnahmen zu beurteilen. Die verkürzte Detektionszeit von unter einer Minute bewirkt in der Oströhre ein ca. 18 % und in der Weströhre ein knapp 10 % höheres Sicherheitsniveau. Eine Beschränkung und Kontrolle der Geschwindigkeiten wirkt sich ebenfalls positiv auf die Unfallwahrscheinlichkeit aus und bestimmt damit erheblich das Gesamtrisiko. Für die Oströhre ergibt sich so eine Erhöhung des Sicherheitsniveaus von ca. 15 %, für die Weströhre von 49 %. Durch diese Maßnahme wird ein Sicherheitsniveau erreicht, das durch weitere Maßnahmen, insbesondere eine automatische Löschanlage, nicht erheblich verbessert werden kann.

Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb angeordnet, dass eine Branddetektion nach aktuellem Stand der Technik einzurichten ist, die sicherstellt, dass Brände innerhalb von weniger als 60 Sekunden erkannt werden. Außerdem ist eine verkehrsmengenabhängige Geschwindigkeitsbegrenzung vorgeschrieben sowie mehrere Geschwindigkeitskontrollen (sowohl Anzeigen der gemessenen Geschwindigkeit wie auch Einrichtungen zur Verfolgung von Geschwindigkeitsüberschreitungen). Der Nachweis der entsprechenden Vorkehrungen ist vor Betriebsbeginn zu erbringen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses vorbehalten für den Fall, dass Nachrüstungen des Tunnels aufgrund neuerer Erkenntnisse erforderlich werden.

In einem Zusatzbericht zur Risikoanalyse ist die Wirksamkeit einer automatischen Brandbekämpfungsanlage (ABBA) untersucht worden und die Frage beantwortet worden, inwieweit eine Installation derselben das Sicherheitsniveau beeinflusst. Auch die Sicherheitsdokumentation nimmt auf diesen Zusatzbericht Bezug (Punkt 4.3, S. 12). Der Zusatzbericht kommt zu dem Ergebnis, dass die Ausrüstung des Tunnels mit einer automatischen Brandbekämpfungsanlage zusammen mit der Rauchabsaugung das Sicherheitsniveau beider Röhren über die Mindestanforderungen der RABT 2006 hinaus verbessert. Jedoch werden durch die zusätzliche Aktivierung der ABBA die Selbstrettungsmöglichkeiten, die bereits durch die Rauchabsaugung erreicht werden, nur unwesentlich verbessert. Die Installation einer ABBA weist zudem die höchsten Zusatzkosten auf und ergibt somit ein sehr ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis. Daher ist ausweislich des Zusatzberichts aus Gründen der Wirtschaftlichkeit die Realisierung einer ABBA zu verwerfen.

Eine automatische Löschanlage ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht Stand der Technik. Das Tunnelbauwerk ist jedoch so beschaffen, dass eine spätere Nachrüstung möglich wäre, falls neuere Erkenntnisse zu einer anderen Bewertung Anlass geben. Bis zum Betriebsbeginn hat die Vorhabenträgerin ferner den Nachweis zu führen, dass auch Personen mit eingeschränkter Mobilität rechtzeitig die Fluchtwege erreichen können. Die Planfeststellungsbehörde hat im Vorgriff dazu bereits angeordnet, dass die Hochborde der Notgehwege auf 3 cm abzusenken sind, damit sie für Rollstuhlfahrer überwindbar sind.

Die durchgeführte Risikoanalyse kommt zu dem Ergebnis, dass die Vermeidung von Personen- und erheblichen Sachschäden entscheidend durch das frühzeitige Erkennen und Reagieren sowie eine Begrenzung der Geschwindigkeit beeinflusst wird. Selbst eine Berufsfeuerwehr würde das verbleibende Risiko nicht wesentlich vermindern.

Es ist Aufgabe des Landes und des Landkreises, die Feuerwehren entsprechend ihren Aufgaben auszustatten. Dazu zählt auch die technische Ausstattung für die Gefahrenabwehr

im Tunnel. Die Planfeststellungsbehörde ist jedoch nicht zuständig, die etwa erforderliche zusätzliche Ausstattung anzuordnen. Ferner fehlt eine rechtliche Grundlage dafür, etwaige Kosten einer solchen zusätzlichen Ausstattung der Bundesrepublik Deutschland als Baulastträger aufzuerlegen.

### **2.2.3.8 Eigentum**

Durch das Vorhaben wird privates Grundeigentum in Anspruch genommen. Eine Enteignung der für den Bau des Vorhabens erforderlichen Flächen ist nach Art. 14 Abs. 3 GG nur zulässig, wenn das Wohl der Allgemeinheit diese Enteignung erfordert. Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfGE 24, 367, 403; 56, 249, 261; 74, 264, 288) muss der Gesetzgeber entscheiden, für welche Zwecke eine Enteignung zulässig ist. Das ist mit § 19 FStrG geschehen. Eine Enteignung ist danach zulässig, soweit sie zur Ausführung eines planfestgestellten Bauvorhabens notwendig ist. Allerdings ist mit dem Planfeststellungsbeschluss noch keine Enteignung verbunden. Über diese ist in einem gesonderten Enteignungsverfahren gemäß NEG zu entscheiden. Allerdings ist diesem Enteignungsverfahren der Planfeststellungsbeschluss zu Grunde zu legen. Er ist für die Enteignungsbehörde bindend.

Privates Grundeigentum wird ferner durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Anspruch genommen. Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung ist kein selbstständiger Zulassungstatbestand. Er bestimmt vielmehr die Ausgestaltung des Planfeststellungsvorhabens. Das hat zur Folge, dass die Zulässigkeit der Enteignung aufgrund des Fachplanungsgesetzes auch für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gilt. Die Zulässigkeit der Enteignung nach § 19 FStrG erstreckt sich auch auf die Enteignung von Grundstücken für naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, soweit sie zur Ausführung des Vorhabens notwendig sind (BVerwG, NVwZ 1996, 896; NVwZ-RR 1995, 631, 68; NVwZ-RR 1997, 607). Erforderlich ist jeweils eine Abwägung des Interesses an einem Ausgleich der zu kompensierenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft mit den Auswirkungen der Flächeninanspruchnahme für den Betroffenen (BVerwG, NVwZ 2010, 66; DVBl. 2012, 644). Vorrangig sind Flächen in Anspruch zu nehmen, die einvernehmlich zur Verfügung stehen oder im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, sofern sie naturschutzfachlich geeignet sind (BVerwG, NVwZ 2011, 1124; DVBl. 2012, 644). Erforderlich ist somit eine besondere naturschutzfachliche Begründung, wenn im Umkreis der Trasse die Kompensation vorgenommen werden soll. Sollte das Interesse des betroffenen Grundstückseigentümers überwiegen, müssen anderweitige Kompensationsmöglichkeiten untersucht werden. Notfalls müssen die Planfeststellungsbehörde und die Vorhabenträgerin auf die nächste Stufe des Reaktionsmodells ausweichen.

Hinsichtlich der Inanspruchnahme von in privatem Eigentum stehenden Grundflächen ist zu unterscheiden, ob es sich dabei um Flächen handelt, die zu den normalen Einrichtungen des Vorhabens gehören und somit Teil des Straßenkörpers der Bundesfernstraße A 20 gem. § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG sind, oder ob sie vielmehr Flächeninanspruchnahmen für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen darstellen. Sofern sich die

Kompensationsmaßnahmen als Bestandteile des Straßenkörpers darstellen, bedarf es keiner gesonderten Abwägung. Diesbezüglich kann auf die obigen Ausführungen zur Planrechtfertigung verwiesen werden, wonach der Gesetzgeber mit der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG entschieden hat, sondern auch das Bestehen eines Bedarfs bejaht und die öffentlichen wie auch die privaten Belange gegen- und untereinander abgewogen hat (vgl. Punkt 2.2.3.1). Des Weiteren hat die Prüfung, ob sich eine andere Variante als naheliegend aufdrängt, ergeben, dass der Planfeststellungsvariante der Vorzug vor den anderen Varianten zu geben ist (vgl. Punkt 2.2.3.3 zur Trassenführung und Varianten).

So gehören die entlang der Trasse befindlichen und mit einer dauerhaften Inanspruchnahme im privaten Eigentum stehenden Ausgleichsmaßnahmen A1, A2, A3, A4, A5, A7, A8, A9 sowie A10 CEF zum unmittelbaren Trassenverlauf. Sie sind somit Teil des Straßenkörpers der Bundesautobahn gem. § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG. Im Übrigen ist mit den Maßnahmen A1 und A10 keine weitere Flächeninanspruchnahme verbunden. Die Maßnahme A1 (Pflanzung von Einzelbäumen/ Baumreihen aus standortheimischen Arten, 17 Stück) erfolgt vielmehr im Rahmen der Maßnahme G1, die Maßnahme A10 CEF sieht lediglich die Bereitstellung von zwei (bedarfsweise mehr) Ersatzquartieren von Fledermäusen vor.

§ 1 Abs. 4 FStrG bestimmt, was zu den Bundesfernstraßen gehört: Nach Nr. 1 gehört dazu der Straßenkörper; das sind insbesondere der Straßengrund, der Straßenunterbau, die Straßendecke, die Brücken, Tunnel, Durchlässe, Dämme, Gräben, Entwässerungsanlagen, Böschungen, Stützmauern, Lärmschutzanlagen, Trenn-, Seiten-, Rand- und Sicherheitsstreifen. Die Aufzählung in Nr. 1 ist nicht abschließend. Dies ergibt sich aus dem Wortlaut „das sind besonders“. Zum Straßenkörper gehören alle Anlagen, die für die Sicherheit der Straße und des Straßenverkehrs erforderlich sind (sog. Funktionszusammenhang; OVG Münster, NVwZ-RR 1992, 428). Es muss also ein technisch-funktionaler Zusammenhang bestehen (BVerwG, DVBl. 2003, 67). So dienen Straßengräben der Straßenentwässerung. Hierdurch soll der Straßenkörper, insbesondere der Straßenunterbau, geschützt und in seiner Standfestigkeit erhalten und der Verkehr auf der Straße gesichert werden (Sauthoff, in: Müller/ Schulz, FStrG, 2. Aufl., 2013, § 1 Rn. 25). Böschungen gehören zu den öffentlichen Straßen, wenn sie für die Sicherung der Straße und des Straßenverkehrs erforderlich sind, mithin ihrer Nutzbarkeit dienen (VGH Mannheim, BWGZ 1994, 619). Ein wichtiges Indiz für eine solche dienende Funktion der Böschung ist anzunehmen, wenn sie zusammen mit dem Bau der Straße künstlich erstellt wird (VGH Mannheim, BWGZ 1994, 619). Auch unbefestigte Seitenstreifen wie Bankette, Rand- oder Grünstreifen erfüllen eine notwendige Funktion und sind somit erforderlicher Bestandteil des Straßenkörpers, denn sie grenzen den Verkehrsraum gegen die angrenzenden Flächen ab (VGH Mannheim, U. v. 6.4.1988 – 3 S 2089/87).

Die Ausgleichsmaßnahmen A2, A3, A4, A5, A7, A8 sowie A9 sind unmittelbarer und erforderlicher Teil der Trasse. Sie sind notwendiger Bestandteil des Straßenkörpers und

dienen der Sicherheit der Straße sowie des Straßenverkehrs bzw. grenzen den Verkehrsraum gegen angrenzende Flächen ab.

Zwar dient die Anlage von lockeren Gehölzpflanzungen (A2) mit einer Flächeninanspruchnahme von 0,4 ha, die Anlage von geschlossenen Gehölzpflanzungen (A 3) mit einer Flächeninanspruchnahme von 0,8 ha, sowie die naturnahe Bepflanzung des Lärmschutzwalles (A5) mit einer Flächeninanspruchnahme von 2,95 ha insbesondere einer landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes im unmittelbaren Trassenumfeld. Die Ausgleichsmaßnahmen werden jedoch unmittelbar im Bereich der Böschung zum Trassenverlauf sowie auf dem Mittel- bzw. dem Grünstreifen entlang der Trasse ausgeführt. Dieser Böschungsbereich stellt eine notwendige Begrenzung des Straßenkörpers gegenüber angrenzenden Flächen dar und ist somit Bestandteil des Straßenkörpers. Auch die Wiederherstellung einer Hecke mit Überhältern (dem Ausgleich von Verlusten von Gehölzbeständen sowie als Leitstruktur für Fledermäuse dienend, A4, mit einer Flächeninanspruchnahme von 0,13 ha), die Wiederherstellung oder Neuanlage von Gräben und Verlegung von Gewässerabschnitten (insbesondere als Ausgleich für die Beeinträchtigung von Oberflächengewässern und hieran gebundenen Biotopen und Arten, Maßnahme A8, verbunden mit einer Flächeninanspruchnahme von 1,29 ha) sowie die Entwicklung von halbruderalen Gras- und Staudenfluren (an einem neu angelegten Graben vorgesehene Maßnahme A9 auf einer Fläche von 0,99 ha) gehören zu den normalen Vorrichtungen des Trassenverlaufs, also des Straßenkörpers nach § 1 Abs. 4 FStrG, bzw. erfüllen eine dienende Funktion im Sinne der Gewährleistung eines sicheren Straßenverkehrs. Somit bedarf die Inanspruchnahme dieser Flächen keiner weiteren Abwägung. Vielmehr kann diesbezüglich auf obige Ausführungen verwiesen werden.

Gleiches gilt für die Inanspruchnahme von Flächen für die Gestaltungsmaßnahmen G1 und G2. Die Gestaltungsmaßnahmen G1 (Ansaat von Landschaftsrasen im Bereich der Mittelstreifen, Bankette, Böschungen, Mulden und Randbereiche) und G2 (Gestaltung der Tunneleinfahrt mit lockeren Gehölzgruppen und markanten Einzelbäumen) befinden sich auf Flächen, die ohnehin zum Straßenkörper i. S. v. § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG gehören, nämlich als unbefestigte Seitenstreifen, auch Bankette, Rand- und Grünstreifen genannt, die der Abgrenzung des Verkehrsraums zu den angrenzenden dienen.

Hingegen ist bei der **Maßnahme A6** (Sukzessionsflächen mit Initialbegrünung durch lockere Gehölzbepflanzungen) nicht unmittelbar ein Funktionszusammenhang mit einem sicheren Straßenbetrieb gegeben. Vielmehr dient diese Maßnahme vor allem der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes sowie dem Ausgleich für Lebensraumverluste gehölzgebundener Vogelarten. Auf diesen östlich der Trogstrecke und des Lärmschutzwalles gelegenen Sukzessionsflächen soll eine natürliche Entwicklung stattfinden. Diese Flächen sind Teil der Baustelleneinrichtung für den Tunnelbau und sollen nach Abschluss der Bauarbeiten rekultiviert werden. Langfristig soll sich hier ein Waldbestand entwickeln. Neben der Ausgleichsfunktion für die Lebensraumverluste gehölzgebundener Vogelarten soll sich durch die Maßnahme hier eine Abmilderung des

technischen Eindrucks durch das Bauwerk für das Landschaftsbild und angrenzende Siedlungsbereiche ergeben (vgl. Erläuterungsbericht LBP, Unterlage 12.1, S. 151).

Aufgrund der Maßnahme A6 sind folgende Grundstücke betroffen: (jeweils lfd. Nr. des Grunderwerbsverzeichnisses, Unterlage 14.2; Grunderwerbsplan landschaftspflegerische Maßnahmen, Unterlage 14.1, Blatt Nr. 4): In Teilen das Grundstück mit der lfd. **Nr. 5.2, GE-Plan 4** (Gemarkung Assel, Flur 18, Flurstück 21; Kenn-Nr. des Eigentümers: 1624; zugleich Einwender E 80, dessen Existenzgefährdung laut Gutachten zu befürchten ist). Des Weiteren in Teilen die Grundstücke – jeweils ebenfalls der Gemarkung Assel, Flur 18 – **Nr. 4.2, GE-Plan 4** (Flurstück 10/1; Kenn-Nr. des Eigentümers: 1624), **Nr. 6.1, GE-Plan 4** (Flurstück 92; Kenn-Nr. des Eigentümers: 1367; laut Eigentümerverzeichnis zum Grunderwerbsverzeichnis nicht ermittelter Eigentümer), **Nr. 7.1, GE-Plan 4** (Flurstück 22/6; Kenn-Nr. des Eigentümers: 427, zugleich Einwender E 27, von dessen Existenzgefährdung hier zunächst nicht ausgegangen wird), **Nr. 8, GE-Plan 4** (Flurstück 108/1; Kenn-Nr. des Eigentümers: 1367, laut Eigentümerverzeichnis zum Grunderwerbsverzeichnis nicht ermittelter Eigentümer), **Nr. 9.1, GE-Plan 4** (Flurstück 44; Kenn-Nr. des Eigentümers: 2126, zugleich Einwender E 122, dessen Existenzgefährdung laut Gutachten zu befürchten ist), **Nr. 10.1, GE-Plan 4** (Flurstück 43; Kenn-Nr. des Eigentümers: 2126, zugl. Einwender E 122), **Nr. 11.1, GE-Plan 4** (Flurstück 110; Kenn-Nr. des Eigentümers: 1367, laut Eigentümerverzeichnis zum Grunderwerbsverzeichnis nicht ermittelter Eigentümer), **Nr. 12.1, GE-Plan 4** (Flurstück 45/3; Kenn-Nr. des Eigentümers: 2126, zugl. Einwender E 122), **Nr. 13.1, GE-Plan 4** (Flurstück 46/1; Kenn-Nr. des Eigentümers: 2126, zugl. Einwender E 122), **Nr. 14.1, GE-Plan 4** (Flurstück 47/1; Kenn-Nr. des Eigentümers: 2126, zugl. Einwender E 122), **Nr. 15.1, GE-Plan 4** (Flurstück 48; Kenn-Nr. des Eigentümers: 2126, zugl. Einwender E 122).

Die Inanspruchnahme der durch die Ausgleichsmaßnahme A6 in Anspruch genommenen, im Privateigentum stehenden Flächen liegt im Interesse eines wirksamen Ausgleichs zu kompensierender Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Vorrangig sind neben im Eigentum der öffentlichen Hand stehenden Flächen auch solche in Anspruch zu nehmen, die einvernehmlich zur Verfügung gestellt werden. Ein einvernehmliches Zur-Verfügung-Stellen ist hier seitens der jeweiligen Privateigentümer nicht erfolgt. Vielmehr haben die Eigentümer der Grundstücke Nr. 5.1 (Einwender E 80), Nr. 7.1 (Einwender E 27), Nr. 9.1, Nr. 11.1, Nr. 12.1, Nr. 13.1, Nr. 14.1 sowie Nr. 15.1 (jeweils Einwender E 122) Einwendungen gegen die Inanspruchnahme ihres Eigentums für die naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahme erhoben. Bezüglich der Eigentümer der Grundstücke mit den Nr. 5.1 sowie Nr. 9.1 ist zudem laut Gutachten jeweils von einer Existenzgefährdung auszugehen. Dennoch überwiegt das Interesse an einem Ausgleich der zu kompensierenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft die Interessen der jeweils betroffenen Grundstückseigentümer bezüglich der Auswirkungen der Flächeninanspruchnahme. Dass die Ausgleichsmaßnahme gerade an dieser Stelle erfolgen soll, liegt in den unterschiedlichen positiven Wirkungen der Maßnahme begründet: So bietet sich zum einen die Nutzung gerade dieser Flächen besonders deshalb an, weil diese Maßnahmeflächen zunächst Teil der Baustelleneinrichtung für den Tunnelbau sind und dann nach Abschluss der Bauarbeiten rekultiviert werden sollen.

Die Flächen sollen nach Beendigung der Baumaßnahmen natürlich wirken und einen Baumanteil (Heister) von mindestens 50 Prozent aufweisen. Langfristig soll sich hier ein Waldbestand etablieren. Durch die Maßnahme an dieser Stelle östlich der Trogstelle bzw. hinter dem Lärmschutzwall soll zudem die Abmilderung des technischen Eindrucks durch das Bauwerk für das Landschaftsbild erreicht werden und somit positiv auf angrenzende Siedlungsgebiete wirken. Im Übrigen kann in diesem vergleichsweise störungsarmen Bereich ein angemessener Ausgleich für die Lebensraumverluste gehölzgebundener Vogelarten erfolgen.

Für die **Ersatzmaßnahme E1 CEF** kommt es zu Flächeninanspruchnahmen (Schaffung von weiträumigen Wiesenvogellebensräumen im Vorlandbereich an der Elbe auf dem Gauensieker Sand auf einer Gesamtfläche von 27,23 ha). Betroffen sind die folgenden Grundstücke, sämtlich in der Gemarkung Drochtersen, Flur 4, Kenn-Nr. des Eigentümers: 1059 (laut Eigentümerverzeichnis zum Grunderwerbsverzeichnis zu Unterlage 1.42, Blatt: 1: Land Niedersachsen 0930 Domänenamt Stade, Harsefelder Str. 2, 21680 Stade, befindlich (Ifd. Nummern des Grunderwerbsverzeichnisses, Unterlage 14.2; Grunderwerbsplan landschaftspflegerische Maßnahmen, Unterlage 14.1, Blatt Nr. 10):

Nr. 6.1 (Flurstück 69/1, Größe des Flurstücks und zu erwerbende Fläche: 41.989 m<sup>2</sup>);  
Nr. 7.1 (Flurstück 79/1, Größe des Flurstücks: 29.545 m<sup>2</sup>, zu erwerbende Fläche: 24.393 m<sup>2</sup>);  
Nr. 10.1 (Flurstück 71/1, Größe des Flurstücks und zu erwerbende Fläche: 35.789 m<sup>2</sup>);  
Nr. 11.1 (Flurstück 77, Größe des Flurstücks und zu erwerbende Fläche: 17.662 m<sup>2</sup>);  
Nr. 13.1 (Flurstück 51/1, Größe des Flurstücks und zu erwerbende Fläche: 6.109 m<sup>2</sup>);  
Nr. 14.1 (Flurstück 50/1, Größe des Flurstücks und zu erwerbende Fläche: 41.148 m<sup>2</sup>);  
Nr. 15.1 (Flurstück 60, Größe des Flurstücks und zu erwerbende Fläche: 28.068 m<sup>2</sup>);  
Nr. 16.1 (Flurstück 72/1, Größe des Flurstücks und zu erwerbende Fläche: 45.021 m<sup>2</sup>);  
Nr. 17.1 (Flurstück 62/1, Größe des Flurstücks und zu erwerbende Fläche: 31.780 m<sup>2</sup>).

Da es sich bei diesen in Anspruch zu nehmenden Flächen laut Eigentümerverzeichnis zum Grunderwerbsverzeichnis um im Eigentum des Landes Niedersachsen stehende Flächen handelt, fällt die vorzunehmende Abwägung des Interesses an einem Ausgleich der zu kompensierenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft mit den Auswirkungen der Flächeninanspruchnahme des Betroffenen, nämlich dem Land Niedersachsen, zugunsten des überwiegenden Interesses an einem Ausgleich durch die Inanspruchnahme dieser Flächen aus. Die im Eigentum der öffentlichen Hand stehenden Flächen sind vorrangig für eine naturschutzrechtliche Kompensation in Anspruch zu nehmen, sofern sie naturschutzfachlich geeignet sind. Insofern boten sich die im Eigentum des Landes Niedersachsen stehenden Flächen für die Verwirklichung der Ersatzmaßnahme E1 CEF an. Zudem sind diese Flächen aus naturschutzfachlicher Sicht besonders geeignet. Die nördlich der Trasse im Bereich des Tunnelabschnitts befindlichen Flächen werden im Süden vom Gauensieker Schleusenfleth begrenzt und grenzen an der westlichen Seite in Teilen an andere Ersatzmaßnahmen für andere Projekte, so etwa für den Bau der A 26. Da mit der Maßnahme E1 CEF die Absicht verfolgt wird, einen weiträumigen Ersatzlebensraum für

Wiesenbrüter im Vorlandbereich an der Elbe zu schaffen, sind diese Flächen aufgrund ihrer Beschaffenheit mit dem vorherrschenden Biototyp artenarmes Intensivgrünland der Marschen, das von einem dichten Netz von Gräben durchzogen ist, und aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Gauensieker Schleusenfleth sowie zur Elbe, besonders gut für die Ausgleichsmaßnahme geeignet. Im Übrigen befinden sich die Flächen auch innerhalb des EU-Vogelschutzgebiets DE 2121-401 „Untere Elbe“; die im Umfeld der Maßnahmeflächen befindlichen Gewässer Krautsander Binnenelbe, Gauensieker Schleusenfleth und Wischhafener Süderelbe gehören zum FFH-Gebiet DE 2018-331 „Untere Elbe“.

Die Abwägung des mit den naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen verfolgten Interesses mit den widerstreitenden Interessen der von diesen Maßnahmen dauerhaft in Anspruch genommenen Grundstückseigentümer hat somit ergeben, dass das verfolgte Interesse an den vorgesehenen Maßnahmen und damit die Inanspruchnahme privaten Grundeigentums das Interesse der Betroffenen überwiegt.

Von zahlreichen Grundstücksbetroffenen wird ein Flächenausgleich für entzogene Grundstücke begehrt. Das ist grundsätzlich nur möglich, soweit die Vorhabenträgerin Ersatzflächen erwerben kann. Das ist bislang nicht möglich gewesen. Sofern sich im Zuge der Fortführung der Autobahn im nächsten Abschnitt der A 26 daran nichts ändert, wird es insofern bei der Geldentschädigung bleiben. Über die Art der Entschädigung ist im Planfeststellungsbeschluss nicht zu entscheiden.

Zur Klarstellung: Sofern in der Stellungnahme zu einzelnen Einwendungen erläutert wird, dass ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach besteht, so ist damit die enteignungsrechtliche Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses gemeint. Eine Entscheidung über die Art und Höhe der Entschädigung ist damit nicht verbunden.

Auch wenn diese Entscheidungen dem Enteignungsverfahren oder einem möglichen Flurbereinigungsverfahren vorbehalten bleiben, zählt das private Eigentum „in hervorgehobener Weise“ zu den abwägungserheblichen Belangen (BVerwGE 61, 295, 301). Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb zu prüfen, ob das Vorhaben auch ohne Inanspruchnahme privaten Eigentums oder mit geringerer Eingriffsintensität erreichbar ist.

Der Eingriff in das Privateigentum durch die Maßnahme hält sich hier im planerisch unvermeidbaren Umfang und mindert die Eingriffe im Verhältnis zu der Variante Kurztunnel.

Da das Vorhaben den gesetzlichen Planungszielen des Fernstraßengesetzes folgt, dient es dem Wohl der Allgemeinheit. Falls mit betroffenen Grundstückseigentümern keine Einigung zu erreichen ist, wird deshalb in der Regel ein Enteignungsverfahren durchzuführen sein. Die mit der Enteignung verbundenen Erschwernisse durch eine teilweise Inanspruchnahme von Grundstücken können im Rahmen einer Flurbereinigung durch Neuordnung der Grundstücke ausgeglichen werden. Die Planfeststellungsbehörde erwartet die Anordnung einer

Flurbereinigung im Rahmen des nächsten Abschnittes der A 26. Dieses Verfahren wird auch den hier festgestellten Bereich umfassen. Der Planfeststellungsbeschluss regelt die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen Baulastträger und Eigentümer. Mit der Bestandskraft des Beschlusses wandelt sich die Bestandsgarantie des Privateigentums in den Entschädigungsanspruch. Im Rahmen des Entschädigungsverfahrens sind auch Ansprüche auf Übernahme eines Restgrundstücksteils zu regeln.

Abgewogen wurde auch das Privateigentum an Grundstücken und an Gebäuden in der Nachbarschaft des Vorhabens. Die Wertminderung von Grundstücken kann durchaus in der Abwägung beachtlich sein (BVerwG, UPR 1996, 388). Dieser Aspekt wurde von Einwendern vorgetragen, ohne dass sie jedoch die Umstände der Wertminderung im Einzelnen dargelegt haben. Die Einwendungen waren deshalb zurückzuweisen. Beeinträchtigungen der Wohnnutzung werden durch Schutzvorkehrungen verhindert. Darüber hinausgehende Wertminderungen von Grundstücken sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen.

### **2.2.3.9 Landwirtschaft/ Existenzgefährdung**

Im Rahmen der Prüfung der Zulässigkeit dieses Vorhabens und der entgegenstehenden Gesichtspunkte hat die Planfeststellungsbehörde auch die Belange und Anforderungen der Landwirtschaft zu prüfen. Hierunter fallen sowohl die Auswirkungen auf die Agrarstruktur und die Erhaltung einer funktionsfähigen Landwirtschaft als auch die einzelbetrieblichen Belange betroffener Landwirte bzw. Hofstellen.

Die Planfeststellungsbehörde misst der Vermeidung agrarstruktureller Nachteile ebenso wie der Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit landwirtschaftlicher Betriebe ein gewichtiges öffentliches Interesse bei. Das festgestellte Vorhaben beansprucht in erheblichem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt wurden und bewirkt Zerschneidungsschäden in erheblichem Maße.

Gerade den Belangen der Landwirtschaft wurde sowohl als öffentlichem Belang als auch bezüglich einzelner Betriebe größte Beachtung geschenkt. Die Planfeststellungsbehörde hat erkannt, dass im Bereich der Auswahl der Ausgleichs- und Ersatzflächen und der für die Trasse benötigten Flächen erhebliche Kollisionen mit dem verständlichen Wunsch der Betroffenen nach dem Erhalt der Flächen auftraten.

Dem Wunsch vieler Einwender, die Trassenführung möge entlang der vorhandenen Grundstücksschläge verlaufen, kann nicht entsprochen werden, denn die Trassierung kann sich hier nur an den verkehrlichen Belangen orientieren. Entstehen dadurch wirtschaftlich nicht nutzbare Restflächen, hat der Eigentümer einen Rechtsanspruch auf Übernahme. Wegen der Reduzierung des Vorhabens ist es nicht angezeigt, bereits jetzt eine Flurbereinigung durchzuführen. Vielmehr ist vorgesehen, mit dem nächsten Abschnitt der

A 26 ein Flurbereinigungsverfahren durchzuführen, das auch den hier planfestgestellten Abschnitt umfassen wird. Ob das Verfahren angeordnet wird, kann hier offen bleiben.

Soweit das System der Entwässerung der Grundstücke durch den hier planfestgestellten Abschnitt beeinträchtigt wird, erfolgt ein Ausgleich dadurch, dass die Entwässerungen neu geführt werden.

Durch Auflagen zur Beweissicherung ist gewährleistet, dass später erkannt werden kann, wenn das Vorhaben Schäden, z. B. durch Vernässungen oder Absenkungen von Grundstücken über dem Tunnel, verursacht hat. Damit ist den betroffenen Grundstückseigentümern der Nachweis wesentlich erleichtert.

Durch die Reduzierung des Vorhabens gegenüber dem ursprünglichen Antrag verringert sich auch der Eingriff in Natur und Landschaft. Eine Eingriffs-Ausgleichsbilanz für diesen Planfeststellungsabschnitt wurde neu erstellt. Sie ist in der Unterlage 12.1, Kapitel 10, S. 173 ff. enthalten. Die Änderungen des LBP durch die Deckblattplanung sind außerdem in Übersichtstabellen dargestellt, die nunmehr dem Erläuterungsbericht des LBP (Unterlage 12.1) vorangestellt sind.

Auch durch den 5. Abschnitt der A 26 und die Verknüpfung mit der A 20 werden erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgen, die einen entsprechenden Ausgleich fordern. Die Planfeststellungsbehörde kann derzeit das Ausmaß des notwendigen Kompensationsbedarfs noch nicht abschätzen. Der Bedarf an Kompensationsflächen, die jetzt landwirtschaftlich genutzt werden, ist jedoch für die Weiterführung der Autobahn kein unüberwindliches Hindernis. So wird vorrangig auf Flächen im Eigentum des Landes ausgewichen, auch wenn dies zu erheblichen Beeinträchtigungen des dort wirtschaftenden Landwirtschaftsbetriebs führt, vgl. dazu die Stellungnahme zu E 81 (2.4.3.2.3). Die Vorhabenträgerin wird sich weiterhin um den Erwerb landwirtschaftlicher Flächen bemühen, um diese für die notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu nutzen. Durch die vorgesehene Flurbereinigung im nächsten Abschnitt der A 26 kann es möglich sein, erworbene Flächen den vorhandenen Naturschutzflächen so zuzuordnen, dass im Anschluss an das vorhandene FFH-Gebiet größere räumliche Zusammenhänge entstehen. Ob dieser Erwerb gelingt, ist derzeit noch offen.

Sollte dies nicht gelingen, wird in jedem Einzelfall zu entscheiden sein, ob die Kompensationsmaßnahmen gerade auf bestimmten Flächen erhebliche wirtschaftliche Erschwernisse oder gar die Existenzgefährdung eines Betriebs rechtfertigen (BVerwG, NVwZ 2010, 66; NVwZ 2011, 1124; DVBl. 2012, 644).

Soweit Flächen von Landwirten zur Kompensation der Eingriffe durch den hier planfestgestellten Teil beansprucht werden, gelangt die Planfeststellungsbehörde zu der

Abwägung, dass die Belange des Naturschutzes überwiegen. Diese Abwägung hat die Planfeststellungsbehörde für jeden einzelnen Betrieb vorgenommen, vgl. 2.4.3.2. und 2.2.3.9.

Eine annehmbare Alternativlösung, welche die betroffenen Grundstücke nicht oder in geringerem Umfang bzw. in anderer Weise in Anspruch nehmen würde, ohne dabei andere Grundstücke nicht mindestens in gleichem Umfang zu beeinträchtigen oder das Planungsziel und/ oder andere zu berücksichtigende öffentliche Belange schwerwiegend zu beeinträchtigen, ist nicht zu verwirklichen.

Die Planfeststellungsbehörde hat eingehend geprüft, ob das Vorhaben zur Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe führt. Ist eine solche Frage für die Abwägung ausschlaggebend, muss sie gegebenenfalls auch durch Einholung von Gutachten geprüft werden (BVerwG, BauR 1999, 891). Die Planfeststellungsbehörde hat hierzu vier Gutachten eines Sachverständigen erstellen lassen.

Die Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebs setzt voraus, dass nicht nur ein angemessener Lebensunterhalt für den Betriebsleiter und seine Familie erwirtschaftet wird, vielmehr sind auch ausreichende Rücklagen für die Substanzerhaltung und für Neuanschaffungen zu erwirtschaften (VGH München, NuR 2010, 355). Dies ist nicht bei allen von diesem Vorhaben betroffenen Betrieben der Fall. Zur Betroffenheit im Einzelnen und zur Lösung der jeweiligen Konflikte wird auf die Begründung zu den Einzeleinwendungen verwiesen, 2.4.3.2.

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

### **2.2.3.10 Denkmalschutz**

Von dem festgestellten Vorhaben sind keine bedeutenden Natur- und Bodendenkmäler betroffen. Das unter der Adresse Gauensieker Str. 1, Drochtersen, verzeichnete Baudenkmal Gut Hohenblöcken befindet sich in gut 100 Metern Entfernung zum geplanten Trassenverlauf. Durch Umbauten ist das Gut bereits beeinträchtigt. Zwischen der ersten und der zweiten Deichlinie befindet sich des Weiteren die Ziegelei bei Gauensiek, die ebenfalls als Baudenkmal geschützt ist. Bei diesen Baudenkmalern handelt es sich gem. § 3 Abs. 1 NDSchG um Kulturdenkmäler im Sinne des NDSchG. Die Ziegelei ist jedoch lediglich temporär durch die Aufschüttung einer Tunnelauflast in unmittelbarer Nachbarschaft betroffen, ebenso wie der ebenfalls als Baudenkmal geschützte Ritscher Seedeich (alter Elbdeich). Dieser wird nur vorübergehend durch baubedingte Verlegung um 220 m beeinträchtigt.

Nach § 10 Abs. 1 Nr. 4 NDSchG bedarf einer Genehmigung der Denkmalschutzbehörde, wer in der Umgebung eines Baudenkmals Anlagen, die das Erscheinungsbild des Denkmals beeinflussen, errichten, ändern oder beseitigen will. Sofern es hier zu einer Beeinflussung oder Änderung des Erscheinungsbildes des Gutes durch die Trasse kommt, kann die denkmalschutzrechtliche Genehmigung gem. § 75 Abs. 1 S. 2 VwVfG im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses erteilt werden. Diese Genehmigung wird hiermit erteilt. Ebenso wird die denkmalschutzrechtliche Genehmigung hinsichtlich der vorübergehenden Beeinträchtigung des Ritscher Seedeichs erteilt.

Dem liegen folgende Erwägungen zugrunde: Grundsätzlich dürfen gem. § 8 S. 1 NDSchG in der Umgebung eines Baudenkmals Anlagen nicht errichtet werden, wenn dadurch das Erscheinungsbild des Baudenkmals beeinträchtigt wird. S. 2 dieser Vorschrift bestimmt darüber hinaus, dass bauliche Anlagen in der Umgebung eines Baudenkmals auch so zu gestalten und instand zu halten sind, dass eine solche Beeinträchtigung nicht eintritt. Des Weiteren gilt nach S. 3 der Vorschrift § 7 NDSchG entsprechend. § 7 Abs. 2 NDSchG bestimmt, wann ein Eingriff in ein Kulturdenkmal zu genehmigen und damit eine Genehmigung gem. § 10 Abs. 1 Nr. 4 NDSchG zu erteilen ist. Danach ist ein Eingriff zu genehmigen, soweit ein öffentliches Interesse an der Beeinträchtigung besteht und das Interesse an einer unveränderten Erhaltung des Kulturdenkmals überwiegt (§ 7 Abs. 2 Nr. 2 NDSchG). Zu diesen öffentlichen Interessen, die den Erhalt des Kulturdenkmals überwiegen, gehören insbesondere Maßnahmen überörtlicher Fachplanungsträger (Wurster/ Hartleb, in: Hoppenberg/ de Witt (Hrg.), Handbuch des öffentlichen Baurechts, Bd. 1, Feb. 2014, Teil D Rn. 226). Die vorgenommene Variantenprüfung hat ergeben, dass es keinen weniger beeinträchtigenden vernünftigen Trassenverlauf als den gewählten gibt. Die mit dem Vorhaben verfolgten Interessen stellen sich daher als gewichtiger und im öffentlichen Interesse stehend dar als das Freihalten der beiden Baudenkmal durch eine Veränderung in ihrer Umgebung.

Zudem wird die Beeinträchtigung des ohnehin durch Umbauten bereits veränderten Baudenkmals Gut Hohenblöcken durch entsprechende Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen in seiner unmittelbaren Umgebung und in unmittelbarer Nähe zum Trassenverlauf weitestgehend gering gehalten. So wird ein Lärmschutzwall zwischen Bau-km 5+400 (d. h. südlich von Ritsch/ Gut Hohenblöcken) und Bau-km 6+230 errichtet. Dieser hat eine Höhe von sechs bis acht Metern über der Fahrhahnoberkante. Bei Bau-km 6+180 beginnt der südliche Trog für den Tunnelbau, wodurch der Lärm wirksam abgeschirmt wird.

Zwar kommt es zu Beeinträchtigungen der Sichtbeziehungen von Gut Hohenblöcken. Dennoch sind diese Beeinträchtigungen nicht erheblich und werden durch Gestaltungs- und Vermeidungsmaßnahmen im Eingriffsbereich deutlich minimiert. So werden sowohl die Beeinträchtigungen der Sichtbeziehungen vom Gut Hohenblöcken in Richtung des Trassenverlaufs dadurch abgemildert, dass mit der Maßnahme A3 die Anlage von

geschlossenen Gehölzbepflanzungen vorgesehen ist. Diese Maßnahme dient insbesondere der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes im unmittelbaren Trassenumfeld. Des Weiteren wird es durch die Maßnahme G1 zur Ansaat von Landschaftsrasen kommen und durch die Maßnahme A9 zur Entwicklung von halbruderalen Gras- und Staudenfluren. Diese Maßnahmen dienen einer weiteren optischen Verbesserung und damit einer Verminderung der Beeinträchtigung des Baudenkmals Gut Hohenblöcken.

Wenngleich eine Beeinträchtigung der Ziegelei bei Gauensiek durch baubedingte Erschütterungen nach derzeitigem Erkenntnisstand praktisch auszuschließen ist, wird dennoch unter Vorsorgegesichtspunkten ein Beweissicherungsverfahren angeordnet. Eine Dokumentation des Denkmals ist nicht erforderlich, denn einer solchen bedarf es gem. § 6 Abs. 3 S. 1 NDSchG nur, wenn das Kulturdenkmal ganz oder teilweise zerstört werden soll.

### **2.2.3.11 Gesamtergebnis der Abwägung**

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

## **2.3 Wasserrechtliche Erlaubnis**

Die Zuständigkeit für die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis folgt aus § 19 Abs. 1 WHG. Danach entscheidet die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung der Erlaubnis oder der Bewilligung, wenn für ein Vorhaben, mit dem die Benutzung eines Gewässers verbunden ist, ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird. Das ist hier der Fall, so dass eine Zuständigkeitskonzentration bei der NLSStBV vorliegt. Das Niedersächsische Wassergesetz enthält keine abweichenden Regelungen. Eine Entscheidungskonzentration geht damit aber nicht einher. Davon sieht § 19 Abs. 1 WHG, der gegenüber § 17c FStrG i. V. m. § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG die speziellere Norm darstellt, ab. Die erforderliche wasserrechtliche Entscheidung tritt daher neben die Planfeststellung.

Für die vorgesehenen Wasserentnahmen und -einleitungen sowie das Einbringen fester Stoffe in Gewässer wird die gehobene Erlaubnis erteilt. Dies betrifft das Einleiten von Niederschlagswasser in oberirdische Gewässer, das Einleiten des durch den Vorbelastungsdamm ausgepressten eisenhaltigen, aber aufbereiteten Porenwassers, die bauzeitliche Wasserentnahme und Wassereinleitung von und in den Deichfußgraben der

2. Deichlinie, das Einleiten des Wassers aus dem wegen Durchtrennung des Polders zwischen Bau-km 6+100 und Bau-km 6+600 errichteten Kleinschöpfwerks sowie das baubedingte Einbringen von Baustoffen in das Grundwasser beim Bau des Tunnels.

Rechtsgrundlage der gehobenen Erlaubnis sind §§ 12 bis 15 WHG i. V. m. § 15 NWG (Niedersächsisches Wassergesetz in der Fassung vom 19. Februar 2010, (Nds. GVBl. 2010, 64), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 3. April 2012 zur Änderung der Niedersächsischen Bauordnung). Die Erlaubnisbedürftigkeit ergibt sich aus § 8 Abs. 1 WHG, wonach Gewässerbenutzungen grundsätzlich der Erlaubnis oder Bewilligung bedürfen. Bei den genannten Sachverhalten handelt es sich um Benutzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 WHG, das Entnehmen von Wasser aus oberirdischen Gewässern und nach Nr. 4, das Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer.

Für die Erteilung einer Bewilligung ist in diesem Fall kein Raum, § 14 Abs. 1 Nr. 3 WHG. Zu erteilen ist eine gehobene Erlaubnis nach § 15 WHG. Danach kann die Erlaubnis als gehobene Erlaubnis erteilt werden, wenn hierfür ein öffentliches Interesse oder ein berechtigtes Interesse des Gewässerbenutzers besteht. Ein berechtigtes Interesse setzt voraus, dass Tatsachen vorliegen, aus denen sich ergibt, dass der Gewässerbenutzer zur Wahrung seiner gegenwärtigen oder zukünftigen wirtschaftlichen oder sonst aner kennenswerten Belangen ein Interesse an der Erteilung einer gehobenen Erlaubnis hat (BT Drs. 16/12275, S. 57). Es kommt maßgeblich darauf an, ob der Ausschluss privatrechtlicher Abwehransprüche nach § 16 Abs. 1 WHG für die konkrete Benutzung notwendig ist (Czychowski/ Reinhardt, WHG Kommentar, 11. Auflage, § 15 WHG, Rn. 12). Hauptfall ist das Interesse an Investitionssicherheit (ebd. Rn. 11). Danach besteht hier ein berechtigtes Interesse. Der Bau der A 20 –Elbquerung ist mit hohen Investitionen verbunden. Der Bau und Betrieb der Autobahn ist auf eine reibungslose Entwässerung angewiesen und kann nicht von privatrechtlichen Ansprüchen abhängig gemacht werden, die im Übrigen im Rahmen der planfeststellungsrechtlichen Abwägung Berücksichtigung finden.

Die materiell-rechtlichen Voraussetzungen der Erteilung der gehobenen Erlaubnis liegen vor. Gemäß § 12 Abs. 1 WHG sind Erlaubnis und Bewilligung zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind (Nr. 1) oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (Nr. 2). Das ist nicht der Fall (vgl. 2.2.3.6).

Nachteilige Auswirkungen auf Rechte Dritter, §§ 15 Abs. 2, 14 Abs. 3 WHG, sind nicht zu befürchten. Soweit der Landkreis Stade eine Überlastung der Verbandsgewässer befürchtet, wird seinen Bedenken Rechnung getragen. Insbesondere werden die Entwässerungsmulden beidseitig der Autobahn von Anfang an ausreichend dimensioniert. Die diesbezüglichen Vorschriften der RAS-Ew werden eingehalten und sogar übertroffen. Vorgeschrieben sind Mulden mit einer Breite von einem bis zweieinhalb Metern und zwanzig Zentimetern Tiefe.

Die Mulden werden eine obere Breite von zwei Metern, eine Sohlbreite von 1,10 Metern haben und mit dreißig Zentimetern tiefer sein als vorgegeben. Auch das Gefälle der Mulden ist ausreichend. Neben dem Sohlgefälle von  $I \leq 1,0 \text{ ‰}$ , das nur wegen der örtlichen Topographie unterstützend wirkt, ist ein Wasserspiegelgefälle vorgesehen. Die Mulden wie auch die übrigen Entwässerungseinrichtungen werden regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit überprüft (vgl. 1.2.2.3 des verfügenden Teils). Um den Bedenken der Unteren Wasserbehörde Rechnung zu tragen, wurde der Vorhabenträgerin dennoch aufgegeben, die Mulden als offene Gräben mit ausreichender Tiefe und Gefälle auszugestalten und sich diesbezüglich mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen (vgl. 1.2.2.1 des verfügenden Teils). Bzgl. des vorhandenen Polderschöpfwerks am Gewässer 13.1. des Gauensieker Schleusenverbands wurde der Vorhabenträgerin ein Monitoring und, sollte dies eine Mehrbelastung der Verbandsgewässer ergeben, die Kostentragung für eine Ertüchtigung des Polderschöpfwerks aufgegeben (vgl. 1.2.2.2 des verfügenden Teils). Der Forderung des Landkreises Stade, dass die Vorhabenträgerin die Unterhaltungslasten der beiderseitigen Autobahngräben bzw. -mulden trägt und ggf. für die Mehrbelastung der Wasserverbände hinsichtlich der Unterhaltung der übrigen Verbandsgewässer infolge des Vorhabens aufkommt, wird entsprochen (vgl. Nebenbestimmung 1.2.2.3). Soweit der Landkreis Stade bemängelt, die Entwässerung zwischen der 2. Deichlinie und der L 111 sei nicht dargestellt, wird darauf hingewiesen, dass die Autobahn hier als Tunnel ausgeführt wird. Für Tunnel- und Trogbereich liegt ein Entwässerungskonzept vor (vgl. Ziff. 5 des Erläuterungsberichts der Wassertechnischen Untersuchung, Planfeststellungsunterlage 13). Die Entwässerung des Bereichs zwischen der 2. Deichlinie und der L 111 erfolgt gemäß Unterlage 7a – Blatt 4 und 5 in den Straßenseitengraben der L 111. Der Abstimmung der Vorhabenträgerin mit dem Gauensieker Schleusenverband hinsichtlich des neu zu errichtenden Polderschöpfwerks und des Grabens wird durch den Hinweis 1.3.11 Sorge getragen.

Nach § 12 Abs. 2 WHG steht die Erteilung der Erlaubnis und der Bewilligung im Übrigen im pflichtgemäßen Ermessen (Bewirtschaftungsermessen) der zuständigen Behörde. Das Ermessen ist entsprechend dem Zweck der Ermächtigung auszuüben, d. h. dem Auftrag des WHG zur Bewirtschaftung der Gewässer (Schmid, in: Berendes/ Frenz/ Müggenborg (Hg.), WHG Kommentar, § 12 WHG, Rn. 76). Dieser Auftrag wird durch die Vorschriften des WHG konkretisiert. Ebenso sind insbesondere und zunächst die Ge- und Verbote der Maßnahmeprogramme nach § 82 ff. WHG maßgebend (Czychowski/ Reinhardt WHG Kommentar, 11. Auflage, § 12 WHG, Rn. 33). Auch die allgemeinen wasserwirtschaftlichen Belange sind bei der Ermessensausübung zu beachten. Dazu gehören die Funktions- und Leistungsfähigkeit der Gewässer als Teil des Naturhaushalts und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen, die Nutzung der Gewässer zum Wohl der Allgemeinheit und im Einklang mit den Interessen Einzelner, die Erhaltung bestehender oder künftiger Nutzungsmöglichkeiten und die Bewirtschaftung der Gewässer nach den Bewirtschaftungszielen der WRRL (Schmid, a.a.O. Rn. 81 f.). Danach spricht hier nichts gegen die Erteilung der gehobenen Erlaubnis. Die Bewirtschaftungsziele werden eingehalten, Konflikte mit dem Maßnahmeprogramm der Flussgebietsgemeinschaft Elbe 2009 sind nicht erkennbar. Die Funktions- und Leistungsfähigkeit der Gewässer für den Naturhaushalt wird durch Wiederherstellung beeinträchtigter Gräben und das vorgesehene Entwässerungssystem der

Autobahn gewahrt, der Lebensraum von Tieren und Pflanzen ebenso. Die Gewässerbenutzung steht im Einklang mit dem Allgemeinwohl (vgl. 2.2.3.6.3). Auch dient das Vorhaben selbst dem Allgemeinwohl. Der Autobahneubau wird ein erhöhtes Verkehrsaufkommen aufnehmen und konzentrieren, schafft eine großräumige Ost- West-Verbindung zwischen Polen und Westeuropa, ist Baustein für das transeuropäische Verkehrsnetz und erschließt den norddeutschen Raum besser als bisher. Die bisherige Gewässernutzung, das ist vor allem die Grabenentwässerung, bleibt auch künftig erhalten.

Im Einvernehmen mit der/ den Unteren Wasserbehörden hat sich die Planfeststellungsbehörde daher für die Erteilung der gehobenen Erlaubnis ausgesprochen.

## **2.4 Stellungnahmen und Einwendungen**

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

### **2.4.1 Träger öffentlicher Belange**

#### **2.4.1.1 Gemeinde Drochtersen**

Am 26.05.2009 hat die Gemeinde Drochtersen zu dem Vorhaben Stellung genommen. Sie hat dabei vor allem bezüglich der Tunnelsicherheit und -ausstattung sowie zu Fragen der Zuwegung und Aufstellflächen für Rettungskräfte vorgetragen.

Insbesondere fordert die Gemeinde Drochtersen die Installation einer zusätzlichen Brandunterdrückungsanlage und Zuwendungen für die materielle Ausstattung der Freiwilligen Feuerwehr Drochtersen. Diese sei für die anstehenden Aufgaben nicht ausreichend gerüstet. Daher wäre die Einführung einer Berufsfeuerwehr notwendig.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Die Vorhabenträgerin hat bereits in ihrer Erwiderung zutreffend darauf hingewiesen, dass die Fragen bezüglich des Sicherheits- und Betriebskonzepts des Tunnels nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind und dies auch nicht sein müssen.

Dies hat das OVG Lüneburg in seinem Urteil vom 23.09.2009 – 7 KS 122/05 bereits entschieden. „Das vollständige Sicherheitskonzept muss nicht schon mit den Planfeststellungsunterlagen vorgelegt werden. Die Richtlinien verlangen (lediglich), dass ‘... die daraus resultierenden baulichen Maßnahmen ... Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sein (müssen)’ (Ziff. 0.4 RABT 2006).“

Auch unter Verweis auf obige Ausführungen (Punkt 2.2.3.7) zu den Anforderungen nach der RABT 2006 ist festzustellen, dass diese Voraussetzungen durch die bisherigen Planungen bereits erfüllt werden. So sind Zufahrten und ausreichende Aufstellflächen für die Rettungskräfte ebenso vorgesehen wie die notwendigen Rettungswege, Querschläge (zum Teil befahrbar) und Löschwasserleitungen. Zudem erhält der Tunnel ein höchst wirksames Rauchabsaugsystem, eine stationäre Geschwindigkeitskontrolle, eine Tunnelüberwachungsstation und eine Branddetektion, vgl. 2.2.3.7.

Die Anforderungen der RABT 2006 werden durch das geplante Vorhaben eingehalten. Ein über die Anforderungen der RABT 2006 hinausgehender Anspruch auf weitere Sicherungsvorkehrungen besteht nicht. Dies hat das OVG Lüneburg in dem oben genannten Urteil bestätigt.

„(...) dem Tunnelbetreiber (können) als Vorhabenträger im Planfeststellungsverfahren grundsätzlich nur die jeweils gebotenen Sicherheitsmaßnahmen auferlegt werden. Insbesondere Dritte haben keinen Anspruch auf Festschreibung eines besseren Sicherheitszustands. Das gilt auch dann, wenn der "bessere Sicherheitszustand" den Feuerwehren der Kommune ihre Aufgabe im Brandfall erleichtern und geringere Gefährdungen für die Einsatzkräfte mit sich bringen würde.“

Brandunterdrückungsanlagen sind nach RABT 2006 nicht vorgeschrieben und auch nicht Stand der Technik.

Die Ausstattung der Feuerwehr ist eine Aufgabe des Landes. Sie folgt aus der Zuständigkeit der Länder für die Regelung und die Durchführung der vorbeugenden Brandbekämpfung nach Art. 70 Abs. 1 GG.

Die Pflicht zur Abwehr von Gefahren durch Brände trifft nach § 1 Abs. 1 NBrandSchG die Gemeinden, Landkreise sowie das Land. Sie ist eine Aufgabe des eigenen Wirkungskreises. Nach § 2 NBrandSchG obliegt den Gemeinden der abwehrende Brandschutz und die Hilfeleistung in ihrem Gebiet. Sie haben dazu insbesondere eine den örtlichen Verhältnissen entsprechende leistungsfähige Feuerwehr aufzustellen, auszurüsten, zu unterhalten und einzusetzen, für die Aus- und Fortbildung der Angehörigen der Feuerwehr zu sorgen und die für die Brandbekämpfung und die Hilfeleistung erforderlichen Anlagen, Mittel und Geräte bereitzuhalten. Des Weiteren steht es der Gemeinde nach dem NBrandSchG frei, eine Berufsfeuerwehr einzurichten.

Durch den Bau des Tunnels wird kein unverhältnismäßig hohes Risiko für besonders kosten- und personalintensive Rettungseinsätze geschaffen, das eine Überforderung der

wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Gemeinde und des Landes zur Folge hätte. Die Wahrscheinlichkeit, in einem Tunnel zu verunfallen ist geringer als die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls auf freier Strecke (vgl. Nussbaumer/ Nitsche, Straßenverkehrstechnik 2009, S. 722 ff.). Zudem ereignen sich die meisten Unfälle am Eingangsportal von Tunneln (vgl. Nussbaumer/ Nitsche, Straßenverkehrstechnik 2009, S. 722 ff.), so dass die Rettungseinsätze jenen auf freier Strecke gleichen und keinen besonderen Ausstattungsbedarf nach sich ziehen. Für eine Verringerung der Kosten und Risiken bei einem Rettungseinsatz im Tunnel sorgt die Einhaltung der Vorgaben der RABT 2006.

#### **2.4.1.2 Landkreis Stade**

Am 24.06.2009 hat der Landkreis Stade zu dem Vorhaben Stellung genommen. Er hat eine Vielzahl von Bedenken vorgetragen. Auch hinsichtlich der Änderungsplanung hat der Landkreis Stade mit zwei Schreiben vom 23.10.2014 Stellung genommen.

Problematisiert wurden mit Schreiben vom 24.06.2009 die Auswirkungen der Maßnahme auf die K 28 und die Belastungen, die mit dem Anschluss des Vorhabens an die K 28 einhergehen. Weiterhin forderte der Landkreis die Errichtung einer Raststätte auf dem planfestzustellenden Streckenabschnitt. Er wünschte zudem, das entstehende Autobahndreieck „Autobahndreieck Kehding“ zu nennen.

Des Weiteren trug er Bedenken im Bereich des Naturschutzes vor. Diese will er aber zurückstellen, wenn seinen naturschutzfachlichen Forderungen entsprochen wird. Er forderte zusammengefasst Folgendes:

1. Es hat eine ökologische Bauüberwachung bzw. Umweltbaubegleitung zu erfolgen.
2. Die Baudurchführung zum Aufbringen der Auflast hat in ausgewiesenen Zeitfenstern (nach Hauptbrutzeit bis vor Hauptrastzeit; im Einvernehmen mit der unteren Naturschutzbehörde auch in der Zeit vom 1.4. bis 14.7.) zu erfolgen.
3. Es ist eine einzelartenbezogene Prüfung durchzuführen.
4. Soweit erforderlich werden zusätzliche Bestandsschutzmaßnahmen ergriffen.
5. Die Flächen für die Kompensationsmaßnahmen E17 und E18 werden in einen funktionsfähigen Zustand überführt. Dabei werden notwendige Vorlaufzeiten mit eingeplant.
6. Es ist ein Nachweis für die vollständige Kompensation der beeinträchtigten Brut- und Rastvögelbestände zu erbringen.
7. Die dauerhafte Sicherung und Kontrolle der Kompensationsmaßnahmen auf dem Gauensieker Sand und dem Asseler Sand wird gewährleistet.
8. Sollten Defizite in der Erfüllung der Kompensationserfordernisse auftreten, werden diese durch zusätzliche Kompensationsmaßnahmen geschlossen. Die Maßnahmen

sind in einem landschaftspflegerischen Ausführungsplan flächenscharf zu konkretisieren.

In Bezug auf die Auswirkungen des Vorhabens auf vorhandene Baudenkmale fordert der Landkreis Maßnahmen zur Beweissicherung und zur Sicherung der Denkmale. Im Weiteren äußerte er Bedenken bezüglich der Sicherheit der Tunnelanlage. Er macht sich hier die Stellungnahme der Polizeidirektion Lüneburg zu Eigen. Zudem sah der Landkreis die Gesundheit der Bevölkerung durch eine erhöhte Feinstaubbelastung gefährdet.

Schließlich hat der Landkreis als zuständige Wasserbehörde Zweifel an der Tragfähigkeit und Leistungsfähigkeit des Entwässerungskonzepts geäußert.

Teilweise hat sich die Stellungnahme erledigt. Den verbleibenden Bedenken wird nur zum Teil gefolgt.

Die Stellungnahme hat sich in Bezug auf die Bedenken, die sich aus dem Anschluss der Autobahn an die K 28 ergeben, erledigt. Die Anschlussstelle entfällt.

Erledigt haben sich auch die Bedenken aus naturschutzrechtlicher Sicht. Die Vorhabenträgerin hat die durch den Landkreis formulierten Forderungen erfüllt bzw. die Erfüllung im Rahmen der Bauausführung und der Nachsorge durch Aufnahme in den landschaftspflegerischen Ausführungsplan (Sicherung und Kontrolle der Kompensationsmaßnahmen) zugesagt.

Soweit die Bedenken durch eine Regelung im Planfeststellungsbeschluss ausgeräumt werden können, wird der Stellungnahme gefolgt.

Die Vorhabenträgerin hat dem Landkreis in ihrer Erwiderung des Weiteren zugesagt, dass im Rahmen der Ausführungsplanung die nahe an der Trasse liegenden Baudenkmale berücksichtigt werden. Eine Beweissicherung ist entbehrlich.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt, soweit es sich um Bedenken hinsichtlich der Tunnelsicherheit und der Ausstattung der örtlichen Feuerwehren handelt. Es wird auf die Begründung zur Stellungnahme der Gemeinde Drochtersen verwiesen, 2.4.1.1.

Auch den Bedenken zu Gesundheitsgefahren aus erhöhten Feinstaubbelastungen wird nicht gefolgt. Die Immissionen der Luftschadstoffe wurden anhand der Leitschadstoffe NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> beurteilt. Dieses Vorgehen ist ausreichend. Die prognostizierte Gesamtbelastung wird

anhand der Grenzwerte der 22. BImSchV beurteilt. Im Bereich der besiedelten Flächen ist nicht mit einer signifikanten Erhöhung des Immissionsniveaus zu rechnen, vgl. 2.2.3.4.2. Durch den Fortfall der Anschlussstelle an der K 28 erfolgt an der K 28 keine Erhöhung der Immissionsbelastung.

Abgelehnt wird auch die Forderung nach einer Raststätte. Der festgestellte Streckenabschnitt ist zu kurz, um eine Raststätte aufzunehmen. Die aus verkehrssicherheitsrechtlichen Gründen notwendigen Mindestabstände für Auf- und Abfahrten könnten nicht eingehalten werden.

Der Stellungnahme wird im Hinblick auf die Benennung des Autobahndreiecks nicht gefolgt. Die Namensgebung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Sie erfolgt in einem eigenständigen Verfahren.

Den Bedenken des Landkreises zum Entwässerungskonzept wird durch Nebenbestimmungen Rechnung getragen (dazu 2.3 des Beschlusses).

Mit Schreiben vom 23.10.2014 macht der Landkreis Stade (Planungsamt) geltend, dass durch die Änderungsplanung am südlichen Ende keine Anbindung an das vorhandene Straßennetz erfolge und zu prüfen sei, inwieweit dieses Vorgehen den Anforderungen an eine sinnvolle Abschnittsbildung genüge. Diesbezüglich ist auf die Ausführungen unter Punkt 2.2.3.2.2 zur Abschnittsbildung zu verweisen. Zum Einen hat die Weiterführung der A 20 in den einzelnen Bauabschnitten einen fortgeschrittenen Planungsstand erreicht. Zum anderen stehen auch der Realisierung der A 26 keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen, sodass eine Anbindung auch an dieser Stelle zu erwarten ist.

Ferner weist das Planungsamt auf das Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan der Gemeinde Drochtersen hin. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es handelt sich nicht um einen Belang des Landkreises, sondern der Gemeinde Drochtersen. Gleichwohl sei darauf hingewiesen, dass im Verhältnis von Fachplanung und Bauleitplanung diejenige Vorrang hat, die zeitlichen Vorsprung hat (BVerwG, NVwZ 2003, 207). Das ist hier die Planung der A 20. Im Übrigen hat die Gemeinde Drochtersen in ihrem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept vom Januar 2011 ausgeführt, dass die Autobahntrasse künftig bei Änderung des Flächennutzungsplans nachrichtlich übernommen wird. Konflikte mit der hiesigen Fachplanung werden also nicht auftreten.

Mit Schreiben vom 23.10.2014 weist der Landkreis Stade (Naturschutzamt) darauf hin, dass die Verträglichkeit des Vorhabens mit dem FFH-Gebiet 003 „Unternelbe“ und dem Vogelschutzgebiet V 18 „Unternelbe“ bei einer ausschließlich im Knotenpunkt A 20/ A 26 geänderten Planung gegeben ist, dass das Naturschutzgebiet „Asseler Sand“ bei Unterquerung in Tunnelbauweise nicht beeinträchtigt wird und dass der Landkreis als Untere

Naturschutzbehörde die zur Führung des Kompensationsverzeichnisses nach § 17 Abs. 6 BNatSchG erforderlichen Informationen von der Planfeststellungsbehörde erhalten muss. Diese Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Der Landkreis Stade bemängelt, die Abarbeitung der Eingriffsregelung sei nicht nachvollziehbar. Das trifft nicht zu. Die Eingriffsregelung wird in Unterlage 12 (landschaftspflegerischer Begleitplan) vollständig abgearbeitet.

Der Landkreis Stade geht davon aus, dass zusätzlicher Kompensationsbedarf für Rastvögel bestehe und fordert eine diesbezügliche Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde. Zusätzlicher Kompensationsbedarf besteht aber nicht, da Rast- bzw. Gastvögel nicht erheblich beeinträchtigt werden. Das geht aus dem landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12) unter Punkten 6.3.2, 7 und 11 hervor. Es erfolgt aber eine Aufwertung des Lebensraums für Gastvögel durch die Ersatzmaßnahme E1 für Wiesenbrüter (dazu 8.5.3.1 des landschaftspflegerischen Begleitplans).

Der Landkreis weist darauf hin, dass sich aus den Planungsunterlagen ergeben muss, ob die geplanten Ersatzmaßnahmen die Beeinträchtigungen der Brut- und Rastvogelarten vollständig kompensieren. Das ist der Fall. Brutvögel werden beeinträchtigt; dies wird vollständig kompensiert. Der Kompensationsbedarf wird im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12) unter 8.5.3.1 hergeleitet und unter 8.5.3.2 mit der Ersatzmaßnahme E1 nachgewiesen. Rast- bzw. Gastvögel werden nicht erheblich beeinträchtigt (vgl. landschaftspflegerischer Begleitplan 6.3.2, 7 und 11), so dass kein Kompensationsbedarf besteht. Die Ersatzmaßnahme E1 stellt aber gleichzeitig eine Aufwertung des Lebensraums für Gastvögel dar.

Der Forderung nach einer Funktions- und Umsetzungskontrolle bzgl. der Kompensationsmaßnahmen durch Monitoring bzw. Umweltbaubegleitung wird entsprochen; die Vorhabenträgerin hat dem Landkreis Stade entsprechende Zusagen gemacht (1.3.1 des Beschlusses). Soweit der Landkreis Klärungsbedarf hinsichtlich einer etwaigen Übertragung der Kompensationsflächen vom Bund/ NLSStBV an den Landkreis Stade sieht, wird darauf hingewiesen, dass die Eigentumsübertragung nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern gesondert abzustimmen ist.

#### **2.4.1.3 GLL – AfL Bremerhaven**

Die GLL-AfL Bremerhaven hat am 22.06.2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Sie trägt vor, dass für den hier in Rede stehenden Planfeststellungsabschnitt der A 20/ A 26 ein gemeinsames Flurbereinigungsverfahren mit dem 5. Bauabschnitt der A 26 durchgeführt werden soll. Als Termin wird Folgendes vorgeschlagen: spätestens mit dem Antrag auf Unternehmensflurbereinigung zur A 26 (5. Bauabschnitt).

Zur Trassenführung hat sie Anregungen gegeben, die vor allem auf eine Reduzierung der Flächeninanspruchnahme abzielen, um den landwirtschaftlichen Betrieben möglichst gut nutzbare Flächen zu erhalten. Des Weiteren hält sie auf der Nordseite der Autobahn einen Ersatzwirtschaftsweg mit Anschluss an die K 28 für dringend erforderlich. Soweit die Stellungnahme sich nicht erledigt hat, wird ihr nur teilweise entsprochen.

Der Stellungnahme zum Flurbereinigungsverfahren wird entsprochen. Ein gesondertes Flurbereinigungsverfahren für die A 20 wird nicht durchgeführt, weil aufgrund der örtlichen Gegebenheiten die Ziele einer Flurbereinigung nicht erreicht werden können. Es wird ein gemeinsames Flurbereinigungsverfahren mit dem 5. Bauabschnitt der A 26 beantragt, vgl. 2.2.3.8.

Die Anschlussstelle an die K 28 entfällt. Damit reduziert sich der Flächenbedarf im Bereich der vorgesehenen Anschlussstelle. Die Stellungnahme der GLL – AfL Bremerhaven erledigt sich insoweit.

Der Forderung nach einem Ersatzwirtschaftsweg wird nicht entsprochen.

Die Erreichbarkeit der zwischen der A 20 und der K 28 sowie der nördlich der A 20 anliegenden landwirtschaftlichen Flächen ist über die öffentlichen Wege und Straßen (L 111, K 28, verschiedene Gemeindestraßen und Wirtschaftswege) weiterhin gewährleistet. Betriebserschwernisse und weitere entschädigungsrelevante Kriterien werden außerhalb der eigentlichen Planfeststellung im Rahmen eines unmittelbar nachgeordneten Entschädigungsverfahrens geregelt. Die Probleme einzelner Betriebsgrundstücke werden also jeweils einzeln gelöst.

In das geplante Flurbereinigungsverfahren zur A 26 wird der Wegebau zur Erreichung von Betriebsgrundstücken eingeschlossen.

#### **2.4.1.4 GLL – GLL Lüneburg, Domänenamt Stade**

Die GLL Lüneburg, Domänenamt Stade, hat am 17.06.2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen und Bedenken geäußert.

Mit Schreiben vom 08.11.2010 hat die GLL Lüneburg mitgeteilt, dass sich ihre Stellungnahme aufgrund der Erwidern der Vorhabenträgerin erledigt hat.

#### **2.4.1.5 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)**

Das LBEG hat in seiner Stellungnahme vom 06.05.2009 keine Bedenken gegen das Vorhaben geäußert. Es weist lediglich darauf hin, dass sich das Vorhaben in einem potentiell hochwassergefährdeten Gebiet befindet und bei ihm umfangreiches neues Kartenmaterial zur Verfügung stehe.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis.

#### **2.4.1.6 Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN)**

Der NLWKN äußert keine Bedenken zu dem Vorhaben.

#### **2.4.1.7 Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven**

Das staatliche Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven trägt keine Bedenken gegen das Vorhaben vor.

#### **2.4.1.8 Niedersächsische Landesforsten**

Seitens der Niedersächsischen Landesforsten bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben.

#### **2.4.1.9 Niedersächsisches Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit - Binnenfischerei, Fischereikundlicher Dienst**

In seiner Stellungnahme vom 23.06.2009 äußert das Landesamt keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben.

Es weist jedoch darauf hin, dass die bau- und betriebsbedingten Eingriffe in die Fischfauna, v. a. durch den Eintrag von Schadstoffen, so gering wie möglich zu halten sind. Des Weiteren macht es Vorschläge für den Verfahrensablauf zur Verlegung von Gewässerabschnitten und regt die Hinzuziehung eines Sachverständigen an.

Bezüglich der geplanten Verlegung des Ritscher Schleusenfleths weist das Amt darauf hin, dass im Planfeststellungsbeschluss Regelungen zu Änderungen an bestehenden Fischereirechten zu treffen sind.

Den Hinweisen wird gefolgt.

In ihrer Erwiderung hat die Vorhabenträgerin bereits vorgetragen, dass Vorkehrungen zum Auffangen von Schadstoffen sowohl für die Bauzeit als auch für den späteren Betrieb getroffen werden.

Die Vorschläge zum Verfahrensablauf bei der Verlegung von Gewässern werden im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung und der Bauausführung entsprechend berücksichtigt. Eine ökologische Baubegleitung ist vorgesehen.

Für entfallende Fischereirechte bestehen Entschädigungsansprüche dem Grunde nach. Die Höhe der Entschädigungsansprüche wird jeweils in einem nachgeordneten Entschädigungsverfahren festgelegt.

#### **2.4.1.10 Polizeidirektion Stade**

Die Polizeidirektion Stade äußert keine grundsätzlichen Bedenken gegen die geplante Trassenführung.

Der Hinweis bezüglich der Gewichtsbeschränkung auf der K 28 hat sich erledigt, da die ursprüngliche Planung, einen Anschluss an die K 28 herzustellen, aufgegeben wurde. Die Ausweisung von Umleitungsstrecken erfolgt im Weiteren nur über dafür geeignete Strecken.

#### **2.4.1.11 Polizeidirektion Lüneburg**

Am 23.06.2009 hat die Polizeidirektion Lüneburg zu dem Vorhaben aus brandschutzfachlicher Sicht und zu Verkehrsaspekten Stellung genommen. Zu den Verkehrsaspekten verweist sie auf die Stellungnahme der Polizeidirektion Stade. In brandschutzfachlicher Sicht entspricht die Stellungnahme in weiten Teilen derjenigen der Gemeinde Drochtersen.

Die Polizeidirektion Lüneburg fordert insbesondere:

1. eine technische Ausstattung der Sicherheitsanlagen für den Tunnel, die über die Anforderungen der RABT 2006 hinausgeht (Brandunterdrückungsanlage, BOS Kommunikation, Videoüberwachung, Stromanschlüsse für Notrufstationen),
2. den Neubau einer Straßenmeisterei entweder im Kreuzungsbereich der A 22/ A 26/ A 20 oder in unmittelbarer Nähe am Südportal der Elbquerung,
3. zusätzliche Ausrüstung und Schulung für die vorhandenen Ortsfeuerwehren, deren Kosten der Bund übernehmen soll.

Im Erörterungstermin vom 23.11.2010 hat der Vertreter der Polizeidirektion Lüneburg erklärt, dass einige Fragen im Rahmen der Erwidern bzw. im Arbeitskreis für Tunnelsicherheit geklärt werden konnten. Aufrechterhalten wird die Stellungnahme in den Punkten: automatische Brandunterdrückungsanlage und Ausstattung und Schulung der Freiwilligen Feuerwehr Drochtersen.

Soweit sich die Stellungnahme nicht erledigt hat, wird ihr nicht gefolgt.

Die Stellungnahme zu den Verkehrsaspekten hat sich erledigt. Es wird auf die Begründung zu der Stellungnahme der Polizeidirektion Stade verwiesen.

Bezüglich des Vortrags zur Tunnelsicherheit und zur Ausstattung der Feuerwehr Drochtersen wird der Stellungnahme nicht gefolgt. Die Anforderungen der RABT 2006 werden erfüllt. Das Gutachten zur Tunnelsicherheit hat ergeben, dass der erreichte Sicherheitsstandard sogar über den Anforderungen der RABT 2006 liegt. Erhöhte Risiken und Gefahren liegen damit nicht vor. Für die weitere Begründung wird auf die Ausführungen zur Stellungnahme der Gemeinde Drochtersen (2.4.1.1) verwiesen.

#### **2.4.1.12 Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg**

Am 29.06.2009 hat das Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg zu dem Vorhaben Stellung genommen. Es hat mitgeteilt, dass gegen das Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken bestehen. Nachfolgend hat es detailliert und umfangreich vorgetragen, dass aus seiner Sicht Beeinträchtigungen am Zustand der Bundeswasserstraße und Störungen hinsichtlich der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auftreten können. Dabei ging es im Wesentlichen um die technische Ausbildung des Tunnelbauwerks, um Maßnahmen beim Tunnelbau und um Belange im Rahmen des dauerhaften Tunnelbetriebs.

Den geäußerten Bedenken konnte ganz überwiegend bereits durch die Erwiderung der Vorhabenträgerin abgeholfen werden. So hat die Vorhabenträgerin die Berücksichtigung der vorgetragenen Belange bei der Bauausführung zugesagt. Dazu gehört auch die Verpflichtung des Auftragnehmers (ausführende Firma), temporäre Maßnahmen an der Bundeswasserstraße Elbe vom Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg genehmigen zu lassen. Eine Einigung wurde auch über eine schifffahrtspolizeiliche Kennzeichnung des Tunnels erzielt. Verabredet wurde des Weiteren der Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung. Wird sie nicht 6 Monate vor Baubeginn vorgelegt, hat sich die Planfeststellungsbehörde eine entsprechende Planergänzung vorbehalten (vgl. 1.3.3).

Die Vorhabenträgerin stimmt den Unterhaltungsmaßnahmen des Wasser- und Schifffahrtsamtes zu und verzichtet auf eine vorherige Abstimmung der Maßnahmen. Das Tunnelbauwerk wird so angelegt, dass es von Unterhaltungsbaggerungen nicht berührt wird.

#### **2.4.1.13 Wehrbereichsverwaltung Nord**

Die Wehrbereichsverwaltung Nord hat keine Bedenken gegen das Vorhaben vorgetragen.

#### **2.4.1.14 Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade**

Die Handwerkskammer hat gegen das Vorhaben keine Bedenken geäußert.

#### **2.4.1.15 Landwirtschaftskammer Niedersachsen – Forstamt Nordheide-Küste**

Die Landwirtschaftskammer Niedersachsen – Forstamt Nordheide-Küste hat in ihrem Schreiben vom 23.06.2009 keine Bedenken gegen das Vorhaben vorgebracht.

#### **2.4.1.16 Landwirtschaftskammer Niedersachsen – Bezirksstelle Bremervörde**

Die Landwirtschaftskammer Niedersachsen Bezirksstelle Bremervörde hat in ihrem Schreiben vom 23.06.2009 keine Bedenken gegen das Vorhaben vorgebracht.

#### **2.4.1.17 EWE Netz GmbH**

Die EWE Netz GmbH hat am 22.05.2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Sie trägt vor, es sei sicherzustellen, dass ihre Versorgungsleitungen und Einrichtungen durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt werden.

Die Vorhabenträgerin hat zugesichert, die Leitungen und Einrichtungen bei der Bauausführung zu berücksichtigen.

#### **2.4.1.18 Umwelt Windrad UWR GmbH & Co. Drochtersen/ Irxleben KG**

Am 24.06.2009 hat die UWR zu dem Vorhaben Stellung genommen. Sie hat vorgetragen, dass zwei Windenergieanlagen den notwendigen Sicherheitsabstand zu dem Vorhaben nicht einhalten können. Es würden Zufahrten und Kranflächen eingeschränkt bzw. beseitigt. Betroffen seien weiterhin die vorhandenen Telekommunikations- und Netzleitungen auf dem Grundstück. Auch befürchtet die UWR, dass durch die Baumaßnahmen Schäden an den Fundamenten der Windenergieanlagen auftreten. Sie fordert, die Bedenken auszuräumen oder Entschädigung für die entfallenden Anlagen und weitere Einschränkungen zu zahlen.

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

Durch die Planung wird in den bestehenden Windpark eingegriffen. Dieser Eingriff ist unvermeidbar. Aufgrund des zu geringen Abstandes zur Autobahn können zwei Windenergieanlagen (WEA) nicht an ihrem Standort verbleiben. Diese Notwendigkeit ergibt sich aus verschiedenen Sicherheitsanforderungen, insbesondere jedoch aus dem Erfordernis, die Verkehrsanlage (hier: die Autobahn) vor möglichen Gefahren aus dem laufenden Betrieb der WEA zu schützen. Soweit eine Umsetzung der WEA nicht in Betracht kommt, hat die UWR einen Entschädigungsanspruch dem Grunde nach. Dasselbe gilt für eventuell auftretende Ertragseinbußen, die durch das Vorhaben kausal verursacht werden. Die Einzelheiten der Entschädigung werden in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geregelt.

Für das durchtrennte Wegenetz wird Ersatz geschaffen. Von der Maßnahme betroffene Versorgungsleitungen werden in Abstimmung zwischen Vorhabenträgerin und Betreiber verlegt. Für dadurch ggf. neu entstehende Kreuzungen werden entsprechende Kreuzungsvereinbarungen zwischen den Kreuzungsbeteiligten abgeschlossen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt, soweit sie Schäden an den Fundamenten der verbleibenden WEA betrifft. Es ist ausgeschlossen, dass es zu Beschädigungen an den vorhandenen Windkraftanlagen sowohl während der Bauzeit als auch nach Fertigstellung der Autobahn bzw. im Rahmen ihrer verkehrlichen Nutzung kommt.

Die Baugrundverhältnisse werden bei der Ausführungsplanung berücksichtigt. Die notwendigen Erhebungen und Erkundungen wurden durchgeführt und haben keine Bedenken erbracht. Die Belange der Entwässerung wurden unter besonderer Berücksichtigung der im Planungsraum vorherrschenden wasserwirtschaftlichen und hydrogeologischen Verhältnisse in einem eigenen wassertechnischen Fachbeitrag, der Gegenstand der ausgelegten Unterlagen war, umfassend bearbeitet.

#### **2.4.1.19 Sasol Germany GmbH**

Die Friedrich Vorwerk KG Rohleitungsbau vertritt die Sasol Germany GmbH in diesem Verfahren und erhebt bezüglich der Leitungen der Sasol Germany GmbH Anforderungen an die Bauausführung.

Den Anforderungen wird im Rahmen der Bauausführung Rechnung getragen. Hierbei erfolgen enge Abstimmungen mit dem Betreiber der Leitung, so dass die Anforderungen und Hinweise dabei angemessen berücksichtigt werden.

Die weiteren im Zuge der Stellungnahme abgegebenen Hinweise werden in die Planung des Folgeabschnittes einfließen.

#### **2.4.1.20 Trinkwasserverband (TWV) Stader Land**

Der TWV Stader Land hat gegen das Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken geäußert. Er weist darauf hin, dass zahlreiche Umlegungsarbeiten von Ver- und Entsorgungsleitungen notwendig sein werden und bittet um rechtzeitige Einbeziehung.

Dem Vorbringen ist im Rahmen der Bauausführung zu entsprechen.

#### **2.4.1.21 Abwasserzweckverband (AZV) Bützfleth-Assel**

Der AZV trägt keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben vor. Sein Schmutzwasserkanal entlang der L 111 muss jedoch provisorisch verlegt werden. Er weist darauf hin, dass eine private Hausanschlussleitung von der Trasse der A 20 berührt werden wird.

Die Hinweise auf den Schmutzwasserkanal und die Hausanschlussleitung werden beachtet. Ihnen wird im Rahmen der Bauausführung Rechnung getragen. Mit einer entsprechenden Abstimmung hat sich der Vertreter im Erörterungstermin am 23.11.2010 einverstanden erklärt.

#### **2.4.1.22 Wasser- und Bodenverband Krautsand**

Der Wasser- und Bodenverband Krautsand hat mit Schreiben vom 16. Juni 2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Die Stellungnahmen des Unterhaltungsverbands Kehdingen, des Schleusenverbands Bauernschaft Ritsch und des Gauensieker Schleusenverbands sind gleichlautend. Sie betreffen jeweils auch das Gebiet der anderen Verbände. Im Folgenden werden jeweils die Teile der Stellungnahmen behandelt, die für das Gebiet des jeweiligen Wasser- und Bodenverbandes relevant sind.

Zur Entwässerung des Tunnels während der Bauphase fordert der Wasser- und Bodenverband Krautsand, dass die Entwässerung der landwirtschaftlichen Ländereien zu jedem Zeitpunkt gewährleistet sein muss. Bei der Wiedereinleitung des aus dem Deichfußgraben der 2. Deichlinie entnommenen Wassers sei der Wasserstand dazu mittels des Sperrwerks zu regeln.

Der Stellungnahme wird nicht in vollem Umfang gefolgt.

Das für die Bauphase benötigte Wasser wird dem Deichfußgraben entnommen und dort auch wieder eingeleitet. Dabei wird das Einleitungskonzept beachtet, das die maximale Einleitungsmenge auf 10 l/s festlegt. Damit diese nicht überschritten wird, werden die dem Deichfußgraben zugeführten Wassermengen über Pumpen kontrolliert und dokumentiert. Hierüber erfolgte auch eine Abstimmung in der Besprechung mit dem Wasser- und Bodenverband Krautsand vom 18. April 2008. Sollte sich während des Tunnelbaus wider Erwarten zeigen, dass die Wasserstände im Deichvorland aufgrund der zusätzlichen Einleitungen steigen und sie die Entwässerung der landwirtschaftlichen Flächen beeinträchtigen, wird dem durch eine Umstellung der Betriebsweise des Ruthenstrom-Sperrwerks begegnet.

Weiter fordert der Wasser- und Bodenverband Krautsand, dass die Wassermengen und die Qualität des Wassers kontrolliert werden, da die Qualität für die Viehtränke von Bedeutung ist.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

Die Qualität des geförderten Brauchwassers wird über temporär eingerichtete und regelmäßig beprobte Behandlungs- und Reinigungsbauwerke sichergestellt. Die Beprobung kann im Zwischenspeicherbecken erfolgen, in das das Wasser vor der Einleitung in den Deichfußgraben geführt wird.

Der Wasser- und Bodenverband sieht außerdem die Vorhabenträgerin in der Pflicht, für alle zukünftigen Unterhaltungsmaßnahmen an neuen Entwässerungsanlagen aufzukommen. Dies gilt für den Deichfußgraben insofern, als er in Teilabschnitten geräumt bzw. ausgebaut wird, um der bauzeitlichen Wasserentnahme und -einleitung sowie als Vorflut für das abzuleitende Oberflächenwasser aus dem Trog- und Tunnelbereich während des Betriebs zu dienen.

Der Stellungnahme wird nicht in vollem Umfang gefolgt.

Die Übernahme der Unterhaltung aller neu geplanten Entwässerungsanlagen durch die Vorhabenträgerin ist nicht vorgesehen. Der Deichfußgraben ist eng in das bestehende Entwässerungssystem auf dem Gebiet des Wasser- und Bodenverbandes Krautsand eingebunden. Auch in Zukunft dient er der Entwässerung von dessen Flächen. Über die Ablösung der vorhabenbedingten zusätzlichen Belastungen des Wasser- und Bodenverbandes Krautsand wird eine gesonderte Vereinbarung getroffen. Diese Lösung verletzt das Gebot der Konfliktbewältigung nicht. Es besagt, dass im Idealfall alle der Planung zuzurechnenden Konflikte im Planfeststellungsbeschluss einer Lösung zuzuführen sind (Stür, Bau- und Fachplanungsrecht, 4. Aufl. 2009, Rn. 1557). Die vom festzustellenden Plan geschaffenen oder ihm sonst zurechenbaren Konflikte müssen durch den Planfeststellungsbeschluss gelöst werden. Die Lösung eines Problems kann auf ein nachfolgendes Verfahren verlagert werden, wenn die Lösung des Problems hier sichergestellt ist (BVerwGE 121, 1289) und die Lösung des Problems im Planfeststellungsbeschluss nicht möglich ist. So liegt der Fall hier. Erst bei Durchführung des Baus bzw. während des Betriebs der geplanten Autobahn wird sich zeigen, ob sich der Unterhaltungsaufwand des Wasser- und Bodenverbandes Krautsand erhöht und inwiefern der erhöhte Unterhaltungsaufwand auf den Bau und den Betrieb der Autobahn zurückzuführen ist. Dies ist derzeit nicht absehbar.

#### **2.4.1.23 Schleusenverband Bauernschaft Ritsch**

Der Schleusenverband Bauernschaft Ritsch hat mit Schreiben vom 16. Juni 2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen.

Er teilt die Stellungnahme des Wasser- und Bodenverbandes Krautsand hinsichtlich der Forderung, dass alle Unterhaltungsmaßnahmen in Zukunft von der Vorhabenträgerin zu übernehmen seien. Dieser Stellungnahme folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Sofern durch das Vorhaben Gewässer des Schleusenverbands Bauernschaft Ritsch betroffen sind, gilt, dass nur vorhabenbedingte zusätzliche Belastungen nach gesonderter Vereinbarung des Schleusenverbands mit der Vorhabenträgerin von dieser zu tragen sind. Mehrbelastungen sind jedoch nicht absehbar.

Der Verband nimmt Stellung zur Beeinträchtigung seines Polders Nr. 6. Dessen nordwestliche, ca. 20 ha große Teilfläche wird durch den geplanten Straßendamm von der bisherigen Vorflut abgetrennt. Um die Vorflut der Polderfläche sicherzustellen, ist ein kleines Schöpfwerk zur Entwässerung der Teilfläche geplant. Dieses wird mit einer Pumpe mit einer Leistung von 30 l/s versehen. Das von ihr geförderte Wasser wird durch einen separaten, neu angelegten rd. 1.200 m langen Graben abgeleitet. Dieser entwässert in den Zuggraben im Gauensieker Schleusenverband. Letztlich verschieben sich durch diese Maßnahme die Verbandsgrenzen.

Der Schleusenverband Bauernverband Ritsch ist zunächst der Ansicht, dass die Pumpenleistung des zu errichtenden Schöpfwerkes zu gering bemessen ist. Erhöhte Starkregenfälle in kurzer Zeit könnten nur durch eine höhere Pumpenleistung von 2,5 l/s je Hektar bewältigt werden. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Eine höhere als die vorgesehene Pumpenleistung würde zu einer höheren und unverträglichen Belastung des nachfolgenden Entwässerungssystems führen.

Der Verband fordert darüber hinaus eine Ertüchtigung des Verbandsgewässers ab Transportgraben, d. h. des Zuggrabens. Dem wird nicht gefolgt, da die Belastung dieses Gewässers infolge der vorgesehenen Pumpenleistung nicht höher ausfällt.

Aus dem gleichen Grund ist an sich die Leistungsüberprüfung des vorhandenen Polderschöpfwerks im Polder Wettern nicht geboten. Um jedoch sicherzugehen, dass es zu keiner erhöhten Belastung kommt und um für den Fall der Mehrbelastung der Verbandsgewässer Vorsorge zu tragen, wurde der Vorhabenträgerin ein Monitoring und, falls dies eine Mehrbelastung ergibt, eine Ertüchtigung des Polderschöpfwerks aufgegeben (vgl. 1.2.2.2 des verfügenden Teils).

Die Stellungnahmen zur Rohrleitung B-Polder 1-Ritsch und zur Rohrleitung C-Polder 4-Ritsch haben sich erledigt, da die diesbezüglichen Maßnahmen nach der Planänderung nicht länger Bestandteil des Vorhabens sind. Die Stellungnahme des Verbands zur Verlegung des Ritscher Schleusenfleths hat sich ebenfalls erledigt. Diese Maßnahmen sind nicht länger Bestandteil des Vorhabens, da die Verknüpfung mit der A 26 Gegenstand eines anderen Planfeststellungsverfahrens und die Verknüpfung mit der K 28 nicht länger Gegenstand des Vorhabens ist.

Soweit der Schleusenverband Ritsch die Stellungnahme der Unteren Wasserbehörde hinsichtlich der Befürchtung teilt, die Verbandsgewässer würden wegen der nicht ausreichenden Dimensionierung bzw. wegen des nicht ausreichenden Gefälles der Mulden überlastet, wird auf 2.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

#### **2.4.1.24 Gauensieker Schleusenverband**

Der Gauensieker Schleusenverband hat mit Schreiben vom 16. Juni 2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen.

Soweit der Verband die Übernahme aller Unterhaltungsmaßnahmen durch die Vorhabenträgerin an seinen Verbandsgewässern fordert, wird dem nicht gefolgt. Die Vorhabenträgerin übernimmt nach einer gesondert zu treffenden Vereinbarung lediglich die vorhabenbedingten zusätzlichen Belastungen des Verbands, die ihm bei Unterhaltung der Verbandsgewässer entstehen. Insofern wird auf die Ausführungen unter 2.4.1.22 und 2.4.1.23 verwiesen.

Der Gauensieker Schleusenverband nimmt ebenfalls Stellung zur Neuorganisation der Entwässerung des Polders Nr. 6 des Ritscher Schleusenverbands. Eine Teilfläche wird durch das Vorhaben abgetrennt und künftig auf das Gebiet des Gauensieker Schleusenverbands entwässert. Hierzu wird auf die Ausführungen unter 2.4.1.23 verwiesen.

Der Verband nimmt außerdem Stellung zur geplanten Verlegung der Rohrleitung E. Diese müsse ab dem Kreisel gerade zur Landern verlegt werden. Dieser Einwand wird akzeptiert, die Rohrleitung E wird in geradem Verlauf in Richtung Landern verlegt. Gekreuzte Saugleitungen werden mit angebunden (vgl. Unterlage 13.5, Übersichtslagepläne Wasserwirtschaft, Blatt 1).

Soweit der Gauensieker Schleusenverband die Stellungnahme der Unteren Wasserbehörde hinsichtlich der Befürchtung teilt, die Verbandsgewässer würden wegen der nicht ausreichenden Dimensionierung bzw. wegen des nicht ausreichenden Gefälles der Mulden überlastet, wird auf 2.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

#### **2.4.1.25 Unterhaltungsverband Kehdingen**

Der Unterhaltungsverband Kehdingen hat mit Schreiben vom 18. Juni 2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen.

Er fordert zusätzlich zu den in den Stellungnahmen der anderen Verbände enthaltenen Forderungen, ein Konzept für den gesamten Bereich des vom Vorhaben betroffenen Entwässerungssystems zu erstellen, ein Entwässerungskonzept, das auch die Schleusenverbände Assel-Wethe-Barnkrug, Bützfleth und Schölisch-Götzdorf einschließt. Dem wird nicht gefolgt. Ein solches Konzept bedeutet einen Aufwand, der planerisch und wirtschaftlich nicht geboten ist. Ziel der Entwässerungsplanung zum Vorhaben ist, dass das bestehende Entwässerungssystem in seiner Funktion erhalten bleibt. Die lokalen Verhältnisse sollen möglichst wenig beeinflusst werden und bestehende, gewachsene und bewährte Strukturen nicht bzw. nur so gering wie möglich beeinträchtigt werden. Es sind lediglich die vom Vorhaben ausgehenden negativen Auswirkungen möglichst weitgehend auszugleichen. Dies ist gewährleistet. Ziel der Entwässerungsplanung ist es hingegen nicht, die Erneuerung und den Ausbau des bestehenden wasserwirtschaftlichen Systems zu ermöglichen.

Der Unterhaltungsverband Kehdingen nahm ferner Stellung zum Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie mit E-Mail vom 4. Februar 2015. Er wies auf die im Entwurf vorliegenden Unterlagen des NLKWN des niedersächsischen Beitrags zum Bewirtschaftungsplan 2015 bis 2021 und zum Maßnahmenprogramm 2015 bis 2021 hin. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Maßgeblich für die Beurteilung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach WHG bleiben der aktuell geltende Bewirtschaftungsplan bzw. das Maßnahmenprogramm. Der Hinweis auf den infolge des Vorhabens erhöhten Unterhaltungsaufwand und die erhöhten Pumpkosten wird zur Kenntnis genommen; es wird auf 2.3, 2.4.1.22 und 2.4.1.23 sowie auf 1.2.2.3 dieses Beschlusses verwiesen. Ferner fordert der Unterhaltungsverband, dass die notwendige Herstellung der Ersatzgewässer mit den betroffenen Verbänden abgestimmt wird. Diese betrifft insbesondere die Neuanlage eines Grabens zur Ableitung des aus dem zu errichtenden Schöpfwerk stammenden Wassers (vgl. 2.4.1.23). Dieser Forderung wird durch die Nebenbestimmung 1.2.2.6 entsprochen. Sofern der Unterhaltungsverband eine Vereinbarung zur Kostenübernahme der bau- und vorhabenbedingten Mehrbelastung der in ihm zusammengeschlossenen Verbände fordert, wird der Stellungnahme nicht in vollem Umfang gefolgt. Zur Begründung wird auf 2.4.1.22 und 2.4.1.23 verwiesen. Für den Fall, dass es wider Erwarten zu Mehrbelastungen infolge des Betriebs der Autobahn kommt, und bzgl. der baubedingten Belastungen der Verbandsgewässer wird auf die Nebenbestimmung 1.2.2.3 verwiesen.

#### **2.4.1.26 Deichverband Kehdingen-Oste**

Der Deichverband Kehdingen-Oste hat am 26.06.2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Er bittet in der Stellungnahme sicher zu stellen, dass die 2. Deichlinie während

der Baumaßnahme in vollem Umfang erhalten bleibt. Weiterhin bittet er um die Überlassung der im Zuge der Baumaßnahmen anfallenden Kleierde.

In ihrer Erwiderung hat die Vorhabenträgerin den Erhalt der 2. Deichlinie in Höhe und Funktion während der Bauzeit zugesagt. Die notwendigen Maßnahmen werden dazu in einem Bauvertrag festgeschrieben.

Auch bezüglich der überschüssigen deichfähigen Kleierde hat die Vorhabenträgerin eine Abstimmung und eine entsprechende Regelung im Bauvertrag zugesagt.

#### **2.4.1.27 Jagdgenossenschaft Drochtersen**

Die Jagdgenossenschaft Drochtersen hat am 12.06.2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Sie trägt vor, dass 25 ha ihres Jagdgebiets entzogen würden. Es sei auch mit weiteren Einschränkungen ihres Jagdausübungsrechts zu rechnen, etwa dadurch, dass in Richtung Autobahn nicht mehr geschossen werden darf, Wild abwandert oder sich am Wildzaun verletzen kann.

Sie fordert daher eine Entschädigung des Dauerschadens und der Beeinträchtigungen während der Bauzeit.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

Die Jagdgenossenschaft hat für den Rechtsverlust einen Entschädigungsanspruch dem Grunde nach. Die Höhe der Entschädigung wird in einem gesonderten Entschädigungsverfahren und nicht im Planfeststellungsverfahren geregelt.

Die Jagdgenossenschaft selbst kann Entschädigung für eine Jagdwertminderung verlangen, die durch eine Verschlechterung der Jagd und Erschwernisse bei der Ausübung verursacht wird. Denn das Jagdausübungsrecht stellt in der Hand der Jagdgenossenschaft –auch wenn diese öffentlich-rechtlich organisiert ist – ein vermögenswertes privates Recht dar und eine nach Art. 14 Abs. 1 GG geschützte Rechtsposition (BGHZ 84, 261; BGH, NJW 1996, 1897).

Das Jagdrecht wird in zweierlei Weise beeinträchtigt: Zum einen wird der Jagdgenossenschaft durch den Bau der Autobahn die Jagdnutzung auf den Trassenflächen genommen. Zum anderen ist in der hoheitlichen Inanspruchnahme der Trassenflächen ein Eingriff in das nunmehr auf den Restbezirk beschränkte Jagdausübungsrecht zu sehen. Dabei handelt es sich um nachteilige tatsächliche Einwirkungen, die zu einer Beeinträchtigung der Jagd führen (durch Beschränkung der Schussrichtung, Änderungen des Wildbestandes, Unterhaltung umfangreicher Wildzäune etc.).

#### **2.4.1.28 Jagdgenossenschaft Drochtersen-Assel**

Die Jagdgenossenschaft Drochtersen-Assel hat am 12.06.2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Sie trägt vor, dass durch den Bau der Autobahn ihr ca. 45 ha ihres Jagdgebiets auf Dauer entzogen werden und der Jagdbezirk auf einer Breite von 1000 m zerschnitten wird. Im Übrigen werden Beeinträchtigungen des Jagdausübungsrechts in Form von Abwanderung des Wildes und Schießverbot in Richtung der Autobahn geltend gemacht.

Sie fordert eine Entschädigung des Dauerschadens und der Beeinträchtigungen während der Bauzeit.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

Die Jagdgenossenschaft hat für den Rechtsverlust einen Entschädigungsanspruch dem Grunde nach. Die Bestimmung der Höhe der Entschädigung ist dem Entschädigungsverfahren überlassen und wird nicht im Planfeststellungsverfahren geregelt. Für die weitere Begründung wird auf die Stellungnahme der Jagdgenossenschaft Drochtersen (2.4.1.27) verwiesen.

#### **2.4.1.29 Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein**

Der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein hat gegen das Vorhaben keine Bedenken geäußert.

#### **2.4.1.30 Landvolk Niedersachsen, Kreisbauernverband Stade e.V.**

Das Landvolk Niedersachsen, Kreisbauernverband Stade e.V., hat am 24.06.2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Der Verband hat unterschiedliche Bedenken vorgetragen. Sie beziehen sich auf die Trassenwahl und die daraus resultierende Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen und des bestehenden Entwässerungssystems. Er fordert, die Trassenwahl zu überdenken und die Schaffung von Ersatzwegen zum Erhalt einer durchgehenden zweiseitigen Anbindung der landwirtschaftlichen Flächen sowie Investitionen in das Entwässerungssystem. Vor allem die Schaffung von Rückhaltebecken sei erforderlich.

Des Weiteren fordert der Kreisbauernverband die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens. Im Erörterungstermin hat der Kreisbauernverband darüber hinaus vorgetragen, dass es zu einer Beeinträchtigung der Landwirtschaft durch die extreme Ausweisung von Naturschutzflächen komme.

Die Stellungnahme hat sich erledigt, soweit sie eine Zerschneidung der Landschaft durch den Anschluss an die K 28 befürchtet. Durch eine Überplanung des Vorhabens ist der Anschluss an die K 28 entfallen.

Erledigt hat sich auch die Forderung nach einem Flurbereinigungsverfahren. Der Verband hat im Erörterungstermin vom 23.11.2010 erklärt, dass er dem Vorbringen der Vorhabenträgerin folgen kann, nur ein einheitliches Flurbereinigungsverfahren im Zusammenhang mit dem 5. Bauabschnitt der A 26 durchzuführen.

Der Stellungnahme bezüglich der Trassenwahl wird nicht gefolgt. Die Trasse der A 20 wurde anhand umfangreicher Kriterien festgelegt, die im Vorwege betrachtet und dessen Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen wurden. Die in der Summe aller Bewertungskriterien günstigste Linie wurde der weiteren Planung zu Grunde gelegt. Für die weitere Begründung wird auf die Ausführungen unter 2.2.3.3 verwiesen.

Die Forderung nach einer zweiseitigen Anbindung der landwirtschaftlichen Flächen wird zurückgewiesen. Durch das nunmehr bestehende Wegekonzept, wie es im Erörterungstermin vorgestellt wurde, ist sichergestellt, dass alle landwirtschaftlichen Flächen an Wege und Straßen angebunden sind. Sie sind daher erreichbar und uneingeschränkt nutzbar. Soweit der Verband vorträgt, dass die Nutzung durch eine zweiseitige Anbindung erleichtert wird, mag dies zutreffen. Jedoch besteht kein Anspruch auf die bestmögliche Anbindung und Nutzung von Flächen. Soweit sich daraus Betriebserschwernisse und weitere entschädigungsrelevante Kriterien ergeben, werden diese in einem nachgeordneten Entschädigungsverfahren berücksichtigt und sind nicht Teil des Planfeststellungsbeschlusses.

Die Bedenken bezüglich der Flächeninanspruchnahme zur Ausweisung von Naturschutzflächen wurden erstmals im Erörterungstermin vorgebracht und sind daher nicht mehr zu berücksichtigen. Im Übrigen ist der Eingriff nicht vermeidbar und entsprechend zu kompensieren. Für den konkret Betroffenen besteht ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach, soweit nicht Ersatzflächen zur Verfügung gestellt werden können. Die Einzelheiten sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten.

#### **2.4.1.31 Gemeinde Kollmar**

Die Gemeinde Kollmar hat mit Schreiben vom 08.12.2014 durch Rechtsanwalt Dr. Mecklenburg zu dem Vorhaben Stellung genommen. Er stellt eine Reihe von Anträgen, die vor allem das Verfahren, jedoch auch einige materielle Punkte betreffen. Hauptsächlich geht es ihm darum, dass der Plan nicht festgestellt wird. Die Begründung der Einwendung befasst sich mit formellen und materiellen Aspekten der Planfeststellung. In formeller Hinsicht führt Rechtsanwalt Dr. Mecklenburg an, dass kein Planänderungsverfahren stattfand und dass nur eine einheitliche Planfeststellung für die Elbquerung möglich sei („aus der Natur der Sache

heraus“, nach den Vorschriften des VwVfG, nach der Tunnelrichtlinie). In materieller Hinsicht befasst sich Rechtsanwalt Dr. Mecklenburg mit den Vorschriften zur materiellen Präklusion und nennt die Stichworte Brandschutz, Verkehrsprognose, TEN-V, Bedarfsplan, Immissionsschutz sowie Grundsatzfragen des Naturschutzes. Außerdem macht er den Inhalt der Einwendungen aus dem schleswig-holsteinischen Verfahren jeweils zum Inhalt seiner Einwendung sowie die Niederschriften der Erörterungstermine.

Außer hinsichtlich des Brandschutzes wird mit diesen Einwendungen die Funktion der Einwendung verkannt. Unter Einwendungen im Sinne des § 73 Abs. 4 S. 1 ist sachliches Gegenvorbringen zu verstehen, dass der Wahrung eigener Rechte oder Belange und die Verhinderung oder Modifizierung des Vorhabens begehrt (BVerfGE 60, 297, 300). Er legt nicht dar, inwieweit die Einwenderin in ihren eigenen Rechten und Belangen betroffen ist. Er beschäftigt sich vielmehr mit Belangen des öffentlichen Interesses, die keinen Bezug zu den spezifischen Belangen der Elbfähre aufweisen. Das Einwendungsverfahren verstärkt die Wirksamkeit des Rechtsschutzes für den möglicherweise in seinen Rechten Betroffenen. Zwar ist ihm eine Mitwirkungslast auferlegt; er muss seine Einwendungen form- und fristgerecht vorbringen. Genügt er dieser Last indes, bleiben ihm nicht nur die von der Ausschlusswirkung bedrohten Rechtspositionen erhalten; er veranlasst die Genehmigungsbehörde auch zu einer Erörterung und Prüfung gerade seiner individuellen konkreten Rechtstellung und der zu ihrer Behauptung hervorgebrachten Einwendungen; hierdurch wird zugleich einem der Zwecke des Verfahrens entsprochen, frühzeitig einen Ausgleich der betroffenen Interessen zu ermöglichen, der durch den Amtsermittlungsgrundsatz nicht gleich wirksam gewährleistet werden kann (BVerfGE 61, 82, 115 – Sasbach).

Nach diesen Anforderungen erfüllt das Einwendungsschreiben von Rechtsanwalt Dr. Mecklenburg nicht die Anforderungen an die Begründung einer Einwendung eines Betroffenen. Außer hinsichtlich des Brandschutzes ist die Gemeinde Kollmar nicht betroffen. Eine Betroffenheit muss zumindest möglich erscheinen. Denkbar wäre dies im Hinblick darauf, dass ein Zwangspunkt für den Abschnitt in Schleswig-Holstein gesetzt wird und für die Setzung des Zwangspunkts kausale Fehler unterlaufen sind. Letzteres ist vom Einwender darzulegen (Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, 2. Auflage, § 6 Rn. 64). Dabei ist die eigene Betroffenheit substantiiert vorzutragen (vgl. 2.4.3.1). Das tut die Gemeinde Kollmar bzw. ihr Bevollmächtigter nicht. Rechtsanwalt Dr. Mecklenburg nennt „grundlegende Probleme der Planung“ und wirft hierzu lediglich die Stichworte Verkehrsprognose, TEN-V, Bedarfsplan sowie Grundsatzfragen des Naturschutzes auf, ohne darzulegen, inwiefern diese Themen fehlerhaft behandelt wurden. Ferner rügt er Verfahrensfragen ohne Bezug zur Gemeinde Kollmar.

Dennoch setzt sich die Planfeststellungsbehörde mit dem Vorbringen auseinander, ohne die Einwendung bzw. Stellungnahme anzuerkennen. Zweifel im Hinblick auf die Verkehrsprognose sind nicht angebracht, dazu 2.4.2.1 des Beschlusses. Für das Vorhaben streitet auch ein vordringlicher Bedarf, dazu 2.2.3.1. Die naturschutzrechtlichen Belange sind

entsprechend den gesetzlichen Anforderungen behandelt worden, dazu 2.2.3.5 sowie 2.2.3.6. Die Einhaltung immissionsschutzrechtlicher Anforderungen ist unter 2.2.3.4 dargelegt.

Die Rüge, es müsse ein Planänderungsverfahren durchgeführt werden, insbesondere ein Erörterungstermin, wird dahingehend verstanden, dass Rechtsanwalt Dr. Mecklenburg von einer qualifizierten Planänderung ausgeht, die eine Wiederholung des gesamten Anhörungsverfahrens mit sich bringt. Dem folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Es wird auf 2.1.4 verwiesen.

Die Rüge, es dürfe für die Elbquerung nur ein einheitliches Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, verfängt ebenfalls nicht. § 78 VwVfG enthält eine Regelung für das Zusammentreffen mehrerer selbstständiger Vorhaben, für deren Durchführung jeweils Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind. Treffen diese derart zusammen, dass für diese Vorhaben nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist und ist mindestens eines der Planfeststellungsverfahren bundesrechtlich geregelt, so findet nur ein Planfeststellungsverfahren statt. Das ist hier nicht der Fall. Es liegen keine selbstständigen Vorhaben vor, sondern es handelt sich um ein Gesamtvorhaben, das lediglich in mehrere Abschnitte unterteilt ist. Auch aus der Richtlinie 2004/54/EG vom 29. April 2004 (Tunnelrichtlinie) bzw. den diese umsetzenden RABT ergibt sich nicht die Notwendigkeit einheitlicher Planung. Sie fordert in Art. 4 Abs. 1 lediglich, dass eine oder mehrere Verwaltungsbehörden die Einhaltung sämtlicher die Sicherheit eines Tunnels betreffende Anforderungen zu kontrollieren haben.

Allein hinsichtlich des Brandschutzes kann die Gemeinde Kollmar als hierfür verantwortliche Rechtsträgerin Einwendungen erheben. Der Brandschutz und die Tunnelsicherheit sind im Planfeststellungsbeschluss aber in ausreichender Weise geregelt, dazu 2.4.1.1 des Beschlusses.

Diesbezüglich ist sie präkludiert. Höchst hilfsweise wird auch bezüglich der übrigen von RA Dr. Mecklenburg aufgeworfenen Punkte ausgeführt, dass sie jedenfalls präkludiert sind. Die Stellungnahme der Gemeinde Kollmar ging ein am 09.12.2014. Die Frist für das Einreichen von Stellungnahmen endete bereits am 24.06.2009. Hieran muss sich die Gemeinde Kollmar auch festhalten lassen.

Die von RA Dr. Mecklenburg vorgetragene Auffassung, die Gemeinde Kollmar und andere Einwender aus Schleswig-Holstein müssten sich mangels Auslegung der niedersächsischen Planfeststellungsunterlagen in Schleswig-Holstein die Auslegung in Niedersachsen nicht entgegenhalten lassen und daher mit ihren Einwendungen nicht ausgeschlossen seien, trifft nicht zu. Die Auslegung der Unterlagen zum Abschnitt von der Landesgrenze Niedersachsen/ Schleswig-Holstein bis zur B 431 (Bau-km 10+449 bis Bau-km 14+440) war ausreichend. Nach § 17a Nr. 1 FStrG erfolgt die Auslegung nach § 73 Abs. 2 VwVfG in den

Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt. Danach kann die Auslegung auf den Bereich beschränkt werden, in dem sich das Vorhaben unmittelbar auf Grundstücke und Einrichtungen auswirkt und der von mittelbaren Auswirkungen betroffen ist (Kromer, in: Müller/ Schulz (Hg.), FStrG Kommentar, 2. Auflage, § 17a FStrG Rn. 14). D. h. in Schleswig-Holstein waren auch nur die Unterlagen zum dortigen Abschnitt auszulegen. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz der abschnittsbezogenen Auslegung ist nur dann anzunehmen, wenn der niedersächsische Abschnitt der Elbquerung Beeinträchtigungen hervorruft, die nicht erst in der diesbezüglichen, d. h. dieser Planfeststellung bewältigt werden können (vgl. dazu BVerwG, U. v. 21.11.2013, Az. 7 A 28/12, juris Rn. 25 f.). Das ist hier aber nicht der Fall. Alle Beeinträchtigungen, die vom niedersächsischen Abschnitt der A 20-Elbquerung auf den Abschnitt in Schleswig-Holstein ausgehen, sind in den Planfeststellungsunterlagen, die in Schleswig-Holstein zum dortigen Abschnitt ausgelegt wurden, berücksichtigt worden. Sie „verschmelzen“ (ebd.) mit den dortigen Auswirkungen. Eine Auslegung der Unterlagen zum niedersächsischen Abschnitt der A 20-Elbquerung war danach nicht erforderlich.

Die Ausführungen von RA Dr. Mecklenburg zur angeblichen Europarechtswidrigkeit der deutschen Präklusionsvorschriften führen nicht weiter. § 17a Nr. 7 FStrG regelt die materielle Präklusion der Einwendungen und Stellungnahmen und ist für die Planfeststellungsbehörde verbindlich. Das gilt auch angesichts des von der Europäischen Kommission eingeleiteten Vertragsverletzungsverfahrens gegen die Bundesrepublik Deutschland, zumal das BVerwG nach wie vor von der Europarechtskonformität der Präklusionsvorschriften überzeugt ist (vgl. BVerwG, B. v. 16.09.2014, Az. 7 VR 1/14, NVwZ 2015, 82, 84 m. w. N.).

#### **2.4.1.32 Beratungsring Drochtersen e. V.**

Mit Schreiben vom 05.06.2009 erhebt der Beratungsring Drochtersen e.V. gegen das Vorhaben. Der Verein berät landwirtschaftliche Betriebe in der Region. Er macht Beeinträchtigungen für landwirtschaftliche Strukturen geltend und weist darauf hin, dass zehn Mitgliedsbetriebe stark betroffen seien.

- a) Die Betroffenheit der landwirtschaftlichen Betriebe äußere sich vor allem darin, dass landwirtschaftliche Nutzflächen durch das Vorhaben sowie durch Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen und Maßnahmen zur Behebung von Beschneidungsschäden in Anspruch genommen werden. Durch die Kompensationsmaßnahmen, insbesondere die Region Südkehdingen betroffen. Dort seien bereits erhebliche Flächenanteile der Landwirtschaft entzogen (Torfabbau, Hafenerweiterung Bützfleth, Industrieansiedlung Bützfleth, Elbvertiefung, A26, A22, Windkraft, Gewerbeflächenausdehnung, Wohnflächenausdehnung). Dies betreffe Ackerbaubetriebe sowie Milchvieh- und Rindermastbetriebe. Insbesondere Milchviehbetriebe seien auf stallnahe Grünlandkomplexe angewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt diese Bedenken zur Kenntnis. Sie hat sich mit ihnen ausführlich auseinandergesetzt (2.2.3.9 des Beschlusses) und die Betroffenheit durch Flächenverluste für jeden einzelnen betroffenen Betrieb gewürdigt und in die Abwägung eingestellt (vgl. 2.4.3.2 des Beschlusses).

- b) Der Beratungsring macht ferner langfristig erkennbar strukturelle Veränderungen in den landwirtschaftlichen Betrieben geltend. Als Beispiel führt er Kostenerhöhungen für Umwege zu den zu bewirtschaftenden Flächen und die Nichterreichbarkeit von Flächen sowie den Umstand, dass sich die Trasse nicht an Gemarkungs- sowie Entwässerungsgrenzen ausrichte, an.

Auch diese Punkte hat die Planfeststellungsbehörde gewürdigt. Es wird auf 2.2.3.9 des Beschlusses verwiesen.

- c) Der Beratungsring bezeichnet die Entwässerungsmaßnahmen, die für das Vorhaben vorgesehen sind, als fragwürdig. Es sei eine gerade Linienführung der abführenden Fleete und Rohrleitungen zwingend erforderlich. Dieser Grundsatz werde missachtet, was sich insbesondere bei der Fleethumlegung im Bereich der K 28 zeige.

Diese Bedenken teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Zunächst wird darauf hingewiesen, dass das Ritscher Schleusenfleet nicht umgelegt wird. Diese Maßnahme ist im Zuge der Änderungsplanung entfallen. Im Übrigen hat sich die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass die geplanten Entwässerungsmaßnahmen ausreichend sind bzw. hat die Anregungen der Wasserverbände sowie die Kritik der Unteren Wasserbehörde aufgegriffen. Diesbezüglich wird auf die Regelungen unter 1.2 des Beschlusses und die Begründung unter 2.3 des Beschlusses verwiesen.

- d) Der Beratungsring rügt, dass der Tunnel zu kurz geraten sei. Er ende unmittelbar neben einem Mitgliedsbetrieb, auf dem die Tierhaltung unmöglich werde und der Wohnwert der Gebäude sinke.

Dem folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Der verkürzte Landtunnel wurde als Vorzugsvariante ermittelt (dazu 2.2.3.3.3 des Beschlusses). Mit der Betroffenheit des vom Einwender angesprochenen Mitgliedsbetriebs hat sich die Planfeststellungsbehörde auseinandergesetzt (dazu 2.4.3.2.2 des Beschlusses).

- e) Der Beratungsring vermisst in den Planungsunterlagen Maßnahmen zur Reduzierung der Abgasimmissionen. Er weist darauf hin, dass Futter- sowie Marktfruchtflächen mit Abgasen nicht kontaminiert werden dürften.

Diesen Bedenken folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Sie hat die Belastung der Agrarflächen durch Abgasimmissionen als Belang erkannt und in die Abwägung eingestellt. Dazu wird auf 2.2.3.4.2 des Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

## **2.4.2 Einwendungen und Stellungnahmen der Naturschutzvereinigungen**

### **2.4.2.1 S 38 und S 44 BUND und NABU**

Mit Schreiben vom 24.06.2009 erhebt Rechtsanwalt Kremer für die anerkannten Naturschutzverbände BUND und NABU Einwendungen gegen das Vorhaben, die zugleich Stellungnahme und Äußerung nach dem Umweltrechtsbehelfsgesetz sein sollen. Darüber hinaus erhebt Rechtsanwalt Kremer mit Schreiben vom 22.10.2014 auch gegen die Änderungsplanung Einwendungen.

- a) Er rügt sowohl mit Schreiben vom 24.06.2009 wie auch mit Schreiben vom 22.10.2014 die Unvollständigkeit der Unterlagen im digitalen Planungsordner. Es habe keine Verkehrsprognose und kein hydrogeologisches Gutachten beigelegt.

Die Auslegung hat in Umfang und Inhalt den gesetzlichen Anforderungen entsprochen. Die Auslegung der Unterlagen soll Interesse an weiterer Beteiligung und Information wecken (VGH Kassel, NVwZ 1986, 618; Bonk/ Neumann, in: Stelkens/ Bonk/ Sachs (Hg.), VwVfG, 7. Aufl., § 73, Rn. 47). Sie soll den potentiell Betroffenen den Anstoß geben, eine mögliche Berührung ihrer Rechte und Belange zu prüfen (sog. Anstoßfunktion; Bonk/ Neumann, in: Stelkens/ Bonk/ Sachs (Hg.), VwVfG, 7. Aufl., § 73 VwVfG, Rn. 18). Daraus ergibt sich zugleich, dass nicht alle für die abschließende Bewertung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlichen Unterlagen ausgelegt werden müssen (BVerwGE 75, 214, 225; NVwZ 1996, 381; VGH Mannheim, NVwZ-RR 1997, 85; Bonk/ Neumann, in: Stelkens/ Bonk/ Sachs (Hg.), VwVfG, 7. Aufl., § 73, Rn. 60). Die Auslegung von Gutachten ist daher nur erforderlich, wenn sich erst aus ihnen mögliche abwägungserhebliche Betroffenheiten ergeben, der Interessierte ohne sie also nicht einschätzen kann, ob er von der Planung betroffen ist (Bonk/ Neumann, in: Stelkens/ Bonk/ Sachs (Hg.), VwVfG, 7. Aufl., § 73, Rn. 60). Dem entspricht die Vorgehensweise der Vorhabenträgerin. Für die Auslegung der Planfeststellungs-

unterlagen wurde eine Auswahl und Zusammenfassung von Unterlagen und Texten erzeugt, die den Umfang im Interesse der Einwender möglichst gering halten und die Lesbarkeit der Unterlagen im Rahmen der gesetzlich vorgegeben Einsichtnahmefrist gewährleisten soll. Detailunterlagen und -informationen, auf die in der Planfeststellungsunterlage Bezug genommen wird, konnten bei der Vorhabenträgerin eingesehen werden.

- b) Die Unterlagen der schleswig-holsteinischen Seite des Vorhabens hätten nicht ausgelegt, insbesondere nicht die Verträglichkeitsstudien der FFH- und Vogelschutzgebiete im angrenzenden Schleswig-Holstein.

Die Rüge geht fehl. Die Planungsunterlagen aus Schleswig-Holstein mussten im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht zusätzlich ausgelegt werden. Sie konnten durch die in Niedersachsen zuständige Vorhabenträgerin auch gar nicht (eigenmächtig) eingereicht und durch die Anhörungsbehörde ausgelegt werden. Denn für die Unterlagen über den Teil des Vorhabens in Schleswig-Holstein ist allein die Straßenbauverwaltung dieses Bundeslandes zuständig. Soweit Rechtsanwalt Kremer also bemängelt, seine Mandanten könnten als niedersächsische Umweltverbände die Auswirkungen des Vorhabens auf schleswig-holsteinischer Seite nicht beurteilen, müsste er den Einwand im Verfahren in Schleswig-Holstein geltend machen.

Davon abgesehen hatte die Auslegung der Unterlagen die erforderliche Anstoßwirkung, so dass auch unter Rechtsschutzaspekten eine andere Betrachtungsweise der Situation nicht geboten ist (siehe oben unter a).

In Schleswig Holstein wurde zeitlich parallel das Planfeststellungsverfahren betrieben. Die entsprechenden Unterlagen haben dort zeitgleich offengelegt. Da in den Planungsunterlagen zu dem diesseitigen Planungsabschnitt die Fortführung im Nachbarbundesland dargestellt war, konnte Jedermann erkennen, wie das Vorhaben nach der Landesgrenze fortgeführt wird. Die Verzahnung der Vorhaben war klar erkennbar. Die Betroffenen konnten sich entsprechend in beiden Verfahren beteiligen.

- c) Die UVS sei unvollständig. Die Antragsunterlagen enthielten nur eine allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG. Die UVS des Raumordnungsverfahrens ersetzte nicht die UVP für das Projekt. RA Kremer rügt deshalb die Verletzung der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 9 UVPG. Diese Kritik vertiefen BUND und NABU in ihrer Stellungnahme zum Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie vom 10.02.2015.

Die Regeln über die Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 9 UVPG i. V. m. § 6 UVPG und § 73 Abs. 3, 4-7 VwVfG wurden eingehalten. Eine UVP wurde ordnungsgemäß durchgeführt

und dokumentiert und die entsprechenden Unterlagen in ausreichendem Umfang der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Es ist nicht zu beanstanden, wenn die Vorhabenträgerin die UVP nicht als eigenständige in sich abgeschlossene Darstellung zu den Unterlagen reicht. § 6 UVPG schreibt eine bestimmte Form, in der die Unterlagen einzureichen sind, nicht vor. Die Vorhabenträgerin kann die Umweltauswirkungen in anderen, auch mehreren, Unterlagen erläutern. Nach der Rechtsprechung reicht es aus, wenn die Vorhabenträgerin die erforderlichen Angaben auf verschiedene Unterlagen wie den landschaftspflegerischen Begleitplan, den Erläuterungsbericht, die schalltechnische Untersuchung und die Schadstoffuntersuchung verteilt (vgl. Bonk/ Neumann, in: Stelkens/ Bonk/ Sachs (Hg.), VwVfG, 7. Aufl., § 73, Rn. 18; BVerwG, NuR 1998, 305; NVwZ 1999, 528; NVwZ 2000, 555, NVwZ 2007, 85). Da die Umweltverträglichkeitsprüfung kein eigenes Verfahren darstellt, sondern Teil des Planfeststellungsverfahrens ist, sind nur die entscheidungserheblichen Unterlagen beizubringen (BVerwG, NVwZ 2009, 1498, 1500). Dabei müssen die von § 6 Abs. 3 und 4 UVPG genannten Angaben enthalten sein.

So ist die Vorhabenträgerin für das hier planfestgestellte Vorhaben vorgegangen. Alle Angaben nach § 6 Abs. 3 und 4 UVPG sind in den Unterlagen enthalten.

Auch der Umfang der ausgelegten Unterlagen ist nicht zu beanstanden. Auf die Begründung oben unter a) wird Bezug genommen. Die Auslegung der Unterlagen soll Interesse an weiterer Beteiligung und Information wecken (VGH Kassel, NVwZ 1986, 618; Bonk/ Neumann, in: Stelkens/ Bonk/ Sachs (Hg.), VwVfG, 7. Aufl., § 73, Rn. 47). Sie sollen den potentiell Betroffenen den Anstoß geben, eine mögliche Berührung ihrer Rechte und Belange zu prüfen (sog. Anstoßfunktion: Bonk/ Neumann, in: Stelkens/ Bonk/ Sachs (Hg.), VwVfG, 7. Aufl., § 73 VwVfG, Rn. 18).

Nehmen die ausgelegten Unterlagen zu den betroffenen Belangen bereits ausreichend Stellung, bedarf es nicht der zusätzlichen Auslegung von Gutachten, die nur noch der Ergänzung dieser Ausführungen dienen (BVerwG, NVwZ 1996, 381, 383). Es genügt, wenn jene Antragsunterlagen ausgelegt werden, die den späteren Planfeststellungsbeschluss rechtlich gestalten. Diesen Vorgaben hat das Vorgehen der Vorhabenträgerin entsprochen. Die Dokumentation der im Raumordnungsverfahren durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung musste nicht mit den Planfeststellungsunterlagen ausgelegt werden. Die Untersuchungen der vorgehenden Planungsstufen stellten lediglich die Grundlage für die konkreten Untersuchungen im Rahmen der Planfeststellung dar. Die Dokumentation der projektbezogenen Untersuchungen der Umweltauswirkungen war Teil der ausgelegten Unterlagen. Sie ist neben der allgemeinverständlichen Zusammenfassung nach § 6 Abs. 3 S. 2 UVPG (Unterlage 1.a) im LBP, im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, dem Erläuterungsbericht, der schalltechnischen Untersuchung und der Schadstoffuntersuchung dargestellt. In diesem Fall genügte der Verweis darauf, wo in die Ergebnisse der UVP der

vorgehenden Planungsstufen Einsicht genommen werden kann. Detailunterlagen und -informationen, auf die in der Planfeststellungsunterlage Bezug genommen wird, konnten bei der Vorhabenträgerin eingesehen werden.

d) Im LBP seien die Wechselwirkungen nicht untersucht.

Wechselwirkungen wurden im Raumordnungsverfahren umfassend geprüft. Da keine Änderungen zu erwarten sind, mussten die Wechselwirkungen nicht nochmals ausführlich im Planfeststellungsverfahren betrachtet werden.

e) Rechtsanwalt Kremer rügt die fehlende Auslegung in anderen Gemeinden als der Gemeinde Drochtersen. Zur Begründung verweist er auf die Auswirkungen der Weiterführung der A 22 (jetzt A 20) in Richtung Bremen.

Die Unterlagen mussten nicht in anderen Gemeinden als der Gemeinde Drochtersen ausgelegt werden. Von dem planfestgestellten Autobahnabschnitt sind keine über die Gemeinde Drochtersen hinausgehenden Beeinträchtigungen mit Sicherheit zu erwarten.

Es ist zwar richtig, dass Dritte, die nicht unmittelbar durch den planfestgestellten Abschnitt betroffen werden, durch die planerische Abschnittsbildung in ihren Rechten verletzt sein und Einwendungen im Planfeststellungsverfahren erheben können. Ein solcher Fall liegt hier jedoch nicht vor.

Eine derartige Betroffenheit entsteht nur, wenn durch den Plan über einen vorherigen Abschnitt ein Zwangspunkt für den folgenden Abschnitt gesetzt wird. Ein solcher Zwangspunkt liegt jedoch nur vor, wenn für den weiteren Abschnitt keine Planungsvarianten vorhanden sind. Die bloße Annahme, dass eine Planungsvariante für den nachfolgenden Streckenabschnitt wahrscheinlicher ist als eine andere, reicht nicht aus, um im vorhergehenden Streckenabschnitt bereits einen Zwangspunkt zu sehen (BVerwG, NVwZ 2001, 800). Die Betroffenheit, die von einem gesetzten Zwangspunkt ausgeht, muss wirklich zwangsläufig sein (BVerwG, UPR 1996, 384). Nicht ausreichend ist es, wenn sich eine andere Trassenführung für den nachfolgenden Planungsabschnitt lediglich als unvernünftig erweist oder die bloße Wahrscheinlichkeit bzw. nur eine nicht auszuschließende Möglichkeit einer späteren Betroffenheit besteht (ebd.). Vielmehr muss die Betroffenheit im nachfolgenden Abschnitt, insbesondere wegen topographischer oder technischer Gegebenheiten, durch Festlegungen im vorangegangenen Planungsabschnitt unausweichlich sein (VGH München, U. v. 24.11.2010 – 8 A 10.40007, juris-Rn. 30 m. w. N.) und gerichtlicher Rechtsschutz gegen einen Planfeststellungsbeschluss über den folgenden Abschnitt praktisch unmöglich werden (BVerwG, U. v. 14.07.2005 – 9 VR 23/04, juris-Rn. 5).

Dies ist für den planfestgestellten Abschnitt der A 20 nicht gegeben. Ein Zwangspunkt für die Weiterführung der Trasse nach Westen wird durch den Planfeststellungsbeschluss nicht gesetzt. Die Fortführung der A 20 als Küstenautobahn durch Niedersachsen ist im Bundesbedarfsplan als „Weiterer Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“ vorgesehen. Mit Schreiben vom 25. Juni 2010 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Linie für den weiteren Verlauf der A 20 in Niedersachsen bestimmt. Dem sind umfangreiche Untersuchungen und Variantenprüfungen vorausgegangen. Dabei wurden insbesondere unterschiedliche Möglichkeiten der Linienführung betrachtet. Insbesondere wurden für das Projekt FFH-Verträglichkeitsprüfungen gem. §§ 36 Abs. 1, 34 BNatSchG durchgeführt. Die ausgewählte Linie (Variante West 3) wurde als jene mit den geringsten Auswirkungen identifiziert, weil sie nicht nur eindeutig zu geringeren naturschutzfachlichen Konflikten führt als die anderen betrachteten Varianten, sondern auch zugleich als möglich und zumutbar im Sinne des § 34 Abs. 3 BNatSchG angesehen wurde (siehe dazu auch das Rechtsgutachten zur Variantenprüfung von Stürer/ Ehebrecht-Stürer vom 13.07.2011). Die exakte Linienführung ist dabei nicht von der Linienführung des planfestgestellten Bauabschnitts bis Bau-km 3+700,000 (Elbquerung) beeinflusst gewesen. Dies gilt, wie sich aus Anlage 1 zur Landesplanerischen Feststellung der Regierungsvertretung Lüneburg vom Januar 2009 (Übersichtsplan mit untersuchten Hauptvarianten und untersuchtem Variantenspektrum) anschaulich ergibt, auch für die Gemeinde Himmelpforten. Einwendungen gegen die Bauabschnitte der A 20 1 bis 7 sind den jeweiligen Planfeststellungsverfahren vorzubringen.

- f) Rechtsanwalt Kremer rügt weiter eine unzulässig verkürzte Stellungnahmefrist für die Verbände. Nach § 60b NNatG betrage diese Frist 2 Monate, eine vorherige Unterrichtung und die Versendung von Unterlagen seien gesetzlich vorgeschrieben.

Nach § 45 Abs. 6 Nr. 2 NAGBNatSchG sind auf dieses Verfahren §§ 60a bis 60c des Niedersächsischen Naturschutzgesetzes (NNatG) anzuwenden. Entgegen der Behauptung von Rechtsanwalt Kremer sind die Verfahrensvorschriften des § 60b NNatG nur auf Vorhaben nach § 60a NNatG anzuwenden, nicht jedoch auf Verfahren nach dem BNatSchG. Die erweiterten Mitwirkungsrechte durch das NNatG und jetzt durch § 38 Abs. 1 und 4 NAGBNatSchG sind im vorliegenden Fall nicht anzuwenden. Die Beteiligung der Naturschutzvereinigung ist nicht zu beanstanden.

- g) In Schleswig-Holstein lagen die Unterlagen 2 Monate aus.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Auf die Rechtmäßigkeit dieses Verfahrens hat der Verfahrensablauf in Schleswig-Holstein jedoch keinen Einfluss.

- h) Rechtsanwalt Kremer hält die anerkannten Naturschutzverbände für befugt, die komplette materiell- und verfahrensrechtliche Rechtmäßigkeit der Entscheidung

gerichtlich prüfen zu lassen. Er verweist auf den Vorlagebeschluss des OVG Münster vom 05.03.2009 zum EuGH.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Der EuGH hat das Verfahren mit Urteil vom 12.05.2011 entschieden. § 2 Abs. 1 Nr. 1 UmwRG ist europarechtswidrig, eine Begrenzung auf drittschützende Normen ist nicht mit Art. 10a der UVP-RL vereinbar (EuGH C-115/09, NJW 2011, 2779). Der Planfeststellungsbeschluss wird in Kenntnis und unter voller Berücksichtigung dieser Rechtsprechung erlassen.

i) Es wird weiter bemängelt, dass sich die Defizitliste des LK Stade vom 27.06.2008 und 11.02.2009 auf eine ältere Fassung des LBP bezieht. Die Liste umfasst:

- o Beeinträchtigung von Rastvögeln
- o Lebensraumverlust von Libellen
- o Kritik der FFH-Verträglichkeitsprüfung, insbesondere zur Finte, die sich in einem kritischen Zustand befindet
- o Beeinträchtigung des FFH-Gebiets „Wasserkruger Moor“ und Willes Heide“ in Folge des Autobahndreiecks

Die Stellungnahme wird zurückgewiesen. Der Landkreis Stade hat seine Stellungnahme mit Schreiben vom 23. Oktober 2014 aktualisiert. Es wird diesbezüglich auf 2.4.1.2 verwiesen.

j) Hinsichtlich der Kompensationsmaßnahmen macht Rechtsanwalt Kremer mit Schreiben vom 22.10.2014 geltend, dass eine Gegenüberstellung der ursprünglich und jetzt neu geplanten Kompensationsmaßnahmen fehle und dies den Vergleich und die Nachvollziehbarkeit der Maßnahmen erschwere.

Eine Gegenüberstellung der ursprünglich und jetzt neu geplanten Kompensationsmaßnahmen ist durch Vergleich der neuen mit den alten Antragsunterlagen ohne weiteres möglich, für den Planfeststellungsbeschluss aber nicht von Bedeutung. Entscheidend für die Prüfung ist allein, ob die mit der geänderten Planung verbundenen unvermeidbaren Beeinträchtigungen vollständig ausgeglichen bzw. durch Ersatzmaßnahmen kompensiert werden können. Dass dies der Fall ist, wird in den Antragsunterlagen hinreichend dokumentiert.

- k) Rechtsanwalt Kremer zweifelt ebenfalls den Bedarf für das Vorhaben und seine Finanzierung an. Auch in seinem Schreiben vom 22.10.2014 zieht er den Bedarf des Vorhabens erneut in Zweifel und fordert eine Zurückstellung des Verfahrens wegen einer erforderlichen Neubewertung des Vorhabens im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2015. In ihrer Stellungnahme vom 10.02.2015 zum Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie vertiefen BUND und NABU ihre Bedenken, indem sie darauf hinweisen, dass die Transitströme in Europa andernorts als auf der hier geplanten Strecke verlaufen.

Der Bedarf für den Bau der A 20 mit Elbquerung steht aufgrund der gesetzgeberischen Bedarfsplanung fest. Über die Erforderlichkeit der Planung ist durch den Bundesbedarfsplan (FStrAbG und die Anlage zum fünften Gesetz zur Änderung des FStrAbG vom 4.10.2004, Anlageband zum BGBl I S. 201, geändert durch Art. 12 des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben v. 09.12.2006 BGBl I S. 2833, Anlagenband BGBl I 2004, 2574) abschließend entschieden worden. Die Entscheidung steht zu keinem Zeitpunkt zur Disposition der Planfeststellungsbehörde und ist auch für das gerichtliche Verfahren bindend. Die Rechtfertigung der Maßnahme wurde außerdem im Linienbestimmungsverfahren geprüft, nachgewiesen und von den zuständigen Landesbehörden und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bestätigt. Der Finanzierungsplan für ein Straßenbauprojekt ist nicht Bestandteil der Planfeststellung. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts darf die Finanzierung eines Projekts nicht für die Geltungsdauer der Planfeststellung schlechthin ausgeschlossen sein. Einem Vorhaben fehlt die erforderliche Rechtfertigung nicht deshalb, weil es mangels Finanzierung nicht realisierbar ist. Ist das Straßenbauprojekt - wie hier - in die Dringlichkeitsstufe des "vordringlichen Bedarfs" eingestuft, kann regelmäßig nicht angenommen werden, dass dessen Finanzierung aus Mitteln des Bundeshaushalts bis zum Außerkrafttreten des Planfeststellungsbeschlusses ausgeschlossen ist (BVerwG, NVwZ 2012, 557; mit Verweis auf BVerwG 4 A 12.98 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 154 S. 32 und BVerwGE 120, 1, 5). Eine geplante Privatfinanzierung ist kein Ausnahmefall (ebd.). Wenn der Tunnel nicht privatrechtlich über ein Mautsystem refinanziert wird, steht alternativ die konventionelle Finanzierung durch Haushaltsmittel und die Lkw-Maut zur Verfügung. Es handelt sich nicht um eine sog. Vorratsplanung.

Soweit sich im Übrigen der Einwand des fehlenden Bedarfs des Vorhabens im Schreiben vom 22.10.2014 nicht auf die Änderungsplanung bezieht sondern lediglich bereits erhobene Einwände wiederholt bzw. sich auf das Vorhaben im Allgemeinen bezieht, bedarf es keiner weiteren Beantwortung dieses Vorbringens.

- l) Weiterhin werden angebliche Ungereimtheiten bei den Verkehrszahlen kritisiert. Da die Elbquerung sich nur mit der A 22 (jetzt A 20) rechtfertigen lasse, solle die Auslegung der Unterlagen entlang der gesamten Strecke der A 22 (jetzt A 20) erfolgen.

Die Verkehrsbedeutung des planfestgestellten Abschnitts der A 20 hängt nicht von der Weiterführung der A 20 als Küstenautobahn in Richtung Westen ab. Durch die Verbindung mit der A 7 im Süden durch die geplante und teilweise realisierte A 26 sowie die Weiterführung in Richtung Osten mit Elbquerung erlangt die A 20 bereits eine selbständige Bedeutung für die Umfahrung des Großraums Hamburg, vgl. 2.2.3.2.

- m) Rechtsanwalt Kremer bemängelt auch die Standortwahl. Die verkehrswirtschaftliche Untersuchung A 20 – großräumige Umfahrung Metropolregion Hamburg von 1998 – habe die Querung bei Drochtersen als schlechteste und eine Variante III nahe Hamburg als beste ausgewählt.

Die Linienfindung ist nicht zu beanstanden. Die Variantenprüfung ist rechtsfehlerfrei erfolgt. Abwägungsfehler sind nicht gegeben. Die gewählte Linienführung mit Elbquerung bei Drochtersen-Glückstadt ist mit Blick auf alle von der Planung betroffenen Belange die mit Abstand günstigste Variante.

Auf die Ausführungen unter 2.2.3.3 wird verwiesen.

Die Planung der Vorhabenträgerin für die A 20 in Niedersachsen und Schleswig-Holstein ist begründet und nachvollziehbar und auf die Planung im jeweils anderen Bundesland abgestimmt. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Einschätzungen und Festlegungen an.

- n) In einem weiteren Schreiben vom 24.06.2009 macht der BUND geltend, kumulative Wirkungen mit erheblichen Beeinträchtigungen auf das FFH-Gebiet Untere Elbe durch das Projekt Fahrrinnenanpassung könnten nicht ausgeschlossen werden. Das Verfahren sei gemäß § 34 Abs. 2 BNatSchG unzulässig.

Der Stellungnahme lässt sich nicht entnehmen, welche negativen Wechselwirkungen das Vorhaben zusammen mit der Fahrrinnenanpassung der Elbe auf welches Rechtsgut bzw. welches Schutzgebiet haben soll.

Die Stellungnahme ist nicht substantiiert. Die Gelegenheit zur Stellungnahme soll es den Vereinen ermöglichen, zur Verbesserung des entscheidungsrelevanten Abwägungsmaterials beizutragen. Hierzu können sie der Planfeststellungsbehörde zusätzliche Informationen über die maßgebenden Natur- oder Umweltschutzbelange vortragen. Die Vereine können die Planfeststellungsbehörde auf Defizite in der bisherigen fachlichen Ermittlung dieser Belange hinweisen, weitere Ermittlungen anregen und hierzu auch eigene Hilfen anbieten. Neben der Ebene der Informationsbeschaffung und der Informationsverarbeitung steht den Vereinen als Teil ihrer Mitwirkungsbefugnisse das Recht zu, der Planfeststellungsbehörde

Planungsvarianten vorzutragen oder deren Ermittlung anzuregen (Bonk/ Neumann, in: Stelkens/ Bonk/ Sachs (Hg.), VwVfG, 7. Aufl., § 73, Rn. 105). Um aber überhaupt berücksichtigt werden zu können, müsste das Vorbringen hinreichend deutlich machen, aus welchen Gründen nach Auffassung des Naturschutzvereins zu welchen im Einzelnen zu behandelnden Fragen weiterer Untersuchungsbedarf besteht oder einer Wertung nicht gefolgt werden kann. Das Vorbringen muss zumindest Angaben dazu enthalten, welches Schutzgut durch ein Vorhaben betroffen wird und welche Beeinträchtigungen ihm drohen. Im Regelfall ist die räumliche Zuordnung eines naturschutzrechtlich bedeutsamen Vorkommens oder einer Beeinträchtigung zu spezifizieren (BVerwG, NVwZ 2005, 943, 946; NVwZ 2004, 1114, 1115; NVwZ 2004, 861; Bonk/ Neumann, in: Stelkens/ Bonk/ Sachs (Hg.), VwVfG, 7. Aufl., § 73, Rn. 109).

Diesen Voraussetzungen genügt der Vortrag mit dem pauschalen Hinweis, Beeinträchtigungen könnten nicht ausgeschlossen werden, nicht.

- o) Rechtsanwalt Kremer macht in seinem Schreiben vom 22.10.2014 geltend, dass ohne die Realisierung des Dreiecks A 20/ A 26 der Abschnitt nicht nur auf der Tunnelseite, sondern auch am anderen Ende an keine Straße anschliese und somit keine eigenständige Verkehrsbedeutung aufweise.

Diesbezüglich ist auf die Ausführungen unter Punkt 2.2.3.2.2 zur Abschnittsbildung zu verweisen. Es ist von einer Verkehrsbedeutung des hier planfestgestellten Teils auszugehen, denn zum einen hat die Weiterführung der A 20 in den einzelnen Bauabschnitten einen fortgeschrittenen Planungsstand erreicht (vgl. 2.2.3.2.2.2 und 2.2.3.2.2.3). Zum anderen stehen auch der Realisierung der A 26 keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen, sodass eine Anbindung auch an dieser Stelle zu erwarten ist (vgl. 2.2.3.2.2.4 und 2.2.3.2.2.5).

- p) Des Weiteren wird von Rechtsanwalt Kremer mit Schreiben vom 22.10.2014 die mangelnde Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 73 Abs. 8 S. 1 VwVfG gerügt, denn es könne nicht ausgeschlossen werden, dass die Änderungsplanung Belange Dritter stärker berührt als bisher. Mindestens das veränderte Straßenentwässerungssystem und die veränderten Einleitstellen könnten sich auf Belange Dritter auswirken.

Das VwVfG sieht im Fall der Planänderung gerade keine Öffentlichkeitsbeteiligung vor, sondern lediglich eine erneute Beteiligung der Behörden, deren Aufgabenbereich, sowie Dritter, deren Belange durch die Änderung erstmals oder stärker berührt werden. Der Kreis der zu Beteiligten ist dabei auf unmittelbar berührte Behörden und Dritte zu beschränken (BVerwG, NVwZ 1990, 366). Diesem Erfordernis hat die Vorhabenträgerin entsprochen, indem sie den unmittelbar von den Änderungen betroffenen Behörden sowie Dritten Gelegenheit zur Stellungnahme und Erhebung von Einwendungen gegeben hat. Den von

Rechtsanwalt Kremer vertretenen anerkannten Naturschutzverbänden NABU und BUND ist mit Schreiben vom 16.09.2014 die Planänderung mitgeteilt worden und mit Schreiben vom 06.10.2014 Gelegenheit zur Stellungnahme und zur Erhebung von Einwendungen bis zum 23.10.2014 gegeben worden. Rechtsanwalt Kremer trägt nicht substantiiert vor, welche Dritte unmittelbar hätten beteiligt werden müssen, sondern hält es lediglich für nicht ausgeschlossen, dass die Änderungsplanung Belange Dritter stärker berührt als bisher. Im Übrigen ist zur Einwendungserhebung nicht berechtigt, wer nur Interessen der Allgemeinheit oder dritter Personen geltend macht (BVerwG, NVwZ 1995, 904).

- q) Rechtsanwalt Kremer rügt im Schreiben vom 22.10.2014, dass in nachfolgenden Abschnitten der A 20 unüberwindbare Planungshindernisse bestünden. Er trägt insbesondere Fehler bei der Trassenwahl im Hinblick auf die Verträglichkeit des Vorhabens mit FFH-Gebieten sowie auf die Vereinbarkeit mit dem Artenschutzrecht vor.

Diese Bedenken greifen nicht. Es wird insoweit auf Punkt 2.2.3.2.2.3 des Beschlusses zur Abschnittsbildung und auf Punkt 2.2.3.5.3 zur FFH-Verträglichkeit verwiesen. Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass sich die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt hat, dass die Prüftiefe der FFH-Verträglichkeitsprüfung im Raumordnungsverfahren hinreichend genau war. Für den Abschnitt zur Elbquerung und für die übrigen Abschnitte findet eine gegenüber dem Raumordnungsverfahren vertiefte FFH-Verträglichkeitsprüfung und vertiefte artenschutzrechtliche Prüfung statt. Inwiefern diese für den hier gegenständlichen Abschnitt unzulänglich sein sollen, trägt Rechtsanwalt Kremer nicht vor.

- r) Rechtsanwalt Kremer trägt im Schreiben vom 22.10.2014 vor, die Planänderung sei unbegründet, da ihr eine veraltete Verkehrsprognose zugrunde liege, und infolge des Wegfalls des Autobahndreiecks das Verkehrsaufkommen geringer und das Vorhaben daher kleiner zu dimensionieren sei.

Maßgeblich ist, dass für das Vorhaben der vordringliche Bedarf festgestellt ist (dazu oben k). Ungeachtet der Planänderung ist die Verkehrsprognose zutreffend (dazu 2.2.3.4.1.2 des Beschlusses). Im Übrigen weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die von Rechtsanwalt Kremer angeführte „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Kurzfristprognose Sommer 2014“ im Auftrag des BMVI keine Aussagen zum Verkehrsaufkommen in einzelnen Regionen enthält und für den Individualverkehr und den öffentlichen Straßenpersonenverkehr eine Zunahme des Verkehrsaufkommens prognostiziert; für das Land Niedersachsen liegen derzeit keine Verkehrsprognosedaten für den Horizont 2030 vor. Dass das Autobahndreieck (im Sinne einer Verknüpfung mit der A 26) wegfällt, trifft nicht zu. Die Verknüpfung mit der A 26 als Kreuzung ist nach wie vor geplant, nur Gegenstand eines anderen Planfeststellungsverfahrens.

Hinsichtlich der übrigen von Rechtsanwalt Kremer mit Schreiben vom 22.10.2014 vorgebrachten Belange ist darauf zu verweisen, dass diese sich nicht auf die Änderungsplanung beziehen. Somit bedarf es keiner weitergehenden Beantwortung dieses Vorbringens.

Die Einwendungen und Stellungnahmen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht gefolgt wird.

Mit Schreiben vom 10.02.2015 erheben die Naturschutzverbände BUND und NABU Einwendungen in Bezug auf den Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie. Dazu reichen sie auch einen Beitrag von Herrn Dr. Walter Feldt (Umwelt-Media-Consult) mit Hinweisen zum Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie vom 09.02.2015 ein, dessen Inhalt sie sich zu eigen machen.

- a) Der BUND und der NABU sind der Ansicht, dass die Änderungsplanung (Wegfall der Verknüpfung mit der K 28, Wegfall des Autobahndreiecks mit der A 26) und der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie nach § 73 Abs. 8 S. 1 VwVfG auszulegen gewesen wären.

Dem folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Hinsichtlich der Änderungsplanung wird auf die obigen Ausführungen unter p) sowie auf 2.1.4 des Beschlusses verwiesen. Der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie musste ebenfalls nicht öffentlich ausgelegt werden. Die Erweiterung der Planfeststellungsunterlagen um den Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie beruht nicht auf einer Abwandlung des Vorhabens, die ein erneutes Anhörungsverfahren gebieten würde.

Etwas anderes würde nur dann gelten, wenn der Zweck der Beteiligung, die Eröffnung substantieller Einwirkungsmöglichkeiten, ohne erneutes Anhörungsverfahren nicht erreicht werden könnte. Das ist z.B. der Fall, wenn ohne die geänderten Unterlagen die Betroffenheit nicht geltend gemacht werden kann (BVerwG NVwZ 1996, 381). Das ist hier nicht der Fall. Die Betroffenheiten sind bereits klar. Die Unterlagen enthalten bereits Ausführungen zum Schutzgut Wasser und den diesbezüglichen Wirkungen des Vorhabens; diese werden infolge der Überarbeitung lediglich umfangreicher bewertet.

Auch die Durchführung des Änderungsverfahrens nach § 17a Nr. 6 und 7 FStrG, § 73 Abs. 8 VwVfG ist nicht geboten. Danach gelten erleichterte Verfahrensanforderungen bei Änderungen eines ausgelegten Plans, die den Aufgabenbereich einer Behörde oder einer Vereinigung nach § 73 Absatz 4 Satz 5 VwVfG oder Belange Dritter erstmals oder stärker als bisher berühren. Eine Änderung im Sinne dieser Vorschrift ist nur eine Änderung des Vorhabens selbst, nicht hingegen die nachträgliche Ergänzung der Planunterlagen (Wickel, in: Fehling/ Kastner/ Störmer (Hg.), Verwaltungsrecht – VwVfG, VwGO, Nebengesetze – Handkommentar, 3. Auflage, § 73 VwVfG, Rn. 24, 127). Auch § 9 Abs. 1 S. 4 UVPG, der

§ 73 Abs. 8 VwVfG ergänzt (Hofmann, in: Landmann/ Rohmer (Hg.), Umweltrecht, Loseblattkommentar, § 9 UVPG Rn. 37), gebietet kein Änderungsverfahren. Ändert danach der Träger des Vorhabens die nach § 6 UVPG erforderlichen Unterlagen im Laufe des Verfahrens, so kann von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit abgesehen werden, soweit keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen zu besorgen sind. Um andere, d.h. solche, die bisher nicht bekannt waren, handelt es sich nicht. Zusätzliche Umweltauswirkungen liegen vor, wenn bereits bestehende Umweltauswirkungen verschärft werden (ebd. Rn. 38). Das ist auch nicht der Fall, da das Vorhaben selbst sich nicht ändert (vgl. dazu Wagner, in: Hoppe/ Beckmann (Hg.), UVPG Kommentar, 4. Auflage, § 9 UVPG Rn. 42). Es handelt sich um eine genauere Darstellung und ggf. eine andere Beurteilung der bekannten Auswirkungen.

Entsprechend § 73 Abs. 8 VwVfG wurden jedoch die Naturschutzverbände und die Wasserverbände beteiligt.

- b) Der NABU und der BUND kritisieren, dass der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie den Untersuchungsraum nicht nachvollziehbar abgrenze und dieser nicht zeichnerisch dargestellt sei. Dies wird auch von Herrn Dr. Feldt kritisiert.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass die Auswirkungen des Vorhabens gleichwohl alle Oberflächengewässer und Grundwasserkörper erfassen, die von dem Vorhaben betroffen sein können.

- c) Der BUND und der NABU geben zu bedenken, dass die Gräben aus Gewässern entstanden sind, die ehemals natürliche Oberflächengewässer darstellten. Gleiches gelte für Gauensieker Schleusenfleet, Krautsander Binnenelbe und Wischfelder Süderelbe.

Diese Bedenken teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Entscheidend ist der gegenwärtige Zustand der Gewässer.

- d) Die Verbände rügen, dass das Entwässerungssystem aus Gräben nicht betrachtet worden sei.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass sie sich mit den Auswirkungen des Vorhabens auf die Gräben gleichwohl befasst hat. Gleiches gilt für den Grundwasserkörper.

- e) Die Verbände rügen, dass es an eigenen Erhebungen zum Gewässerzustand durch die Vorhabenträgerin mangle.

Dem folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Der hierfür zu treibende Aufwand stünde nicht im angemessenen Verhältnis zur voraussichtlichen Schwere der Auswirkungen des Vorhabens. Hierzu wird auf die Ausführungen unter 2.2.3.6.1.1 des Beschlusses verwiesen.

- f) Die Verbände fürchten, dass mangels Beschreibung und eigene Erhebungen des Entwässerungssystems aus Gräben die Auswirkungen des Vorhabens auf diese nicht ausreichend betrachtet würden.

Diesen Bedenken folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie stellt selbst klar, dass die vorhabenbedingten Auswirkungen auf Gräben und Kanäle des Entwässerungssystems zu betrachten seien, da sie mit Tideelbe und Ruthenstrom in Verbindung stehen und tut dies auch. Auch die Planfeststellungsbehörde hat sich damit auseinandergesetzt. Dazu wird auf 2.2.3.6.1 des Beschlusses verwiesen.

- g) BUND und NABU kritisieren, dass der Fachbeitrag das Verbesserungsgebot nicht ausreichend berücksichtige.

Dem folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Der Fachbeitrag würdigt die Einhaltung des Verbesserungsgebots auf Seite 31 und auf Seite 35. Auch die Planfeststellungsbehörde hat sich vergewissert, dass das Verbesserungsgebot eingehalten wird, dazu 2.2.3.6.1.1 des Beschlusses.

- h) BUND und NABU kritisieren, dass Auswirkungen sowie die Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen nicht hinreichend genau beschrieben wurden, insbesondere die Behandlung des einzuleitenden Wassers und die Inanspruchnahme der Gräben.

Diese Rüge weist die Planfeststellungsbehörde zurück und verweist auch auf die Ausführungen im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12) und die allgemeinverständliche Zusammenfassung nach UVPG (Unterlage 1a). Die Maßnahmen sind in den Planfeststellungsunterlagen genau beschrieben worden (vgl. nur Maßnahmen V 5 und A 8, Unterlage 12.3.3). Die Planfeststellungsbehörde selbst hat sich mit den Auswirkungen auseinander gesetzt und verweist dazu auf 2.2.2.3.6 des Beschlusses.

- i) Die Verbände kritisieren, die Auswirkungen durch Sedimentaufwirbelungen würden insbesondere auf die damit einhergehende starke Sauerstoffzehrung nicht fachgerecht bewertet.

Diese Kritik wird zurückgewiesen. Nach den plausiblen Angaben der Vorhabenträgerin ist das Gewässersystem durch seine Funktion als Entwässerungssystem geprägt. Die Entwässerung erfolgt über Schöpfwerke. Die Gräben sind sehr tief und strukturarm und werden regelmäßig stark geräumt. Die Schad- und Nährstoffgehalte im Wasser sind vergleichsweise hoch und insbesondere auf die angrenzende intensive landwirtschaftliche Nutzung zurück zu führen. Die Lebensgemeinschaften sind in den Fachgutachten als arten- und individuenarm beschrieben (Pöyry 2006, KÜFOG 2011).

Es konnten nur sehr anpassungsfähige Arten nachgewiesen werden („Generalisten“). Möglich ist in dem betroffenen Grabensystem das Vorkommen des stark gefährdeten Schlammpeitzgers. Dieser besiedelt jedoch stehende oder langsam fließender Gewässer mit schlammigem Boden, die für viele andere Arten aufgrund des Sauerstoffdefizits und z.T. vorhandener Faulschlammschichten als Lebensraum nicht geeignet sind. Das potentielle Vorkommen des Schlammpeitzgers wurde berücksichtigt. Beeinträchtigungen werden durch geeignete landschaftspflegerische Maßnahmen vermieden oder ausgeglichen (LBP-Maßnahmen V7 und E1CEF).

- j) Die Verbände kritisieren, dass hinsichtlich der Einleitung von Niederschlags- und Porenwasser auf alle denkbaren Schadstoffeinträge einzugehen sei.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass diese Auswirkungen betrachtet (Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie, S. 27; allgemeinverständliche Zusammenfassung nach UVP, Unterlage 1.a, S. 61 ff.; LBP, Unterlage 12.1, S. 112 ff.) und im Planfeststellungsbeschluss behandelt wurden (vgl. 2.2.2.3.6.1, 2.2.2.3.6.2, 2.2.3.6.1.1).

- k) BUND und NABU zweifeln an, dass Tiere infolge von Erschütterungen in störungsärmere Gewässerbereiche ausweichen können. Andere Gewässer eigneten sich möglicherweise nicht und es entstünden Verdrängungseffekte aufgrund des Populationsdrucks.

Diese Bedenken teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Das Fischvorkommen ist aufgrund der starken landwirtschaftlichen Nutzung ohnehin stark verarmt (vgl. 2.2.2.3.4.1 des Beschlusses), so dass mit Verdrängungseffekten nicht zu rechnen ist.

- l) Die Verbände rügen, die Aussagen zu Auswirkungen auf den Grundwasserkörper seien vielfach unbestimmt und unbegründet.

Die Planfeststellungsbehörde weist diese Kritik als zu pauschal zurück. Sie selbst hat sich mit den Auswirkungen auf das Grundwasser auseinandergesetzt (2.2.2.3.6, 2.2.3.6.1.2 des Beschlusses). Anders als die Verbände befürchten, ist das Gebot der Trendumkehr durch das Vorhaben eingehalten (dazu 2.2.3.6.1.2 des Beschlusses). Der Hinweis auf die

Kompensationsmaßnahmen ist zutreffend und dürfte den Verbänden aus den ihm bekannten Unterlagen nachvollziehbar sein (vgl. Maßnahmen E1 und A9, Unterlage 12.3.3).

- m) BUND und NABU weisen darauf hin, dass es sich um ein potentiell hochwassergefährdetes Gebiet handelt, was bei der Betrachtung der Auswirkungen zu berücksichtigen sei.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich damit auseinandergesetzt (2.2.3.6.2 des Beschlusses).

- n) Soweit BUND und NABU der Ansicht sind, die aktuelle Rechtsprechung zu den Bewirtschaftungszielen nach WHG wäre nicht ausreichend berücksichtigt, wird diese Kritik unter Verweis auf 2.2.3.6.1 des Beschlusses entkräftet.

- o) BUND und NABU kritisieren, dass keine Angaben zur Entnahme von Grundwasser für den Tunnelbau gemacht würden.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass Grundwasserentnahmen nicht vorgesehen sind. Das erforderliche Wasser für die Bauzeit wird vielmehr aus dem Deichflussgraben der zweiten Deichlinie entnommen.

- p) Die Verbände zweifeln die Vermeidung negativer Auswirkungen auf den chemischen Zustand des Grundwassers an.

Diese Zweifel weist die Planfeststellungsbehörde als unbegründet zurück. Es bestehen keine fachlichen Bedenken, dass das vorgesehene System zur Filterung des Niederschlagswassers die Schadstoffe zurückhält. Die Kritik ist insoweit pauschal.

#### **2.4.2.2 S 37 Biologische Schutzgemeinschaft Hunte-Weser-Ems**

Die Biologische Schutzgemeinschaft Hunte-Weser-Ems hat mit Schreiben vom 23.06.2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen.

Es werde ein Zwangspunkt geschaffen, durch den die Schutzgemeinschaft betroffen werde.

Die Autobahn führe außerdem durch einen besonders wertvollen und ruhigen Bereich, der Lebensraum für viele vom Aussterben bedrohter Arten sei. Es wird eine Änderung des Grundwasserspiegels befürchtet, der einen großen Teil dieses Lebensraums zerstöre. Die

Landschaft werde „zaunhermetisch“ geteilt. Der Erholungsraum werde genommen. Der Einzugsbereich für Pendler werde erweitert. Deshalb fordert die Schutzgemeinschaft eine Optimierung vorhandener Verkehrswege.

Sie schließt sich den Einwendungen des Naturschutzverbandes Niedersachsen (NVN), der Arbeitsgemeinschaft Umweltplanung Niederelbe (AUN) sowie Rechtsanwalt Günther an.

Die Stellungnahme wird aus rechtlichen Gründen nicht berücksichtigt.

Sie bezieht sich ausschließlich auf befürchtete Beeinträchtigungen durch den geplanten Abschnitt der A 20 westlich des hier betroffenen Abschnitts. Die Planung endet bei Bau-km 3+700,000. Die Planung eines Autobahnkreuzes der A 20 mit der A 26, die von Süden kommt, und einer Weiterführung der A 20 in Richtung Westen wird gesondert festgestellt. Der planfestgestellte Abschnitt der A 20 schließt damit im Osten an die Weiterführung nach Schleswig-Holstein an und im Westen endet er zunächst ohne weitere Netzverknüpfung bei Bau-km 3+700,000.

Wie bereits unter 2.4.2 ausführlich erläutert, liegen die Voraussetzungen eines Zwangspunktes für den planfestgestellten Abschnitt der A 20 gerade nicht vor.

Einwendungen, die sich gegen die Weiterführung der A 20 richten, können nicht berücksichtigt werden.

Die Stellungnahme ist außerdem zu pauschal, so dass die Planfeststellungsbehörde sie nicht genauer beantworten kann. Die allgemeinen Hinweise werden jedoch zur Kenntnis genommen. Die vorgesehene Planungsvariante ist im Ergebnis umfangreicher Untersuchungen die günstigste Lösung einer Elbquerung im Hinblick auf die raumstrukturelle Wirkung, auf den Städtebau, das Schutzgut Mensch, die Agrarstruktur und die verhältnismäßigen Investitionskosten (Erläuterungsbericht Unterlage 1, S. 14; siehe ebenfalls Erläuterungsbericht des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein zum Planfeststellungsbeschluss für die A 20 ab Landesgrenze Niedersachsen/Schleswig-Holstein bis B 431, Unterlage 1, S. 17 ff.). Beeinträchtigungen von Pflanzen und Tieren werden soweit es geht vermieden, sonst ausgeglichen. In Einzelfällen werden Ausnahmen von den artenschutzrechtlichen Verboten erteilt. Eine ökologische Baubegleitung ist vorgesehen.

Die Einwände werden darüber hinaus so verstanden, dass die Biologische Schutzgemeinschaft den Bedarf für das Vorhaben in Zweifel zieht. In Erwiderung dazu wird auf den Bundesbedarfsplan (FStrAbG und die Anlage zum fünften Gesetz zur Änderung des FStrAbG vom 4.10.2004, Anlageband zum BGBl I Nr. 54 vom 15.10. 2004) und die

ausführlichen Ausführungen der Planfeststellungsbehörde zum Einwendungsschreiben von Rechtsanwalt Günther (2.4.3.1) verwiesen.

Soweit sich die Schutzgemeinschaft den Einwendungen des Naturschutzverbandes Niedersachsen (NVN), der Arbeitsgemeinschaft Umweltplanung Niederelbe (AUN) sowie Rechtsanwalt Günther anschließt, wird auf die Ausführungen zu diesen Stellungnahmen verwiesen.

Die Stellungnahme wird zurückgewiesen, soweit ihr nicht gefolgt wird.

#### **2.4.2.3 S 45 Arbeitsgemeinschaft AUN des Naturschutzverbandes Niedersachsen NVN und der biologischen Schutzgemeinschaft BSH und Einwendungen im eigenen Namen der Vorsitzenden**

Mit Stellungnahme vom 24.06.2009 äußert die Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft AUN im Namen der Arbeitsgemeinschaft, des Naturschutzverbandes Niedersachsen NVN und der biologischen Schutzgemeinschaft BSH Bedenken gegen das Vorhaben und erhebt in eigenem Namen Einwendungen.

a) Die Arbeitsgemeinschaft AUN bemängelt, dass die Auslegung des Plans nur in der Gemeinde Drochtersen ortsüblich bekannt gemacht wurde und die Naturschutzverbände nicht informiert worden seien.

Die Planfeststellungsbehörde folgt der Stellungnahme nicht. Die Bekanntmachung in der Gemeinde Drochtersen war ausreichend. Nach § 17a FStrG i. V. m. § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG haben die Gemeinden, in denen der Plan auszulegen ist, die Auslegung vorher ortsüblich bekannt zu machen. Nach § 17 Nr. 1 FStrG erfolgt die Auslegung in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt. Das war hier nur in der Gemeinde Drochtersen. Die Auslegung und damit die Bekanntmachung kann auf den Bereich beschränkt werden, in dem sich das Vorhaben unmittelbar auf Grundstücke und Einrichtungen auswirkt und der von mittelbaren Auswirkungen betroffen ist (Kromer in: Müller/Schulz (Hg.), FStrG Kommentar, 2. Auflage, § 17a FStrG Rn. 14). D. h., dass in der Gemeinde Drochtersen auch nur der Plan zum Abschnitt Drochtersen bis Landesgrenze bekanntzumachen und auszulegen war. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz der abschnittsbezogenen Auslegung ist nur anzunehmen, wenn dieser Abschnitt Beeinträchtigungen hervorruft, die nicht in dieser Planfeststellung bewältigt werden können. Das ist hier aber nicht der Fall. Die Planfeststellungsunterlagen berücksichtigen die Auswirkungen des hier planfestgestellten Abschnitts in den weiteren Abschnitten der A 20. Umgekehrt berücksichtigen die Planunterlagen der weiteren Abschnitte deren Auswirkungen auf den hier planfestgestellten Abschnitt. Die ortsübliche Bekanntmachung und Auslegung in Drochtersen war daher ausreichend (vgl. dazu auch 2.4.2.4 des Beschlusses).

Die Naturschutzvereinigungen mussten auch nicht gesondert informiert werden. Es war ausreichend, dass sie von dem Vorhaben durch die ortsübliche Bekanntmachung in der Gemeinde Drochtersen erfuhren. Nach § 17a Nr. 2 Satz 2 FStrG erfolgt die Benachrichtigung der anerkannten Naturschutzvereinigungen durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG.

b) Die Arbeitsgemeinschaft rügt, dass ihr lediglich die allgemein verständliche Zusammenfassung zur Umweltverträglichkeitsprüfung vorgelegen habe, nicht weitere fachliche Beiträge zur Ermittlung der Umweltauswirkungen.

Die Stellungnahme wird zurückgewiesen. Es lagen alle Unterlagen vor, welche die Arbeitsgemeinschaft benötigte, um sich über die Umweltauswirkungen des Vorhabens zu informieren. Die Vorhabenträgerin ist hier in der Weise vorgegangen, die UVP nicht als eigenständige in sich abgeschlossene Darstellung zu den Unterlagen zu reichen, sondern die erforderlichen Angaben auf verschiedene Unterlagen wie den landschaftspflegerischen Begleitplan, den Erläuterungsbericht, die schalltechnische Untersuchung und die Schadstoffuntersuchung zu verteilen. Dies ist nicht zu beanstanden. Insoweit wird auf 2.4.2.1, c) verwiesen.

c) In der Stellungnahme wird bemängelt, die UVS sei zu alt.

Die Stellungnahme wird zurückgewiesen. Im Raumordnungsverfahren hat die Vorhabenträgerin eine UVP durchgeführt. Diese bildet die Grundlage für die für das Planfeststellungsverfahren durchgeführte UVP. Im Planfeststellungsverfahren wurden die im Raumordnungsverfahren festgestellten Umweltauswirkungen überprüft und zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen festgehalten. Es wird diesbezüglich auf 2.2.2.1 des Beschlusses verwiesen.

d) Die Arbeitsgemeinschaft rügt insbesondere, dass nicht ausreichend berücksichtigt worden sei, dass die positive Entwicklung des Gauensieker Sandes die Ansiedlung des Wachtelkönigs dort erwarten ließe.

Die Stellungnahme wird zurückgewiesen. Auch wenn sich der Wachtelkönig erwartungsgemäß auf Gauensieker Sand ansiedelt, wird er durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Gauensieker Sand liegt nördlich der hier planfestgestellten Trasse und zwar im Bereich des Tunnels. Im Tunnelbereich sind negative Auswirkungen auf Vögel nicht zu erwarten.

e) In der Stellungnahme wird bezweifelt, dass ausreichend Ausweichräume für vertriebene Vögel vorhanden seien und dass Rastvögel nicht beeinträchtigt würden.

Die Stellungnahme wird zurückgewiesen. Die Kritik ist pauschal und wenig fundiert. Die Planfeststellungsunterlagen setzen sich ausführlich mit den Beeinträchtigungen von Vögeln durch das Vorhaben auseinander (vgl. Unterlage 12 landschaftspflegerischer Begleitplan, 6.3.2). Der Planfeststellungsbeschluss setzt sich mit den artenschutzrechtlichen Anforderungen unter 2.2.3.5.6 auseinander.

f) In der Stellungnahme wird die Einleitung betriebsbedingt verunreinigten Wassers in das Gewässernetz zwischen den Deichen befürchtet.

Die Planfeststellungsbehörde folgt der Stellungnahme nicht. Das geplante Entwässerungssystem sieht ausreichende Maßnahmen vor, Schadstoffe im abfließenden Wasser zu filtern. Es wird auf die Unterlage 13.1 (dort Kapitel 4) und 2.2.3.6.1.1 des Beschlusses verwiesen.

g) Die Arbeitsgemeinschaft kritisiert, dass die Bauzeit auf ab Mitte Juni terminiert ist. Dies sei für den spätbrütenden Wachtelkönig nicht ausreichend.

Die Stellungnahme wird zurückgewiesen. Die Terminierung der Bauzeit auf ab Mitte Juni ist eine ausreichende Vermeidungs- und Schutzmaßnahme. Der Wachtelkönig, dessen Ansiedlung im Bereich Gauensieker Sand erwartet wird, wird dadurch nicht gestört werden. Es wird auf 2.2.3.5.6.3.2 verwiesen.

h) Die Stellungnahme bezweifelt die großräumige Verfügbarkeit von Teillebensräumen in nicht substantiiertes Weise. Die Stellungnahme wird daher zurückgewiesen.

i) In der Stellungnahme wird eine hohe Schadstoffbelastung der Böden befürchtet. Die Stellungnahme wird zurückgewiesen. Es wird auf 2.3.4.2 des Beschlusses verwiesen.

j) Die Arbeitsgemeinschaft kritisiert, dass die Meidungszone für Brutvögel im Bereich des Tunnelportals und der Auflastfläche zu schmal dargestellt worden sei, weil der Kiebitz und nicht der Wachtelkönig, der empfindlicher sei, als Leitart ausgewählt worden sei.

Die Planfeststellungsbehörde folgt der Stellungnahme nicht. Die Arbeitsgemeinschaft geht selbst davon aus, dass sich der Wachtelkönig im Bereich Gauensieker Sand ansiedeln wird.

Dieser Bereich liegt in einiger Entfernung zu den Tunnelportalen. Die Meidungszone war daher nicht anhand des Wachtelkönigs zu bestimmen.

k) Die Arbeitsgemeinschaft bezweifelt, dass genügend Ausweichflächen für Rastvögel zur Verfügung stehen und es zum Verlust von Nahrungsflächen kommt. Sie geht davon aus, dass der gesamte Bereich zwischen A 20 und K 28 von Brut- und Rastvögeln ganz gemieden wird. Die Habitatverluste sollten neu berechnet werden. Sie geht davon aus, der Untereelberaum werde durch die A 20 und A 26 seine Bedeutung als Rastgebiet für Zugvögel verlieren.

Die Planfeststellungsbehörde folgt der Stellungnahme nicht. Mit der Betroffenheit von Rastvögeln hat sich die Vorhabenträgerin auseinandergesetzt (Unterlage 12.1, Kapitel 6.3.2, 6.2.2). Die Art und Weise der Auseinandersetzung und die Ergebnisse sind nicht zu beanstanden.

l) Die Arbeitsgemeinschaft ist der Ansicht, dass die Schaffung eines Ersatzlebensraumes auf Asseler Sand nicht als Ersatzmaßnahme betrachtet werden könne. Der heutige Schutzstatus als Naturschutzgebiet reiche aus, um die vorgeschlagenen Maßnahmen durchzuführen. Dies sei bis heute nicht geschehen. Die Änderung des Schutzstatus biete daher nicht mehr Möglichkeiten als heute. Asseler Sand sei außerdem Teil des FFH-Gebiets „Untereelbe“ und Teil des Vogelschutzgebietes „Untereelbe“.

Die Stellungnahme hat sich erledigt. Die Ersatzmaßnahme Asseler Sand ist nicht Bestandteil der Planungen und daher in den Deckblattunterlagen als ungültig gekennzeichnet (vgl. z. B. Unterlage 12.1, S. 5).

Mit Stellungnahme vom 09.02.2015 äußert sich die AUN durch RA Günther zum Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie. Dessen Ergebnis, das Vorhaben sei mit den Bewirtschaftungszielen nach § 27 WHG bzw. Art. 4 WRRL vereinbar, wird in Abrede gestellt, ohne dies näher zu begründen. Die Stellungnahme wird zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf 2.2.3.6.1.1 und 2.2.3.6.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

#### **2.4.2.4 S 46 Arbeitsgemeinschaft der anerkannten Naturschutzverbände in Schleswig-Holstein und die in ihr zusammengeschlossenen Verbände**

Für die Arbeitsgemeinschaft der anerkannten Naturschutzverbände in Schleswig-Holstein und die in ihr zusammengeschlossenen Verbände (Landesnatschutzverband, AG Geobotanik, Landesjagdverband, Landessportfischerverband, Naturschutzgesellschaft Schutzstation Wattenmeer, Schleswig-Holsteinischer Heimatbund, Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Verein Jord Sand) erhob Rechtsanwalt Dr. Wilhelm Mecklenburg mit

Schreiben vom 8.12.2014 Einwendungen. Er stellt eine Reihe von Anträgen, die vor allem das Verfahren, jedoch auch einige materielle Punkte betreffen. Hauptsächlich geht es ihm darum, dass der Plan nicht festgestellt wird. Die Begründung der Einwendung befasst sich mit formellen und materiellen Aspekten der Planfeststellung. In formeller Hinsicht führt Rechtsanwalt Mecklenburg an, dass kein Planänderungsverfahren stattfand und dass nur eine einheitliche Planfeststellung für die Elbquerung möglich sei („aus der Natur der Sache heraus“, nach den Vorschriften des VwVfG, nach der Tunnelrichtlinie). In materieller Hinsicht befasst sich Rechtsanwalt Dr. Mecklenburg mit den Vorschriften zur materiellen Präklusion und nennt die Stichworte Brandschutz, Verkehrsprognose, TEN-V, Bedarfsplan, Immissionsschutz sowie Grundsatzfragen des Naturschutzes. Außerdem macht er den Inhalt der Einwendungen aus dem schleswig-holsteinischen Verfahren jeweils zum Inhalt seiner Einwendung sowie die Niederschriften der Erörterungstermine.

Die Einwendung genügt nicht den an sie zu stellenden Anforderungen. Mit den erhobenen Einwendungen verkennt Rechtsanwalt Dr. Mecklenburg die Funktion der Einwendung. Unter Einwendungen im Sinne des § 73 Abs. 4 S. 1 ist sachliches Gegenvorbringen zu verstehen, dass der Wahrung eigener Rechte oder Belange und die Verhinderung oder Modifizierung des Vorhabens begehrt (BVerfGE 60, 297, 300). Er legt nicht dar, inwieweit die Einwenderin in ihren eigenen Rechten und Belangen betroffen ist. Voraussetzung hierfür wäre, dass sie in ihrem satzungsmäßigen Aufgabenbereich berührt sind, § 63 BNatSchG. Dies muss zumindest möglich erscheinen. Die Arbeitsgemeinschaft bzw. die Verbände rügen angebliche Mängel des Planfeststellungsverfahrens im niedersächsischen Abschnitt der A 20-Elbquerung, während ihr Aufgabenbereich die Förderung der Ziele des Umweltschutzes in Schleswig-Holstein ist. Sie legen nicht dar, inwiefern sie durch den niedersächsischen Abschnitt in ihren Rechten oder Interessen bzw. ihrem Aufgabenbereich in Schleswig-Holstein berührt werden. Denkbar wäre dies im Hinblick darauf, dass ein Zwangspunkt für den Abschnitt in Schleswig-Holstein gesetzt wird und für die Setzung des Zwangspunkts kausale Fehler unterlaufen sind. Das ist vom Einwender darzulegen (Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, 2. Auflage, § 3 Rn. 60, § 6 Rn. 64). Eine Einwendungsbefugnis ergibt sich dabei nur, wenn der Vortrag hinreichend substantiiert ist (dazu 2.4.3.1). Das ist nicht der Fall. Die Arbeitsgemeinschaft bzw. die in ihr zusammengeschlossenen Verbände weisen nur pauschal und stichwortartig auf „Grundsatzfragen des Naturschutzes auf beiden Seiten der Landesgrenze“.

Inwiefern die Verbände durch Fragen des Brandschutzes, der Verkehrsprognose und des vordringlichen Bedarfs individuell-konkret betroffen sind, erschließt sich nicht. Gleiches gilt grundsätzlich auch für die Frage der fehlenden Zuständigkeit, die implizit angesprochen ist, wenn die Arbeitsgemeinschaft und die Verbände anführen, es hätte eine einheitliche Planfeststellung erfolgen müssen.

Höchst vorsorglich nimmt die Planfeststellungsbehörde dennoch zu den einzelnen Punkten Stellung, ohne die Einwendung bzw. Stellungnahme damit anzuerkennen. Dazu wird auf 2.4.1.31 verwiesen.

Höchst hilfsweise wird ausgeführt, dass die Arbeitsgemeinschaft bzw. die in ihr zusammengeschlossenen Verbände jedenfalls präkludiert ist. Die Stellungnahme ging ein am 9.12.2014. Die Frist für das Einreichen von Stellungnahmen endete bereits am 24.06.2009.

Die von RA Dr. Mecklenburg vorgetragene Auffassung, die Arbeitsgemeinschaft, die in ihr zusammengeschlossenen Verbände und andere Einwender aus Schleswig-Holstein müssten sich mangels Auslegung der niedersächsischen Planfeststellungsunterlagen in Schleswig-Holstein die Auslegung in Niedersachsen nicht entgegenhalten lassen und seien daher mit ihren Einwendungen nicht ausgeschlossen, trifft nicht zu. Die Auslegung der Unterlagen zum Abschnitt von der Landesgrenze Niedersachsen/ Schleswig-Holstein bis zur B 431 (Bau-km 10+449 bis Bau-km 14+440) war ausreichend. Nach § 17a Nr. 1 FStrG erfolgt die Auslegung nach § 73 Abs. 2 VwVfG in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt. Danach kann die Auslegung auf den Bereich beschränkt werden, in dem sich das Vorhaben unmittelbar auf Grundstücke und Einrichtungen auswirkt und der von mittelbaren Auswirkungen betroffen ist (Kromer, in: Müller/ Schulz (Hg.), FStrG Kommentar, 2. Auflage, § 17a FStrG Rn. 14). D. h. in Schleswig-Holstein waren auch nur die Unterlagen zum dortigen Abschnitt auszulegen. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz der abschnittsbezogenen Auslegung ist nur dann anzunehmen, wenn der niedersächsische Abschnitt der Elbquerung Beeinträchtigungen hervorruft, die nicht erst in der diesbezüglichen, d. h. dieser Planfeststellung bewältigt werden können (vgl. dazu BVerwG, U. v. 21.11.2013, Az. 7 A 28/12, juris Rn. 25 f.). Das ist hier aber nicht der Fall. Alle Beeinträchtigungen, die vom niedersächsischen Abschnitt der A 20-Elbquerung auf den Abschnitt in Schleswig-Holstein ausgehen, sind in den Planfeststellungsunterlagen, die in Schleswig-Holstein zum dortigen Abschnitt ausgelegt wurden, berücksichtigt worden. Sie „verschmelzen“ (ebd.) mit den dortigen Auswirkungen. Eine Auslegung der Unterlagen zum niedersächsischen Abschnitt der A 20-Elbquerung war danach nicht erforderlich.

Die Ausführungen von RA Dr. Mecklenburg zur angeblichen Europarechtswidrigkeit der deutschen Präklusionsvorschriften führen nicht weiter. § 17a Nr. 7 FStrG regelt die materielle Präklusion der Einwendungen und Stellungnahmen und ist für die Planfeststellungsbehörde verbindlich. Das gilt auch angesichts des von der Europäischen Kommission eingeleiteten Vertragsverletzungsverfahrens gegen die Bundesrepublik Deutschland, zumal das BVerwG nach wie vor von der Europarechtskonformität der Präklusionsvorschriften überzeugt ist (vgl. BVerwG, B. vom 16.09.2014, Az. 7 VR 1/14, NVwZ 2015, 82, 84 m. w. N.).

### **2.4.3 Privateinwender**

Aus Gründen des Datenschutzes verzichtet die Planfeststellungsbehörde auf die Wiedergabe der Namen privater Personen.

#### **2.4.3.1 Einwendungen mit laufenden Nummern E 7, 8, 10, 16, 17, 20, 24, 26, 31, 33, 36, 42, 44-46, 52, 53, 57, 64, 65, 67-69, 77, 91, 92, 97, 98, 99, 100-102, 104, 107, 109-111, 117, 124, 125, 129, 130**

Mit Schreiben vom 22.06.2009 wendet sich Rechtsanwalt Günther für die Einwender mit den laufenden Nummern E 7, 8, 10, 16, 17, 20, 24, 26, 31, 33, 36, 42, 44-46, 52, 53, 57, 64, 65, 67-69, 77, 91, 92, 97, 98, 99, 100-102, 104, 107, 109-111, 117, 124, 125, 129, 130 gegen das Vorhaben. Mit Schreiben vom 23.10.2014 wendet sich Rechtsanwalt Günther im Namen derselben Einwender unter Aufrechterhaltung aller bisherigen erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen auch gegen die Änderungsplanung.

Rechtsanwalt Günther erhebt die Einwendungen gegen das Vorhaben für in Listen aufgezählte Betroffene in allgemeiner Form.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt zu den Schreiben wie folgt Stellung:

a) Die Einwendungen werden vollumfänglich zurückgewiesen, soweit sie als Sammeleinwendung mit Schreiben vom 22.06.2009 sowie vom 23.10.2014 erhoben wurden. Dies gilt nicht für die Individualeinwendungen E 128 und E 80, die gesondert zu prüfen sind. Soweit das Schreiben als Einwendung der AUN Arbeitsgemeinschaft Umweltplanung Niederelbe e.V. (NVN) zu verstehen ist, wird das Vorbringen soweit es den Umweltschutz betrifft, als solches berücksichtigt, im Ergebnis jedoch ebenfalls zurückgewiesen.

Voraussetzung einer zulässigen Einwendung im Sinne des § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG ist die Einwendungsberechtigung des Einwenders. Nach dieser Norm kann grundsätzlich jedermann, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, Einwendungen erheben. Als Einwendungsführer kommen nach § 11 Nr. 1 VwVfG alle beteiligungsfähigen natürlichen und juristischen Personen in Betracht. Reine Populäreinwendungen sind unzulässig. Nicht zur Einwendungserhebung berechtigt ist, wer nur Interessen der Allgemeinheit oder dritter Personen geltend macht (BVerwG, NVwZ 1995, 904). Die *Belange* im Sinne des § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG gehen über die *Rechte* im Sinne des § 42 Abs. 2 VwGO hinaus. Zu den Belangen gehören alle öffentlich-rechtlich oder zivilrechtlich begründeten eigenen Rechte, sowie die wirtschaftlichen, ökologischen, sozialen, kulturellen, ideellen oder sonstigen nicht unredlich erworbenen und deshalb aner kennenswerten eigenen Interessen des Einwenders.

Demnach können auch Grundstückseigentümer oder Anwohner in den Gebieten nördlich der Elbe in diesem Planfeststellungsverfahren Einwendungen erheben. Durch die Planung des Tunnels bis zur Landesgrenze Niedersachsen/ Schleswig-Holstein wird für die Anschlussplanung in Schleswig-Holstein unmittelbar nach der Grenze ein Zwangspunkt gesetzt. Dies ist in der Abwägung für den hier erlassenen Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt.

Die Einwendungsbefugnis ist aber weiter nur gegeben, wenn die Betroffenheit der Einwender in eigenen Belangen zumindest möglich erscheint. Die Einwendung des Einzelnen muss hinsichtlich der ggf. betroffenen Belange substantiiert vorgetragen sein. Allgemeine Ausführungen zum Plan sind keine Einwendungen im Sinne des § 73 Abs. 4 VwVfG (Kopp/Ramsauer, VwVfG, 15. Aufl., § 73, Rn. 67 ff.; Marschall, FStrG, 6. Aufl., § 17a, Rn. 38; Dürr, in: Kodal, Straßenrecht, 7. Aufl., Kapitel 37, Rn. 7.42). Zwar steht der Wirksamkeit einer Einwendung nicht entgegen, dass sie in Form einer Sammeleinwendung erhoben ist, bei der mehrere – in gleicher Weise betroffene – Einwender einen vorgegebenen Einwendungstext unterschreiben (Bonk/ Neumann, in: Stelkens/ Bonk/ Sachs, 7. Aufl., § 73 VwVfG, Rn. 83). Jedoch muss die Einwendung die substantiierte Darlegung des möglicherweise betroffenen Belanges des jeweiligen Einwenders enthalten.

Der Einwendung muss zumindest zu entnehmen sein, durch welche Auswirkungen des geplanten Vorhabens der einzelne Einwender tatsächliche oder rechtliche Nachteile für seine schutzwürdigen Interessen befürchtet (BVerfGE 61, 82; BVerfG, NJW 1982, 2173; Kopp/Ramsauer, VwVfG, 15. Aufl., § 73, Rn. 68; Marschall, FStrG, 6. Aufl., § 17a, Rn. 38). Mit anderen Worten: es muss für die Planfeststellungsbehörde zumindest erkennbar sein, in welchem Rechtsgut sich der Einzelne betroffen fühlt (BVerwG, NVwZ 2002, 726; NVwZ 1987, 131; BVerwGE 60, 297; BVerwGE 96, 258; OVG Lüneburg, NVwZ 1987, 341). Die Planfeststellungsbehörde muss erkennen können, ob und in welcher Weise sie bestimmte Belange näher betrachten und ggf. schützen soll (BVerwG, DVBl. 2005, 903; BVerwGE 60, 297; Dürr, in: Kodal, Straßenrecht, 7. Aufl., Kapitel 37, Rn. 7.42). Das setzt eine individuelle Zuordnung der Einwendung voraus.

Die Planfeststellungsbehörde prüft die Einwendung anhand des Vortrags des Einwenders. Der Bürger trägt aufgrund seiner Beteiligungsrechte die Substantiierungslast für die eigene Betroffenheit. Die Planfeststellungsbehörde stellt an die Einwendungen Privater keine hohen Anforderungen.

Wenn ein Rechtsanwalt die Einwendungen formuliert, kann die Kenntnis der Rechtsprechung zum notwendigen Inhalt einer Einwendung jedoch vorausgesetzt werden. Der Vortrag ist insofern nach den Vorgaben der Rechtsprechung strenger zu prüfen. Gleiches gilt für Einwendungen von Vereinigungen.

Diesen Anforderungen genügt die vorliegende Sammeleinwendung durch Rechtsanwalt Günther nicht. Der vorliegenden Einwendung fehlt es an der nötigen Konkretisierung und Substantiierung der individuellen Betroffenheit der Einwender, da nicht alle Einwender in gleicher Weise von dem Vorhaben betroffen sind. Die Ermittlung der individuellen Betroffenheit einer Vielzahl von Einwendern im Rahmen einer auf eine Mehrzahl von Belangen gestützten Sammeleinwendung ist nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde.

Aus den Einwendungsschreiben vom 22.06.2009 sowie vom 23.10.2014 ist nicht ersichtlich, welche Einwender aus den angefügten Listen in welcher Art und Weise von dem Vorhaben individuell betroffen sein sollen. Alle Einwender, deren Vortrag nicht in weiteren Schreiben konkretisiert wird, sind deshalb mit ihrem Vortrag präkludiert. Die Einwender E 128 und E 80 haben noch eigene Einwendungen erhoben. Nur diese sind zu prüfen und zu bescheiden.

Zudem sind die Einwendungen im Rahmen von § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG i. V. m. § 17 Abs. 4 S. 1 FStrG vorhabenbezogen vorzutragen. Das Vorbringen von Einwendungen kann daher nicht von Umständen abhängen, die außerhalb des konkreten, das jeweilige Vorhaben betreffende Verfahren liegen, seien die vorgebrachten Einwendungen noch so pauschal (BVerwG, NVwZ 1982, 433). In diesem Sinne kann das Vorbringen in Anlage 1 des Schreibens vom 22.06.2009 überwiegend nicht berücksichtigt werden. Die Stellungnahme in Anlage 1 bezieht sich auf den Abschnitt der A 20 zwischen der B 413 und der A 23 in Schleswig-Holstein. Dieser Abschnitt grenzt nicht einmal an den hier relevanten Abschnitt der A 20 an. Sofern die in der Stellungnahme in Anlage 1 vorgebrachten Einwendungen weder direkt noch indirekt dieses Planfeststellungsverfahren noch das Verfahren zum anschließenden Streckenabschnitt in Schleswig-Holstein betreffen, können sie hier auch keine Berücksichtigung finden. Ohnehin wurde die Stellungnahme von dem für den betroffenen Streckenabschnitt zuständigen Vorhabenträger, dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Niederlassung Itzehoe, umfassend schriftlich erwidert und ausführlich erörtert. Sofern die Einwendungen in der Stellungnahme in Anlage 1 dennoch einen Bezug zu dem Planvorhaben aufweisen, wurden sie hier berücksichtigt.

b) Die Planfeststellungsbehörde hat sich dennoch mit dem Vorbringen von Rechtsanwalt Günther auseinandergesetzt und beantwortet die angesprochenen Punkte zusammenfassend. Damit wird der Vortrag nicht als Einwendung anerkannt.

Soweit pauschal beanstandet werden:

- Flächeninanspruchnahme
- Existenzgefährdung
- Verkehrswerteinbußen
- Missachtung des Trennungsgrundsatzes
- Verlärmung, indirekt auch durch Körperschall
- Luftbelastungen direkt durch Entlüfter
- Erschütterungen (Beeinträchtigung des Wohlbefindens) und Bauschäden
- Veränderung des Grundwasserstandes
- Beeinträchtigung des Anliegergebrauchs (auch durch Zubringerverkehr) und des Wohnumfeldes
- Verschlechterung der Situationsgebundenheit der Grundstücke

- Unwirtschaftliche Restflächen

fehlt dem Vorbringen eine inhaltliche Auseinandersetzung. Der Vortrag ist pauschal und ohne Substanz. Er kann deshalb nicht konkret für das hier in Frage stehende Vorhaben beantwortet werden.

Soweit das Vorhaben und seine technische Umsetzung beschrieben werden, ist sachliches Gegenvorbringen nicht zu erkennen.

c) Alles weitere Vorbringen wird im Folgenden zusammengefasst und beantwortet. Auf die entsprechenden Schriftstücke wird verwiesen.

aa) Rechtsanwalt Günther beanstandet die Variantenprüfung. Mit der gewählten Variante *verkürzter Langtunnel* mit Elbquerung bei Drochtersen-Glückstadt würden beidseits der Elbe bedeutende Erholungsgebiete, Biotopstrukturen und das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigt. Dies sei insbesondere auf die längere Streckenführung im Vergleich zu den beiden anderen Querungsvarianten zurückzuführen. Bereits in den Einwendungen zur A 20 – Abschnitt B 431 bis A 23 auf schleswig-holsteinischer Seite – vom 03.03.2008, die im Rahmen der Stellungnahme vom 22.06.2009 als Anlage 1 als Einwendungen gegen das Vorhaben einbezogen worden sind, hat Rechtsanwalt Günther die Variantenwahl als abwägungsfehlerhaft bezeichnet. So sei die Vorzugsvariante gegenüber der kürzesten Variante um 5 km länger. Auf die kürzere Variante beziehe sich daher möglicherweise auch der Bundesverkehrswegeplan. Auch seien andere Varianten bei einer Vielzahl von Kriterien günstiger, etwa bei den Abwägungskriterien Verkehr sowie Kosten-Nutzen-Verhältnis. Die gewählte Variante sei wegen vermeintlicher raumstruktureller Wirkungen und aus städtebaulichen Gründen vorgezogen worden. Diese Kriterien seien sehr zweifelhafte Kriterien von eher lokaler oder regionaler Bedeutung und seien in ihrer Bedeutung gegenüber den entgegenstehenden Belangen falsch, nämlich zu stark gewichtet worden.

Die Variantenprüfung ist rechtsfehlerfrei erfolgt. Abwägungsfehler sind nicht gegeben. Die gewählte Linienführung mit Elbquerung bei Drochtersen-Glückstadt ist mit Blick auf alle von der Planung betroffenen Belange nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die mit Abstand günstigste Variante. Auch hinsichtlich der von Rechtsanwalt Günther ausdrücklich gerügten Belange erweist sich die gewählte Linie mit Elbquerung als besonders vorteilhaft.

Auf die Ausführungen unter 2.2.3.3 wird verwiesen.

bb) Rechtsanwalt Günther rügt den fehlenden Bedarf für das Vorhaben. Insbesondere stellt er die Erforderlichkeit des Vorhabens für den Verkehr im zugrunde gelegten

Prognosezeitraum bis 2025 sowie die Ermittlung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens und die Finanzierung des Vorhabens, insbesondere des Tunnels, in Frage. Auch in den im Rahmen der Stellungnahme vom 22.06.2009 als Anlage 1 einbezogenen Einwendungen zum Abschnitt B 431 bis A 23 vom 03.03.2008 hat sich Rechtsanwalt Günther bereits gegen den fehlenden Bedarf für das Vorhaben sowie dessen Finanzierung gewendet. So machte er geltend, die Elbquerung bei Glückstadt werde nur gebaut, wenn ihre private Finanzierung gelinge. Dies sei aber zurzeit nicht wahrscheinlich, so dass die wesentliche Planrechtfertigung (Nord-West-Umfahrung Hamburg) auf nicht absehbare Zeit fehle. Eine Vorratsplanung sei aber unzulässig. Darüber hinaus macht er bereits in seiner Stellungnahme vom 03.03.2008 geltend, Tunnelbauwerke hätten einen Nutzungszeitraum von 50 Jahren, was eine zusätzliche Dimension gewinne, weil bei privater Mitfinanzierung zu hohe Mautgebühren verkehrsvermeidend wirkten. Des Weiteren unterstrichen die Prognosen zur Elbquerung letztlich die geringe Relevanz der A 20.

Der Bedarf für den Bau der A 20 mit Elbquerung steht aufgrund der gesetzgeberischen Bedarfsplanung fest. Über die Erforderlichkeit der Planung ist durch den Bundesbedarfsplan (FStrAbG und die Anlage zum fünften Gesetz zur Änderung des FStrAbG vom 4.10.2004, Anlageband zum BGBl I Nr. 54 vom 15.10. 2004) abschließend entschieden. Die Entscheidung steht zu keinem Zeitpunkt zur Disposition der Planfeststellungsbehörde und ist auch für das gerichtliche Verfahren bindend. Die Rechtfertigung der Maßnahme wurde außerdem im Linienbestimmungsverfahren geprüft, nachgewiesen und von den zuständigen Landesbehörden und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bestätigt. Der Finanzierungsplan für ein Straßenbauprojekt ist nicht Bestandteil der Planfeststellung. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts darf die Finanzierung eines Projekts nicht für die Geltungsdauer der Planfeststellung schlechthin ausgeschlossen sein. Einem Vorhaben fehlt die erforderliche Rechtfertigung nicht deshalb, „weil es mangels Finanzierung nicht realisierbar ist. Ist das Straßenbauprojekt - wie hier - in die Dringlichkeitsstufe des "vordringlichen Bedarfs" eingestuft, kann regelmäßig nicht angenommen werden, dass dessen Finanzierung aus Mitteln des Bundeshaushalts bis zum Außerkrafttreten des Planfeststellungsbeschlusses ausgeschlossen ist“ (BVerwG, NVwZ 2012, 557; mit Verweis auf BVerwG, 20. Mai 1999 - 4 A 12.98- Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 154 S. 32 und BVerwGE 120, 1, 5). Eine geplante Privatfinanzierung ist kein Ausnahmefall (ebd.). Wenn der Tunnel nicht privatrechtlich über ein Mautsystem refinanziert wird, steht alternativ die konventionelle Finanzierung durch Haushaltsmittel und die Lkw-Maut zur Verfügung. Es handelt sich nicht um eine sog. Vorratsplanung.

cc) Es fehle ein Gutachten zur Agrarstruktur. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen und deren Durchschneidung seien auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. Die Landwirtschaft sei zu erhalten und in ihrer sozialökonomischen Funktion zu sichern. Noch allgemeiner wird beanstandet, dass Grundstücke direkt oder indirekt z. B. durch Grunddienstbarkeiten in Anspruch genommen würden. Es seien Vorkehrungen

zum Schutz der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer zu treffen. Hilfsweise sei den Betroffenen eine angemessene Entschädigung zu gewähren.

Ein Gutachten zur Agrarstruktur ist nicht notwendig. Die landwirtschaftlichen Belange wurden bei der Planung des Vorhabens ausreichend berücksichtigt (2.2.3.9). Im Erläuterungsbericht heißt es: *„Eine möglichst nördliche Führung der A 20 wird aufgrund der geringen Betroffenheiten an Sonderkulturen sowie der Ersatzlandbeschaffung aus agrarstruktureller Sicht als am wenigsten nachteilig erachtet.“* (Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 14). Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Aufgrund der Größe und des Flächenbedarfs des Vorhabens ist jedoch unvermeidbar, dass Einzelne in ihrem Grundeigentum betroffen werden. Für Eingriffe, die weder vermieden noch ausgeglichen werden können, besteht ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach. Über die Höhe der Entschädigung wird in einem weiteren, von diesem Planfeststellungsverfahren getrennten Verfahren entschieden.

Im Übrigen werden die allgemeinen Hinweise zum Schutz betroffener Belange und zum Ausgleich etwaiger Beeinträchtigungen zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

dd) Hinsichtlich des Schallschutzes führt Rechtsanwalt Günther aus, es sei von einem Szenario auszugehen, bei dem der Lkw-Verkehr auf den Bundesfernstraßen weiter deutlich anwachsen werde. Für den Schallschutz sollte ggf. Überschussmaterial verwendet werden. Die Prognose für DTV 2025 sei korrekturbedürftig. Im Übrigen mahnt er die Einhaltung konkreter Grenzwerte in Kollmar und weiteren Gebieten in Schleswig-Holstein nördlich der Elbe an. Im Einwirkungsbereich des Tunnelvortriebs und der späteren Tunnelröhren sei sekundärer Luftschall auszuschließen. Während der Bauphase seien die gesetzlichen Vorschriften zum Schutz gegen Baulärm einzuhalten.

Die Planung stützt sich auf Untersuchungen zum sog. Planfall 3, d. h. Untersuchungen zum für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehr, umgelegt auf das Straßennetz 2025. Der angenommene Planfall führt zur höchsten Belastung der A 20 mit Elbquerung, vgl. Unterlage 11.1, S. 9 bis 11. Die Vorhabenträgerin führt dazu aus: *Maßgebend für die Lärmtechnischen Untersuchungen seien „die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) und die Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90). Grundlage der Lärmtechnischen Untersuchung bildet die Verkehrsuntersuchung von SSP Consult mit den Prognosezahlen für das Prognosejahr 2025. Sie sind das Ergebnis einer umfangreichen Verkehrsuntersuchung, in die die Verkehrszahlen der offiziellen Zählungen aus den Jahren 2000 und 2005 eingeflossen sind. In die Hochrechnung der Verkehrszahlen, von den Analysejahren bis zu den Prognosejahren, sind statistische Werte der allgemeinen Verkehrsentwicklung eingeflossen. Im Verkehrsgutachten werden u. a. auch die Schwerverkehrsanteile ausgewiesen. Diese*

*stellen neben der Gesamtverkehrsstärke eine wesentliche Grundlage für die Ermittlung der Lärmemissionen dar.“*

Die Lärmtechnische Untersuchung (Unterlage 11) entspricht nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde den gesetzlichen Vorgaben. Im Ergebnis besteht für ein Wohnhaus Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Das Gebäude steht im Eigentum eines Einwenders, den Rechtsanwalt Günther vertritt. Es handelt sich um das Wohnhaus mit der Objektnummer G 6 (Unterlage 11.2). Da der Betroffene Einwender auch eine Einzeleinwendung erhoben hat, wird die Problematik für ihn gesondert behandelt (2.4.3.2.2, E 80).

Beeinträchtigungen aufgrund von sekundärem Luftschall werden nicht auftreten, weil Gebäude durch den Tunnel nicht unterfahren werden. Die Vorschriften der AVV Baulärm und der 32. BImSchV werden während der gesamten Bauzeit beachtet und die entsprechenden Grenzwerte eingehalten. Die Planungsunterlagen umfassen ein umfängliches Gutachten zum Baulärm. Die dort beschriebenen Schallschutzmaßnahmen sind Teil dieser Planfeststellung.

Im Übrigen werden die allgemeinen Hinweise zum Schutz betroffener Belange und zum Ausgleich etwaiger Beeinträchtigungen zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

Schallschutzmaßnahmen auf der Nordseite der Elbe im Bereich der Ortschaft Kollmar sind nicht Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses. Sie werden im Parallelverfahren in Schleswig-Holstein entschieden.

- ee) Außerdem sei im Einwirkungsbereich der Tunnelbauwerke sowohl während der Bau- wie auch während der Betriebsphase mit Erschütterungen zu rechnen, die an darüber liegenden Bauwerken Schäden verursachen könnten und das Wohlbefinden beeinträchtigen könnten. Die Einhaltung der Werte gemäß Tabelle 1 DIN 4150-2 seien einzuhalten.

Dazu führt die Vorhabenträgerin aus: „Anhaltswerte für Erschütterungen gemäß Tabelle 1 DIN 4150 Teil 2 gelten für Einwirkungen auf Menschen (Belästigungen) in Gebäuden und nicht für Bauschäden. Für Erschütterungseinwirkungen auf Gebäude sind die wesentlich höheren Anhaltswerte der DIN 4150 - Teil 3 anzuwenden. Diese werden aller Voraussicht nach sowohl in der Bau- als auch erst recht in der Betriebsphase weit unterschritten.“ Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an, denn Erschütterungen können nur durch Vibrationen hervorgerufen werden. Das für den Tunnelbau gewählte Schildvortriebsverfahren ist ein vibrationsfreies Verfahren.

Vor Beginn und nach Beendigung der Baumaßnahmen werden Beweissicherungsmaßnahmen durchgeführt. Für Schäden, die nachweislich durch die Bauarbeiten entstanden sind, ist die Vorhabenträgerin verantwortlich. Sie muss die Schäden ggf. ersetzen.

Im Übrigen sei darauf hingewiesen, dass Gebäude von dem Tunnel nicht unterfahren werden. Erschütterungen, die das Wohlbefinden beeinträchtigen könnten, sind deshalb auszuschließen.

- ff) An den Tunnelportalen müsse mit starken Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe gerechnet werden, die Gesundheitsgefährdungen und Belastungen benachbarter Schutzgebiete bedeuten könnten.

Das Vorhaben wird insgesamt eine bloß geringe Beeinträchtigung durch Luftschadstoffe haben. Nach den Luftschadstoffgutachten ist in der unmittelbaren Umgebung der Autobahn und des Tunnelportals mit keiner über dem Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit liegenden Belastung durch die Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) zu rechnen.

- gg) Die Wasserrahmenrichtlinie sei zu beachten.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

- hh) Durch den *verkürzten Langtunnel* würde die Mindesttangentiallänge bei Bau-km 10+564,760 um 38 m unterschritten.

Der Sachverhalt ist bekannt. Zwischen der Bauwerksvariante *verkürzter Langtunnel* und der verkürzten Tangente besteht kein kausaler Zusammenhang.

- ii) Zum Naturschutz führt Rechtsanwalt Günther Folgendes aus:

- Vogel- und Fledermausschlag sei weitestgehend zu vermeiden. Ein besonderer Konflikt werde mit dem FFH-Gebiet „Wettersystem in der Kollmarer Marsch“ erkannt. Durch den Flächenverlust sei auch eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu befürchten. Ebenso befürchtet Rechtsanwalt Günther erhebliche Beeinträchtigungen benachbarter FFH-Gebiete und der Vogelschutzgebiete. Dies ist von Rechtsanwalt Günther auch bereits in der Stellungnahme vom 03.03.2008 zum Abschnitt B 431 bis A 23 eingewendet worden.

In diesen, der Stellungnahme vom 22.06.2009 als Anlage 1 beigefügten Einwendungen zum Vorhaben, wurde bereits geltend gemacht, elbparallel befänden sich Gebiete mit herausragender Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz, u. a. als Teil des europäischen Netzes „Natura 2000“ sowie ein international bedeutsames Feuchtgebiet nach der Ramsar-Konvention, die Umgebungsschutz benötigen, der von der Planung nicht hinreichend beachtet werde.

Die allgemeinen Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Auswirkungen auf das FFH-Gebiet „Wettersystem in der Kollmarer Marsch“ wurden umfassend begutachtet und berücksichtigt, vgl. Gutachten im Materialband 2. Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen durch das Vorhaben im Einzelnen oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten wurden nach der FFH-Vorprüfung eindeutig ausgeschlossen.

- Für störungsempfindliche Vogelarten müssten zumindest Pegel von 52 dB(A) am Tag und 47 dB(A) nachts eingehalten werden. Ein Korridor von mindestens 100 m zu beiden Seiten der Trasse verlöre deshalb vollständig seine Eignung als Lebensstätte für Brutvögel. Richtigerweise müsse sogar von einer Wirkzone der geplanten Autobahntrasse von 200 bis 500 m ausgegangen werden. Ganz allgemein bemängelt Rechtsanwalt Günther darüber hinaus, dass geschützte Biotope zerstört, Brut- und Rastvögel sowie Fledermäuse, Fließgewässerorganismen und Fische mit hoher Bedeutung, wie z. B. der Schlammpeitzger, beeinträchtigt würden.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag beschäftigt sich ausführlich mit betroffenen Vogelarten. Zahlreiche Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen, insbesondere zum Schutz der Vögel, werden vorgesehen (Unterlage 12.1, und 12.3.3 – Maßnahmenkartei). Im Ergebnis wurden Verstöße gegen die Verbote des § 44 BNatSchG bis auf die Waldohreule nicht festgestellt.

Weitere Beeinträchtigungen von Flora und Fauna werden ebenfalls im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag umfassend untersucht. Soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können, werden sie ausgeglichen. Wenn auch dies nicht möglich ist, wird zugunsten dieses Vorhabens eine Ausnahme erteilt.

- jj) In seinem Schreiben vom 23.10.2014 beanstandet Rechtsanwalt Günther bezüglich der Änderungsplanung, dass mit der Verknüpfung des Planfeststellungsabschnitts mit der A 26 sowie der Aufgabe einer Anschlussstelle an der K 28/ A 26 der Abschnitt seine Netzfunktion sowie seine Anbindung an das nachgeordnete Straßennetz verliere. Der Verweis auf ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren zu einem späteren Zeitpunkt sei unzureichend. Jeder Abschnitt müsse bereits eine eigenständige Verkehrsfunktion erfüllen, um einen „Planungstorso“ zu vermeiden. Zudem wird von Rechtsanwalt Günther im selben

Schreiben vorgebracht, mit der Planänderung werde das mit den Abschnittplanungen verfolgte Ziel einer Nord-West-Umfahrung Hamburgs zumindest zunächst preisgegeben. Dies habe auch Auswirkungen auf die Verkehrsprognosen, die der Änderungsplanung angepasst werden müssten, bezüglich dieser Änderungsplanung aber fehlten. Im Übrigen werde beanstandet, dass hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit des Betriebs und der Finanzierbarkeit in den nächsten 20 bis 30 Jahren eine fundierte Zusammenstellung der Vor- und Nachteile fehle.

Bezüglich des Einwandes, mit der Änderungsplanung verliere der Abschnitt seine Netzfunktion und seine Anbindung an das nachgeordnete Straßennetz, ist auf die Ausführungen unter Punkt 2.2.3.2.2 zur Abschnittsbildung zu verweisen. Es ist von einer Verkehrsbedeutung des hier planfestgestellten Teils auszugehen, denn zum einen hat die Weiterführung der A 20 in den einzelnen Bauabschnitten einen fortgeschrittenen Planungsstand erreicht. Zum anderen stehen auch der Realisierung der A 26 keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen, sodass eine Anbindung auch an dieser Stelle zu erwarten ist. Aus diesem Grund wird auch das nach wie vor mit dem Planungsvorhaben verfolgte Ziel, eine Nord-West-Umfahrung Hamburgs zu ermöglichen, weiterverfolgt. Aus diesem Grund ist eine umfassende Abwägung der entscheidungserheblichen Belange erfolgt.

Des Weiteren sind die von Rechtsanwalt Günther in Zweifel gezogenen Finanzierungsmodalitäten nicht planfeststellungsrelevant. Die Elbquerung der A 20 ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf ausgewiesen. Damit ist die Finanzierung nicht in Frage zu stellen.

kk) Des Weiteren äußert Rechtsanwalt Günther mit Schreiben vom 23.10.2014 hinsichtlich der Änderungsplanung die Ansicht, mit der Änderungsplanung und dem damit verbundenen Entfallen des Anschlusses der A 20 an die A 26 in Form eines Autobahndreiecks entfalle auch der wesentliche Zwangspunkt für die bisherige Linienführung. Daher könne die bisherige Abwägung zur Linienführung keinen Bestand mehr haben.

Wie bereits unter 2.4.2 ausführlich erläutert, liegen die Voraussetzungen eines Zwangspunktes für den planfestgestellten Abschnitt der A 20 schon gar nicht vor. Wie bereits ausgeführt, ist die gewählte Linienführung mit Elbquerung bei Drochtersen-Glückstadt im Hinblick auf alle von der Planung betroffenen Belange nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die mit Abstand günstigste Variante. Im Übrigen ist nach wie vor eine Anbindung an die A 26 beabsichtigt. Lediglich die planerische Umsetzung soll in einem späteren Verfahren geregelt werden.

- II) Darüber hinaus wird von Rechtsanwalt Günther der Planungsfortschritt der A 20 auf schleswig-holsteinischer Seite in Frage gestellt. Zum Teil gebe es keine verfestigte Planung.

Diesbezüglich kann auf die ausführlichen Erläuterungen zum gegenwärtigen Planungsstand unter Punkt 2.2.3.2.2.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen werden. So sind die Bauabschnitte 1 und 2 bereits unter Verkehr. Die Abschnitte 3 bis 7 unterliegen ebenso wie Abschnitt 8 einer verfestigten Planung und befinden sich in laufenden Genehmigungs- und Rechtsverfahren. Für den dritten Bauabschnitt wird in Anschluss an das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 06.11.2013 in einem ergänzenden Planfeststellungsverfahren durch Neukartierung eine Neubewertung der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vorgenommen. Nach Angaben der Straßenbauverwaltung Schleswig-Holstein sind in den laufenden Genehmigungsverfahren somit keine offenen Fragen zu möglichen unüberwindbaren Planungshindernissen anhängig.

Hinsichtlich der übrigen von Rechtsanwalt Günther mit Schreiben vom 23.10.2014 vorgebrachten Belange ist darauf zu verweisen, dass diese sich nicht auf die Änderungsplanung beziehen. Somit bedarf es keiner weitergehenden Beantwortung dieses Vorbringens.

## **2.4.3.2 Existenzgefährdungen**

### **2.4.3.2.1 E 25**

Die Einwenderin betreibt nach eigenen Angaben vier Großfähren zwischen Glückstadt und Wischhafen. Die Elbfähre verbindet die B 495 auf niedersächsischer und schleswig-holsteinischer Seite. Das Unternehmen beschäftigt ca. 50 Mitarbeiter.

a) Die Einwenderin selbst erhob mit Schreiben vom 22.06.2009, eingegangen am 23.06.2009, Einwendungen:

- 1) Eine feste Elbquerung werde dem Betrieb die Lebensgrundlage entziehen. Es handle sich um einen enteignenden Eingriff.
  
- 2) Die angebliche regionale Strukturverbesserung finde nicht statt. Nach Fortfall der Fähre werde sich die Verbindung zwischen Glückstadt und Wischhafen verschlechtern. Der Betrieb könne wirtschaftlich nicht fortbestehen. Die Regionalstruktur werde erheblich verschlechtert. Der Tunnel werde ein regionales und finanzielles Desaster. Sollte die Fähre aus öffentlichen Strukturgründen erhalten werden müssen, müsste sie ständig bezuschusst werden oder staatlich übernommen werden.

- 3) Bereits die Bauabsicht führe zu einer Schädigung des Betriebs, weil die laufenden hohen Investitionen keine gesicherte Abschreibungszeit haben. Fährschiffe und Anleger müssten auf dem neuesten technischen Stand gehalten werden und dies erfordere jährlich erhebliche Investitionen mit nur langjähriger Amortisation und steuerlicher Abschreibung. Um das Verkehrsaufkommen verkehrssicher zu bewältigen, müsse ausgebildetes Personal und modernes Gerät vorgehalten werden. Für die noch zu beziffernde Entschädigung müsse die öffentliche Hand aufkommen.
- 4) Es bestehe die Gefahr der vorzeitigen Personal-Abwanderung, insbesondere des nautischen Personals mit der Folge einer vorzeitigen Schließung des Betriebs.
- 5) Eine Erhöhung der Fahrpreise wegen der notwendigen Abwendung erheblicher Verluste sei nicht durchzusetzen.
- 6) Es wird eine Entschädigung für alle Nachteile, die durch die Planung, ihre bauliche Ausführung und der freien Nutzung der festen Elbquerung entstanden sind, einschließlich einer evtl. vorzeitigen Einstellung des Betriebs gefordert.
- 7) Für den Bau des Elbtunnels fehle das öffentliche Interesse, weil das Verkehrsaufkommen diese Querung nicht erforderlich mache. Eine Refinanzierung über die Maut sei deshalb nicht erreichbar.
- 8) Es werde eine unnötige Westumgehung von Hamburg geplant, die Weiterführung der Autobahn nach Westen sei nicht absehbar. Der Abschnitt Drochtersen nach Stade sei nicht vordringlich.
- 9) Es fehle die gebotene Planrechtfertigung. Die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf sei willkürlich.
- 10) Der Rückgang der globalen Wirtschaft sei zu berücksichtigen, die Bedarfsprognosen seien nicht überzeugend.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt dazu wie folgt Stellung:

Zunächst zu den allgemeinen Einwendungen: Die Standortqualität der regionalen ansässigen Betriebe (Nr. 2) wird deutlich durch eine erleichterte Erreichbarkeit verbessert. Dies ist Ergebnis der umfangreichen Untersuchungen im Rahmen der Linienfindung.

Vergleichbare Strecken fehlen im nordwestlichen Korridor. Die Verkehrsuntersuchung, an deren methodische Erarbeitung keine Zweifel bestehen, hat die Notwendigkeit des Elbtunnels nachgewiesen. Der Fährbetrieb, ggf. mit Erweiterung, wird die hier prognostizierten Verkehrsmengen (zu Nr. 7) nicht bewältigen können. Das bestehende Autobahnnetz im Norden Deutschlands ist fast ausschließlich in Nord-Süd-Richtung ausgelegt. Besonders belastet wird die Region Hamburg. Eine leistungsfähige Verkehrsachse in Ost-West-Richtung ist dringend erforderlich, die zugleich zu einer Nord-West-Umfahrung von Hamburg führt. Auf die Begründung in 2.2.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Alle Abschnitte der A 26 sind im Bedarfsplan des Bundes als laufende und festdisponierte Vorhaben sowie als „Vorhaben des vordringlichen Bedarfs“ eingestuft. Die Nord-West-Umfahrung von Hamburg befindet sich im Verkehrswegeplan, Bedarfsplan des Bundes für Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf und ist abschnittsweise bereits realisiert. Da der Bundesgesetzgeber diese Autobahnplanung in den vordringlichen Bedarf gestellt hat, kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht von einer unnötigen westlichen Umgehung Hamburgs ausgegangen werden. Im Übrigen fehlt es an einem ausreichend substantiierten Vortrag, um die vom Gesetzgeber getroffene Entscheidung in Frage zu stellen (vgl. BVerwG, Urt. vom 22.01.2004, 4 A 32/02, Rn. 32).

Auch steht außer Frage, dass die Fortführung Richtung Westen kommen wird. Die Linienbestimmung zur A 20 ist am 25.06.2010 ergangen. Die Planungen sehen vor, dass der nachfolgende 7. Abschnitt der A 20 im nächsten Jahr beantragt werden soll. Zudem liegt der Planfeststellungsbehörde der 1. Abschnitt der A 20 zur Vollständigkeitsprüfung vor.

Durch die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan des Bundes ist auch die Planrechtfertigung gegeben. Auf 2.2.3.1 wird verwiesen. Im Übrigen kann von einem verstärkten Rückgang des europaweiten Verkehrsaufkommens nicht gesprochen werden. Dies ist auch für die Zukunft nicht zu erwarten.

Zu den Entschädigungsforderungen s. unten (e.)

b) Mit Schreiben vom 25. Mai 2010, eingegangen am 28. Mai 2010, zeigte Herr Rechtsanwalt Dr. Wilhelm Mecklenburg die Vertretung der Einwenderin an. Er stellt mehrere Anträge und macht Ausführungen zur Bauphase, zum Brandschutz und der Tunnelsicherheit, zur angeblichen objektiven Rechtswidrigkeit, insbesondere zur Lärmbelastung und zum Naturschutz. Er beantragt,

1. den Plan nicht festzustellen,
2. hilfsweise den Plan nicht festzustellen, bevor nicht Fragen des Brandschutzes in der Tunnelsicherheit geklärt sind,
3. weiter hilfsweise, den Bund als Vorhabenträger bzw. das Land zu verpflichten, die Aufgabe des Brandschutzes in vollem Umfang zu übernehmen,
4. weiter hilfsweise die sich aus seinen Einwendungen ergebenden Auflagen und Vorbehalte vorzusehen, insbesondere zur Installation einer Brandunterdrückungsanlage,

5. Einsicht in die Verwaltungsakte zu gewähren,
6. einen Erörterungstermin durchzuführen und
7. die Stellungnahmen der übrigen Träger öffentlicher Belange und Gegenstellungnahme des Vorhabenträgers zu überlassen und ferner
8. den Planfeststellungsbeschluss nicht zu erlassen, bevor nicht die derzeitigen Flurbereinigungsverfahren im Bereich der Linienbestimmung A20 Nord-West-Umfahrung Hamburg abgeschlossen sind.

Weiter beantragt er,

9. mit den Bauarbeiten nicht zu beginnen, bevor nicht die Trasse der A 20 bis zur A 23 für Baustellenverkehre genutzt werden kann sowie
10. den Planfeststellungsbeschluss nicht zu erlassen, bevor nicht die Frage der Finanzierung des Tunnels geklärt ist. Bei einer Planänderung wird beantragt, das laufende Verfahren einzustellen und dann neu zu eröffnen.

Er fordert ferner die Anfertigung eines Existenzgefährdungsgutachtens für den Fährbetrieb.

Ein solches Gutachten wurde erstellt und ihm zur Kenntnis gegeben. Die Einwenderin ist der Auffassung, als Teil der betroffenen Öffentlichkeit im Sinne der UVP-Richtlinie sei sie mit Einwendungen nicht präkludiert. Sie rügt ferner die Aufspaltung der Planfeststellung für die Elbquerung. Hier ist zu entgegnen, dass die jeweiligen Landesbehörden stets nur für das Landesgebiet zuständig sind und durch die Vereinbarung vom 04./ 05.10.2005 eine einheitliche Planung und Prüfung des Vorhabens sichergestellt ist. Auf 2.2.3.2.2.3 wird verwiesen.

Rechtsanwalt Dr. Mecklenburg trägt vor, die Einwenderin verlange eine brandschutztechnisch optimierte Ausrüstung des Tunnels, Flächen für die Sammlung von Flüchtenden und die Behandlung von Verletzten und Hubschrauberlandeplätze, eine Verbesserung der Entwässerungsplanung. Die Einwenderin rüge, dass die rechtlichen Anforderungen zum Umgebungslärm nicht beachtet würden, der Ablauf der Baumaßnahmen sei nicht geregelt. Ausführlich behandelt Rechtsanwalt Dr. Mecklenburg Fragen der Tunnelsicherheit und legt dazu weitere Unterlagen vor. Er rügt die Linienbestimmung, die insbesondere europäisches Naturschutzrecht nicht beachtet habe. Die Verkehrsbedeutung sei fehlerhaft ermittelt. Er rügt ein Fehlen des Raumordnungsverfahrens, die Beeinträchtigung jagdlicher Belange, die Abschnittsbildung und das Fehlen einer agrarstrukturellen Untersuchung. Die Lärmbelastung sei fehlerhaft ermittelt. Es fehle ein Ausgleich von Wertverlusten durch Verkehrslärm. Schließlich rügt er Mängel des Habitatschutzes und des Artenschutzes.

In der Zusammenfassung formuliert er: „Nach alledem bleibt es dabei, dass die Planung insbesondere wegen gravierender Ermittlungsmängel in den Bereichen Boden, Wasser, Naturschutz, Agrarstruktur, Raumordnung, Gewässer, Wege, wegen erheblicher Mängel methodischer Art in den Bereichen Prognose, Lärm und Luftreinhaltung daraus folgenden materiell falschen Ergebnissen sowie wegen grober Unterlassung der Behandlung der Tunnelsicherheitsprobleme allein des hieraus folgenden Verstoßes gegen das Gebot umfassender Problembewältigung sowohl in der Linienbestimmung als auch in der Planfeststellung wegen fehlerhafter Linienbestimmung, wegen Verstoßes gegen Europäisches Naturschutzrecht (Vogelschutz, FFH, Gebietsschutz, Artenschutz), gegen nationales Immissionsschutz- und Naturschutzrecht derzeit nicht genehmigt werden kann.“ (S. 100)

Mit diesen Einwendungen verkennt Rechtsanwalt Dr. Mecklenburg die Funktion der Einwendung. Unter Einwendungen im Sinne des § 73 Abs. 4 S. 1 ist sachliches Gegenvorbringen zu verstehen, das der Wahrung eigener Rechte oder Belange und die Verhinderung oder Modifizierung des Vorhabens dient (BVerfGE 60, 297, 300). Er legt nicht dar, inwieweit die Einwenderin in ihren eigenen Rechten und Belangen betroffen ist. Er beschäftigt sich vielmehr mit Belangen des öffentlichen Interesses, die keinen Bezug zu den spezifischen Belangen der Elbfähre aufweisen. Das Einwendungsverfahren verstärkt die Wirksamkeit des Rechtsschutzes für den möglicherweise in seinen Rechten Betroffenen. Zwar ist ihm eine Mitwirkungslast auferlegt; er muss seine Einwendungen form- und fristgerecht vorbringen. Genügt er dieser Last indes, bleiben ihm nicht nur die von der Ausschlusswirkung bedrohten Rechtspositionen erhalten; er veranlasst die Genehmigungsbehörde auch zu einer Erörterung und Prüfung gerade seiner individuellen konkreten Rechtstellung und der zu ihrer Behauptung hervorgebrachten Einwendungen; hierdurch wird zugleich einem der Zwecke des Verfahrens entsprochen, frühzeitig einen Ausgleich der betroffenen Interessen zu ermöglichen, der durch den Amtsermittlungsgrundsatz nicht gleich wirksam gewährleistet werden kann (BVerfGE 61, 82, 115 – Sasbach).

Nach diesen Anforderungen erfüllt das Einwendungsschreiben von Rechtsanwalt Dr. Mecklenburg nicht die Anforderungen an die Begründung einer Einwendung eines Betroffenen.

c) Mit den vorgetragenen Argumenten ist die Einwenderin zudem präkludiert.

Die Präklusion steht entgegen der Auffassung der Einwenderin im Einklang mit europäischem Recht. Es ist nicht damit zu rechnen, dass der EuGH (Rs C 137/14) der Europäischen Kommission folgen und die Präklusionsregelungen für unionsrechtswidrig erklären wird.

Die in der Stellungnahme der Kommission vorgetragene Argumente verfangen nicht. In ständiger Rechtsprechung beurteilt der EuGH die Unionsrechtmäßigkeit von Ausschlussfristen im (nationalen) Rechtsschutzverfahren danach, ob sie mit dem Äquivalenzprinzip und dem Effektivitätsgebot vereinbar sind (z. B. EuGH, U. v. 16.12.1976 - 33/76, Slg. 1976, 1989, Rn. 5; U. v. 16.12.1976 - 45/76, Slg. 1976, 2043, Rn. 11; U.v. 25.7.1991 - C-208/09, Slg. 1995, I-4293, Rn. 16; U.. v. 6.12.1994 - C-410/92, Slg. 1994, I-5483, Rn. 21; Urt. v. 12.12.2002 - C-407/99, NVwZ 2003, 844, 848. U.. v. 27.2.2003 - C-327/00, NVwZ 2003, 709, 711/712 m. w. N). Nach dem Effektivitätsprinzip dürfen die nationalen Verfahrensvorschriften die Anwendung des Unionsrechts nicht unmöglich machen oder übermäßig erschweren. Dies hat der EuGH mehrfach für die Anwendung nationaler prozessualer Ausschlussfristen mit der Begründung bejaht, sie seien ein Anwendungsfall des Grundsatzes der Rechtssicherheit (vgl. z. B. EuGH U.. v. 16.5.2000 - C-78/98, EuZW 2000, 565, 667; U.. v. 12.12.2002 - C-407/99, NVwZ 2003, 844, 848; U.. v. 27.2.2003 - C-327/00, NVwZ 2003, 709, 711/712 m. w. N.; U.. v. 12.2.2008 - C-2/06, Slg. 2008, I-411, Rn. 58 und die dort angeführten Urteile; U.. v. 29.10.2009 - C-63/08, Slg. 2009, S. I-1046,7 Rn. 46 ff. U. v. 8.7.2010 - C-246/09, Slg. 2010 I-7003, Rn. 35 f.).

Das BVerwG hat die deutschen Präklusionsvorschriften an den Maßstäben des EuGH gemessen und ihre Unionsrechtskonformität mehrfach bejaht (U.. v. 29.9.2011 – 7 C 21/09, NVwZ 2012, 176; U.. v. 14.7.2011 – 9 A 14/10, NuR 2012, 52, m. w. N.; U. v. 14.9.2010 - 7 B 15.10, NuR 2011, 53; Urt. v. 14.4.2010 - 9 A 5/08, BVerwGE 136, 291, 315; U. v. 11.11.2009 – 4 B 57.09, NuR 2010, 339; ebenso VGH München, U. v. 23.6.2009 - 8 A 08.20001, NuR 2010, 214, 215; OVG Lüneburg, U. v. 19.9.2013 – 7 KS 209/11, NuR 2014, 213). Dieser Rechtsprechung kann die Kommission nichts entgegengesetzten. Dies hat das BVerwG in seinem Hinweisbeschluss in der Sache Waldschlösschenbrücke – 9 C 6.12 – Rn. 14 ff. (NuR 2014, 638) ausführlich begründet.

Das einem (möglichen) gerichtlichen Verfahren vorausgehende Einwendungsverfahren trägt insbesondere dem Anliegen der Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie Rechnung, die Öffentlichkeit frühzeitig in den Entscheidungsprozess einzubeziehen (vgl. Erwägungsgründe Nr. 3 und 6, Art. 2 Abs. 2 Buchst. b und c der Richtlinie 2003/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung bestimmter umweltbezogener Pläne und Programme, ABI. L 156 vom 25.6.2003, S. 17; siehe auch Erwägungsgrund Nr. 16 der konsolidierten UVP-RL). Gerade der vorgezogene Rechtsschutz, den das Einwendungsverfahren gewährt, ermöglicht eine umfassende Ermittlung und Erörterung aller entscheidungserheblichen Gesichtspunkte und damit einen frühzeitigen Interessenausgleich, der durch die Amtsermittlung des Gerichts nicht in gleicher Weise wirksam gewährleistet werden kann (das BVerfG, B.. v. 8.7.1982 – 2 BvR 1187/80, BVerfGE 61, 82; BVerwG, B. v. 17.6.2011 – 7 B 79/10, juris Rn. 20).

Dem Einwender wird dadurch zwar eine Mitwirkungslast auferlegt, weil er seine Einwendungen form- und fristgerecht vorbringen muss. Diese Belastung wird aber ausgeglichen. Die Verfahrensausgestaltung nach § 17a FStrG i. V. m. § 73 VwVfG dient

einer Verstärkung des Rechtsschutzes, weil durch das Einwendungsverfahren betroffene Rechtsgüter schon vor dem Eintritt vollendeter Tatsachen (der Vorhabengenehmigung) berücksichtigt und wirksam geschützt werden können (BVerwG, B. v. 17.6.2011 – 7 B 79/10, Rn. 20, juris). Zusätzlich sichern die Präklusionsvorschriften die Funktionsfähigkeit von Verwaltungsbehörden und Gerichten. Der Einwendungsausschluss ergänzt die Öffentlichkeitsbeteiligung (von Danwitz, UPR 1996, 323, 324; BVerwG, B. v. 17.6.2011 – 7 B 79/10, juris) und begrenzt die Ein- und Durchgriffsmöglichkeiten der Betroffenen lediglich zugunsten anderer von der Rechtsordnung anerkannter Rechtsgüter.

Die Europäische Kommission und die Europäischen Gerichte wenden das Rechtsinstitut der Präklusion in diesem Sinne selbst an (siehe EuGH, U. v. 14.9.1994 - Rs. C-278/92, C-280/92 - Slg. 1994, I-4103 Rn. 31; EuG, U. v. 25.3.1999 - Rs. T-37/97 - Slg. 1999, II-859 Rn. 93; EuG Urt. v. 11.5.2005 - T-111/01, Slg. 2005, II-1579, LS 3 und Rn. 68).

Mit allen Themen, die nicht Gegenstand der fristgerecht erhobenen Einwendung sind, ist die Einwenderin ausgeschlossen. Die Beachtung des Einwendungsausschlusses infolge der eingetretenen Präklusion steht nicht zur Disposition der Planfeststellungsbehörde (BVerwG, NVwZ 1996, 399, 400). Ein Verzicht auf den Einwendungsausschluss kommt daher nicht in Betracht.

d) Der Amtsermittlungsgrundsatz bleibt von der Präklusion unberührt. Soweit erforderlich, hat die Planfeststellungsbehörde deshalb die in der Stellungnahme aufgeworfenen Themen geprüft und bewertet. Auf das Schreiben von Rechtsanwalt Dr. Mecklenburg vom 25.05.2010 nebst Anlagen wird verwiesen.

Zu den Anträgen Nr. 2 bis 4 verweist die Planfeststellungsbehörde auf den Abschnitt 2.2.2.7 zur Tunnelsicherheit. Nach Prüfung aller Unterlagen und der Argumente der Einwenderin kommt die Planfeststellungsbehörde zur Überzeugung, dass die Verkehrssicherheit des Tunnels der Elbquerung gewährleistet ist. Durch die vorgesehenen Maßnahmen sind Unfälle mit der Folge von Todesopfern, eines erheblichen Sachschadens und einer Beschädigung der Tunnelröhren praktisch ausgeschlossen.

Zum Antrag Nr. 8 verweist die Planfeststellungsbehörde darauf, dass die Durchführung eines Unternehmensflurbereinigungsverfahrens keine Voraussetzung, sondern eine Folge der Planfeststellung ist. In diesem Planfeststellungsbeschluss nimmt die Planfeststellungsbehörde von einer noch nicht hinreichend gesicherten Flurbereinigung keinen Kredit.

Zum Antrag Nr. 9 wird darauf verwiesen, dass mit der Bauausführung keine unverhältnismäßigen Beeinträchtigungen entstehen.

Zum Antrag Nr. 10 verkennt die Einwenderin die verfahrensmäßige Reihenfolge. Die Planfeststellung des Vorhabens ist Voraussetzung für die Durchführung der Finanzierung. Die Rechtmäßigkeit des Vorhabens ist nicht abhängig von der Art und Weise der Finanzierung.

Entgegen der Auffassung der Einwenderin ist die Linienbestimmung vom 28.07.2005 nicht fehlerhaft. Die Bezirksregierung Lüneburg hat ein Raumordnungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt und dabei auch verschiedene Varianten unter dem Gesichtspunkt der Raumverträglichkeit untersucht. Auf den Abschnitt 2.2.3.2.2.3 wird verwiesen. Die verkehrlichen Belange sind sorgfältig ermittelt. Auf den Abschnitt 2.2.3.2 wird verwiesen. Die Fährverbindung selbst stellt keine Alternative zur Elbquerung der A 20 dar, da sie unter keinen Umständen die künftigen Verkehre sicher und schnell abwickeln kann. Auch unter Berücksichtigung und Abwägung der Interessen der Elbfähre an der Erhaltung des Fährbetriebs ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Auswahl der Querungsstelle bei Drochtersen/ Glückstadt nicht zu beanstanden. Bereits in der raumorderischen Gesamtabwägung der Landesplanerischen Feststellung vom 09.02.2004 heißt es hierzu nachvollziehbar, dass von der am weitesten elbabwärts gelegenen Querung die größten Impulse für die strukturelle Entwicklung des Untereleberaums zu erwarten sind. Außerdem würden durch die weiter elbaufwärts gelegenen Trassen Siedlungsbereich und siedlungsnaher Erholungsbereiche in erheblich größerem Umfang beeinträchtigt werden. Die über die Elbquerungsstelle III zwischen Grünendeich (Nds.) und Hetlingen (SH) führenden Varianten beeinträchtigten darüberhinaus in stärkerem Maße u.a. die Belange der Land- und Forstwirtschaft.

Zu den naturschutzrechtlichen Einwendungen verweist die Planfeststellungsbehörde auf 2.2.3.5, hinsichtlich der behaupteten Lärmbelastungen auf 2.2.3.4.1 und zu den Problemen der Landwirtschaft auf 2.2.3.9. Wasserwirtschaftliche Belange sind in 2.2.3.6 eingehend begründet

Auch unter Abwägung aller von Rechtsanwalt Dr. Mecklenburg vorgetragene Dokumente wird die Einwendung zurückgewiesen.

e) Kern der Einwendung ist die Befürchtung, dass die Elbfähre nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden kann, wenn der Elbtunnel gebaut ist. Die Planfeststellungsbehörde hat zu der Frage, ob die Planfeststellung des Elbtunnels zu einer Entschädigungspflicht führt, ein Rechtsgutachten eingeholt. Dieses Gutachten vom September 2011 prüft eingehend die von der Einwenderin vorgelegten Verträge und Dokumente. Geprüft wird, ob die Rechtsgrundlagen des Fährbetriebs durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützt sind. Aufgrund der vorliegenden Verträge kann die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung die Nutzungsverträge auf beiden Seiten der Elbe zum 31.12.2019 ordentlich kündigen. Dies führt zu keinerlei Ersatzansprüchen. Die strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigungen sind nicht dem Betrieb der Elbfähre erteilt und als ordnungsrechtliche Regelung nicht durch Art. 14

Abs. 1 GG geschützt und zudem befristet. Ein öffentlich-rechtliches Auftragsverhältnis besteht nicht.

Im Ergebnis besteht keine gesicherte Rechtsgrundlage für den Fährbetrieb: bis 31.12.2019 befristete Nutzungsverträge mit der Bundesrepublik Deutschland, Pachtverträge mit den Eigentümern der Fähranleger und befristete strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigungen der Fähranleger. Diese Grundlagen des Betriebs können bis Ende 2019 entzogen werden, ohne dass Entschädigungsansprüche des Betriebs entstehen. Ob der Tunnel bis dahin in Betrieb ist, ist unerheblich. Entscheidend ist die befristete Rechtsposition, die entschädigungslos beseitigt werden kann. Eine Vereinbarung der Verträge mit künftigen Kündigungsrechten wird daran nichts ändern.

Der Planfeststellungsbeschluss wird keine Rechte des Fährbetriebs entziehen und auch nicht zu einer vorzeitigen Kündigung führen.

Wie der Bundesgerichtshof (BGHZ 94, 373) zu einer vergleichbaren Situation einer Fähre über den Rhein entschieden hat, nutzt der Fährbetrieb lediglich eine günstige Gegebenheit. Es handelt sich hier um einen bloßen Lagevorteil, der nicht durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützt wird. Das Gutachten kommt deshalb zum Ergebnis: „Mangels einer durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützten Rechtsposition und mangels eines gezielten Entzugs einer Rechtsposition i. S. d. Art. 14 Abs. 1 GG durch eine – unterstellte – Planfeststellung für die A 20 liegen die Voraussetzungen für eine Enteignung nicht vor und damit scheidet auch ein Anspruch auf Enteignungsentschädigung aus“ (S. 13).

Ansprüche aus dem Gesichtspunkt des Verhältnismäßigkeitsausgleichs scheiden ebenfalls aus, da die Verlagerung des Verkehrs zum Tunnel nur eine mittelbare Wirkung der Planfeststellung ist, wie der Bundesgerichtshof bereits frühzeitig (BGHZ 55, 261 – Soldatengaststätte) entschieden hat.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt keineswegs, dass allein durch die Planung des Vorhabens betriebliche Rückwirkungen hinsichtlich Investitionen und Personalentwicklung eintreten. Es ist verständlich, dass Investitionen einen bestimmten Abschreibungszeitraum benötigen. Derzeit ist der Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Tunnels noch nicht bekannt. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Nutzungs- und Pachtverträge sowie die Genehmigungen bis 31.12.2019 befristet sind. Ein Rechtsanspruch, diese Verträge und Genehmigungen auf Dauer zu erhalten, besteht nicht. Insofern hat der Fährbetrieb stets mit einer begrenzten zeitlichen Perspektive gewirtschaftet.

Nach sorgfältiger Prüfung folgt die Planfeststellungsbehörde diesem Gutachten. Der Einwanderin stehen weder unter dem Gesichtspunkt der Enteignung noch des Verhältnismäßigkeitsausgleichs Entschädigungsansprüche zu.

Entschädigungsansprüchen lassen sich auch nicht aus entsprechender Anwendung des § 9a FStrG herleiten. Nach § 9a Abs. 2 FStrG können die Eigentümer vom Träger der Straßenbaulast für Vermögensnachteile, die dadurch entstanden sind, dass die Veränderungssperre länger als vier Jahre gedauert hat, eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen. § 9a FStrG ist für Konstellationen der vorliegenden Art nicht anwendbar. Auch eine Regelungslücke vermag die Planfeststellungsbehörde hier nicht zu erkennen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

f) Rechtsanwalt Dr. Mecklenburg erhob mit Schreiben vom 8.12.2014 weitere Einwendungen. Er stellte wiederum eine Reihe von Anträgen, die vor allem das Verfahren, jedoch auch einige materielle Punkte betreffen. Hauptsächlich geht es ihm darum, dass der Plan nicht festgestellt wird. Die Begründung der Einwendung befasst sich mit formellen und materiellen Aspekten der Planfeststellung. In formeller Hinsicht führt Rechtsanwalt Dr. Mecklenburg an, dass kein Planänderungsverfahren stattfand und dass nur eine einheitliche Planfeststellung für die Elbquerung möglich sei („aus der Natur der Sache heraus“, nach den Vorschriften des VwVfG, nach der Tunnelrichtlinie). In materieller Hinsicht befasst sich Rechtsanwalt Dr. Mecklenburg mit den Vorschriften zur materiellen Präklusion und nennt die Stichworte Brandschutz, Verkehrsprognose, TEN-V, Bedarfsplan sowie Grundsatzfragen des Naturschutzes. Außerdem macht er den Inhalt der Einwendungen aus dem schleswig-holsteinischen Verfahren jeweils zum Inhalt seiner Einwendung sowie die Niederschriften der Erörterungstermine.

Mit diesen Themen ist die Einwenderin präkludiert. Zu den Voraussetzungen der Präklusion wird auf 2.4.3.5 des Planfeststellungsbeschlusses sowie die Begründung zuvor verwiesen. Die Einwendungsfrist endete hier am 24.06.2009, das Schreiben von Rechtsanwalt Mecklenburg ging am 09. Dezember 2014 ein. Er vertieft auch nicht die Einwendung vom 22.06.2009.

Unter dem 18.03.2015 erhebt Dr. Mecklenburg für die Elbfähre weitere Einwendungen und aktualisiert die bisherigen Einwendungen zur Betroffenheit der Elbfähre. Er greift neben naturschutzfachlichen Themen (Fledermausproblematik) als weitere Punkte ferner die Linienbestimmung, Abschnittsbildung sowie die Finanzierung des Vorhabens auf. Mit diesen Themen ist die Einwenderin präkludiert. Zu den Voraussetzungen der Präklusion wird auf 2.4.3.5 des Planfeststellungsbeschlusses sowie die Begründung zuvor verwiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### 2.4.3.2.2 E 80

Der Einwender ist Landwirt. Er gehört auch zu den von Rechtsanwalt Günther vertretenen Mandanten, sodass auf die obigen Ausführungen unter 2.4.3.1 verwiesen wird. In Ergänzung zu jener Haupteinwendung vom 22.06.2009 trägt der Einwender vor, dass sein landwirtschaftlicher Betrieb auf Grund der mit dem Vorhaben verbundenen Flächeninanspruchnahme existenzgefährdet sei. Bei dem Vollerwerbsbetrieb handelt es sich um einen Futterbaubetrieb mit der Spezialisierung auf Milcherzeugung, Färsenzucht und Bullenmast. Dem Hof werden ca. 18 ha Eigentumsflächen auf Dauer sowie ca. 0,4 ha vorübergehend entzogen. Dem Hof verbleiben rechts und links der geplanten Trasse 10,5 ha bzw. 25,5 ha. Zudem entstehen etwa 0,3 ha unwirtschaftliche Flächen.

Der Hof werde seit Generationen in Familienhand bewirtschaftet. Derzeit sei die gesundheitliche Situation der Familie auch durch das geplante Bauvorhaben beeinträchtigt.

Neben der Existenzgefährdung macht der Einwender sinngemäß folgende Einwendungen geltend: So seien die Kernflächen des Betriebes betroffen - mit direktem Wohnanschluss-, die eine hohe Bonität aufwiesen. Auch der Reiterhof Ritscherstraße 48 mit Weidefläche werde verlustig gehen. Dieser sei für einer der Töchter vorgesehen. In Planung sei darüber hinaus, den Boxenlaufstall sowie die Viehhaltung zu erweitern, was durch die Planvorhaben nunmehr vereitelt würde.

Durch den Verlust stallnaher Flächen sei die Pferdezucht nachteilig betroffen. Auch sei mit dem Wegfall von Hofflächen der Getreideanbau beeinträchtigt. Die künftigen Immissionen würden die Qualität des Getreides verschlechtern, was zu geringeren Erlösen führen könne. Darüber hinaus wird befürchtet, die Viehhaltung würde aufgrund der sechsjährigen Bauzeit und des anschließenden Betriebs Nachteile erfahren. Von den Netto-Futterflächen im Hofstellenbereich gingen nahezu die Hälfte verloren. Zudem könne der betriebliche Aufstockungsbedarf infolge der geplanten Maßnahme nicht mehr befriedigt werden.

Die Zerschneidung des Betriebes längs und quer hätte eine starke Minderung im Wert der Grundstücke zur Folge. Daneben würde die Erreichbarkeit der Flächen künftig besonders erschwert. Weitere Umwege seien nötig. Schon jetzt sei es schwierig, auf die L 111 mit den landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu gelangen; dies sei in Zukunft noch schwieriger.

Ersatzflächen stünden in der Region nicht zur Verfügung. Die Existenzgefährdung sei vermeidbar durch eine andere Trassenwahl. Zumindest hätte der Langtunnel erheblich zu einer Verringerung der Betroffenheit des Betriebes geführt.

Weitere dem Hof zugehörige Wohngebäude (teilweise vermietet) würden durch die Zerstörung der Landschaft sowie durch Immissionen an Wert verlieren.

Auf einer hofnahen Fläche würde die Entwässerung durchschnitten, so dass es zur Vernässung und zur Versumpfung kommen könnte. Die zu den Flurstücken schräge Lage der A 20 führe zu keiligen und kurzen Beeten. Das habe zur Folge, dass es bei der Bearbeitung, Düngung und Pflanzenschutz zu Problemen sowie zu einem wesentlich höheren Zeitaufwand komme.

Der Einwender verweist auf den Brutvogelbestand auf seinem Grundstück, sowie den Verlust von Gehölzbeständen infolge des Bauvorhabens.

Daneben wird die künftige Verlärmung während der Bau- und der Betriebsphase gerügt. Der Hof gehöre zum Bebauungszusammenhang der Wohnbauflächen.

Moniert werden die Zerschneidung und der Rückbau von Wirtschaftswegen. Gefordert wird die Führung der Wirtschaftswegen über die künftige A 20. Schließlich würde die geplante Trasse von der landesplanerischen Feststellung abweichen.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt dazu wie folgt Stellung:

a) Existenzgefährdung/ Entschädigung

Aufgrund des Vorbringens des Einwenders wurde ein Gutachten zu einer möglichen Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs des Einwenders erstellt. Dieses kommt zu dem Ergebnis, dass durch das Vorhaben mit einer akuten Existenzgefährdung zu rechnen ist. Durch den Bau des ursprünglich beabsichtigten Vorhabens gehen dem landwirtschaftlichen Betrieb von ca. 127,76 ha Eigentumsfläche ungefähr 17,27 ha Flächen dauerhaft verloren. Der auf dieser Grundlage errechnete Schadensbetrag führt dazu, dass die für den Fortbestand des Betriebes erforderliche Kapitalbildungsschwelle unterschritten wird. Auch die Faktorentlohnung ist prognostisch unzureichend. Dies gilt selbst dann, wenn nur der Schaden in Folge des Flächenentzugs betrachtet wird, nicht aber der Zerschneidungsschaden. Zwar ist davon auszugehen, dass die Umplanung des Vorhabens (vorläufiger Verzicht auf die Verknüpfung mit der A 26) zu einer relativen Reduzierung der Inanspruchnahme führt. Dies betrifft insbesondere das Flst. 5/1. Selbst bei einem vollständigen Abzug dieser Fläche verbleibt jedoch ein Landabzug von weiterhin ca. 14,39 ha – deutlich mehr als 10 % der Eigentumsfläche. Zudem wird die Verknüpfung mit der A 26 als absehbar in der Abwägung zu diesem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde gelegt. Die vom Gutachter ermittelte Existenzgefährdung ist daher dem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde zu legen.

Dieses Ergebnis führt jedoch nicht dazu, dass eine Inanspruchnahme der Flächen des Einwenders ausscheiden muss. Nach Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG kann zugunsten von Vorhaben, die dem Wohl der Allgemeinheit dienen, auch ein vollständiger Eigentumsentzug – im Wege der Enteignung – zulässig sein. Folglich ist hier zu prüfen, ob die für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Belange so gewichtig sind, dass sie das Interesse des Einwenders an der Erhaltung der Eigentumssubstanz überwiegen, (BVerwG, Urt. vom 14.05.1992, 4 C 9/89, Rn. 23, UPR 1992, 346). Die Auswirkungen sind durch Gutachten überprüft (vgl. BVerwG, BauR 1999, 891). Diese Voraussetzung ist hier erfüllt.

Mit dem Beschluss über das 5. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes wurden alle Abschnitte der A 20 von der Anschlussstelle Schönberg in Mecklenburg-Vorpommern bis zur A 26 südlich Stade in Niedersachsen als laufende und fest disponierte Vorhaben bestätigt, bzw. als neue Vorhaben des vordringlichen Bedarfs eingestuft. Damit ist der verkehrliche Bedarf für das Vorhaben gesetzlich festgestellt.

Die A 20 dient der Weiterentwicklung der räumlichen Strukturen Niedersachsens im Unterelbe- und Elbe-Weser-Raum. Mit der A 20 wird eine leistungsfähige West-Ost-Verbindung geschaffen und zugleich Schleswig-Holstein besser an West- und

Süddeutschland angebunden. Daneben werden der Verdichtungsraum Hamburg und Ortsdurchfahrten erheblich von Durchgangsverkehr entlastet. Somit streiten für das Vorhaben erhebliche öffentliche Belange, die im Ergebnis eine Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs des Einwenders rechtfertigen.

Eine andere Bewertung ist auch nicht deswegen geboten, weil bezüglich zwei weiterer landwirtschaftlicher Betriebe eine Existenzgefährdung gutachterlich nachgewiesen wurde. Zwar kann die Existenzgefährdung einer Vielzahl von landwirtschaftlichen Betrieben als öffentlicher Belang zu berücksichtigen sein, der ein Vorhaben in Frage stellen kann (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.06.1990, 4 B 61/90, Rn. 10). Vorliegend ist aber selbst bei einer Berücksichtigung der Existenzgefährdungen als öffentlicher Belang davon auszugehen, dass die für das Vorhaben sprechenden Belange überwiegen, vgl. 2.2.3.9.

Die Vorhabenträgerin ist nicht gehalten, eine andere Lage der Elbquerung vorzusehen, um eine Beeinträchtigung des Einwenders zu verhindern. Zur Prüfung der Raumverträglichkeit der Elbquerung hat die Bezirksregierung Lüneburg ein Raumordnungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. In Übereinstimmung mit dem regionalen Raumordnungsprogramm D3.6.0 gelangt die landesplanerische Feststellung vom 09.02.2004 zum Ergebnis, dass der Abschnitt der A 20 vom vorgesehenen Anschluss an die A 26 bis zur Elbe in der Trassenführung gemäß Anlage 2 (Pläne 2 und 3) mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar ist. Die Bezirksregierung untersuchte insgesamt drei Varianten (vgl. Plan 1) und befand unter umfassender Abwägung die Variante I als vorzugswürdig, die Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Dies ist insbesondere dem Umstand geschuldet, dass die Varianten II und III zur Elbquerung sowohl Siedlungsräume, als auch siedlungsbezogene Freiräume in stärkerem Maße in Anspruch nehmen. Gerade mit Blick auf die Landwirtschaft mussten zudem die Varianten der Elbquerungsstelle III ausscheiden. Darüber hinaus sind von der gewählten Lage der Elbquerung die größten Impulse für die strukturelle Entwicklung des Elbe-Weser-Raums zu erwarten.

Die planfestgestellte Lage des Elbtunnels entspricht der Linienbestimmung vom 28.07.2005.

Das Vorhaben lässt sich auch nicht in einer Weise umplanen, dass eine Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs des Einwenders ausgeschlossen werden könnte, ohne zugleich andere Betriebe unzumutbar zu belasten. Der Einwender hat vorgetragen, dass seine Betroffenheit reduziert werden könnte, wenn statt des verkürzten Langtunnels die Variante Langtunnel realisiert würde. Dazu ist anzumerken, dass das Tunnelportal nicht beliebig entlang der vorgesehenen Trasse in südlicher Richtung verschoben werden kann. Bei einer Verschiebung nur um wenige hundert Meter müssten weiterhin Flächen des Einwenders in Anspruch genommen werden. Zudem würden dann weitere landwirtschaftliche Flächen anderer Eigentümer benötigt. Schließlich ist zu berücksichtigen, dass eine Verlängerung des Tunnels mit erheblichen Mehrkosten verbunden wäre.

Die Variante des Langtunnels wurde zudem zu Recht im Ergebnis der Variantenprüfung verworfen. Für die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung festgestellte Linie der A 20 wurden in einer technischen Machbarkeitsstudie verschiedene Varianten der Elbquerung untersucht. Dabei zeigte sich, dass der verkürzte Langtunnel, ausgeführt als Bohrtunnel, gegenüber allen anderen Varianten vorzugswürdig ist, da bei dieser Lösung mehr gemeindliche Entwicklungsflächen, landwirtschaftliche Nutzflächen und

ökologisch wertvolle Bereiche unbeeinträchtigt bleiben und der verkürzte Langtunnel erhebliche wirtschaftliche Vorteile gegenüber dem Langtunnel aufweist. Die Planung des verkürzten Langtunnels wurde im weiteren Verfahren optimiert, sodass sich das Tunnelportal nunmehr südlich der L 111 befindet und hier auf eine Brückenquerung mit weiteren Eingriffen verzichtet werden konnte.

Schließlich lässt sich die Existenzgefährdung vorliegend auch nicht ausschließen, indem ein Flurbereinigungsverfahren (später) durchgeführt werden würde. Die Prüfung hat ergeben, ein Flurbereinigungsverfahren separat für das Verfahren der Elbquerung nicht durchzuführen, da angesichts zu wenig Eigentümer sich als unverhältnismäßig darstellen würde. Außerdem hat die Gemeinde Drochtersen entlang der vorgesehenen Trasse gewerbliche Bauflächen vorgesehen, die naturgemäß nicht in ein Flurbereinigungsverfahren einbezogen werden.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt besteht lediglich die Aussicht, dem Einwender eine Ersatzfläche zur Verfügung zu stellen. Die Straßenbauverwaltung ist seit Jahren leider erfolglos bemüht, entsprechende Ersatzflächen für den Einwender zu beschaffen. Ein Ankauf ist in der Vergangenheit an der Bindung an haushaltsrechtliche Vorschriften gescheitert. Der derzeit durch Verkauf zu erlösende Betrag übersteigt den von der öffentlichen Verwaltung zu gewährenden Verkehrswert. Gleichwohl bestehen Chance, zeitnah dem Einwender eine Ersatzfläche zur Verfügung zu stellen. Damit ist nach derzeitiger Lage von einer Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes auszugehen.

Die Modalitäten des Erwerbs bzw. die Festlegung der Entschädigung für den erforderlichen Landabzug bleiben dem Erwerbs- bzw. Entschädigungsverfahren vorbehalten. Einer Regelung dazu im Planfeststellungsbeschluss bedarf es nicht.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass der Betrieb des Einwenders in seiner Existenz gefährdet ist. Dem Einwender steht dem Grunde nach wegen der betrieblichen Nachteile ein Entschädigungsanspruch zu. Dessen Höhe ist jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses, sondern eines nachfolgenden Entschädigungsverfahrens.

#### Beeinträchtigungen der Hofstelle/des Betriebes

Der (Betriebs-)Hof an sich wird durch die vorliegende Planung in seinem Bestand nicht berührt. Richtig ist jedoch, dass hofnahe Flächen, die - wie der Einwender formuliert - Kernflächen mit hoher Bonität darstellten, durch den vorgesehenen Trog entfallen werden. Dass sich dieser Umstand für den Betrieb als solchen wie auch für eine Pferdezucht als nachteilig erweist, ist nachvollziehbar, aber nicht zu vermeiden. Die gewählte Linienführung des Tunnels in der verkürzten Form stellt – wie zuvor dargestellt – die optimale Lösung dar. Soweit wirtschaftliche Beeinträchtigungen hieraus folgen, sind sie im nachfolgenden Entschädigungsverfahren zu regeln. Soweit auch durch den Wegfall von Hofflächen der Getreideanbau beeinträchtigt würde, was jedoch vom Einwender nicht weiter ausgeführt wurde, so verweist die Planfeststellungsbehörde auf das eben Gesagte. Durch die Planung wird auch der Reiterhof Ritscher Str. 48 (alt, jetzt 102) betroffen, in dessen Nähe die Tunnelleitstelle eingerichtet werden soll. Der Abbruch dieses Gebäudes ist der Herstellung der erforderlichen Baugruben für das Tunnelbauwerk (Zielbaugrube des Bohrtunnels) sowie zur Gewährleistung der erforderlichen Baufreiheit geschuldet. Während des Baus dienen diese Flächen als Baustelleneinrichtungsflächen. Später grenzt jenes Areal an das

zukünftige Betriebsgebäude an, wo schließlich die erforderlichen Flächen für Einsatz- und Rettungsdienst (Rettungsflächen) geschaffen werden.

Diesbezügliche Planungen, den Reiterhof an nachfolgende Generationen weiter zu geben, können jedoch nicht zum Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens gemacht werden (vgl. BVerwG, Urt. v. 09.03.1979, 4 C 41/75, BayVBI 1979, 568 ff.; VGH München, Urt. v. 25.05.2011, 22 A 4 10.40049, Rn. ). Das Vorbringen ist derart vage und die Planungen zu unsicher, um diese als gesonderten Belang in der Abwägung zu berücksichtigen. Im Ergebnis würde aber auch eine solche Betroffenheit gegenüber dem hier zu verwirklichenden Bauvorhaben zurückzustehen haben.

Sollten weitere Bewirtschaftungserschwernisse tatsächlich nachgewiesen werden, wie z.B. geringerer Ertrag aufgrund des Wegfalls hofnaher Flächen, die Verschlechterung der Qualität des Getreides durch Abgase, Beeinträchtigung der Viehhaltung während der Bauzeit wie auch während des Betriebes, wären dies Folgen des hier zugelassenen Autobahnbaus. Auch die mögliche Beeinträchtigung der Pferdezucht durch den Entfall stallnaher Flächen gehört hierzu. Im Übrigen werden später entstehende keilige und kurze Beete – wie vom Existenzgefährdungsgutachten erfasst – im Rahmen der Entschädigung berücksichtigt.

Solche Folgen wie auch eine evtl. Wertminderung des landwirtschaftlichen Hofes aufgrund der Flächenzerschneidung wären jedoch im nachfolgenden Entschädigungsverfahren zu behandeln. Bereits bestehende, aber derzeit nicht umgesetzte Planungen wie der erwähnte Aufstockungsbedarf, die Erweiterung der Viehhaltung bzw. des Boxenlaufstalles können in diesem Planfeststellungsverfahren nicht behandelt werden. (vgl. BVerwG, Urt. v. 09.03.1979, 4 C 41/75, BayVBI 1979, 568 ff.; VGH München, Urt. v. 25.05.2011, 22 A 4 10.40049, Rn. ). Auch diese Planungen sind zu unsicher, um diese als gesonderten Belang in der Abwägung zu berücksichtigen (vgl. oben), würden schließlich aber gegenüber dem hier zu verwirklichenden Bauvorhaben zurückzustehen haben.

Der Frage nach Umwegen braucht nicht näher nachgegangen werden, da das eingeholte Gutachten zur Existenzgefährdung davon ausgeht, dass der landwirtschaftliche Betrieb des Einwenders nach Realisierung der geplanten Maßnahme nicht mehr existent ist. Ein Betrieb wird künftig daher unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht mehr stattfinden.

#### b) Sonstiges:

Der schalltechnischen Untersuchung ist zu entnehmen, dass bei den Gebäuden mit den Objektnummern 7 und 8 (Unterlage 11.2) die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Insoweit besteht kein Anspruch auf aktiven oder passiven Schallschutz. Auch die Anforderungen der AVV Baulärm werden an den Gebäuden des Einwenders eingehalten.

Bezüglich des Gebäudes mit der Objektnummer G 6 (Unterlage 11.2) kommt die schalltechnische Untersuchung zu dem Ergebnis, dass mit einer Überschreitung des Nachtgrenzwertes zwischen 0,6 und 2,2 dB(A) zu rechnen ist. Der Taggrenzwert wird eingehalten. Gleichwohl ist hier kein aktiver Schallschutz vorzusehen, da dieser unverhältnismäßig wäre (2.2.3.4.14). Es besteht Anspruch auf Kostenersatz für passiven Schallschutz. Durch den vorgesehenen passiven Schallschutz ist jedenfalls ein

ausreichender Schutz in der Nacht sichergestellt, sodass innerhalb des Gebäudes angemessene Wohn- und Schlafverhältnisse gewährleistet bleiben.

Die Immissionen der Luftschadstoffe wurden bezüglich der Leitschadstoffe NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> beurteilt. Die prognostizierte Gesamtbelastung liegt dabei unter den Grenzwerten der 22. BImSchV. Im Bereich der besiedelten Flächen ist nicht mit einer signifikanten Erhöhung des Immissionsniveaus zu rechnen.

Dem Einwender gehören mehrere vermietete Gebäude. Dem Vortrag einer Wertminderung ist jedoch leider zu entgegen, dass das Eigentum nicht schrankenlos gewährt wird. Jeder Eigentümer hat im Wege der Sozialbindung des Eigentums gewisse Einbußen hinzunehmen, wenn im nahen Umfeld Infrastrukturmaßnahmen geschaffen werden, die sich ggf. nachteilig auf die Lage und möglicherweise auch auf den Wert der Grundstücke auswirken können (BVerwG, Urteil vom 4. Mai 1988 - BVerwG 4 C 2.85 - Buchholz 407.57 LStrG NW Nr. 1 S. 6). Daher ist dieser Einwand zurückzuweisen.

Es stehen zwei Windkraftanlagen auf Flächen des Einwenders. Nach Mitteilung des Vorhabenträgers laufen die Pachtverträge noch bis 2033 mit einer Verlängerungsoption. Jedenfalls müssen zwei von vier Windkraftanlagen dem jetzigen Vorhaben weichen. Dieses wird nicht entschädigungslos erfolgen. Ein Entschädigungsanspruch wird hiermit dem Grunde nach festgestellt. Die Höhe der Entschädigung wird jedoch in einem separaten Verfahren geregelt werden. An dieser Stelle sei jedoch zu bemerken, dass die Vorrangflächen für Windenergienutzung im neuen Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) entfallen werden.

Durch die Planung der A 20 wird die Entwässerung durchschnitten. Die Entwässerung im südlichen Bereich der Flächen des Einwenders bleibt jedoch nach wie vor bestehen. Lediglich im nördlichen Bereich sind eine neue Sammelleitung sowie eine neue Pumpstation vorgesehen. Ein Anschluss ist an einen neuen Entwässerungsverband vorgesehen. Die Entwässerung der zurückbleibenden Flächen ist daher nach Realisierung der Maßnahme weiterhin gegeben.

Schließlich weicht die geplante Trasse nicht von der landesplanerischen Trasse ab. Vielmehr ist von der (zweiten) landesplanerischen Feststellung für die A 20 auszugehen, die die vorherige landesplanerische Feststellung der A 20 mit dem Elbtunnel und der seinerzeit geplanten Dreiecksverbindung mit der A 26 abgelöst hat.

#### c) Eingriffe in Natur und Landschaft

Das Vorkommen von Brutvögeln im Bereich der Flächen des Einwenders wurde im Rahmen der faunistischen Untersuchungen zum landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) bestätigt. Neben den genannten Arten Weißstorch und Schleiereule wurden auch Dohle, Rauchschnalbe, Waldohreule als Brutvogelarten nachgewiesen. Die Beeinträchtigungen sind im LBP zutreffend ermittelt und bewertet worden. Der Eingriff ist ausreichend kompensiert. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden durch die vorliegende Autobahnplanung nicht ausgelöst. Insbesondere kann durch den Abstand von etwa 100m

zur geplanten Trasse ein Verbotstatbestand nach Artenschutzrecht sicher ausgeschlossen werden.

Entsprechendes gilt bezüglich der Rodung von Gehölzbeständen (Unterlage 12).

#### **2.4.3.2.3 E 81**

Der Einwender betreibt einen im Vollerwerb geführten Futterbau-Milchviehbetrieb. Produktionsschwerpunkt stellt die Milcherzeugung dar; zusätzlich wird Färsenaufzucht und Kälberaufzucht betrieben. Zum Betrieb gehören etwa 140 ha Pachtflächen, wovon ca. 14,6 ha Flächen durch die geplante Maßnahme verloren gingen. Bei Abschluss der Pachtverträge im Jahr 2001 sei man von einer gesicherten Existenz ausgegangen. Sinngemäß sei sein landwirtschaftlicher Betrieb auf Grund der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen existenzgefährdet.

Darüber hinaus verweist der Einwender darauf, dass er auch im Zuge der Hafenerweiterung Bützfleth mit ca. 61 ha in Anspruch genommen werden soll. Daher wird eine verfahrensübergreifende Betriebsanalyse gefordert. Schließlich sei sein Betrieb zusätzlich durch den Bau der A 26, 5. Bauabschnitt betroffen.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt dazu wie folgt Stellung:

Der Einwender wird nach der geänderten Planung (Deckblattplanung) von dem vorliegenden Vorhaben nicht mehr betroffen. Der Planfeststellungsbeschluss ordnet Kompensationsmaßnahmen auf den von dem Einwender gepachteten Flächen nicht an; vgl. nur Unterlage 12.3.1A, Blatt 0. Mit dem Wegfall der Anschlussstelle A 26 verringert sich auch der Bedarf an Kompensationsflächen für das konkrete Vorhaben.

Werden die Flächen des Einwenders in späteren, anschließenden oder anderen Verfahren, beispielsweise für die Anschlussstelle A 26 oder die Weiterführung der A 26 in Anspruch genommen, ist die Betroffenheit des Einwenders in diesen Verfahren zu beurteilen und über das Bestehen eines Entschädigungsanspruchs zu entscheiden. Gleiches gilt für eine Inanspruchnahme von Flächen des Einwenders durch andere Bauvorhaben. Die Rechtsprechung hat sich zur Frage von kumulierenden Wirkungen zweier Vorhaben auf einen landwirtschaftlichen Betrieb bislang erkennbar nicht geäußert. Die Planfeststellungsbehörde geht jedoch davon aus, dass jedes Verfahren für sich die ausgelösten Probleme zu bewältigen hat. Dem jeweiligen Vorhabenträger ist aus Rechtsschutzgründen nicht zumutbar, die Folgen anderweitiger Vorhaben tragen zu müssen.

Im Rahmen der Ausgangsplanung wurde die Betroffenheit des Einwenders umfassend betrachtet. Dabei war die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass eine Existenzgefährdung des Einwenders nicht zu befürchten sei. Unter Abwägung der für das Vorhaben streitenden Interessen mit denen des Einwenders war auch im Rahmen der

Ursprungsplanung dem Vorhaben Vorrang beigemessen worden. Dem hatten die folgenden Erwägungen zugrunde gelegen:

Dem Einwender wären für Kompensationsmaßnahmen landwirtschaftliche Flächen entzogen worden. Diese Flächen stehen im Eigentum des Landes Niedersachsen, der Einwender ist Pächter der Flächen. Das Pachtverhältnis ist bis zum 30.04.2020 befristet. Ausweislich des durch Prof. Dr. Mährlein erstellten Gutachtens vom 22.11.2010 ist mit einer Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs des Einwenders in Folge einer Inanspruchnahme in dem ursprünglich geplanten Umfang nicht zu rechnen. Substantielle Angriffe gegen dieses Ergebnis hat der Einwender nicht vorgebracht, sodass seitens der Planfeststellungsbehörde kein Anlass besteht, das Gutachten in Frage zu stellen.

Zwar wird diesem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegt, dass sowohl die Anbindung an die A 26, als auch – damit verbunden – die Fortführung der A 26 in absehbarer Zeit erfolgen werden, so dass die Flächen voraussichtlich dennoch in Anspruch genommen werden. Die konkrete künftige Belastung des Einwenders steht jedoch bei Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht verbindlich fest. Sie kann daher nicht berücksichtigt werden (BVerwG, NVwZ 2011, 1124 ff.). Erst bei den zeitlich nachfolgenden Planungen ist die Summe der Belastungen durch die Inanspruchnahme von Grundstücken des Einwenders zu berücksichtigen.

#### **2.4.3.2.4 E 122**

Der Einwender betreibt einen landwirtschaftlichen Betrieb in der Form eines reinen Ackerbaubetriebs südlich der Ortschaft Drochtersen in der Ortslage Ritsch. Der Betrieb ist nach der offiziellen Betriebssystematik als vollerwerbsgeführter Marktfrucht-Spezialbetrieb anzusehen. Zum Betrieb gehören 115 ha Eigentumsflächen sowie 85 ha weitgehend langfristig gepachtete Flächen.

Es wird gerügt, dass in Folge des Vorhabens 11,2 ha Eigentumsflächen des landwirtschaftlichen Betriebes verloren gehen würden. Mit dem Verlust von ca. 10 % seiner Eigentumsflächen sei dieser Entzug als erheblich einzustufen. Im Übrigen stünden Ersatzlandflächen in der Region Südkoldingen nicht zur Verfügung. Zudem sei mit Bewirtschaftungerschwernissen dadurch zu rechnen, dass mit dem Verlust der oben genannten 11,2 ha eine Restfläche in südlicher Richtung von lediglich 8,5 ha verbliebe und diese nicht mehr optimal nutzbar sei. Insbesondere mit Blick auf die weitere Inanspruchnahme seiner Flächen im Zuge des Baus der A 26 sei daher eine Existenzgefährdung zu befürchten.

Schließlich weist der Einwender darauf hin, dass auf die Verlegung des Ritscher Schleusenfleths im Bereich der Anschlussstelle zur K 28 verzichtet werden sollte, um die Eingriffe in das bisherige Entwässerungssystem zu reduzieren.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt dazu wie folgt Stellung:

#### a) Existenzgefährdung

Zur Frage einer möglichen Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs des Einwenders wurde mit Datum vom 22.11.2010 ein Gutachten durch Prof. Dr. Mährlein vorgelegt. Dieses gelangt zu dem Ergebnis, dass von einer Existenzgefährdung durch das Vorhaben auszugehen ist. Durch den Bau des Vorhabens gehen dem landwirtschaftlichen Betrieb von ca. 115 ha Eigentumsfläche ungefähr 11 ha Fläche dauerhaft verloren. Der auf dieser Grundlage errechnete Schadensbetrag führt dazu, dass die für den Fortbestand des Betriebes erforderliche Kapitalbildungsschwelle unterschritten wird. Auch die Faktorentlohnung ist prognostisch unzureichend. Die vom Gutachter ermittelte Existenzgefährdung ist daher dem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde zu legen.

Da für das Vorhaben jedoch Belange von einem solchen Gewicht streiten, dass sie das Interesse des Einwenders an der Erhaltung der Eigentumssubstanz überwiegen, ist trotz der Existenzgefährdung das Vorhaben zuzulassen. Insoweit wird auf die Ausführungen unter 2.4.3.2.2 zu E 80 verwiesen.

Die Modalitäten des Erwerbs bzw. die Festlegung der Entschädigung für den erforderlichen Landabzug bleiben dem Erwerbs- bzw. Entschädigungsverfahren vorbehalten. Einer Regelung dazu im Planfeststellungsbeschluss bedarf es nicht.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass der Betrieb des Einwenders in seiner Existenz gefährdet ist.

Dem Einwender steht dem Grunde nach wegen der betrieblichen Nachteile ein Entschädigungsanspruch zu. Dessen Höhe ist jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses, sondern eines nachfolgenden Entschädigungsverfahrens.

#### b) Ritscher Schleusenfleth

Der Ritscher Schleusenfleth ist ein an der K 28 gelegener Graben. Durch die Herausnahme der Anschlussstelle an die K 28 ist dieser Punkt jedenfalls nicht mehr Bestandteil der vorliegenden Planung. Allerdings dürfte dies im späteren Verfahren zu betrachten sein, wenn die A 20 mittels Kreuz an die A 26 angebunden wird. Allerdings steht zum gegenwärtigen Zeitpunkt die künftige Lage des Neuverlaufs des Ritscher Flethes noch nicht fest.

#### **2.4.3.2.5 E 123**

Der Einwender betreibt seinen Angaben zufolge einen Ackerbau-Markfruchtbetrieb im Vollerwerb. Durch die geplante Maßnahme seien ca. 16 ha seiner Pachtflächen betroffen. Die jeweils tangierten landwirtschaftlichen Flächen werden durch die Ausgestaltung der Anschlussstelle der K 28 sowie durch die Anbindung an die A 20 betroffen. Hierdurch käme es zu Zerschneidungen, zu Bewirtschaftungerschwernissen sowie zu Umwegen. Gefordert wird daher eine Verschwenkung der K 28 nach Osten. Gerügt wird zudem eine Überdimensionierung der Anschlussstelle der K 28 an die Autobahn.

Der Einwender stellt die Verlegung des Schleusenflethes weiter in Frage. Ackerschläge würden ihre bisherige Anbindung verlieren. Bezweifelt wird auch die Leistungsfähigkeit der geplanten Entwässerungsanlagen, und es wird gefordert sicherzustellen, dass die

Zerschneidung der vorhandenen Drainagesysteme nicht zu Vernässungsschäden bei den ackerbaulich genutzten Flächen führt.

Das Straßenkörperwasser müsse insbesondere bei Starkregen zu 100% separat aufgefangen werden.

Insgesamt trägt der Einwender vor, dass sein landwirtschaftlicher Betrieb aufgrund des vorgesehenen Landabzugs nicht nur durch die geplante Maßnahme sondern auch durch den 5. Bauabschnitt der A 26 sowie durch Flächeninanspruchnahme im Bereich westlich der Freiburger Straße in Stade in der Existenz gefährdet sei.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt dazu wie folgt Stellung:

a) Anbindung K 28

Durch die vorliegende Planung wird auf den Bau der Anbindung an die K 28 verzichtet. Das bedeutet nicht, dass der landwirtschaftliche auch künftig von Autobahnplanungen verschont bleiben wird. Allerdings ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Einwender durch die jetzt reduzierte Planung entlang der K 28 nicht betroffen.

b) Entwässerung

Die vorhandenen Drainagesysteme werden so angepasst, dass keine Verschlechterung der Entwässerungssituation der landwirtschaftlichen Flächen eintreten wird. Der Wassertechnische Fachbeitrag (Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen) hat sich intensiv mit der Entwässerungssituation in überzeugender Weise auseinandergesetzt. Die Erhebungen, die angewandte Methodik sowie deren Ergebnisse sind plausibel und nachvollziehbar. Die Planfeststellungsbehörde macht sich die Ausführungen zu eigen. Vor diesem Hintergrund ist nicht zu erwarten, dass die Leistungsfähigkeit beeinträchtigt würde. Vernässungsschäden können nach den vorliegenden Erkenntnissen ausgeschlossen werden.

c) Beeinträchtigung des landwirtschaftlichen Betriebes

Die von der Vorhabenträgerin getroffene Feststellung, das (ursprüngliche) Vorhaben führe absehbar zu keiner Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs des Einwenders, ist plausibel und wird von der Planfeststellungsbehörde geteilt.

Der Betrieb des Einwenders verfügt insgesamt über 161 ha Betriebsflächen, wobei ca. 117 ha davon langfristig gepachtet sind. Durch den Fortfall der Anschlussstelle an die K 28 im Zuge des Planänderungsverfahrens reduziert sich die mit dem Vorhaben verbundene Flächeninanspruchnahme um 6,1 ha. Es verbleibt ein Entzug von 6.189 m<sup>2</sup> der bewirtschafteten Eigentumsflächen und von 68.991 m<sup>2</sup> der Pachtflächen. Bezogen auf die gesamten betriebliche Flächen ergibt sich ein Flächenentzug von 4,28 %.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist bei einem gesunden landwirtschaftlichen Betrieb davon auszugehen, dass Abtretungsverluste unter 5 % der Gesamtfläche nicht zu einer Existenzgefährdung führen (vgl. U. v. 14.04.2010 - 9 A 13.08 -

juris). Da Seitens des Einwenders keine besonderen Umstände vorgetragen wurden, die die Regelvermutung in Frage stellen könnten, war eine weitergehende Begutachtung hier nicht geboten. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde den möglichen Flächenverlust in den nächsten Abschnitten in der Abwägung berücksichtigt (vgl. unter 2.4.3.2.2 E 80).

Die Modalitäten des Erwerbs bzw. die Festlegung der Entschädigung für den erforderlichen Landabzug bleiben dem Erwerbs- bzw. Entschädigungsverfahren vorbehalten. Einer Regelung dazu im Planfeststellungsbeschluss bedarf es nicht.

Die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen wird durch eine Anpassung des Wirtschaftswegenetzes gewährleistet. Die Abmessungen und der Aufbau der Wirtschaftswege werden mit den betroffenen Gemeinden und der landwirtschaftlichen Berufsvertretung erörtert.

Für gleichwohl verbleibende betriebliche Nachteile steht dem Einwender dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch zu. Dessen Höhe ist jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses, sondern eines nachfolgenden Entschädigungsverfahrens.

#### **2.4.3.2.6 E 128**

Der Einwender ist Landwirt. In Ergänzung zur Sammeleinwendung durch Rechtsanwalt Günther vom 22.06.2009 (vgl. oben unter 2.4.3.1) trägt er vor, aufgrund des Vorhabens sei damit zu rechnen, dass sein landwirtschaftlicher Betrieb nicht mehr existenzfähig ist. Dies wird zum einen mit dem erheblichen Verlust an bewirtschafteter Fläche begründet. Zum anderen sei durch Flächenzerschneidungen, längere Wegstrecken und ungünstig geschnittene Restflächen etc. mit Betriebserschwernissen zu rechnen. Zudem würden Windparkflächen verloren gehen. Dabei ließe sich die Existenzgefährdung nach Auffassung des Einwenders durch eine andere Trassenwahl und die Entscheidung für einen Langtunnel vermeiden.

Der Flächenverlust führe zudem zu einer Beeinträchtigung der Jagdgenossenschaft.

Der Einwender weist darauf hin, dass die Trasse der A 20 seine Schmutzwasserentsorgungsleitung kreuzt.

Des Weiteren macht der Einwender geltend, sein von der Trasse betroffener Hof stehe unter Denkmalschutz.

Schließlich rügt der Einwender, dass die Hoffläche in der schalltechnischen Untersuchung als Gewerbegebiet und nicht als Mischgebiet betrachtet worden ist. Bei einer zutreffenden Einordnung sei mit einer Überschreitung der Nachtgrenzwerte zu rechnen.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt dazu wie folgt Stellung:

#### a) Existenzgefährdung

Das von Dr. Mährlein vorgelegte Gutachten aus dem April 2009 kommt zu dem Ergebnis, dass der landwirtschaftliche Betrieb des Einwenders aufgrund der mit dem Vorhaben verbundenen Flächenverluste in seiner Existenz gefährdet ist. Durch den Bau des Vorhabens gehen dem landwirtschaftlichen Betrieb von ca. 77,65 ha Eigentumsfläche ungefähr 23,98 ha Flächen dauerhaft verloren. Weitere 6 ha sind nach Auffassung des Gutachters als unwirtschaftliche Restflächen zu betrachten. Der auf dieser Grundlage errechnete Schadensbetrag zehrt den prognostizierten Gewinn fast vollständig auf, sodass die für den Erhalt des Betriebs erforderliche Kapitalbildungsschwelle deutlich unterschritten wird.

Ein Teil der im Gutachten bewerteten Flächenverluste wird erst in einem künftigen Planungsabschnitt anfallen. Dies betrifft die im Bereich der ehemals geplanten Anbindung an die K 28 gelegenen Flächen, Flst. 115/1 und 117/1 mit einer Fläche von ca. 1,5 ha. Zudem reduziert sich die Betroffenheit im Bereich der hier nicht planfestgestellten Verknüpfung zur A 26. Da jedoch sowohl die Anbindung an die A 26, als auch – damit verbunden – die Fortführung der A 26, als absehbar diesem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde gelegt werden, ist zu unterstellen, dass allenfalls mit einer Verzögerung der in Anspruch genommenen Flächen zu rechnen ist. Die vom Gutachter ermittelte Existenzgefährdung ist daher dem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde zu legen.

Da für das Vorhaben jedoch Belange von einem solchen Gewicht streiten, dass sie das Interesse des Einwenders an der Erhaltung der Eigentumssubstanz überwiegen, ist trotz der Existenzgefährdung das Vorhaben zuzulassen. Insoweit wird auf die Ausführungen unter 2.4.3.2.2 zu E 80 verwiesen, auch bezüglich der dort angesprochenen Trassen-/ Vorhabensalternativen.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass der Betrieb des Einwenders in seiner Existenz gefährdet ist.

Die Modalitäten des Erwerbs bzw. die Festlegung der Entschädigung für den erforderlichen Landabzug bleiben dem Erwerbs- bzw. Entschädigungsverfahren vorbehalten. Einer Regelung dazu im Planfeststellungsbeschluss bedarf es dazu nicht.

Dem Einwender steht darüber hinaus dem Grunde nach wegen der betrieblichen Nachteile ein Entschädigungsanspruch zu. Dessen Höhe ist jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses, sondern eines nachfolgenden Entschädigungsverfahrens.

#### b) Jagdgenossenschaft

Den Inhabern des Jagdausübungsrechtes steht ein Entschädigungsanspruch für die mit dem Vorhaben verbundene Wertminderung zu. Dieser Anspruch tritt neben den Anspruch für den Verlust von Grund und Boden. Die Ermittlung der Entschädigung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern bleibt einem Entschädigungsverfahren vorbehalten (auf 2.4.1.27 wird verwiesen).

#### c) Schmutzwasserleitung

Die Vorhabenträgerin trägt die Kosten einer notwendig werdenden Verlegung/ Änderung der Schmutzwasserentsorgungsleitung des Einwenders.

#### d) Denkmalschutz

Bei dem von dem Einwender betriebenen Hof handelt es sich um das unter Denkmalschutz stehende Gut Hohenblöcken. Wie bereits unter Punkt 2.2.3.10 ausführlich dargestellt, steht eine Beeinträchtigung des Gutes durch die Trasse in unmittelbarer Umgebung gem. § 8 S. 3 i. V. m. § 7 Abs. 2 NDSchG im überwiegenden öffentlichen Interesse und ist daher hinzunehmen.

#### e) Schallschutz

Nach § 2 Abs. S. 2 16. BImSchV sind bauliche Anlagen im Außenbereich entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit nach § 2 Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4 16. BImSchV zu beurteilen. Aufgrund der abgesetzten Lage der Hofstelle (die nächste Bebauung ist ca. 350 Meter entfernt, die Entfernung zur L 111 beträgt ca. 900 Meter) ist sie nach § 35 BauGB dem Außenbereich zuzuordnen. Die vorhandene Nutzung spricht dabei dafür, die Hofstelle hinsichtlich ihrer Schutzbedürftigkeit mit einem Gewerbegebiet gleichzusetzen.

Die maßgeblichen Grenzwerte betragen demnach 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts. Die prognostizierten Lärmwerte liegen mit 61,8 dB(A) tags und 56,5 dB(A) nachts deutlich darunter. Ein Anspruch auf aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen besteht daher nicht.

#### f) Windparkflächen

Der Einwender hat – stichpunktartig – vorgetragen, Flächen für Windnutzung gingen verloren, bzw. Windparkflächen würden zerkleinert. Dem Vorhabenträger sind jedoch keine entsprechenden Verträge vorgelegt worden. Im Übrigen ist davon auszugehen, dass auf den Flächen des Einwenders keine Windkraftanlagen errichtet sind. Sein Einwand kann daher nur allgemein behandelt werden. Zutreffend ist, dass durch die vorliegende Planung Windkraftanlagen dem Vorhaben weichen müssen. Soweit Rechte dadurch betroffen werden, sind diese zu entschädigen. Hinzuweisen ist schließlich darauf, dass im Neuen Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Stade im Zuge des geplanten Autobahnkreuzes keine Flächen mehr für Windenergienutzung ausgewiesen sind.

### 2.4.3.3 Einwender gegen die Weiterführung der A 20 in Richtung Westen

Aus dem Gebiet westlich des Planfeststellungsabschnitt in Niedersachsen haben folgende Privatpersonen Einwendungen erhoben: E 3, 4, 9, 11-15, 18, 19, 21-23, 28-30, 32, 34, 35, 37-39, 41, 43, 47-49, 51, 58-63, 66, 70-75, 76, 78, 82, 90, 93-96, 103, 105, 106, 108, 116, 118, 119, 120, 126, 127. Mit Einwendungsschreiben vom 21.06.2009 erhebt die Bürgerinitiative E 6 gegen den Bau der A 20/ A 22 zahlreiche Einwendungen. Mit Einwendungsschreiben vom 21.06.2009 macht der „Koordinationskreis der Initiativen gegen die A 22“ E 54 umfangreiche Einwendungen gegen das Vorhaben geltend.

Die Einwender wenden sich gegen die Planung der A 20 mit Elbquerung bis zur Anschlussstelle A 26 mit dem Argument, durch diese Planung werde ein Zwangspunkt für die Weiterführung der A 20 (damals noch A 22) gesetzt, so dass sie bereits durch das Verfahren zu dem hier betroffenen Abschnitt in ihren Rechten unmittelbar betroffen seien. Die überwiegende Zahl der Einwender sind Eigentümer von Wohngrundstücken und/ oder landwirtschaftlichen Betrieben in den Ortschaften Burweg, Bossel, Engelschoff, Estorf, Himmelpforten und Hipstedt.

Den Einwendungen wird nicht gefolgt.

Die Einwender sind in diesem Verfahren nicht als Grundstückseigentümer oder sonstige mögliche Betroffene im weiteren Verlauf der A 20 in Niedersachsen einwendungsberechtigt. Sie sind nicht im Rechtssinne betroffen. Denn dieser Planfeststellungsbeschluss legt keinen Zwangspunkt für den weiteren Verlauf der A 20 als sog. „Küstenautobahn“ in Richtung Westen.

Es ist zwar richtig, dass Dritte, die nicht unmittelbar durch den planfestgestellten Abschnitt betroffen werden, durch die planerische Abschnittsbildung grundsätzlich in ihren Rechten verletzt sein können und entsprechend Einwendungen im Planfeststellungsverfahren erheben können. Ein solcher Fall liegt hier jedoch nicht vor, vgl. dazu auch 2.4.2.1.

Eine derartige Betroffenheit entsteht nur, wenn durch den Plan über einen vorherigen Abschnitt ein Zwangspunkt für den folgenden Abschnitt gesetzt wird. Ein solcher Zwangspunkt liegt jedoch nur vor, wenn für den weiteren Abschnitt keine Planungsvarianten vorhanden sind. Die bloße Annahme, dass eine Planungsvariante für den nachfolgenden Streckenabschnitt wahrscheinlicher ist als eine andere, reicht nicht aus, um im vorhergehenden Streckenabschnitt bereits einen Zwangspunkt zu sehen (BVerwG, NVwZ 2001, 800). Die Betroffenheit, die von einem gesetzten Zwangspunkt ausgeht, muss wirklich zwangsläufig sein (BVerwG, UPR 1996, 384).

Diese Voraussetzungen liegen für den planfestgestellten Abschnitt der A 20 nicht vor. Die Linienbestimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25.06.2010 für den weiteren Verlauf der A 20 in Niedersachsen ist auf der Grundlage eingehender Untersuchungen und Variantenprüfungen erfolgt. Dabei wurden insbesondere unterschiedliche Möglichkeiten der Linienführung betrachtet. Die exakte Linienführung ist dabei nicht vom exakten Standpunkt des planfestgestellten Bauabschnitts bis Bau-km 3+700,000 (Elbquerung) beeinflusst gewesen. Dies ergibt sich anschaulich aus Anlage 1 zur Landesplanerischen Feststellung der Regierungsvertretung Lüneburg vom Januar 2009 (Übersichtsplan mit untersuchten Hauptvarianten und untersuchtem Variantenspektrum). Die ausgewählte Linie (Variante West 3) wurde als jene mit den geringsten Auswirkungen identifiziert, weil sie nicht nur eindeutig zu geringeren naturschutzfachlichen Konflikten führt als die anderen betrachteten Varianten, sondern auch zugleich als möglich und zumutbar im Sinne des § 34 Abs. 3 BNatSchG angesehen wurde (siehe dazu auch das Rechtsgutachten zur Variantenprüfung von Stüer/ Ehebrecht-Stüer vom 13.07.2011).

Einwendungen gegen die Bauabschnitte 1 bis 7 der A 20 sind in den jeweiligen Planfeststellungsverfahren vorzubringen.

Die Planfeststellungsbehörde ist jedoch verpflichtet, Belangen, die bekannt sind oder sich hätten aufdrängen müssen, auch ohne eine Einwendung nachzugehen. Der Amtsermittlungsgrundsatz bleibt von der Präklusion unberührt. Daher soll im Folgenden dargestellt werden, in welcher Weise die Planfeststellungsbehörde mit dem wesentlichen inhaltlichen Vorbringen der Einwendungen umgegangen ist.

Die Bürgerinitiative (E 6) zieht die Finanzierung, die Verkehrsprognose und die Kostenkalkulation für den Elbtunnel in Zweifel. Eine Variantenprüfung für die Elbquerung und von Bauwerksvarianten habe nicht stattgefunden. Die schädlichen Umweltauswirkungen, die innerhalb der Bauphase des Tunnels zu befürchten seien, würden nicht ausreichend in der Planung berücksichtigt. Insbesondere seien Gefährdungen des Naturschutzgebiets „Asseler Sand“ und der dort verbreiteten Schachblume durch Immissionen nicht untersucht worden.

Sofern die Einwender allgemein den Bedarf für den Bau der A 20 in Frage stellen, die Zerschneidung der Landschaft und negative Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie die ermittelten Zahlen zum Verkehrsaufkommen rügen, wird auf die Begründung unter 2.2.3 sowie auf die Ausführungen unter 2.4.3.1 verwiesen. Dort sind alle Punkte ausführlich behandelt.

Im Übrigen nimmt die Planfeststellungsbehörde wie folgt Stellung:

Die von den Einwendern angesprochenen Punkte hat die Planfeststellungsbehörde betrachtet, aber keine der Einwendungen konnte inhaltlich überzeugen. Alle vorgetragenen

betroffenen Belange und Rechte sind ausreichend berücksichtigt. Die Einschätzung der Bürgerinitiative, die Finanzierung für die gesamte Strecke und die Kosten des Tunnelbaus seien fehlerhaft kalkuliert, teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Im Übrigen ist eine Entscheidung über die Kosten nicht Teil des Planfeststellungsbeschlusses. Für eine ausführliche Beschreibung der Variantenprüfungen, die im Rahmen des Planungsverfahrens stattgefunden haben, wird auf 2.2.3.3 verwiesen. Zur Verkehrsprognose hat die Planfeststellungsbehörde unter 2.2.3.2 und 2.2.3.4 sowie 2.4.2.1 Stellung genommen. Auch baubedingte Beeinträchtigungen wurden ausreichend untersucht und in der Planung berücksichtigt (Unterlage 12.1, S. 87 ff., 92 ff., 101 f.). Beeinträchtigungen der Schachblume im Naturschutzgebiet „Asseler Sand“ sind durch die Bauausführung, die von Schleswig-Holstein aus im Vortriebverfahren erfolgt, nicht zu erwarten. Hinsichtlich aller vorgetragenen Bedenken hat die Vorhabenträgerin überzeugend und ausreichend Stellung genommen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Einschätzungen an.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Einwendungen E 28 und 29 sind am 25.06.2009 eingegangen und deshalb verfristet, siehe 2.4.3.5.

#### **2.4.3.4 Weitere Einwender**

##### **2.4.3.4.1 E 2**

Der Einwender befürchtet Auswirkungen der geplanten A 26 auf seine Grundstücke in Stade.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt dazu wie folgt Stellung:

Alle Einwendungen gegen den Bau der A 26 sind in dem jeweiligen Verfahren vorzubringen. Hier können sie nicht berücksichtigt werden, da der festgestellte Abschnitt für den Verlauf der A 26 keinen Zwangspunkt bildet.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

##### **2.4.3.4.2 E 27**

Der Einwender ist Landwirt mit einem landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb. Mit Schreiben vom 22.06.2009 hat der Kreisbauernverband Stade e.V. im Auftrag des Einwenders Einwendungen erhoben. Er trägt vor, dass die Baumaßnahme mehrere Betriebsflächen ganz oder teilweise in Anspruch nehmen werde. Es entstünden ungünstige Bewirtschaftungszuschnitte bei verbleibenden Ackerflächen, die teils zu erheblichen Bewirtschaftungerschwernissen führen würden. Der Einwender trägt nicht vor, dass und welche der Flächen in seinem Eigentum stehen bzw. Pachtflächen sind. Der Einwender

erklärt sich grundsätzlich bereit, das Flurstück 42, Gemarkung Assel Flur 17 an die Vorhabenträgerin zu veräußern. Dafür sei jedoch ein höherer Verkehrswert zu Grunde zu legen. Er fordert primär die Bereitstellung von Ersatzflächen und im Übrigen Entschädigung sowie ein Beweissicherungsverfahren, um die durch die Baumaßnahmen wahrscheinlich entstehenden Vernässungsschäden zu dokumentieren.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt zu dem Vorbringen wie folgt Stellung:

Im 5. Bauabschnitt der A 26 soll ein Flurbereinigungsverfahren durchgeführt werden, das auch den Bereich des jetzigen Planfeststellungsbeschlusses umfassen soll. Ob der Flächenverlust für die einzelnen Eigentümer durch dieses Verfahren erheblich reduziert werden kann, ist derzeit noch offen. Bewirtschaftungerschwernisse könnten durch die Neuordnung beseitigt werden, indem der Zuschnitt der Grundstücke neu geordnet wird. Das bleibt abzuwarten.

Der Forderung nach einer Beweissicherung wird gefolgt (1.1.3.3.4).

Soweit der Einwendung nicht entsprochen wird, wird sie zurückgewiesen.

#### **2.4.3.4.3 E 40**

Der Einwender rügt pauschal einen Eingriff in die Natur- und Erholungsräume, der zu einem weiteren Verlust der Lebensqualität führe. Im Übrigen schließe er sich den Einwendungen der Naturschutzverbände an. Des Weiteren rügt er, dass die einzusetzenden Finanzmittel für das Vorhaben an anderer Stelle besser eingesetzt wären.

Dazu nimmt die Planfeststellungsbehörde wie folgt Stellung:

Der Einwender ist nicht im Rechtssinne unmittelbar von dem Vorhaben betroffen.

Die Auswirkungen der Planung sind nach den geltenden Vorschriften begutachtet und bezüglich ihrer Auswirkungen untersucht und beurteilt worden. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich, soweit in diesem Beschluss nichts anderes enthalten ist, den Einschätzungen der Vorhabenträgerin an. Siehe zum weiteren Vorbringen im Übrigen die Ausführungen unter 2.4.2 und 2.4.3.1.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **2.4.3.4.4 E 50**

Mit Schreiben vom 18.06.2009 hat der Kreisbauernverband im Auftrag des Einwenders Einwendungen erhoben. Für das Vorhaben werden Teile von Grundstücken, die im Eigentum des Einwenders stehen und die er für die landwirtschaftliche Nutzung verpachtet, in Anspruch genommen. Nach der Darstellung des Einwenders entstehen dadurch unwirtschaftliche Restflächen, die nicht mehr verpachtet werden könnten. Der Einwender ist eher an Ersatzflächen als an einer Geldentschädigung interessiert.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt dazu wie folgt Stellung:

Im 5. Bauabschnitt der A 26 ist ein Flurbereinigungsverfahren geplant, das auch den Bereich der hier planfestgestellten A 20 umfassen soll. In diesem Verfahren würden die Nachteile behoben, die durch die Zerschneidung der Grundstücke entstehen. Ob Ersatzflächen bereitgestellt werden können, kann derzeit noch nicht beurteilt werden.

Ungeachtet des Flurbereinigungsverfahrens wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss auch über die Zulässigkeit einer Enteignung der Flächen entschieden, die für die Realisierung dieses Vorhabens benötigt werden. Die Vorhabenträgerin wird sich jedoch vorrangig um einen einvernehmlichen Grundstückserwerb bemühen. Über die Höhe der Entschädigung ist im Planfeststellungsverfahren nicht zu entscheiden. Wenn der Einwender bereit ist, seine Flächen abzugeben und lediglich mit der Höhe der Entschädigung nicht einverstanden ist, kann die Enteignungsbehörde über die Höhe der Entschädigung entscheiden.

Für unverhältnismäßige Bewirtschaftungerschwernisse besteht ebenfalls ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach. Verhältnismäßige Erschwernisse sind hingegen entschädigungslos hinzunehmen. Es besteht grundsätzlich kein Anspruch auf die beste Erschließung der Flächen durch Bewirtschaftungswege. Eine Reduzierung der Belastungen tritt durch den Wegfall des Anschlusses an die K 28 ein.

Soweit der Einwendung nicht entsprochen wird, wird sie zurückgewiesen.

#### **2.4.3.4.5 E 55**

Der Einwender rügt eine Verschlechterung seiner Wohnqualität durch Geräuschimmissionen. Des Weiteren trägt er vor, dass mit einer Wertminderung seiner Immobilie zu rechnen sei. Er fordert, Schutzmaßnahmen zu seinen Gunsten zu ergreifen und die entstehenden Wertminderungen in Geld auszugleichen. Die Planfeststellungsbehörde versteht seine Ausführungen so, dass er die Einbußen vor allem durch den Bau der A 26 erwartet.

Er bezweifelt auch die verkehrliche Notwendigkeit der A 20 einschließlich der Elbquerung, sowie deren Verträglichkeit für Natur und Landschaft. Zusätzlich verlangt er ein Beweissicherungsverfahren, um Schäden durch Vernässung aufgrund der Durchschneidung des Entwässerungssystems nachweisen zu können.

Zu den Einwendungen nimmt die Planfeststellungsbehörde wie folgt Stellung:

Zur A 26 wird auf die Ausführungen unter 2.4.3.4.1 verwiesen.

#### a) Lärm

In den Planfeststellungsunterlagen ist eine schalltechnische Untersuchung enthalten (Unterlage 11), in der die gesetzlichen Grundlagen für Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt worden sind. Aus der Unterlage 11.3 ist erkennbar, dass das Anwesen des Einwenders weit außerhalb des Bereiches liegt, wo Grenzwertüberschreitungen auftreten können. Es liegt mehr als zwei Kilometer von dem geplanten Vorhaben entfernt. Durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (Schall) werden Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Bau und Betrieb der A 20 ausgeschlossen. Für das Anwesen des Einwenders werden keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV prognostiziert. Eine Betroffenheit im rechtlichen Sinn liegt nicht vor.

#### b) Wertminderung

Da die zulässigen Grenzwerte nicht überschritten werden, gibt es weder einen Anspruch auf aktiven oder passiven Schallschutz noch auf eine Entschädigung. Für wertbeeinflussende Maßnahmen im Umfeld des Grundstücks gibt es grundsätzlich keine materielle Entschädigung, sofern das Grundstück nicht unmittelbar in Anspruch genommen wird. Zudem besteht kein Anspruch des Einzelnen auf Unveränderlichkeit seiner Umgebung. Der Einzelne muss Beeinträchtigungen aufgrund notwendiger Veränderungen von Verkehrswegen oder auch des Landschaftsbildes grundsätzlich entschädigungslos hinnehmen. Wenn Grundeigentum nicht in Anspruch genommen wird, ist ein Ausgleich für die – unterstellten – Wertminderungen daher nicht vorzunehmen.

#### c) Natur und Landschaft

Die Auswirkungen der Planung sind nach den geltenden Vorschriften begutachtet und bezüglich ihrer Auswirkungen untersucht und beurteilt worden. Sämtliche gesetzliche Vorgaben werden eingehalten.

#### d) Bedarf

Auf die Ausführungen unter 2.4.3.1 wird verwiesen.

**e) Beweissicherung**

Eine Beweissicherung lehnt die Planfeststellungsbehörde ab. Das Anwesen des Einwenders liegt mehr als zwei Kilometer von dem hier planfestzustellenden Vorhaben entfernt. Solch weitreichende wasserwirtschaftlichen Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

**2.4.3.4.6 E 56**

Der Einwender wohnt nicht in dem vom Vorhaben unmittelbar betroffenen Gebiet. Er stammt aus Buxtehude und trägt das Zwangspunktargument vor. Er rügt vor allem die Auswirkungen auf Natur und Landschaft und schließt sich den Einwendungen der Naturschutzverbände und den Einwendungen des RA Günther an.

Auf die Ausführungen zu 2.4.3.1, 2.4.3.3 und 2.4.2 wird verwiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

**2.4.3.4.7 E 76**

Der Einwender bezweifelt den Bedarf für den Bau der A 20 und mahnt Schäden für Natur und Klima an. Er ist nicht Grundstückseigentümer im Bereich des Planfeststellungsabschnitts oder anderweitig betroffen. Der Einwender ist als nicht unmittelbar Betroffener nicht einwendungsberechtigt, vgl. 2.4.3.3. Die Einwendung ist pauschal und deshalb im Übrigen unsubstantiiert, vgl. dazu 2.4.3.1.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

**2.4.3.4.8 E 79**

Der Einwender ist Landwirt und bewirtschaftet einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb. Mit Schreiben vom 18.06.2009 hat der Kreisbauernverband Stade e.V. im Auftrag Einwendungen erhoben. Der Einwender sei Eigentümer von Flächen, die durch das Vorhaben unterquert werden. Für den Fall, dass durch den Tunnelbau Schäden an den Grundstücken entstehen, die die Nutzbarkeit der Grundstücke einschränken, behalte er sich Schadensersatzforderungen vor. Der Einwender macht außerdem geltend, Teilflächen, die er langfristig gepachtet habe, würden für das Vorhaben in Anspruch genommen. Soweit keine Ersatzflächen bereitgestellt werden könnten, sei er zu entschädigen. Würden

viehkehrende Einrichtungen zerstört, seien diese auf Kosten der Vorhabenträgerin wieder herzustellen. Im Erörterungstermin wurde außerdem geltend gemacht, dass der Einwender auch durch die sogenannte Auflastfläche erheblich betroffen werde.

Dazu nimmt die Planfeststellungsbehörde wie folgt Stellung:

Der Hinweis auf die befürchteten Schäden an über dem Tunnel gelegenen Grundeigentum wird zur Kenntnis genommen. Sollten Schäden auftreten, werden sie beseitigt.

Für den Entzug von Pachtflächen oder Grundeigentum und die Zerstörung viehkehrender Einrichtungen besteht ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach. Eine Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs ist nicht zu befürchten. Die Höhe der Entschädigung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Ihre Bestimmung ist einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Soweit der Einwendung nicht entsprochen wird, wird sie zurückgewiesen.

#### **2.4.3.4.9 E 83, 84**

Die Einwender sind Eigentümer eines Grundstücks in Stade. Sie tragen das Zwangspunktargument vor. Des Weiteren verweisen sie auf steigende Lärmbelastungen und eine daraus resultierende Wertminderung ihrer Immobilie sowie auf die Auswirkungen auf Natur und Landschaft. Zudem befürchten sie durch die Verschärfung der Entwässerungssituation Schäden an ihrem Haus.

Sie schließen sich daher den Einwendungen der Naturschutzverbände und den Einwendungen des Rechtsanwalts Günther an.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt dazu wie folgt Stellung:

Zur A 26 wird auf 2.4.3.4.1 verwiesen.

Soweit sich die Einwender den Einwendungen Rechtsanwalts Günthers anschließen, wird auf die Ausführungen unter 2.4.3.1 verwiesen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

**2.4.3.4.10 E 85, 86**

Die Einwender befürchten Luftverunreinigungen und schädliche Lärmauswirkungen in der Bauphase auf ihr Grundstück. Des Weiteren tragen sie pauschal vor, dass ihre Grundstücke und Häuser wegen der angrenzenden Autobahn einen Wertverlust erleiden würden.

Daneben erheben die Einwender zahlreiche weitere Einwendungen, die zumeist pauschal, jedenfalls sehr grundsätzlicher Natur sind. Sie rügen unter anderem negative Auswirkungen auf den Klimawandel, die steigende Verkehrsbelastung des untergeordneten Straßennetzes, wirtschaftliche Bedingungen der Umgebung, Erforderlichkeit des Autobahnbaus, Probleme mit dem Entwässerungssystem etc.

Dazu nimmt die Planfeststellungsbehörde wie folgt Stellung:

Die Einwender sind nicht im Rechtssinne unmittelbar von dem Vorhaben betroffen. Ihr Grundstück liegt nicht im hier festgestellten Planfeststellungsabschnitt. Auf die Ausführungen unter 2.4.1 und 2.4.3.3 wird verwiesen. Über die immissionsschutzrechtlichen Ansprüche der Einwender wird in dem Planungsverfahren zu entscheiden sein, durch das sie direkt und nicht nur möglicherweise mittelbar betroffen sind.

Soweit die Einwender eine Wertminderung ihres Grundstücks befürchten, wird auf 2.4.3.4.5b verwiesen.

Die allgemeinen Einwendungen und Hinweise nimmt die Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis.

Soweit der Einwendung nicht entsprochen wird, wird sie zurückgewiesen.

**2.4.3.4.11 E 87, 88, 89**

Die Einwender kritisieren in ihren gleichlautenden Einwendungen die mit dem Bau der A 26 verbundene Zunahme des Verkehrs und die zu erwartende Belastung mit Lärm und Abgasen. Sie tragen vor, dass dies zu einer Wertminderung ihrer Immobilien führen werde.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt dazu wie folgt Stellung:

Das Anwesen der Einwender liegt außerhalb des hier festgestellten Vorhabens. Eine Betroffenheit im Rechtssinne ist daher nicht gegeben. Auf die Ausführungen unter 2.4.3.4.1 und 2.4.3.3 wird verwiesen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

#### **2.4.3.4.12 E 112, 113, 114, 115**

Mit ihren gleichlautenden Einwendungen kritisieren die Einwender die Anbindung der A 20 an die K 28. Dabei tragen sie insbesondere vor, ohne eine Fortführung der Autobahn in Richtung Stade bzw. Himmelpforten sei mit erheblichen Belastungen durch Schwerverkehr in den Ortschaften entlang der L 111 zu rechnen. Sie wenden ein, die K 28 und die L 111 seien nicht zur Aufnahme des Verkehrs geeignet. Zudem seien auch die zu erwartenden Lärmbelastungen unzumutbar. Die Einwender regen an, den Baustellenverkehr über den Vorbelastungsdamm der A 26 abzuwickeln, um das öffentliche Wegenetz zu entlasten.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die ursprünglich vorgesehene Anschlussstelle an die K 28 entfällt. Damit ist weder ein Ausbau dieser Straße erforderlich, noch wird es hier zu einer relevanten Verkehrszunahme kommen. Entsprechendes gilt für eine Anbindung an die L 111.

Die schalltechnische Untersuchung genügt den Anforderungen der 16. BImSchV. Für das Gebäude der Einwender hat die schalltechnische Untersuchung einen Beurteilungspegel von 51 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts errechnet. Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte (59/49 dB(A)) werden deutlich unterschritten. Ein Anspruch auf aktiven oder passiven Schallschutz besteht nicht.

Der überwiegende Teil des Baustellenverkehrs wird über das Baufeld der A 20 abgewickelt. Dies gilt insbesondere für die Massetransporte von der Seitenentnahme zum Einbauort. Soweit darüber hinaus Baustellenverkehr über das nachgeordnete öffentliche Wegenetz abgewickelt wird, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass diese Straßen dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind und daher auch dem Baustellenverkehr offenstehen. Unzumutbare Beeinträchtigungen der Anlieger durch Baustellenverkehr sind nicht zu erwarten. Die Anforderungen der AVV Baulärm und der 32. BImSchV sind einzuhalten.

Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

#### **2.4.3.4.13 E 121**

Der Einwender ist Eigentümer zweier Häuser an der Ritscher Straße, die in unmittelbarer Nähe zum Baugelände liegen. Der Einwender befürchtet, seine Gebäude könnten im Zuge der Bauarbeiten beschädigt werden und fordert deshalb Beweissicherungsmaßnahmen. Die Baugrubenwand wird teilweise unter den Gebäuden durchlaufen. Der Einwender möchte wissen, um welche Art Wände es sich handelt. Außerdem befürchtet er Baulärm und erkundigt sich nach Nachtbauarbeiten und vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen während der

Bauphase. Schließlich besorgt sich der Einwender um die ungehinderte Zufahrt zu seinen Grundstücken für Bewohner und Besucher.

Dazu nimmt die Planfeststellungsbehörde wie folgt Stellung:

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet Beweissicherungsmaßnahmen an den Gebäuden des Einwenders vorzunehmen, vgl. 1.1.3.3.4.

Mit Überschreitungen der Grenzwerte der AVVBaulärm ist an den Gebäuden des Einwenders nach der „Schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung für baubedingte Lärmbelastung und Erschütterung“ des Büros Obermeyer vom 27.02.2009 zu rechnen (S. 44 ff. des Gutachtens). Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten, die Anforderungen der 32. BImSchV einzuhalten und alle möglichen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zum Schutz der Wohnbebauung vorzusehen. Insbesondere sind, wenn dies tunlich ist, temporäre Lärmschutzwände zu errichten. Nachts wird es durch die Baustelle nicht zu Beeinträchtigungen kommen.

Damit ist den Belangen des Einwenders und den Bewohnern der Gebäude ausreichend Rechnung getragen. Aufgrund der nur vorübergehenden Beeinträchtigung entstehen keine Entschädigungsansprüche.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Erreichbarkeit zu allen Grundstücken soweit möglich zu gewährleisten und sich bei kurzfristigen Einschränkungen mit den Betroffenen abzustimmen.

#### **2.4.3.5 Präkludierte Einwendungen**

Die Einwendungen E 28 und E 29 sind am 25.06.2009 eingegangen, die Einwendung E 131 am 26.06.2009, die Einwendung E 132 am 19.08.2010, die Einwendung E 133 am 18.08.2010 und die Einwendung E 134 bei der Gemeinde Drochtersen am 17.11.2010. Die Einwendungsfrist endete am 24.06.2009.

Demnach sind die Einwendungen gem. § 17a Nr. 7 S. 1 FStrG, § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG ausgeschlossen. Sie werden zurückgewiesen.

Die Beachtung des Einwendungsausschlusses in Folge der eingetretenen Präklusion steht nicht zur Disposition der Planfeststellungsbehörde (BVerwG, NVwZ 1996, 399, 400). Ein Verzicht auf den Einwendungsausschluss kommt daher nicht in Betracht. Die Planfeststellungsbehörde ist jedoch verpflichtet, Belangen, die bekannt sind oder sich hätten aufdrängen müssen, auch ohne Einwendung nachzugehen. Der Amtsermittlungsgrundsatz

bleibt von der Präklusion unberührt. Daher wird im Folgenden dargestellt, in welcher Weise die Planfeststellungsbehörde mit dem wesentlichen inhaltlichen Vorbringen der präkludierten Einwendungen umgegangen ist. Besonderes Vorbringen einzelner Einwender wird gesondert dargestellt.

#### **2.4.3.5.1 E 28, 29**

Die Einwender sind nicht einwendungsberechtigt, weil sie durch den Planfeststellungsbeschluss nicht in ihren Rechten oder Belangen berührt werden. Der Planfeststellungsabschnitt setzt keinen Zwangspunkt für den weiteren Verlauf der A 20.

#### **2.4.3.5.2 E 131**

Der Einwender ist Eigentümer einiger Flurstücke, die von dem festgestellten Vorhaben betroffen sind. Er verlangt vorrangig Ersatzflächen vor Entschädigung für seine Flächen.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Einwendung zur Kenntnis. Der Einwender hat einen Entschädigungsanspruch dem Grunde nach. Ob nach einem Flurbereinigungsverfahren Ersatzflächen zur Verfügung stehen, ist derzeit offen. Die Höhe der Geldentschädigung wird in einem Enteignungsverfahren bestimmt, wenn sich der Einwender nicht mit der Vorhabenträgerin einigen kann.

#### **2.4.3.5.3 E 132, 133**

Die Einwender bezweifeln die Planrechtfertigung, mahnen die Einhaltung von FFH-Recht an und machen geltend, von der geplanten Weiterführung der A 20 in einem Maße betroffen zu sein, dass sie durch Lärm und Luftschadstoffe in ihrer Gesundheit gefährdet würden. Dies sei nicht zuletzt zu befürchten, weil die Straßen K 27 und K 28 als Zubringer mehr Durchgangsverkehr aufnehmen müssten.

Hinsichtlich der Einwendungen zum Bedarf für den Bau und die Einhaltung von FFH-Recht wird auf die Ausführungen unter 2.4.3.1. und 2.4.2.1 verwiesen. Wie die Vorhabenträgerin in anderem Zusammenhang richtig vorgetragen hat, unterliegen Änderungen der Verkehrsstärken im nachgeordneten Netz prinzipiell nicht den Regelungen der 16. BImSchV. Da die nachgeordneten Straßen durch die geplante Maßnahme eine Funktionsänderung erfahren können, wird jeweils geprüft, ob diese mögliche Funktionsänderung zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel um 3 dB(A) führt oder die Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts überschritten werden. Sofern die Einwender eine unmittelbare Betroffenheit durch den Weiterbau der A 20 geltend machen, wird auf die Ausführungen unter 2.4.3.4.10 verwiesen.

**2.4.3.5.4 E 134**

Der Einwender fordert vor allem, dass Lärmgrenzwerte eingehalten werden, greift die Richtigkeit der Verkehrsprognose an und fordert aktive Schallschutzmaßnahmen.

Das Grundstück liegt von der hiermit planfestgestellten Trasse so weit entfernt, dass mit Beeinträchtigungen nicht zu rechnen ist. Zum weiteren Vorbringen wird auf die Ausführungen in 2.4.3.1 sowie 2.4.2.1 verwiesen.

### 3 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann gemäß § 74 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) in der Neufassung vom 19.03.1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Art. 13 des Gesetzes 08.07.2014 (BGBl. I S. 890), innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Beschlusses Klage erhoben werden.

Soweit der Planfeststellungsbeschluss nicht individuell zugestellt wurde, gilt als Zeitpunkt der Zustellung der letzte Tag der Auslegungsfrist.

Die Klage ist beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig einzulegen. Sie ist zu richten gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76 A, 30453 Hannover.

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 (§ 17 e Abs. 5 FStrG).

Es ist zu beachten, dass sich vor dem Bundesverwaltungsgericht gem. § 67 Abs. 4 VwGO jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen 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 S. 4 VwGO sowie für die in § 67 Abs. 2 S. 2 Nr. 5 VwGO bezeichneten Organisationen.

Im Auftrage



(Dienstsiegel)

Dierken

## 4 Abkürzungsverzeichnis

+	Plus
-	Minus
=	Gleich
>	Größer als
<	Kleiner als
%	Prozent
€	Euro
µg/m <sup>3</sup>	Mikrogramm pro Kubikmeter
µPa	Mikropascal; Als Bezugswert für den Schalldruckpegel L <sub>p</sub> = 0 dB ist 20 µPa Schalldruck festgelegt und gilt als Hörschwelle
§	Paragraph
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) vom 12.06.1990 (BGBl. I, S. 1036)
22. BImSchV	22. BImSchV (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft) in der Neufassung vom 04.06.2007 (BGBl. I, S. 1006)
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrwegeschallschutzmaßnahmenverordnung) vom 04.02.1997 (BGBl. I, S. 1253)
32. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) vom 06.03.2007 (BGBl. I, S. 261)
39. BImSchV	39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065)
A	Bundesautobahn
A	Ausgleichsmaßnahme
a.a.O.	am angegebenen Ort
Abs.	Absatz
a.F.	Alte Fassung
Art.	Artikel
Aufl.	Auflage
AUN	Arbeitsgemeinschaft Umweltplanung Niederelbe des Naturschutzverbandes Niedersachsen e.V.
AVVBaulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19. August 1970 (BGBl. I S. 1214, geändert durch das Einführungsgesetz zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten vom 24. Mai

	1968 ,BGBl. I S. 503)
Az.	Aktenzeichen
AZV	Abwasserzweckverband
B 431	Bundesstraße
BArtSchVO	Bundesartenschutzverordnung vom 16. Februar 2005 (BGBl. I S. 258, 896), die zuletzt durch Artikel 10 des Gesetzes vom 21. Januar 2013 (BGBl. I S. 95) geändert worden ist
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
Bau-km	Bau-Kilometer
BauR	Baurecht (Zeitschrift)
BbodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), das zuletzt durch Artikel 5 Absatz 30 des Gesetzes vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212) geändert worden ist
BfN	Bundesamt für Naturschutz
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. November 2014 (BGBl. I S. 1740) geändert worden ist
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnungen
BMU	Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 4 Absatz 100 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist
BP	Brutpaar
BSH	Biologische Schutzgemeinschaft Hunte Weser-Ems e.V.
bspw.	Beispielsweise
BT	Bundestag
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.
B. v.	Beschluss vom
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerfGE	Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
BWGZ	Die Gemeinde
bzw.	Beziehungsweise
ca.	Circa

CEF	CEF-Maßnahme (continuous ecological functionality-measures; Maßnahmen zur dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion)
cm	Zentimeter
dB(A)	Dezibel (A) Einheit für den Schallpegel der Verkehrsgeräusche. Die sog. A-Bewertung berücksichtigt die Besonderheit, dass das menschliche Ohr auf hohe Frequenzen empfindlich reagiert.
ders.	Derselbe
d.h.	Das heißt
DIN-Norm	Ein unter Leitung eines Arbeitsausschusses im Deutschen Institut für Normung erarbeiteter freiwilliger Standard, in dem materielle und immaterielle Gegenstände vereinheitlicht sind.
DIN 18920	DIN-Norm zu Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“.
DIN 4150	DIN-Norm zu Erschütterungen im Bauwesen
DN	Nennweite; der innere Durchmesser eines Rohres/Schlauchleitung oder die Größe/Anschlussmaß einer Armatur (Ventil, Schieber)
Drs.	Drucksache
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt
E	Einleitstelle
E	Einwender
E	Ersatzmaßnahme
EA	Entwässerungsabschnitt
Ebd.	Ebenda
Einschließl.	Einschließlich
etc.	et cetera
EuGH	Europäischer Gerichtshof
e.V.	Eingetragener Verein
ff.	Folgende
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFH-Gebiete	Europäische Schutzgebiete in Natur- und Landschaftsschutz
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen
FFH-VP	FFH-Verträglichkeitsprüfung
FFM	Naturnahe Abschnitte der Marschflüsse
FGG	Flussgebietsgemeinschaft
FStrAbG	Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GG	Grundgesetz
ggf.	Gegebenenfalls

GLL-AfL Bremerhaven	Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg, Geschäftsstelle Bremerhaven
GLL-Lüneburg	Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, Regionaldirektion Lüneburg
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GrwV	Grundwasserverordnung vom 9. November 2010 (BGBl. I S. 1513)
ha	Hektar
Hg.	Herausgeber
IBP	Integrierter Bewirtschaftungsplan
i.S.v.	Im Sinne von
i.V.m.	In Verbindung mit
K	Kreisstraße
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
kg	Kilogramm
km	Kilometer
L	Landesstraße
L=	Länge gleich
l	Liter
LANA	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LBT	Landschaftsbildtyp
LBEG	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie in Niedersachsen
lfd.	Laufend
LK Stade	Landkreis Stade
LRT	Lebensraumtyp
l/(s x ha)	Wassermenge (in Liter) in der Zeiteinheit (in Sekunde) bezogen auf die Fläche (in Hektar)
LuS	Luftschadstoffuntersuchung
m	Meter
m <sup>3</sup>	Kubikmeter
max.	Maximal
mg/l	Milligramm pro Liter
MluS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen
MUVS	Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
m.w.N.	Mit weiteren Nachweisen
NABU e.V.	Naturschutzbund Deutschland
NAGBNatSchG	Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. 2010, 104)
NBrandSchG	Niedersächsisches Brandschutzgesetz vom 18. Juli 2012 (Nds. GVBl. 2012, 269)

NDSchG	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz vom 30. März 1978 (Nds. GVBl. 1978, 517)
Nds. ERVVO-Justiz	Verordnung des Niedersächsischen Justizministeriums über den elektronischen Rechtsverkehr in der Justiz vom 21.10.2011 (Nds. GVBl. 2011, 367)
Nds. GVBl.	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NLSStBV	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
NLWKN	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
NNatG	Niedersächsisches Naturschutzgesetz vom 11. April 1994 (Nds. GVBl. S.155, 267)
NN	Normalnull
NO <sub>2</sub>	Stickstoffdioxid
Nr.	Nummer
NROG	Niedersächsisches Raumordnungsgesetz vom 18. Juli 2012 (Nds. GVBl. 2012, 252)
NSG	Naturschutzgebiet
NuR	Natur und Recht (Zeitschrift)
NVN	Naturschutzverband Niedersachsen e.V.
NVwVfG	Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NWG	Niedersächsisches Wassergesetz Vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. Nr.5/2010 S.64)
o.ä.	Oder ähnlich
o.g.	Oben genannt
OgewV	Oberflächengewässerverordnung
OTB	Offshore-Terminal Bremerhaven
OVG	Oberverwaltungsgericht
PAK	Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe
PM	Particulate Matter (Kategorisierung von Feinstaub)
PM <sub>2,5</sub>	Die als Feinstaub (PM <sub>2,5</sub> ) bezeichnete Staubfraktion enthält 50% der Teilchen mit einem Durchmesser von 2,5 µm, einen höheren Anteil kleinerer Teilchen und einen niedrigeren Anteil größerer Teilchen.
PM <sub>10</sub>	Kategorie für Teilchen, deren aerodynamischer Durchmesser weniger als 10 Mikrometer beträgt
RABT	Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln
RAS-LP	Richtlinien für die Anlage von Straßen – Landschaftspflege
RdErl	Runderlass
Richtlinie 2004/54/EG	Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz
RLBP	Richtlinien für die landschaftspflegerische

	Begleitplanung im Straßenbau
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
Rn.	Randnummer
RQ	Regelquerschnitt (Straßenbreite und Aufbau)
RQ 26	Aufbau: 1,5 m Bankett, 2 m Standstreifen, 0,5 m Seitenstreifen, 3,5 m je für rechte und linke Fahrspur jeweils für jede Fahrtrichtung; 4 m Mittelstreifen (davon 3 m unbefestigt mit Mittelleitplanke)
RQ 31	Aufbau: 1,5 m Bankett, 2,5 m Standstreifen, 0,75 m Seitenstreifen, 3,75 m je für rechte und linke Fahrspur, 0,75 m Randstreifen jeweils für jede Fahrtrichtung; 3,5 m Mittelstreifen
S.	Seite
s	Sekunde
s.	Siehe
Slg.	Sammlung
s.o.	Siehe oben
TA-Luft	Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft
TEN-V	Transeuropäische Netze
TWV	Trinkwasserverband
u.a.	Unter anderem
UNB	Untere Naturschutzbehörde
UPR	Umwelt- und Planungsrecht – Zeitschrift für Wissenschaft und Praxis
U. v.; Urt. v.	Urteil vom
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
UVU	Umweltverträglichkeitsuntersuchung
UWB	Unteren Wasserbehörden
UWR	Umwelt Windrad UWR GmbH & Co Drochtersen/ Irxleben KG
v.	Vom
VDI-Richtlinie	Regeln des Vereins Deutscher Ingenieure
VGH	Verwaltungsgerichtshof
Vgl.	Vergleiche
VSG	Vogelschutzgebiet
VSRL; VS-Richtlinie	Vogelschutzrichtlinie der EU (Richtlinie 79/409/EWG)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 8. Juli 2014 (BGBl. I S. 890) geändert worden ist
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 25. Juli 2013 (BGBl. I S. 2749) geändert worden ist
WEA	Windenergieanlagen



WHG	Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15. November 2014 (BGBl. I S. 1724) geändert worden ist
WRRL	Europäische Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinie 2000/60/EG)
z.B.	Zum Beispiel
z.T.	Zum Teil
Ziff.	Ziffer