

Planfeststellungsbeschluss

**für den Neubau des Kreuzes Kehdingen;
Anschluss der A 20 an die A 26**

Ein Vorhaben der Autobahn GmbH des Bundes

27. Februar 2025
Az.: 4126-31027-1-13



Niedersachsen

Inhaltsverzeichnis

1	Verfügender Teil	9
1.1	Planfeststellung	9
1.1.1	Feststellung des Plans	9
1.1.2	Planunterlagen	9
1.1.2.1	Festgestellte Planunterlagen	9
1.1.2.2	Nachrichtliche Unterlagen	12
1.1.3	Inhalts- und Nebenbestimmungen	16
1.1.3.1	Vorbehalte	16
1.1.3.1.1	Baubeginn	16
1.1.3.1.2	Abstimmungen	16
1.1.3.1.3	Ausführungsplanung	16
1.1.3.1.4	Verkehrsfreigabe	16
1.1.3.2	Auflagen	16
1.1.3.2.1	Baubeginnsanzeige	16
1.1.3.2.2	Denkmalschutz	17
1.1.3.2.3	Wasserwirtschaft	17
1.1.3.2.4	Immissionsschutz	17
1.1.3.2.5	Naturschutz und Landschaftspflege	17
1.1.3.2.6	Klima und Luft	18
1.1.3.2.7	Altlasten/Bodenschutz	18
1.1.4	Zusagen der Vorhabenträgerin	19
1.1.4.1	Immissionsschutz	19
1.1.4.2	Bodenschutz	19
1.1.4.3	Denkmalschutz	19
1.1.4.4	Einzelzusagen	20
1.2	Erlaubte Gewässerbenutzungen	20
1.2.1	Betriebszeitliche Gewässerbenutzungserlaubnisse	20
1.2.2	Bauzeitliche Gewässerbenutzungserlaubnisse	23
1.2.3	Inhalts- und Nebenbestimmungen	24
1.3	Entscheidungen über Stellungnahmen und Einwendungen	24
1.4	Aussetzung der sofortigen Vollziehung	24
1.5	Kostenentscheidung	24
2	Begründender Teil	25
2.1	Sachverhalt	25
2.1.1	Beschreibung des Vorhabens	25
2.1.2	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	28
2.2	Rechtliche Bewertung	30
2.2.1	Formalrechtliche Würdigung	30

2.2.1.1	Erfordernis der Planfeststellung	30
2.2.1.2	Gegenstand der Planfeststellung	30
2.2.1.3	Zuständigkeit	30
2.2.1.4	Verfahren	33
2.2.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	34
2.2.2.1	Allgemeines	34
2.2.2.2	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	34
2.2.2.2.1	Beschreibung des Untersuchungsgebiets und der Untersuchungsmethodik	35
2.2.2.2.2	Beschreibung der Schutzgüter im Ist-Zustand	35
2.2.2.2.2.1	Schutzgut Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit	35
2.2.2.2.2.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	36
2.2.2.2.2.3	Schutzgut Landschaft	39
2.2.2.2.2.4	Schutzgut Boden	39
2.2.2.2.2.5	Schutzgut Wasser	40
2.2.2.2.2.6	Schutzgüter Luft und Klima	41
2.2.2.2.2.7	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter	42
2.2.2.2.3	Beschreibungen der Umweltauswirkungen	42
2.2.2.2.3.1	Schutzgut Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit	42
2.2.2.2.3.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	43
2.2.2.2.3.3	Schutzgut Landschaft	49
2.2.2.2.3.4	Schutzgut Boden	49
2.2.2.2.3.5	Schutzgut Wasser	50
2.2.2.2.3.6	Schutzgüter Luft und Klima	51
2.2.2.2.3.7	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter	52
2.2.2.2.3.8	Wechselwirkungen	52
2.2.2.3	Bewertung der Umweltauswirkungen	53
2.2.2.3.1	Schutzgut Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit	56
2.2.2.3.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	56
2.2.2.3.3	Schutzgut Landschaft	58
2.2.2.3.4	Schutzgut Boden	58
2.2.2.3.5	Schutzgut Wasser	59
2.2.2.3.6	Schutzgüter Luft und Klima	60
2.2.2.3.7	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter	60
2.2.2.3.8	Medienübergreifende Gesamtbewertung	61
2.2.2.4	Nullvariante	61
2.2.3	Materiell-rechtliche Würdigung	62
2.2.3.1	Planrechtfertigung	62
2.2.3.2	Abschnittsbildung	64
2.2.3.3	Variantenprüfung	66
2.2.3.3.1	Großräumige Lage des Kreuzes	67

2.2.3.3.2	Ausführung des Netzverknüpfungspunktes als Autobahnkreuz	70
2.2.3.3.3	Kleinräumige Lage des Kreuzes	71
2.2.3.3.4	Anschluss an das nachgeordnete Straßennetz	71
2.2.3.3.4.1.1	Beschreibung der ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen	72
2.2.3.3.4.1.2	Vergleichende Bewertung der Alternativen	74
2.2.3.4	Äußere Planungsgrenzen	86
2.2.3.4.1	Ziele der Raumordnung	86
2.2.3.4.2	Anpassungspflicht nach § 7 BauGB	87
2.2.3.4.3	Verkehrssicherheit	87
2.2.3.4.4	Denkmalschutz	89
2.2.3.4.5	Gewässer- und Grundwasserschutz	91
2.2.3.4.5.1	Gewässerbewirtschaftungsziele	91
2.2.3.4.5.1.1	Verschlechterungsverbot	92
2.2.3.4.5.1.2	Verbesserungsgebot, Trendumkehrgebot	97
2.2.3.4.5.2	Gewässerausbauten	97
2.2.3.4.5.3	Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern	101
2.2.3.4.5.4	Sonstige zwingende wasserrechtliche Vorgaben	103
2.2.3.4.6	Immissionsschutz	103
2.2.3.4.6.1	Verkehrsbedingte Schallimmissionen	103
2.2.3.4.6.1.1	Grundlagen des Verkehrslärmschutzes	103
2.2.3.4.6.1.2	Immissionsgrenzwerte und Gebietsnutzungen	104
2.2.3.4.6.1.3	Schallberechnung	105
2.2.3.4.6.1.4	Aktiver Schallschutz	107
2.2.3.4.6.1.5	Passiver Schallschutz	108
2.2.3.4.6.2	Baubedingte Schallimmissionen	111
2.2.3.4.6.3	Luftschadstoffe	111
2.2.3.4.7	Naturschutz und Landschaftspflege	117
2.2.3.4.7.1	Natura 2000-Gebiete	117
2.2.3.4.7.1.1	FFH-Vorprüfung	118
2.2.3.4.7.1.2	FFH-Verträglichkeitsprüfung	120
2.2.3.4.7.2	Nationale Schutzgebiete und -objekte	126
2.2.3.4.7.3	Gesetzlicher Biotopschutz	128
2.2.3.4.7.4	Besonderer Artenschutz	129
2.2.3.4.7.4.1	Auswirkungen des Vorhabens	129
2.2.3.4.7.4.2	Verwirklichung von Verbotstatbeständen	136
2.2.3.4.7.4.3	Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG	143
2.2.3.5	Abwägung	145
2.2.3.5.1	Grundsätze der Raumordnung	145
2.2.3.5.2	Trennungsgebot	146
2.2.3.5.3	Gewässer- und Grundwasserschutz	146

2.2.3.5.4	Immissionsschutz	148
2.2.3.5.5	Klimaschutz	148
2.2.3.5.6	Denkmalschutz	155
2.2.3.5.7	Auswirkungen im Straßennetz	155
2.2.3.5.7.1	Leistungsfähigkeit des nachgeordneten Straßennetzes	156
2.2.3.5.7.2	Immissionsschutz	160
2.2.3.5.8	Naturschutz und Landschaftspflege	162
2.2.3.5.8.1	Wahrung der Integrität von Natur und Landschaft	163
2.2.3.5.8.2	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	163
2.2.3.5.8.2.1	Vermeidung	164
2.2.3.5.8.2.2	Ausgleich und Ersatz	168
2.2.3.5.8.3	Vorgaben der WVO	173
2.2.3.5.9	Bodenschutz	173
2.2.3.5.10	Landwirtschaft	174
2.2.3.5.10.1	Flächeninanspruchnahme	174
2.2.3.5.10.2	Bewirtschaftungserschwernisse	176
2.2.3.5.10.3	Existenzgefährdungen	177
2.2.3.5.10.4	Umwege	178
2.2.3.5.10.5	Bodeneingriffe	179
2.2.3.5.10.6	Beschädigung von Drainagen	181
2.2.3.5.10.7	Betroffenheit durch landschaftspflegerische Maßnahmen	181
2.2.3.5.10.8	Auswirkungen auf die Tierhaltung	182
2.2.3.5.10.9	Entschädigung für Beeinträchtigungen	183
2.2.3.5.11	Jagd	183
2.2.3.5.12	Fischerei	184
2.2.3.5.13	Wege- und Gewässerunterhaltung	184
2.2.3.5.14	Kommunale Belange	184
2.2.3.5.15	Eigentum	184
2.2.3.5.16	Gesamtabwägung	185
2.3	Wasserrechtliche Erlaubnisse	186
2.3.1	Zuständigkeit	187
2.3.2	Formelle Voraussetzungen	187
2.3.2.1	Öffentliches Interesse an Erteilung einer gehobenen Erlaubnis	187
2.3.2.2	Verfahren	187
2.3.3	Materielle Voraussetzungen	188
2.3.3.1	Keine Versagungsgründe	188
2.3.3.1.1	Verschlechterungsverbot	189
2.3.3.1.1.1	Grundwasser	189
2.3.3.1.1.2	Oberirdische Gewässer	189
2.3.3.1.1.2.1	Tausalz	190

2.3.3.1.1.2.2	Schwermetalle und andere Stoffe	191
2.3.3.1.1.2.3	Hydraulische Leistungsfähigkeit der Vorflut	193
2.3.3.1.1.2.4	Ausgestaltung der Einleitstellen	194
2.3.3.1.2	Verbesserungsgebot	194
2.3.3.2	Ermessen	195
2.4	Stellungnahmen und Einwendungen	196
2.4.1	Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange	196
2.4.1.1	Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen	196
2.4.1.2	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	197
2.4.1.3	Kreisbauernverband Stade e.V.	201
2.4.1.4	Zentralverband der Jagdgenossenschaften und Eigenjagden in Niedersachsen	202
2.4.1.5	EWE NETZ GmbH	202
2.4.1.6	Unterhaltungsverband Kehdingen	203
2.4.1.7	Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen – RD Hameln – Hannover – Kampfmittelbeseitigungsdienst	204
2.4.1.8	Schleusenverband Bauernschaft Ritsch	205
2.4.1.9	Gauensieker Schleusenverband	205
2.4.1.10	Entwässerungsverband Mittelkehdingen	206
2.4.1.11	Friedrich Vorwerk SE & Co. KG	206
2.4.1.12	Entwässerungsverband Drochtersen	207
2.4.1.13	Gemeinde Drochtersen	208
2.4.1.14	Wasser- und Bodenverband Krautsand	209
2.4.1.15	Landwirtschaftskammer Niedersachsen	210
2.4.1.16	Gemeinde Wischhafen	212
2.4.1.17	Samtgemeinde Nordkehdingen	213
2.4.1.18	Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven	213
2.4.1.19	Landkreis Stade	213
2.4.1.20	Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade	218
2.4.1.21	Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg	218
2.4.1.22	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr	218
2.4.1.23	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz – Betriebsstelle Stade	219
2.4.1.24	Sonstige Stellungnahmen	220
2.4.2	Einwendungen	220
2.4.2.1	Unzulässige Einwendungen	220
2.4.2.2	Einwender Nr. 1	221
2.4.2.3	Einwender Nr. 2	222
2.4.2.4	Einwender Nr. 3	222
2.4.2.5	Einwender Nr. 4	223

2.4.2.6	Einwender Nr. 5	224
2.4.2.7	Einwender Nr. 6 und 7	225
2.4.2.8	Einwender Nr. 8	226
2.4.2.9	Einwender Nr. 9	227
2.4.2.10	Einwender Nr. 10	228
2.4.2.11	Einwender Nr. 11	229
2.4.2.12	Einwender Nr. 12	229
2.4.2.13	Einwender Nr. 13	230
2.4.2.14	Einwender Nr. 14	230
2.4.2.15	Einwender Nr. 15	232
2.4.2.16	Einwender Nr. 16	233
2.4.2.17	Einwender Nr. 17	234
2.4.2.18	Einwender Nr. 18	235
2.4.2.19	Einwender Nr. 19	236
2.4.2.20	Einwender Nr. 20	236
2.4.2.21	Einwender Nr. 21	239
2.4.2.22	Einwender Nr. 22	240
2.4.2.23	Einwender Nr. 23	242
2.4.2.24	Einwender Nr. 24	243
2.4.2.25	Einwender Nr. 25	244
2.4.2.26	Einwender Nr. 26	246
2.4.2.27	Einwender Nr. 27	247
2.4.2.28	Einwender Nr. 28	248
2.4.2.29	Einwender Nr. 29	252
2.4.2.30	Einwender Nr. 30	253
2.4.2.31	Einwender Nr. 31	256
2.4.2.32	Einwender Nr. 32	258
2.4.2.33	Einwender Nr. 33	258
2.4.2.34	Einwender Nr. 34	259
2.4.2.35	Einwender Nr. 35	260
2.4.2.36	Einwender Nr. 36	260
2.4.2.37	Einwender Nr. 37	261
2.4.2.38	BUND, NABU und Bürgerinitiative „Schutz- und Klagefonds gegen die A 20“ (Einwendungen Nr. 38 und 42)	267
2.4.2.39	Einwender Nr. 39	270
2.4.2.40	Einwender Nr. 40	272
2.4.2.41	Einwender Nr. 41	272
2.4.2.42	Einwender Nr. 43	275
2.5	Aussetzung der sofortigen Vollziehung	275
3	Rechtsbehelfsbelehrung	277
4	Hinweise	278

4.1	Konzentrationswirkung	278
4.2	Entschädigung	278
4.3	Bauausführung	279
4.4	Berichtigungen	279
4.5	Auslegung des Plans	279
4.6	Bekanntgabefiktion	280
4.7	Außerkräfttreten	280
4.8	Fundstellen mit Abkürzungsverzeichnis	280
	Abkürzungsverzeichnis	281

1 Verfügender Teil

1.1 Planfeststellung

1.1.1 Feststellung des Plans

Für das o.g. Bauvorhaben der Autobahn GmbH des Bundes (im Folgenden: Vorhabenträgerin) wird gemäß § 17 Abs. 1 Satz 7 FStrG i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG der aus den nachfolgend unter 1.1.2.1 aufgeführten Unterlagen bestehende Plan nach Maßgabe der Änderungen, Inhalts- und Nebenbestimmungen, Zusagen und Vorbehalte unter 1.1.3 bis 1.1.4 festgestellt.

Gegenstand des planfestgestellten Vorhabens ist

- der Neubau der A 20, Kreuz Kehdingen;
- der Anschluss an das nachgeordnete Straßennetz;
- die Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes.

Daneben wurden im Rahmen der Planfeststellung sämtliche, für die Realisierung des planfestgestellten Vorhabens erforderlichen öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen erteilt (sog. Konzentrationswirkung, § 17 Abs. 1 Satz 7 FStrG i.V.m. § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 2 VwVfG).

Das Vorhaben ist nach Maßgabe der unter 1.1.2.1 aufgeführten Planunterlagen auszuführen, soweit sich aus den Auflagen und weiteren Nebenbestimmungen nicht etwas anderes ergibt. Die im Planfeststellungsbeschluss unter 1.1.3 aufgeführten Nebenbestimmungen und die unter 1.1.4 aufgeführten Zusagen der Vorhabenträgerin gehen jeder zeichnerischen oder schriftlichen Darstellung in den festgestellten Planunterlagen vor.

1.1.2 Planunterlagen

Der ursprünglich ausgelegte Plan wurde durch die Vorhabenträgerin (auch) aufgrund der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens teilweise überarbeitet und durch die 1. Änderung geändert bzw. berichtigt. Nach der 1. Änderung wurden die Planunterlagen teilweise nochmals geringfügig geändert bzw. aktualisiert.

In den nachstehend aufgeführten Planunterlagen wurde die geänderte Fassung als Deckblatt gekennzeichnet (geänderte Passagen sind in blauer Schrift aufgeführt) und sind die jüngsten Änderungen ebenfalls kenntlich gemacht worden (geänderte Passagen sind in violetter Schrift aufgeführt). Ursprüngliche geänderte Planunterlagen gelten in der Form ihrer letzten Änderung. Querverweise im Textteil dieses Beschlusses beziehen sich auf die jeweils letzte Fassung der Planunterlage, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes aufgeführt wird.

1.1.2.1 Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan besteht aus den folgenden, mit Feststellungsvermerk und Blaeinträgen versehenen Unterlagen. Die im Planfeststellungsbeschluss aufgelisteten festgestellten Unterlagen werden in den Planunterlagen in blauer Farbe gesiegelt.

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Anzahl Seiten / Pläne	Maßstab
2.a	Übersichtskarte vom 31.03.2017	1	1:100.000
2.b	Übersichtskarte vom 30.09.2021	1	1:25.000
3	Übersichtslageplan vom 30.09.2021	2	1:5.000

	Übersichtshöhenpläne		
4.1	Übersichtshöhenplan A 20 vom 30.09.2021	1	1:5.000/500
4.2	Übersichtshöhenplan Zubringer K 27/A 26 vom 30.09.2021	1	1:5.000/500
4.3	Übersichtshöhenplan Zubringer L 111 vom 30.09.2021	1	1:5.000/500
6	Straßenquerschnitte		
6.1	Straßenquerschnitt A 26 vom 31.03.2017	1	1:100
6.2	Straßenquerschnitt K 28 vom 31.03.2017	1	1:100
6.3	Straßenquerschnitt Zubringer K 27 vom 30.09.2021	1	1:100
6.4	Straßenquerschnitt K 27 vom 31.03.2017	1	1:100
6.5	Straßenquerschnitt Zubringer L 111 vom 31.03.2017	1	1:100
6.6	Straßenquerschnitt L 111 vom 31.03.2017	1	1:100
6.7	Straßenquerschnitt Wirtschaftsweg, Betriebs- und Unterhaltungsweg vom 31.03.2017	1	1:50
6.8	Straßenquerschnitte Anschlussstelle Drochtersen – Zubringer K 27/Zubringer L 111 vom 30.09.2021	1	1:100
6.9	Straßenquerschnitte Autobahnkreuz A 20/A 26 – A 26 vom 30.09.2021	1	1:100
6.10	Straßenquerschnitte Autobahnkreuz A 20/A 26 – A 20 vom 30.09.2021	1	1:100
7	Lagepläne vom 30.09.2021 Bl. 1 Bl. 2 Bl. 3 Bl. 4 Bl. 5 Bl. 6	6	1:1.000
8	Höhenpläne		
8.1	Höhenplan A 20 Bl. 1 vom 30.09.2021 Bl. 2 vom 31.03.2017 Bl. 3a vom 31.03.2017 Bl. 3b vom 31.03.2017	4	1:1.000/100
8.2	Höhenplan Zubringer K 27/A 26 vom 30.09.2021 Bl. 1 Bl. 2 Bl. 3 Bl. 4	4	1:1.000/100
8.3	Höhenplan Zubringer L 111 vom 30.09.2021 Bl. 1 Bl. 2 Bl. 3 Bl. 4	4	1:1.000/100
8.4	Höhenplan Autobahnkreuz A 20/A 26 vom 31.03.2017 Bl. 1 Bl. 2 Bl. 3 Bl. 4	14	1:1.000/100

	Bl. 5 Bl. 6 Bl. 7 Bl. 8 Bl. 9 Bl. 10 Bl. 11 Bl. 12 Bl. 13 AS Zubringer K 27/L 111 Rampen Süd vom 30.09.2021 Bl. 14 AS Zubringer K 27/L 111 Rampen Nord vom 30.09.2021		
8.5	Höhenplan AS Zubringer K 27/L 111 Anschluss K 27 vom 31.03.2017	1	1:1.000/100
8.6	Höhenplan KP Zubringer L 111/L 111 Anschluss K 27 vom 31.03.2017	1	1:1.000/100
10	Regelungsverzeichnis vom 11.11.2024	131	
11	Schalltechnische Untersuchung		
11.3	Übersichtslageplan der Lärmschutzmaßnahmen vom 31.03.2017 Bl. 1 Bl. 2	2	1:5.000
11.4	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen vom 31.03.2017 Bl. 1 Bl. 2 Bl. 3	3	1:2.000
12	Landschaftspflegerischer Begleitplan		
12.3	Landschaftspflegerische Maßnahmen		
12.3.1	Übersichtslageplan – Maßnahmenübersicht – vom 17.08.2022	1	1:25.000
12.3.2	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 17.08.2022 Bl. 0 Bl. 1 Bl. 2 Bl. 3 Bl. 4 Bl. 5 Bl. 6 Bl. 7	8	1:1.000
12.3.3	Maßnahmenkartei vom 17.08.2022	34	
13	Wassertechnische Untersuchung		
13.6	Übersichtslagepläne Wasserwirtschaft vom 30.09.2021 Bl. 1 Bl. 2	2	1:5.000
13.9	Regelquerschnitte Wasserwirtschaft vom 31.03.2017 und Längsschnitt Dükerleitung vom 30.09.2021	2	1:50
13.10	Prinzipdarstellung Regelungsbauwerk vom 30.09.2021	1	1:50
14	Grunderwerb		
14.1	Grunderwerbsplan vom 30.09.2021 Bl. 1 Bl. 2	9	1:1.000

	Bl. 3 Bl. 4 Bl. 5 Bl. 5a Bl. 5b Bl. 6 Bl. 7		
14.2	Grunderwerbsverzeichnis vom 16.06.2021	46	

Tab. 1

Aufgrund der Detailschärfe gelten im Zweifel die Lagepläne.

Die planfestgestellten Unterlagen sind im Original, das bei der Planfeststellungsbehörde¹ und der Vorhabenträgerin vorliegt, mit dem Dienstsiegel mit der Nummer 59 gekennzeichnet.

1.1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen

Die nachstehend aufgeführten Unterlagen sind Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses:

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Anzahl Seiten / Pläne	Maßstab
0.0	Hinweise zum Planfeststellungsverfahren bei Bundesfernstraßen	4	
0.1	Informationen zur Datenverarbeitung im Planfeststellungsverfahren	3	
0.2	Hinweise zur 1. Deckblattfassung	30	
0.3	Hinweise zur Beschlussfassung	8	
1	Erläuterungsbericht vom 22.04.2021	111	
1a	Allgemeinverständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG a.F. vom 17.08.2022	78	
1b	Bericht FFH-Verträglichkeitsprüfungen vom 17.08.2022	86	
	Karte FFH-Gebiete vom März 2016	1	1:15.000
	Bericht Vogelschutzgebiet vom 17.08.2022	94	
	Karte VSG vom März 2016	1	1:15.000
11	Schalltechnische Untersuchung		
11.1	Erläuterungsbericht vom 27.03.2016	19	
11.2	Berechnungsunterlagen	23	
11.5	Untersuchung zum nachgeordneten Straßennetz – Planfall E2 – Erläuterungsbericht vom 27.03.2017	108	
	Anlage 1: Übersichtslageplan vom 31.03.2017 Bl. 1 Bl. 2 Bl. 3	3	1:50.000
	Anlage 2: Detaillagepläne vom 31.03.2017	93	1:5.000
	Anlage 3: Detaillierte Berechnungsergebnisse	115	

¹ Planfeststellungsbehörde im Sinne dieses Beschlusses ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – NLStBV.

11.6	Untersuchung zum nachgeordneten Straßennetz – Planfall E3 – Erläuterungsbericht vom 27.03.2017	33	
	Anlage 1: Übersichtslageplan vom 31.03.2017 Bl. 1 Bl. 2	2	1:50.000
	Anlage 2: Detaillagepläne vom 31.03.2017 Bl. 1.1 Bl. 1.2 Bl. 1.3 Bl. 1.4 Bl. 1.5 Bl. 1.6 Bl. 1.7 Bl. 1.8 Bl. 1.9 Bl. 1.10 Bl. 2.1 Bl. 2.2 Bl. 3.1 Bl. 3.2 Bl. 4 Bl. 5.1 Bl. 5.2 Bl. 5.3	18	1:5.000
	Anlage 3: Detaillierte Berechnungsergebnisse	20	
11.7	Schalltechnischer Vergleich zwischen RLS-90 und RLS-19 – Kurzbericht vom 01.07.2022	24	
	Anhang 1: Vergleich der Berechnungsergebnisse vom 01.07.2022	3	
	Vermerk der Vorhabenträgerin zum Thema Lärmvorsorge an der L 111 vom 18.09.2024	13	
	Ergänzter Anhang 1: Vergleich der Berechnungsergebnisse (09/2024)	3	
	Anhang 2: Variantenuntersuchung möglicher Schallschutzwände (08/2024)	3	
11.8	Schalltechnische Untersuchung nachgeordnetes Straßennetz Planfall E3 – (RLS-19) – Erläuterungsbericht vom 29.07.2022	26	
	Anlage 1: Übersichtslageplan vom 29.07.2022	1	1:50.000
	Anlage 3: Detaillierte Berechnungsergebnisse RLS-19	12	
11.9	Schalltechnische Untersuchung nachgeordnetes Straßennetz – Planfall E6 – (RLS-19) – Erläuterungsbericht vom 29.07.2022	34	
	Anlage 1: Übersichtslageplan vom 29.07.2022	1	1:50.000
	Anlage 3: Detaillierte Berechnungsergebnisse	23	
11LuS	Luftschadstoffuntersuchung vom 31.01.2022	39	

	Ergänzende Stellungnahme zur Luftschadstoffuntersuchung bezüglich der Auswirkungen geänderter Emissionsfaktoren (HBEFA 4.1 vs. HBEFA 4.2) vom 14.11.2022	5	
12	Landschaftspflegerischer Begleitplan		
12.1	Erläuterungsbericht vom 17.08.2022	206	
	Anhang 1: Vegetationskundliche und faunistische Kartierungen (März 2017)	96	
	Anhang 1: Karten (März 2017)	8	
	K 1		1:15.000
	K 2		1:15.000
	K 3		1:13.500
	K 4a		1:40.000
	K 4b		1:40.000
	K 4c		1:40.000
	K 5		1:13.500
	K 6		1:5.000
	Anhang 2: Biotopbezogene Eingriffsermittlung	2	
	Anhang 3: Biotopbezogene Ermittlung des Kompensationsbedarfs	2	
	Anhang 4: Brutvögel Bilanzierung	5	
	Anhang 5: Klimaschutz vom 06.09.2023	19	
	Anhang 6: Plausibilitätsprüfung der vegetationskundlichen und faunistischen Kartierung vom 18.12.2023	11	
	Anhang 7: Aktualisierungsprüfung der Unterlagen auf die Biotopbewertung nach der neuen Roten Liste 2024	6	
12.2	Bestands- und Konfliktplan vom 17.08.2022	1	1:5.000
12.3	Landschaftspflegerische Maßnahmen		
12.3.4	Artenschutzbeitrag vom 17.08.2022	63	
	Anlage 1: Formblätter zur Ermittlung artenschutzrechtlicher Betroffenheiten	96	
	Anlage 2: Ermittlung der (Lärm-)Betroffenheiten von Brutvögeln gemäß der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr	5	
	Karte vom 17.08.2022	1	1:5.000
13	Wassertechnische Untersuchung		
13.1	Erläuterungsbericht vom 16.06.2021	35	
	Anh: Stellungnahme zu den Auswirkungen der DWA A 102 und der REwS vom 16.12.2024	7	
13.2	Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen vom 16.06.2021	73	
13.3	Zusammenstellung der Einleitungen in Gewässer vom 16.06.2021	3	
13.5	Übersichtskarte Wasserwirtschaft vom 30.09.2021	1	1:25.000
Materialband I-1	Fachbeitrag Verkehrsuntersuchung, Fortschreibung Prognosehorizont 2030 vom Februar 2016	61	
	Anhang: Abbildungen	23	

	Stellungnahme Plausibilisierung der Prognose 2030 vom Januar 2024	14	
	Leistungsfähigkeit der Strecken, Knoten und Netzabschnitte im Zuge der K 12/K 27, Planfälle E4 und E6 vom Oktober 2024	151	
Materialband I-2	Umstufungs- und Widmungskonzept – Erläuterungsbericht vom 31.03.2017	6	
	Anlage: Übersichtskarte vom 02.08.2017	1	1:100.000
Materialband II-1	Konzept zur bauzeitlichen Behandlung von ausgepresstem, eisenhaltigem Porenwasser – Erläuterungsbericht vom 16.06.2016	65	
	Anlage 1	6	
	Anlage 2 vom 30.03.2016	4	1:2.500
	Anlage 3 vom 30.03.2016	4	1:2.500
	Anlage 4	25	
	Anlage 5	25	
	Anlage 6	30	
	Anlage 7	9	
	Anlage 8	19	
	Anlage 9	24	
	Anlage 10 vom 30.03.2016	6	1:750
	Stellungnahme Porenwasserbehandlung vom 16.09.2022	2	
Materialband II-2	Fachbeitrag Verlegung Rohrfernleitungen SASOL und EWE – Erläuterungsbericht	29	
	Lageplan vom 14.09.2015	2	1:2.000
	Bl. 1 Bl. 2		
Materialband III-1	Vorausschau zur abschnittswisen Planfeststellung der A 20 – Fachbericht vom 07.11.2016	174	
Materialband III-2	Wasserrechtlicher Fachbeitrag – Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 und 44 WHG vom 17.08.2022	145	
	Anhang 1	2	1:20.000
	Anhang 2	101	
	Anhang 3	152	
	Anhang 4	41	
	Anhang 5	34	
	Anhang 6 vom 20.11.2024	9	
Materialband IV	Variantevergleich zur Linienführung – Erläuterungsbericht vom 20.05.2022	99	
	Anlage 1	1	1:10.000
	Anlage 2	8	
Materialband V-1	Abstimmungsvermerk zur Straßen- und Gebietsentwässerung vom 19.12.2019	16	
Materialband V-2	Wasserrechtliches Einvernehmen vom 11.11.2024	2	
Materialband V-3	Gutachten Windpark Drochtersen – Bewertung der Gefährdung des Autobahnkreuzes der A 20/A 26 durch zwei WEA vom 25.05.2020	213	
Materialband VI	Ausgewählte Erwidern der Vorhabenträgerin	208	

Tab. 2

1.1.3 Inhalts- und Nebenbestimmungen

1.1.3.1 Vorbehalte

Änderungen und Ergänzungen dieses Beschlusses, die aus rechtlichen oder technischen Gründen erforderlich sind, bleiben vorbehalten; § 76 VwVfG bleibt hiervon unberührt. Ungeachtet dessen gelten folgende Vorbehalte:

1.1.3.1.1 Baubeginn

Mit dem Bau darf erst begonnen werden, wenn auch mit dem Bau der A 20, Abschnitt Drochtersen bis Landesgrenze Niedersachsen/Schleswig-Holstein begonnen werden darf oder der Planfeststellungsbeschluss für den Planungsabschnitt 7 der A 20 zwischen L 114 bei Elm bis zum Kreuz Kehdingen oder der Planfeststellungsbeschluss für den Planungsabschnitt 5a der A 26 zwischen Drochtersen (K 28) bis Freiburger Straße L 111 oder der Planfeststellungsbeschluss für den (Aus-)Bau der B 73 von Cadenberge bis Drochtersen vollziehbar ist. Der Bau des Kreuzes Kehdingen umfasst dabei jeweils auch die Errichtung des Vorbelastungsdammes für die A 20 im hier planfestgestellten Bereich.

1.1.3.1.2 Abstimmungen

Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält eine Reihe von Abstimmungserfordernissen zwischen der Vorhabenträgerin und einzelnen Fachbehörden, Versorgungsträgern sowie sonstigen Betroffenen über Details der Baudurchführung bzw. -tätigkeit. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass diese Abstimmungen einvernehmlich erfolgen. Sofern im Einzelfall ein solches Einvernehmen nicht erzielt werden kann, entscheidet die Planfeststellungsbehörde auf Antrag eines Beteiligten. Eine entsprechende Entscheidung bleibt vorbehalten.

1.1.3.1.3 Ausführungsplanung

Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, vor Baubeginn ihre Detailplanung zur Bauausführung (Ausführungsplanung) der Planfeststellungsbehörde zur Prüfung der Übereinstimmung mit dem Planfeststellungsbeschluss vorzulegen.

1.1.3.1.4 Verkehrsfreigabe

Die Verkehrsfreigabe für das Autobahnkreuz Kehdingen steht unter der aufschiebenden Bedingung, dass am Knotenpunkt K 12/B 495 eine Lichtsignalanlage errichtet und in Betrieb genommen wird.

1.1.3.2 Auflagen

1.1.3.2.1 Baubeginnsanzeige

Die bauliche Fertigstellung des Vorhabens ist der Planfeststellungsbehörde innerhalb von drei Monaten nach Abschluss der Bauarbeiten anzuzeigen. Die Inbetriebnahme des Vorhabens ist der Planfeststellungsbehörde innerhalb von drei Monaten nach Verkehrsfreigabe anzuzeigen.

1.1.3.2.2 Denkmalschutz

- a) Sollte es bei den Bau- und Erdarbeiten zu ur- oder frühgeschichtlichen Bodenfunden (z.B. Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen und Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) kommen, sind diese nach § 14 Abs. 1 NDSchG unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde anzuzeigen. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 NDSchG bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen bzw. ist für ihren Schutz Sorge zu tragen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.
- b) Vor der Bergung der archäologischen Fundstellen „Fundstellennummer 23 – „ur- und frühgeschichtliche Wurt in Drochtersen“ und Fundstellennummer 20 – „mittelalterliche Deichreste unterhalb des jetzigen Landernwegs in Drochtersen“ sind diese fachgerecht zu dokumentieren und die Dokumentation der Unteren Denkmalschutzbehörde zu übergeben.

1.1.3.2.3 Wasserwirtschaft

Die Behandlungsflächen zur Ausfällung des ausgepressten, eisenhaltigen Porenwassers sind nach Beendigung der Baumaßnahmen durch Abschieben bzw. Ausräumen und fachgerechter Entsorgung des ausgefällten Eisen-III-Oxids zu beräumen und zurückzubauen. Zudem sind die Behandlungsflächen, soweit das Maßnahmenblatt V 5 Lücken oder Unklarheiten aufweist, entsprechend dem Konzept zur bauzeitlichen Behandlung von ausgepresstem, eisenhaltigem Porenwasser (Materialband II-1) zu errichten, zu betreiben und zurückzubauen.

1.1.3.2.4 Immissionsschutz

- a) Nordwestlich des geplanten Kreisverkehrs des Zubringers zur L 111/L 111 ist für beide Fahrtrichtungen bis zur Ortstafel Drochtersen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h anzuordnen. In den beiden übrigen Zufahrten auf den Kreisverkehrsplatz sind in Annäherungsrichtung sog. Geschwindigkeitstrichter anzuordnen, wobei 150 m vor dem Knotenpunkt 70 km/h und ab 100 m vor dem Knotenpunkt 50 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit anzuordnen sind.
- b) Während der Bauarbeiten sind die gesetzlichen Vorschriften der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) und die Beschränkungen der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) einzuhalten. Soweit zweckdienlich, sind temporäre Schallschutzwände zum Schutz der an die Baustelle angrenzenden Wohngebäude zu errichten.

1.1.3.2.5 Naturschutz und Landschaftspflege

- a) Die Vorhabenträgerin setzt die Untere Naturschutzbehörde sowie die Planfeststellungsbehörde über den Beginn der Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen unaufgefordert textlich in Kenntnis.
- b) Die Vorhabenträgerin legt der Unteren Naturschutzbehörde und der Planfeststellungsbehörde nach jeweiligem Abschluss der aus Gründen des besonderen Artenschutzes (§ 44 Abs. 1 BNatSchG) zu ergreifenden landschaftspflegerischen Maßnahmen einen mit Fotomaterial belegten Bericht vor, der unter Bezugnahme auf die diesem Beschluss zugrunde liegenden Planunterlagen die einzelnen Maßnahmen, deren Fertigstellung, Unterhaltung sowie die Maßnahmen zu ihrer rechtlichen Sicherung detailliert – inklusive der Zeitpunkte der Herstellung – darstellt.

- c) Die Vorhabenträgerin legt der Unteren Naturschutzbehörde und der Planfeststellungsbehörde nach Abschluss aller (übriger) landschaftspflegerischer Maßnahmen einschließlich der erforderlichen Fertigstellungs- und Entwicklungsmaßnahmen einen mit Fotomaterial belegten Bericht vor, der unter Bezugnahme auf die diesem Beschluss zugrunde liegenden Planunterlagen die einzelnen Maßnahmen, deren Fertigstellung, Unterhaltung sowie die Maßnahmen zu ihrer rechtlichen Sicherung detailliert – inklusive der Zeitpunkte der Herstellung – darstellt.
- d) In Konkretisierung der Maßnahme A 2 ist nach Abschluss der Bauarbeiten ist eine durchgehende standortheimische Gehölzgruppe in lockerer Anordnung insb. auf der nordwestlichen Seite des Zubringers zur L 111 zwischen dem Hof Hohenblöcken (etwa Bau-km 117+400) und dem südwestlich gelegenen Wirtschaftsweg (etwa Bau-km 116+050) zu pflanzen.
- e) Während der Nachtzeit (von 20.00 bis 7.00 Uhr) dürfen keine Bauarbeiten stattfinden. Soweit der Bauablauf aus unvorhergesehenen Gründen auch Bauarbeiten zur Nachtzeit erfordert, kann die Vorhabenträgerin eine Ausnahme bei der Planfeststellungsbehörde beantragen. Die Ausnahme wird erteilt, wenn sichergestellt ist, dass es trotz der Bauarbeiten zur Nachtzeit nicht zu einer erheblichen Störung im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG von Fledermäusen kommt.
- f) Die Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist durch eine ökologische Baubegleitung (ÖBB) zu begleiten und zu kontrollieren. Die Aufgaben der ÖBB ergeben sich aus dem Anhang zur Maßnahmenkartei (Unterlage 12.3.3).

1.1.3.2.6 Klima und Luft

- a) Bei der Umsetzung aller Baumaßnahmen sind im Hinblick auf den Schutz von Luft und Klima dem aktuellen Stand der Technik entsprechende Bautechniken und -technologien zu verwenden, um eine möglichst schadstoffemissionsarme Ausführung zu gewährleisten.
- b) Sind witterungsbedingt starke Staubentwicklungen zu erwarten, sind entsprechende Maßnahmen zur Befeuchtung der offenen Böden zu ergreifen, sodass es nicht zu erheblicher Staubentwicklung kommt.

1.1.3.2.7 Altlasten/Bodenschutz

- a) Sollten bei Erdarbeiten Altablagerungen bzw. Altlasten, insb. Abfälle, Boden- und/oder Grundwasserverunreinigungen oder sonstige augenscheinlich bzw. hinsichtlich ihres Geruchs auffällige (kontaminierte) Materialien angetroffen werden, hat die Vorhabenträgerin den Boden bzw. die entsprechenden Materialien in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde, die umgehend zu benachrichtigen ist, unter Beachtung der abfallrechtlichen Bestimmungen ordnungsgemäß zu behandeln und zu entsorgen.
- b) Das Bodenschutzkonzept ist mit der Unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen. Der Unteren Bodenschutzbehörde und der Planfeststellungsbehörde ist spätestens vier Wochen vor Baubeginn das Fachbüro anzuzeigen, das durch die Vorhabenträgerin mit der bodenkundlichen Baubegleitung beauftragt wurde. Die bodenkundliche Baubegleitung ist entsprechend der DIN 19639 durchzuführen.
- c) Der Beginn der Erdarbeiten ist der Unteren Bodenschutzbehörde und der Planfeststellungsbehörde zwei Wochen vor Baubeginn anzuzeigen. Die gesamten Erdbaumaßnahmen sind zu dokumentieren. Die Dokumentation ist nach Wiederherstellung der in Anspruch genommenen Fläche der Unteren Bodenschutzbehörde und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

- d) Bei allen Arbeiten sind Bodenverdichtungen soweit wie möglich zu vermeiden (z.B. durch Auswahl geeigneter Fahrzeuge und Maschinen (Bereifung, Luftdruck), Ausbringen von Fahrbohlen, Baggermatten oder Ähnlichem, Zeitpunkt der Arbeiten, Witterung). Im Zuge der Baumaßnahme verdichtete Bodenflächen, die nicht dauerhaft versiegelt werden, sind nach Beendigung der Maßnahme durch Bodenauflockerung (z.B. pflügen, eggen) wieder in den Zustand der natürlichen Bodenfunktion zu versetzen (Rekultivierung). Das Tiefpflügen zur Bodenlockerung im Bereich von Böden mit hoher Verdichtungsempfindlichkeit ist mit der Unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen. Eine Verdichtung des wieder aufgebrauchten Füllmaterials durch Baugeräte ist zu vermeiden bzw. auf ein Minimum zu beschränken. In Bereichen, in denen es nach Einschätzung der bodenkundlichen Baubegleitung in der Folge zu Sackungen kommen kann, ist im Einzelfall eine leichte Geländeüberhöhung vorzunehmen. In der Regel ist eine Schüttung des Materials ausreichend. Bei Wiederverfüllung ist nach Möglichkeit standorttypisches Material zu verwenden. Die Arbeiten sind nur bei geeigneten Boden- und Bodenwasserverhältnissen durchzuführen.
- e) Beim Umgang mit ausgehobenen Böden sind die Vorgaben der Ersatzbaustoffverordnung und der Bundes-Bodenschutzverordnung einzuhalten. Über Wiedereinbau/Reinigung und/oder Entsorgung von belastetem oder verunreinigtem Bodenmaterial ist in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde zu entscheiden.

1.1.4 Zusagen der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin hat die im Verfahren abgegebenen Zusagen nach Maßgabe dieses Beschlusses einzuhalten.

1.1.4.1 Immissionsschutz

Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass in den Bereichen, an denen auf bestehenden Straßen ein baulicher Eingriff stattfindet, sowie für alle neu zu bauenden Straßen mindestens der Einbau von SMA-Deckschichten gemäß Tab. 4a der RLS-19 (oder gleichwertig) erfolgt. Die somit zugesagten Straßendeckschichtkorrekturwerte liegen bei

v < 60 km/h: -2,6 dB für Pkw und -1,8 dB für Lkw;

v > 60 km/h: -1,8 dB für Pkw und -2,0 dB für Lkw.

1.1.4.2 Bodenschutz

Die Vorhabenträgerin sagt die Erstellung eines Bodenschutzkonzepts und die Durchführung einer bodenkundlichen Baubegleitung zu.

1.1.4.3 Denkmalschutz

Die Vorhabenträgerin sagt zu, im Bereich der archäologischen Fundstellen „Fundstellennummer 23 – „ur- und frühgeschichtliche Wurt in Drochtersen“ und Fundstellennummer 20 – „mittelalterliche Deichreste unterhalb des jetzigen Landerwegs in Drochtersen“ in Absprache mit der Unteren Denkmalschutzbehörde Erkundungsarbeiten vorzunehmen und anschließend etwaig notwendige Ausgrabungsarbeiten vorzunehmen, wofür sie die Kosten übernimmt.

1.1.4.4 Einzelzusagen

- a) Für die Gebäude Gauensieker Straße 6, 8 und 10 sagt die Vorhabenträgerin die Gewährung passiven Schallschutzes nach Maßgabe der 24. BImSchV für diejenigen Fassadenbereiche, die von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV in der bis zum 28.02.2021 geltenden Fassung betroffen sind, dem Grunde nach zu.
- b) Die Vorhabenträgerin sagt zu, mit der EWE Netz GmbH sowie der Sasol Germany GmbH zur Sicherung und Neuverlegung der vorhandenen Gashochdruckleitungen die Gespräche in Vorbereitung der Bauausführung wieder aufzunehmen und eine Einigung herbeizuführen.
- c) Die Vorhabenträgerin sagt zu, für das Gut Hohenblöcken wegen möglicher baubedingter Erschütterungen ein Beweissicherungsverfahren hinsichtlich der Statik des Wohn-Wirtschaftsgebäudes sowie der vorhandenen Nebenanlagen durchzuführen.
- d) Die Vorhabenträgerin sagt zu, soweit aufgrund des planfestgestellten Vorhabens einschließlich notwendiger Folgemaßnahmen an den im Wirkraum des Vorhabens befindlichen Windenergieanlagen infolge notwendig werdender Anpassungen und Schutzmaßnahmen Kosten ausgelöst werden, diese Kosten zu übernehmen.

1.2 Erlaubte Gewässerbenutzungen

1.2.1 Betriebszeitliche Gewässerbenutzungserlaubnisse

Im Einvernehmen mit dem Landkreis Stade (Untere Wasserbehörde) werden der Vorhabenträgerin betriebszeitlich folgende gehobene wasserrechtliche Erlaubnisse gemäß § 19 Abs. 1 i.V.m. § 8 Abs. 1, § 15 und § 9 Abs. 1 Nr. 4 bzw. Nr. 5 WHG erteilt:

Nr. der Einleitstelle (Unterlage 13.3)	Ort der Einleitung	Art	Maximale Einleitmenge in l/s	Zweck
E1	Bau-km 1+344 auf Flurstück 117/2, Flur 6 Gemarkung Assel in das Ritscher Schleusenfleth	Einleiten von Stoffen in ein Gewässer gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG	3,84	Einleitung von betriebszeitlich anfallendem Niederschlagswasser über Straßenbegleitgraben
E2	Bau-km 1+331 auf Flurstück 152, Flur 24 Gemarkung Assel in das Ritscher Schleusenfleth	Einleiten von Stoffen in ein Gewässer gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG	27,3	Einleitung von betriebszeitlich anfallendem Niederschlagswasser über Straßenbegleitgraben
E3	Bau-km 3+650 auf Flurstück 50/1, Flur 25 Gemarkung Assel in den Zulaufgraben zur Landern West	Einleiten von Stoffen in ein Gewässer gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG	2,9	Einleitung von betriebszeitlich anfallendem Niederschlagswasser über Straßenbegleitgraben

Nr. der Einleitstelle (Unterlage 13.3)	Ort der Einleitung	Art	Maximale Einleitmenge in l/s	Zweck
E4	Bau-km 3+661 auf Flurstück 342/1, Flur 40 Gemarkung Drochtersen in den Zulaufgraben zur Landern Ost	Einleiten von Stoffen in ein Gewässer gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG	9,6	Einleitung von betriebszeitlich anfallendem Niederschlagswasser über Straßenbegleitgraben
E5	Bau-km 0-169 auf Flurstück 99/66, Flur 39 Gemarkung Drochtersen in das Gauensieker Schleusenfleth	Einleiten von Stoffen in ein Gewässer gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG	1,7	Einleitung von betriebszeitlich anfallendem Niederschlagswasser über Straßenbegleitgraben
E6	Bau-km 0-152 auf Flurstück 99/66, Flur 39 Gemarkung Drochtersen in das Gauensieker Schleusenfleth	Einleiten von Stoffen in ein Gewässer gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG	1,7	Einleitung von betriebszeitlich anfallendem Niederschlagswasser über Straßenbegleitgraben
E7	Bau-km 0-822 auf Flurstück 218/5, Flur 41 Gemarkung Drochtersen in die Landern West	Einleiten von Stoffen in ein Gewässer gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG	12,4	Einleitung von betriebszeitlich anfallendem Niederschlagswasser über Straßenbegleitgraben
E7.1	Bau-km 0-820 auf Flurstück 275/3, Flur 41 Gemarkung Drochtersen in die Landern West	Einleiten von Stoffen in ein Gewässer gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG	170	Einleitung von anfallendem Niederschlagswasser aus dem Polder Landern über Dränagesammelleitung
E8	Bau-km 0-161 auf Flurstück 94, Flur 39 Gemarkung Drochtersen in das Gauensieker Schleusenfleth	Einleiten von Stoffen in ein Gewässer gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG	2,9	Einleitung von betriebszeitlich anfallendem Niederschlagswasser über Straßenbegleitgraben
E9	Bau-km 0-250 auf Flurstück 136/4, Flur 40 Gemarkung	Einleiten von Stoffen in ein Gewässer gemäß § 9	77	Einleitung von anfallendem Niederschlagswasser aus dem Polder Landern

Nr. der Einleitstelle (Unterlage 13.3)	Ort der Einleitung	Art	Maximale Einleitmenge in l/s	Zweck
	Drochtersen in die Landern Ost	Abs. 1 Nr. 4 WHG		über eine Dränagesammelleitung
E10	Bau-km 115+103 auf Flurstück 94, Flur 39 Gemarkung Drochtersen in das Gauensieker Schleusenfleth	Einleiten von Stoffen in ein Gewässer gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG	0,5	Einleitung von betriebszeitlich anfallendem Niederschlagswasser über Straßenbegleitgraben
E11	Bau-km 115+113 auf Flurstück 94, Flur 39 Gemarkung Drochtersen in das Gauensieker Schleusenfleth	Einleiten von Stoffen in ein Gewässer gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG	0,3	Einleitung von betriebszeitlich anfallendem Niederschlagswasser über Straßenbegleitgraben
E12	Bau-km 116+078 auf Flurstück 2/1, Flur 39 Gemarkung Drochtersen in das Verbandsge- wässer 13.1	Einleiten von Stoffen in ein Gewässer gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG	2,4	Einleitung von betriebszeitlich anfallendem Niederschlagswasser über Straßenbegleitgraben
E13	Bau-km 116+085 auf Flurstück 2/1, Flur 39 Gemarkung Drochtersen in das Verbandsge- wässer 13.1	Einleiten von Stoffen in ein Gewässer gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG	23,8	Einleitung von betriebszeitlich anfallendem Niederschlagswasser über Straßenbegleitgraben
E14	Bau-km 117+224 auf Flurstück 6/1, Flur 18 Gemarkung Assel in Verbandsge- wässer 13.1	Einleiten von Stoffen in ein Gewässer gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG	4,6	Einleitung von anfallendem Niederschlagswasser aus Poldergebiet über Dränagesammelleiter sowie betriebszeitlich anfallendes Straßenniederschlagswa sser über Straßenbegleitgraben
E15	Bau-km -1-408 auf Flurstück 311/5, Flur 41	Einleiten von Stoffen in ein Gewässer	3,3	Einleitung von anfallendem Niederschlagswasser

Nr. der Einleitstelle (Unterlage 13.3)	Ort der Einleitung	Art	Maximale Einleitmenge in l/s	Zweck
	Gemarkung Drochtersen über den Poldersammler B des Entwässerungsverbandes Drochtersen in Sietwender Schleusenfleth	gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG		über Straßenbegleitgraben und Straßenentwässerungsleitung

Tab. 3

1.2.2 Bauzeitliche Gewässerbenutzungserlaubnisse

Darüber hinaus werden der Vorhabenträgerin im Einvernehmen mit dem Landkreis Stade (Untere Wasserbehörde) folgende gehobene wasserrechtliche Erlaubnisse zur bauzeitlichen Einleitung gemäß § 19 Abs. 1 i.V.m. § 8 Abs. 1, § 15 und § 9 Abs. 1 Nr. 4 bzw. Nr. 5 WHG erteilt:

Bezeichnung der Einleitstelle	Ort der Einleitung	Art	Maximale Einleitmenge in l/s	Zweck
D	Bau-km 1+344 auf Flurstück 117/2, Flur 6 Gemarkung Assel in das Ritscher Schleusenfleth	Einleiten von Stoffen in ein Gewässer gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG	3	Einleitung bauzeitlich anfallenden Porenwassers nach abgeschlossener Behandlung aus Behandlungsanlage D
C	Bau-km 1+331 auf Flurstück 152, Flur 24 Gemarkung Assel in das Ritscher Schleusenfleth	Einleiten von Stoffen in ein Gewässer gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG	37	sowie Einleitung bauzeitlich anfallenden Porenwassers nach abgeschlossener Behandlung aus Behandlungsanlage C
A	Bau-km 1-408 auf Flurstück 311/5, Flur 41 Gemarkung Drochtersen über den Poldersammler B des Entwässerungsverbandes Drochtersen in	Einleiten von Stoffen in ein Gewässer gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG	5	Einleitung bauzeitlich anfallenden Porenwassers nach abgeschlossener Behandlung aus Behandlungsanlage A

Bezeichnung der Einleitstelle	Ort der Einleitung	Art	Maximale Einleitmenge in l/s	Zweck
	Sietwender Schleusenfleth			
B	Einleitung an den Koordinaten R: 3524744, H: 5950422 in das Gauensieker Schleusenfleth	Einleiten von Stoffen in ein Gewässer gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG	29	Einleitung bauzeitlich anfallenden Porenwassers nach abgeschlossener Behandlung aus Behandlungsanlage B
E	Einleitung an den Koordinaten R: 3525685, H: 5950836 in das Verbandsgewässer 13.1	Einleiten von Stoffen in ein Gewässer gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG	31	Einleitung bauzeitlich anfallenden Porenwassers nach abgeschlossener Behandlung aus Behandlungsanlage E

Tab. 4

1.2.3 Inhalts- und Nebenbestimmungen

Die Einleitstellen sind zum Schutz vor Auswaschungen der Uferböschung sowie der Gewässersohle mit Wasserbaupflaster oder Ähnlichem zu befestigen, sofern an der Einleitstelle kein Regelungsbauwerk für die Einleitung errichtet wird.

1.3 Entscheidungen über Stellungnahmen und Einwendungen

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

1.4 Aussetzung der sofortigen Vollziehung

Die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird gemäß § 80 Abs. 4 Satz 1 VwGO bis zum Eintritt einer der Bedingungen der Nebenbestimmung unter 1.1.3.1.1 ausgesetzt.

1.5 Kostenentscheidung

Die Vorhabenträgerin trägt die Kosten des Verfahrens. Die Entscheidung über die Höhe der Kosten ergeht durch einen gesonderten Bescheid.

2 Begründender Teil

2.1 Sachverhalt

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss entscheidet über die Zulässigkeit des Neubaus des Kreuzes Kehdingen, Anschluss der A 20 an die A 26 und die Verbindung zum nachgeordneten Straßennetz durch die Herstellung von Zubringerstrecken zur K 27 und L 111 sowie der Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes.

Der Anschluss der A 20 an die A 26 wird im nordöstlichen Teil Niedersachsens, südlich der Gemeinde Drochtersen realisiert. Dieser Anschluss liegt südlich der geplanten festen Elbquerung der A 20 und schließt an den 5. Bauabschnitt der A 26 an. Die A 20 überquert die Elbe aus nördlicher Richtung kommend durch einen Tunnel, dessen Portal unmittelbar südlich von Drochtersen in Niedersachsen liegt. Dieser Abschnitt der A 20 bis etwa 1.300 m südlich der L 111 wurde bereits am 30.03.2015 planfestgestellt und der Planfeststellungsbeschluss wurde durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10.11.2016 bestätigt.²

Die A 26, die östlich an Drochtersen anschließt und in Richtung Hamburg führt, wird im Wirtschaftsraum des Oberzentrums Hamburg eine bedeutende Verkehrsfunktion erfüllen. Die A 26 zwischen Drochtersen und dem Anschluss an die A 7 wird in fünf Abschnitten realisiert. Die ersten drei Abschnitte sind bereits in Betrieb, während sich der Abschnitt 4 bis zum Anschluss an die A 7 derzeit im Bau befindet. Abschnitt 5 der A 26 beginnt östlich von Stade und endet am Kreuz Kehdingen. Dieser Abschnitt befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren. Aufgrund einer geplanten Industriegleisverlegung durch die Stadt Stade wurde der Abschnitt in die Unterabschnitte 5a und 5b unterteilt, um Zeitverluste durch die Umplanung zu vermeiden. Für Abschnitt 5a ist ein Änderungsplanfeststellungsverfahren erforderlich, um den Kompensationsumfang anzupassen und die Verknüpfung mit der Freiburger Straße zu regeln. Die Trassenführung im Abschnitt 5a sowie die Anbindung an die A 20 sind von dieser Anpassung jedoch nicht betroffen.

Das Kreuz Kehdingen und die geplanten Verknüpfungen stellen eine leistungsfähige Anbindung des unteren Elberaums an das transeuropäische Straßennetz im Zuge der A 20 her.

Der Anschluss an das nachgeordnete Straßennetz wird in Richtung B 495 über die K 27 und K 12 sowie zur L 111 über einen Zubringer hergestellt. Es ist vorgesehen, den Zubringer zur K 27 als Bundesstraße und den Zubringer zur L 111 als Landesstraße zu widmen.

Der als A 26 geplante Teil beginnt westlich des Kreuzes Kehdingen und wird über die A 20 geführt. Der Abschnitt endet sodann östlich an der Grenze zum Bauabschnitt 5a der A 26 bei Bau-km 1.700. Dieser Abschnitt des Autobahnkreuzes ist 2.200 m lang.

Die A 26 hat eine überregionale Verbindungsfunktion und wird der Straßenkategorie AS II gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) 2008 zugeordnet und als Überregionalautobahn nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) 2008 eingestuft. Sie wurde nach der Entwurfsklasse EKA 1 B geplant. Die A 26 wird mit einem vierstreifigen Regelquerschnitt mit Standstreifen – RQ 28 gemäß RAA – errichtet. Sie hat eine Gesamtbreite von 28 m. Die Seitenraumgestaltung einschließlich der Entwässerungseinrichtungen resultiert aus den anstehenden Baugrundverhältnissen sowie den erforderlichen Baugrundmaßnahmen, der Trassenführung in Lage und Höhe, den wasserwirtschaftlichen Verhältnissen und dem geplanten Straßenentwässerungssystem. Der Fahrbahnaufbau entspricht der Belastungsklasse 3,1 bzw. 100 gemäß der Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO) 2012/2024. Der Aufbau besteht aus Splittmastixasphalt, Asphaltbinderschicht, Asphalttragschicht und einer Schicht aus

² BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, BVerwGE 156, 215 ff.

frostunempfindlichem Material (Sand des Vorbelastungsdamms). Die Ein- und Ausfädelungstreifen erhalten die gleiche Befestigung. Das Bankett wird mit einer Vegetationstragdeckschicht befestigt.

Das Autobahnkreuz A 20/A 26 wurde hingegen gemäß der RAA frei trassiert. Die Schleifenrampen sind für eine Rampengeschwindigkeit von 50 km/h mit einem sich daraus ergebenden Mindestradius von 80 m trassiert. Die östlichen Tangentialrampen sind unter Berücksichtigung der höheren Verkehrsbedeutung für eine Rampengeschwindigkeit von 80 km/h mit einem Mindestradius von 250 m, die westlichen Tangentialrampen als Verbindung zum nachgeordneten Netz für eine Rampengeschwindigkeit von 70 km/h mit einem Mindestradius von 180 m trassiert. Aus technischen Gründen werden die Tangentialrampen unter Berücksichtigung der schwierigen Baugrundverhältnisse nicht angepasst geführt. Dies ist erforderlich, um Querneigungswechsel mit entsprechenden Verwindungen und die hierfür erforderlichen zusätzlichen baulichen Aufwendungen zur Schaffung von Mindestlängsneigungen in dem vorhandenen ebenen Gelände zu vermeiden. Die Verteilerfahrbahnen an der A 20 sind für eine Rampengeschwindigkeit von 80 km/h trassiert.

Die gewählten Trassierungsparameter entsprechen den RAA. Die Rampenquerschnitte ergeben sich gemäß der RAA in Abhängigkeit von der Lage und Funktion der Rampe, der Prognosebelastung und der geplanten Rampenlänge.

Die indirekt geführten Schleifenrampen erhalten einheitlich einen einstreifigen Rampenquerschnitt Q1 mit einer Gesamtbreite von 9 m. Die direkt geführten Tangentialrampen erhalten einen zweistreifigen Rampenquerschnitt Q2 mit einer Gesamtbreite von 10,5 m. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung der Rampen und der Verteilerfahrbahnen werden diese mit den Belastungsklassen 3,2 und 100 gemäß RStO hergestellt. Der Aufbau besteht aus Splittmastixasphalt, Asphaltbinderschicht, Asphalttragschicht und einer Schicht aus frostunempfindlichem Material (Sand des Vorbelastungsdamms). Das Bankett wird mit einer Vegetationstragdeckschicht befestigt.

Die neben der A 26 ebenfalls planfestgestellten Zubringer zur K 27 und zur L 111 wurden entsprechend der Straßenkategorie LS III (Landstraße, Regionalstraße) und der Entwurfsklasse 3 nach RAL geplant. Sie werden anbaufrei ohne Zufahrten hergestellt. Der Zubringer zur K 27 hat eine Länge von ca. 1.042 m, der Zubringer zur L 111 hat hingegen eine Länge von ca. 3.095 m. Für die zwei Zubringer ist eine Anschlussstelle nötig.

Unter Berücksichtigung der Einstufung des Zubringers zur K 27 in die EKL 3 und eines verkehrssicheren Übergangs von dem zweibahnigen, vierstreifigen Regelquerschnitt der A 26 auf den einbahnigen Regelquerschnitt des Zubringers sowie unter Beachtung der Ein- und Ausfädelungen aufgrund der Anschlussstelle erhält der Zubringer zur K 27 einen Regelquerschnitt RQ 15,5 und eine Kronenbreite von 15,5 m. Der innere Fahrstreifen dient als Überholfahrstreifen und wird vor dem Kreisverkehr K 27 eingezogen, sodass der Zubringer mit einem zweistreifigen Querschnitt an den Kreisverkehr anschließt. Der Zubringer zur K 27 wird entsprechend der Belastungsklasse 10 hergestellt. Der Aufbau besteht aus Splittmastixasphalt, Asphaltbinderschicht, Asphalttragschicht und einer Schicht aus frostunempfindlichem Material (Sand des Vorbelastungsdamms). Das Bankett wird wiederum mit einer Vegetationstragdeckschicht befestigt.

Um den Zubringer zur K 27 an die bestehende K 27 anzuschließen, wird die K 27 im Bereich Aschhorn mit einem Kreisverkehr erweitert und über eine Länge von ca. 155 m (nördliche Anbindung) bzw. ca. 167 m (südliche Anbindung) verlegt und radial an den Kreisverkehr angeschlossen. Dies wurde entsprechend der Entwurfsklasse 4 mit einem Regelquerschnitt RQ 9 und einer Kronenbreite von 9 m bzw. 11,75 m mit Radweg (Bestand) geplant. Der Aufbau besteht aus Splittmastixasphalt, Asphaltbinderschicht, Asphalttragschicht und einer Schicht aus frostunempfindlichem Material (Sand des Vorbelastungsdamms). Das Bankett wird mit einer Vegetationstragdeckschicht befestigt.

Um den Zubringer zur L 111 an die bestehende L 111 anzuschließen, wird die L 111 beidseitig des Knotenpunkts über eine Länge von ca. 91 m (nördliche Anbindung) bzw. ca. 136 m (südliche Anbindung) in der Höhe angepasst und radial an den Kreisverkehr angeschlossen.

Dies wurde entsprechend der Entwurfsklasse 3 mit einer Kronenbreite von 11 m geplant. Die an das Bankett anschließende Böschung wird beidseitig mit einer Mindestbreite von 8,25 m ausgebildet. Im Bereich der Parallellage des Zubringers zur L 111 mit der A 20 erfolgt aufgrund der Trassenbündelung eine Reduzierung der autobahnseitigen Böschungsbreite. In hohen Dammlagen (> 5 m) werden die Böschungen mit einer Regelneigung von 1:1,5 und zusätzlichen Bermen mit einer Breite von 5 m hergestellt. Am Böschungsfuß wird ein straßenparalleler Graben mit einer Mindestbreite von 2,75 m hergestellt. Der Aufbau besteht aus Splittmastixasphalt, Asphaltbinderschicht, Asphalttragschicht und einer Schicht aus frostunempfindlichem Material (Sand des Vorbelastungsdamms). Das Bankett wird mit einer Vegetationstragdeckschicht befestigt.

Die Anschlussstelle wird als indirekt geführte Rampe (sog. Schleifenrampe mit nördlicher Ausfahrrampe und südlicher Einfahrrampe) errichtet. Die Rampen sind für eine Berechnungsgeschwindigkeit von 40 km/h (nördliche Ausfahrrampe) bzw. 50 km/h (südliche Einfahrrampe) trassiert. Die direkt geführten Rampen (nördliche Einfahrrampe und südliche Ausfahrrampe) sind für eine Berechnungsgeschwindigkeit von 50 km/h trassiert. Die in eine Richtung befahrenen Rampen erhalten einen Querschnitt Q 1 mit einer Gesamtbreite von 9 m. Die zweistreifigen Rampen erhalten einen Querschnitt Q 4 mit einer Gesamtbreite von 11 m. Im Bereich der Radien von mehr als 150 m erfolgt eine Fahrbahnverbreiterung gemäß RAA. Die Rampen werden entsprechend der Belastungsklasse 10 hergestellt. Der Aufbau besteht aus Splittmastixasphalt, Asphaltbinderschicht, Asphalttragschicht und einer Schicht aus frostunempfindlichem Material (Sand des Vorbelastungsdamms). Das Bankett wird mit einer Vegetationstragdeckschicht befestigt.

Daneben werden die bestehenden Erschließungen zu landwirtschaftlichen Flächen durch das planfestgestellte Vorhaben unterbrochen. Daher ist eine Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes Teil der planfestgestellten Maßnahmen. Dies erfolgt entsprechend der Richtlinie für ländlichen Wegebau (Arbeitsblatt DWA-A 904-1). Der Aufbau besteht aus einer bituminösen Tragdeckschicht und einer Schottertragschicht.

Durch die Baumaßnahme werden folgende Kreuzungen und Einmündungen geschaffen:

- Autobahnkreuz A 20/A 26,
- Anschlussstelle Zubringer K 27/Zubringer L 111,
- Anschluss der Rampen der Anschlussstelle Zubringer K 27/Zubringer L 111 an den Zubringer L 111,
- Anschluss des Zubringers K 27 an die K 27,
- Anschluss des Zubringers L 111 an die L 111,
- Einmündungen von Wirtschaftswegen, Betriebs- und Unterhaltungswegen und Betriebsstraßen.

Schließlich erhalten die Dreiecksflächen im Bereich der Rampen der Anschlussstelle und des Autobahnkreuzes Betriebszufahrten.

Aufgrund der schwierigen Baugrundverhältnisse wurden im Rahmen der Planung Baugrundgutachten und Planungen zu baugrundtechnischen Maßnahmen eingeholt. Hierbei wurde festgestellt, dass sich unterhalb der Deckschicht aus oberem Klei mit vereinzelt Auffüllungen oder Mutterboden meist mehrere Meter mächtige Watablagerungen befinden, die aus schluffigen Feinsanden und feinsandigen Schluffen bestehen. Zur Tiefe hin folgen abschnittsweise mächtige Kleischichten, an deren Unterkante teils Basistorf angetroffen wurde. Der Horizont der pleistozänen Sande verläuft relativ uneinheitlich zwischen 12 m und 19 m unter Gelände. Die anstehenden organischen Weichschichten aus Klei und Torf sind setzungsempfindlich und weisen eine geringe Scherfestigkeit auf, sodass Maßnahmen zur Setzungsvorwegnahme bzw. zur Vermeidung späterer Setzungen angewandt werden müssen. Daher werden während der Bauphase verschiedene Maßnahmen zur Setzungsvorwegnahme bzw. zur Vermeidung späterer Setzungen in Abhängigkeit von der Art des Bauwerks (Straßendamm, Brückengründung, Übergangsbereich zum Brückenbauwerk etc.) und den spezifischen Verhältnissen umgesetzt. So wird im Bereich der freien Strecke der A 20, A 26 und der Zubringer die Setzung im sog. Überschüttverfahren mit Vertikaldräns

vorweggenommen. In Sonderbereichen, wie den Übergängen zu den technischen Bauwerken und parallel zum Trog, werden Setzungen durch Gründung des Straßendamms auf einem aufgeständerten Gründungspolster vermieden. Im Bereich der Wirtschaftswege kommt es zu einem oberflächlichen Bodenaustausch zur Gründung der Wege.

Bei dem Überschüttverfahren mit dem Einbau eines Vertikaldräns wird der Straßendamm zunächst als Vorbelastungsdamm im Überschüttverfahren hergestellt. Die Höhe der Vorbelastung variiert je nach geplanter Gradientenhöhe der Straße. Der Vorbelastungsdamm wird in mehreren Schüttstufen lagenweise eingebaut. Zur schnellen Entwässerung des Untergrundes und der damit verbundenen Verkürzung der Liegezeit ist hierbei eine Vertikaldränung vorgesehen. Nach der Setzung wird der überschüssige Teil des Damms zurückgebaut. Somit kann späteren Setzungen und damit verbundenen Schäden an der Straße vorgebeugt werden.

Für die aufgeständerten Gründungskörper, welche im Übergangsbereich zu technischen Bauwerken und Sonderbereichen notwendig sind, werden textilmantelnde Sandsäulen eingebaut. Um eine ausreichende Standfestigkeit zu erreichen, werden etwa 15 % bis 20 % der Grundfläche dementsprechend unterfüttert. Der untere Bereich der Säulen wird mit einer Bentonit-Zementsuspension abgedichtet, um das Grundwasser zu schützen. Nach Herstellung dieser Säulen wird im Straßendamm eine Kopfbewehrung der Sandsäulen aus Sand und Geotextil hergestellt.

Die Straßenentwässerung erfolgt beidseitig und das Niederschlagswasser wird über die Bankette auf die Böschungen abgeführt. Die Böschung wird unter Berücksichtigung des zuvor erforderlichen Vorbelastungsdamms in der Regel mit einer einheitlichen Breite von 8,25 m ausgebildet. Das Straßenwasser versickert in der Böschung und wird in der bewachsenen Bodenzone während des Versickerungsvorgangs gereinigt. Daneben werden am Böschungsfuß Gräben hergestellt, um das Straßenwasser bei Extremregenereignissen abzuleiten. Diese Gräben haben eine Mindesttiefe von 0,75 m und eine Mindestbreite von 2,75 m sowie eine definierte Fließrichtung zur Vorflut. Sie münden in bestehende Verbandsgewässer.

Bei den nachgeordneten Straßen, die ebenfalls Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses sind, wird das Niederschlagswasser über das Bankett auf der Böschung zur Versickerung gebracht oder über trassenparallele Mulden und Gräben zur Vorflut geleitet.

2.1.2 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), Geschäftsbereich Stade bzw. nunmehr die Vorhabenträgerin, beantragte mit Schreiben vom 04.04.2016 ein Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „Neubau des Kreuzes Kehdingen, Anschluss der A 20 an die A 26“ durchzuführen.

Nach Prüfung der Unterlagen hat die NLStBV, Dezernat 41 Planfeststellung, als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde das Planfeststellungsverfahren am 24.08.2017 eingeleitet. Die erstmalige Auslegung der Planunterlagen wurde in der Gemeinde Drochtersen durch Aushang und im Internet ab dem 01.09.2017 und in der Samtgemeinde Nordkehdingen durch Aushang und im Internet ab dem 05.09.2017 bekannt gemacht. Dabei wurde jeweils auf die Einwendungsmöglichkeit hingewiesen.

In allen betroffenen Gemeinden (Gemeinde Drochtersen, Samtgemeinde Nordkehdingen) lagen die Planunterlagen vom 18.09.2017 bis 17.10.2017 in den Diensträumen der Gemeindeverwaltungen während der Dienstzeiten zur allgemeinen Einsichtnahme öffentlich aus. Ferner waren die Planunterlagen gemäß § 27a VwVfG i.V.m. § 1 Abs. 1 NVwVfG auf den Internetportalen der Gemeinden über eine Verlinkung zum Internetportal der NLStBV sowie unter www.uvp-verbund.de einsehbar.

Bis zum Ende der Einwendungsfrist mit Ablauf des 28.11.2017 erhoben insgesamt 38

Personen, Gesellschaften und Vereinigungen Einwendungen. Parallel zur Auslegung der Planunterlagen beteiligte die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde die in ihrem Aufgabenbereich berührten Behörden. Zudem wurden insb. Entwässerungsverbände sowie Betreiber diverser Leitungsnetze und Infrastrukturanlagen als sonstige Träger öffentlicher Belange angeschrieben. Daraufhin haben 25 Behörden sowie Träger öffentlicher Belange Stellungnahmen abgegeben, wovon einige allerdings lediglich erklärt haben, gegen das Vorhaben keine Bedenken bzw. Einwände zu haben.

Die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde hat die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen der Vorhabenträgerin zur Erwidern übersandt.

Nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung in der Gemeinde Drochtersen durch Aushang und im Internet ab dem 17.08.2018 und in der Samtgemeinde Nordkehdingen durch Aushang und im Internet ab dem 17.08.2018 bis zum 31.08.2018 wurden die abgegebenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen am 27.08.2018 und 28.08.2018 in Drochtersen in einem ersten Termin erörtert.

Aufgrund der im Rahmen des Beteiligungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen sowie infolge des Erörterungstermins am 27.08.2018 und 28.08.2018 wurden die Planunterlagen durch die Vorhabenträgerin noch einmal geändert. Mit Schreiben vom 08.11.2022 hat sie eine Planänderung beantragt.

Die Planänderung war erforderlich aufgrund der Erkenntnisse aus der durchgeführten Erörterung und den vorgetragenen Einwendungen und Stellungnahmen, zwischenzeitlicher Abstimmungen mit Betroffenen und Anliegern, erfolgter ergänzender Untersuchungen, aktueller Regelwerke sowie veränderter umweltfachlicher Anforderungen und eines durchgeführten Sicherheitsaudits.

Im Wesentlichen handelte es sich um Änderungen beim Abstand der Windenergieanlagen zur Fahrbahn, Änderungen am Zubringer zur K 27 sowie Änderungen bei den geplanten wasserwirtschaftlichen Maßnahmen. Ferner wurden die Führung des Zubringers zur L 111, die Einmündung beim Gut Hohenblöcken sowie der Brückenquerschnitt des geplanten Bauwerks Nr. 10.5 (Überführung der A 26 über das Ritscher Schleusenfleth) geändert. Schließlich wurden die an der K 27 und L 111 geplanten Kreisverkehre an die Empfehlungen des aktuellen Regelwerks angepasst. Wegen zwischenzeitlich vorliegender aktueller Daten zum Niederschlagsgeschehen erfolgte eine Anpassung der entwässerungstechnischen Berechnungen und eine Anpassung der Unterlagen.

Die Auslegung der geänderten Planunterlagen wurde in der Gemeinde Drochtersen durch Aushang und im Internet ab dem 17.12.2022 und in der Samtgemeinde Nordkehdingen durch Aushang und im Internet ab dem 17.12.2022 ortsüblich bekannt gemacht.

Die geänderten Planunterlagen waren vom 11.01.2023 bis zum 10.02.2023 im Internet zur allgemeinen Einsichtnahme öffentlich einsehbar. Die Auslegung der Unterlagen wurde gemäß § 3 Abs. 1 PlanSiG durch die Veröffentlichung im Internet ersetzt. Zusätzlich konnte der Plan nach § 3 Abs. 2 Satz 1 PlanSiG in den Diensträumen der Gemeinde Drochtersen und der Samtgemeinde Nordkehdingen eingesehen werden.

Bis zum Ablauf der Einwendungsfrist am 24.02.2023 erhoben insgesamt acht Personen und Gesellschaften Einwendungen. 21 Behörden bzw. Träger öffentlicher Belange gaben eine Stellungnahme ab. Die Stellungnahmen und Einwendungen wurden der Vorhabenträgerin zur Erwidern übersandt.

Infolge dieser Einwendungen und Stellungnahmen wurden der Vorhabenträgerin seitens der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde Arbeitsaufträge zu verschiedenen Themen erteilt. Dies führte zu einer nochmaligen Anpassung und Ergänzung der Planunterlagen, nicht jedoch zu einer erneuten Planänderung. Soweit es im Anschluss hieran noch weiterer Informationen bedurfte, hat diese die Planfeststellungsbehörde im Wege der Amtsermittlung eingeholt bzw. noch ergänzend bei der Vorhabenträgerin abgefragt.

2.2 Rechtliche Bewertung

Der Plan wird entsprechend dem Antrag der Vorhabenträgerin mit den unter 1.1.3 aufgeführten Nebenbestimmungen und Schutzvorkehrungen festgestellt. Die formellen und materiellen Voraussetzungen für die Planfeststellung liegen vor. Die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

2.2.1 Formalrechtliche Würdigung

2.2.1.1 Erfordernis der Planfeststellung

Die Errichtung und die Änderung von Bundesfernstraßen bedürfen gemäß § 17 Abs. 1 Satz 1 FStrG der Planfeststellung durch die zuständige Behörde. Für das Planfeststellungsverfahren gelten nach § 17 Abs. 1 Satz 7 FStrG die §§ 72 bis 78 VwVfG nach Maßgabe des FStrG, hier insb. den § 17a bis 17d FStrG. Die Maßgaben gelten entsprechend, soweit das Verfahren – wie ausweislich § 1 Abs. 1, § 5 und § 6 NVwVfG hier – landesrechtlich durch ein Verwaltungsverfahrensgesetz geregelt ist (vgl. § 17 Abs. 1 Satz 8 FStrG).

2.2.1.2 Gegenstand der Planfeststellung

Gegenstand der Planfeststellung sind der Neubau des Autobahnkreuzes Kehdingen als Netzverknüpfungspunkt von A 20 und A 26, der Anschluss an das nachgeordnete Straßennetz sowie die Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes und Entwässerungssystems entsprechend der Vorhabenbeschreibung (s.o. 2.1.1).

2.2.1.3 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 FStrBAG führen die Länder bereits vor dem 01.01.2021 eingeleitete Planfeststellungsverfahren für den Neubau von Bundesautobahnen, wie vorliegend für den Neubau des Kreuzes Kehdingen, Anschluss der A 20 an die A 26, fort. Zuständig hierfür ist gemäß § 17b Abs. 4 FStrG i.V.m. dem Gesetz zur Umsetzung der Verwaltungsmodernisierung im Geschäftsbereich des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) vom 05.11.2004 und Ziff. 1 Buchst. c und d des Erlasses des MW vom 07.11.2022³ die NLStBV sowohl als Anhörungs- als auch Planfeststellungsbehörde bei Planfeststellungen nach § 17 FStrG (Neubau und Änderungen von Bundesautobahnen). Intern obliegen diese Aufgaben dem Dezernat 41 (Planfeststellung) der NLStBV.

Hingegen handelt es sich bei der Anschlussstelle Zubringer K 27/Zubringer L 111, dem Zubringer zur K 27, der Umverlegung der K 27, dem Zubringer zur L 111, der Änderung der L 111 und der Änderung der Wirtschaftswege, Betriebs- und Unterhaltungswege und Betriebsstraßen um notwendige Folgemaßnahmen im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG, welche die Planfeststellungsbehörde im Zuge dieses Verfahrens mit erledigen kann und muss. Als notwendige Folgemaßnahmen sind sämtliche Maßnahmen anzusehen, die aus Anlass der Durchführung des eigentlichen Vorhabens unumgänglich sind, um dem Grundsatz der Problembewältigung hinreichend Rechnung zu tragen.⁴

§ 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG erstreckt die Planungskompetenz der Planfeststellungsbehörde – und zugleich deren Pflicht zur Bewältigung der mit dem Vorhaben aufgeworfenen Probleme – auf notwendige Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Der Begriff der betroffenen Anlage ist dabei weit zu verstehen; er umfasst nicht nur bauliche und

³ Nds. MBl. S. 1627, geändert durch Erl. v. 10.04.2024 (Nds. MBl. 2024 Nr. 172).

⁴ BVerwG, Urt. v. 09.03.1979 – IV C 41.75, BVerwGE 57, 297 (299 f.).

technische Anlagen, sondern auch Flächen.⁵ Die Einbeziehung von Folgemaßnahmen ist letztlich auch auf den Grundsatz der Problembewältigung zurückzuführen.⁶ Folgemaßnahmen sind zu treffen, um die Probleme zu lösen, die für die Funktionsfähigkeit durch das Vorhaben entstehen. Das Vorhaben muss mit den bestehenden Anlagen in Einklang gebracht werden. Bei der näheren Bestimmung des Begriffs „Folgemaßnahme“ ist seine kompetenzerweiternde Funktion zu bedenken. Die für die andere Anlage bestehende originäre Planungskompetenz darf durch die vom Vorhabenträger mit zu erledigende Folgemaßnahme in ihrem Kern nicht angetastet werden.⁷ Eine Umgestaltung dieser Anlagen, die für den Ausgleich komplexer teilweise divergierender Interessen ein eigenes Planungskonzept voraussetzt, muss dem dafür zuständigen Hoheitsträger überlassen bleiben.⁸ Notwendige Folgemaßnahmen dürfen deshalb über Anschluss und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen.⁹ Das setzt dem Bestreben der Planfeststellungsbehörde Grenzen, in jeder Hinsicht optimale Lösungen zu entwickeln.¹⁰ Das gilt auch dann, wenn der für die anderen Anlagen zuständige Planungsträger mit einer weitreichenden Folgemaßnahme einverstanden ist. Die gesetzliche Kompetenzordnung ist allen Hoheitsträgern vorgegeben. Sie können ihre Zuständigkeit nicht ohne weiteres an andere abtreten.¹¹

Selbst unvermeidbare Anpassungen fallen deshalb dann nicht unter den Begriff der notwendigen Folgemaßnahme, wenn sie ein umfassendes eigenes Planungskonzept voraussetzen.¹² In einer solchen Lage muss der für die andere Anlage zuständige Planungsträger selbst planen.¹³ Wenn eine rechtzeitige Folgeplanung für die anderen Anlagen nicht erreicht oder abgewartet werden kann, darf sich der Vorhabenträger auf das zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit der anderen Anlagen unbedingt Erforderliche beschränken. Auch provisorische Lösungen sind dann in Kauf zu nehmen.

Das Gesetz lässt zudem nur „notwendige“ Folgemaßnahmen zu. Notwendig sind Folgemaßnahmen, die Probleme von einigem Gewicht betreffen. Wo die Erheblichkeitsschwelle im Einzelnen liegt, lässt sich nicht generell festlegen. Insofern kann auf die Grundsätze zurückgegriffen werden, die das Bundesverwaltungsgericht zur Anordnung von Schutzvorkehrungen im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG entwickelt hat.

Schließlich muss sich die notwendige Folgemaßnahme für sich auch auf das notwendige Maß beschränken. Das notwendige Maß wird regelmäßig verlassen, wenn ein eigenes Planungskonzept erforderlich ist. So kann zwar der längen- oder flächenmäßige Umfang einer Maßnahme indizielle Bedeutung dafür haben, dass eine notwendige Folgemaßnahme nicht mehr vorliegt.¹⁴ Entscheidend ist dies aber letztlich nicht.¹⁵ Somit kann es auch nicht darauf ankommen, ob die Maßnahme an der anderen Anlage für sich genommen planfeststellungsbedürftig ist oder nicht. Das Erfordernis einer Planfeststellung für diese

⁵ *Deutsch*, in: Mann/Sennekamp/Uechtritz, VwVfG, 2. Aufl. 2019, § 75 Rn. 41.

⁶ BVerwG, Urt. v. 09.03.1979 – 4 C 41.75, BVerwGE 57, 297 (302).

⁷ *Fischer*, in: Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, 2. Aufl. 2014, 1. Kap. Rn. 170.

⁸ *Kirchberg*, in: Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, 2. Aufl. 2014, 1. Kap. Rn. 181.

⁹ BVerwG, Urt. v. 11.07.2019 – 9 A 13.18, BVerwGE 166, 132 (Rn. 34); *Neumann/Külpmann*, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 10. Aufl. 2023, § 75 Rn. 9a.

¹⁰ BVerwG, Beschl. v. 03.08.1995 – 11 VR 22.95, NVwZ 1996, 266 (267).

¹¹ Allgemein zur Abgrenzung der Kompetenzen der einzelnen Hoheitsverwaltung und des grundsätzlichen Verbots eines Eingriffs dahinein BVerwG, Urt. v. 16.01.1968 – 1 A 1.67, BVerwGE 29, 52 (59).

¹² BVerwG, Urt. v. 12.02.1988 – 4 C 54.84, NVwZ 1989, 153 (154); BVerwG, Beschl. v. 03.08.1995 – 11 VR 22.95, NVwZ 1996, 266 (267); BayVG, Urt. v. 19.07.1989 – 8 A 87.40015, NVwZ-RR 1990, 172, (173).

¹³ Vgl. BVerwG, Beschl. v. 03.08.1995 – 11 VR 22.95, NVwZ 1996, 266 (267).

¹⁴ BVerwG, Urt. v. 11.07.2019 – 9 A 13.18, BVerwGE 166, 132 (Rn. 35 f.), wonach die Mitplanung einer 3,5 km langen Ortsumgehung zu einer Fernstraße keine notwendige Folgemaßnahme mehr sei, da dies „von nicht geringem Umfang“ sei und „eine Vielzahl weiterer Belange“ berühre; siehe auch BVerwG, Beschl. v. 03.05.2016 – 3 B 5.16, juris, Rn. 8, wo eine „kleinräumige Anpassung“ eines Wirtschaftsweges als notwendige Folgemaßnahme eingeordnet wird.

¹⁵ BVerwG, Beschl. v. 22.09.1999 – 11 B 48.99, juris, Rn. 5.

Maßnahme schließt ihre Einordnung als Folgemaßnahme des eigentlichen Vorhabens nicht aus.¹⁶ Entscheidend ist vielmehr eine funktionale Betrachtung.¹⁷ Danach liegt eine notwendige Folgemaßnahme nicht mehr vor, wenn mit der Maßnahme an der anderen Anlage ein eigenständiges Ziel verfolgt würde, welches über das eigentliche Vorhabenziel hinausgeht.

Gemessen daran sind die o.g. Maßnahmen als notwendige Folgemaßnahme zu qualifizieren:

Direkt im Anschluss an das Autobahnkreuz Kehdingen befindet sich die Anschlussstelle Zubringer K 27/Zubringer L 111. Hierbei handelt es sich um indirekt geführte Rampen (nördliche Einfahrrampe und südliche Ausfahrrampe). Die Anschlussstelle ist entsprechend der Trassierungsparameter der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) 2008 geplant. Für die Errichtung ist kein eigenes Planungskonzept erforderlich und die notwendige Anschlussstelle ist daher eine notwendige Folgemaßnahme im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG.

Der Zubringer zur bestehenden K 27 verbindet die K 27 auf direktem Weg mit der Anschlussstelle Zubringer K 27/Zubringer L 111, um die K 27 mit dem Kreuz Kehdingen zu verbinden. Auch wenn es sich hierbei um einen mehr als 1 km langen Zubringer handelt, ist nicht ersichtlich, dass hierfür ein eigenes Planungskonzept erforderlich ist, sodass es sich auch hierbei um eine notwendige Folgemaßnahme handelt.

Um die K 27 an den Zubringer K 27 mit einem Kreisverkehr anzuschließen, wird diese ebenfalls baulich verändert. Die K 27 wird für die nördliche Anbindung auf einer Länge von ca. 155 m und für die südliche Anbindung auf einer Länge von ca. 167 m verlegt und radial an den Kreisverkehr angeschlossen. Auch wenn es sich hierbei gewissermaßen um eine Folgemaßnahme der Folgemaßnahme (Zubringer K 27) handelt, ist dieser erforderliche Anschluss eine notwendige Folgemaßnahme im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG.

Der Zubringer L 111 verbindet die Anschlussstelle Zubringer K 27/Zubringer L 111 mit der L 111 im Norden. Er hat eine Länge von ca. 3.095 m. Für den Zubringer L 111 wurden verschiedene Varianten hinsichtlich des Schallschutzes untersucht (vgl. Unterlage 17.1 Schalltechnischer Vergleich zwischen RLS-90 und RLS-19). Hierbei handelt es sich zwar auch um den Anschluss der Anschlussstelle Zubringer K 27/Zubringer L 111 an die L 111, jedoch ist diese Maßnahme anders als der Zubringer K 27 aufgrund der Länge von mehr als 3 km nicht mehr von geringem Umfang. Die jüngere Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts fordert jedoch gerade, dass eine notwendige Folgemaßnahme grundsätzlich nur einen geringen Umfang haben darf.¹⁸ Freilich kann hier keine starre Grenze herangezogen werden, sondern es ist stets der Einzelfall zu betrachten. Als weiteres Indiz zieht das Bundesverwaltungsgericht die Erforderlichkeit einer Variantenuntersuchung heran.¹⁹ Dass für den Zubringer verschiedene Varianten untersucht wurden, ist ebenfalls ein gewichtiges Indiz, dass es sich nicht mehr um eine notwendige Folgemaßnahme im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG handelt. Allein die Untersuchung mehrerer Varianten führt indes ebenfalls noch nicht auf ein eigenständiges Planungskonzept. Dies wäre vielmehr erst dann der Fall, wenn tatsächlich mit mehreren ernsthaft in Betracht kommenden planerischen Varianten das verfolgte Anschlussziel erreichbar wäre. Stellt sich hingegen heraus, dass es nur eine ausreichend verkehrssichere Lösung gibt, sind Unterschiede in der Detailplanung (z.B. hinsichtlich des Lärmschutzes) unschädlich; es bedarf dann keines eigenständigen Planungskonzepts.²⁰ Demnach steht die in Bezug auf den Lärmschutz durchgeführte Variantenprüfung der Annahme einer notwendigen Folgemaßnahme im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG nicht entgegen und handelt es sich daher im Ergebnis bei dem Zubringer L 111 um eine notwendige Folgemaßnahme.

¹⁶ *Gaentzsch*, DVBl. 2012, 129 (130); *Deutsch*, in: Mann/Sennekamp/Uechtritz, VwVfG, 2. Aufl. 2019, § 75 Rn. 46.

¹⁷ *Gaentzsch*, DVBl. 2012, 129 (132).

¹⁸ BVerwG, Urt. v. 11.07.2019 – 9 A 13/18, BVerwGE 166, 132 (Rn. 36).

¹⁹ BVerwG, Urt. v. 11.07.2019 – 9 A 13/18, BVerwGE 166, 132 (Rn. 36).

²⁰ Vgl. NdsOVG, Urt. v. 31.07.2018 – 7 KS 17/16, juris, Rn. 102.

Was schließlich die Anpassung der L 111 betrifft, so handelt es sich dabei schon aufgrund der Kleinräumigkeit der Anpassung um eine notwendige Folgemaßnahme. Die L 111 wird nur über eine Länge von ca. 91 m (nördliche Anbindung) bzw. ca. 136 m (südliche Anbindung) in der Höhe angepasst und radial an den Kreisverkehr angeschlossen.

2.2.1.4 Verfahren

Der Planfeststellungsbeschluss beruht auf einem ordnungsgemäßen Verfahren. Die Öffentlichkeit, die in ihrem Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die in Niedersachsen anerkannten Naturschutzvereinigungen sind beteiligt worden.

Die in § 17a FStrG i.V.m. § 73 VwVfG vorgeschriebenen Fristen wurden eingehalten (s.o. 2.1.2). Zwar wurde bezogen auf die geänderten Planunterlagen eine Einwendungsfrist von sechs Wochen gewährt, obwohl § 73 Abs. 8 Satz 1 Hs. 1 VwVfG i.V.m. § 1 NVwVfG für die Planänderung vor Beschlussfassung lediglich eine Frist zur Stellungnahme und Erhebung von Einwendungen von zwei Wochen vorschreibt. Die von den eben genannten Vorschriften abweichende Frist resultiert jedoch aus § 9 Abs. 1c und 1d UVPG in der Fassung des Gesetzes vom 29.05.2017 (zur Anwendbarkeit des UVPG sogleich unter 2.2.2.1).²¹ Insoweit hat die Planfeststellungsbehörde mit Blick auf den erheblichen Umfang der Planunterlagen und unter Berücksichtigung der bereits über fünf Jahre zurückliegenden ersten Auslegung die Äußerungsfrist um vier Wochen verlängert. Die erneute Auslegung war mit Blick auf § 9 Abs. 1 Satz 5 UVPG auch erforderlich, da mit der Änderung des Vorhabens zusätzliche und andere erhebliche Umweltbelange zu besorgen waren.

Soweit nach der zweiten Beteiligung vom 11.01.2023 bis zum 10.02.2023 auf Initiative der Planfeststellungsbehörde noch weitere Unterlagen eingereicht wurden bzw. bestehende Planunterlagen ergänzt wurden, handelt es sich lediglich um Klarstellungen und Konkretisierungen. Gemäß § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG a.F. kann, wenn der Träger des Vorhabens die nach § 6 erforderlichen Unterlagen im Laufe des Verfahrens ändert, von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit abgesehen werden, soweit keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen zu besorgen sind. Zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen sind infolge der nochmaligen geringfügigen Änderung der Planunterlagen aufgrund des Umstands, dass es sich lediglich um Klarstellungen und Konkretisierungen gehandelt hat, nicht zu besorgen gewesen. Die Planfeststellungsbehörde hat daher als Anhörungsbehörde im Planfeststellungsverfahren aus Gründen der Beschleunigung von einer nochmaligen Öffentlichkeitsbeteiligung abgesehen. Auch aus § 17 Abs. 1 FStrG i.V.m. § 73 Abs. 8 VwVfG ergab sich keine Pflicht zur erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung, da durch die Änderung der Planunterlagen weder der Aufgabenbereich einer Behörde oder einer Vereinigung nach § 73 Abs. 4 Satz 5 noch Belange Dritter erstmals oder stärker als bisher berührt werden.

²¹ Soweit § 74 Abs. 2 UVPG regelt, dass für die Vorhaben, für die bereits vor dem 16.05.2017 ein Antrag gestellt worden ist, das Verfahren nach dem UVPG in der bis dato geltenden Fassung fortzuführen ist, geht die Planfeststellungsbehörde bezogen auf das Beteiligungsverfahren davon aus, dass es sich um ein offensichtliches Redaktionsversehen handelt. Mit dem Gesetz zur Anpassung des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes vom 29.05.2017 wurde insb. bereits § 9 Abs. 1c UVPG a.F. eingeführt, der mangels entsprechender Übergangsvorschriften uneingeschränkt ab dem 30.05.2017 galt. Daher ist § 74 Abs. 2 UVPG unionsrechtskonform teleologisch reduziert so zu lesen, dass für die Altvorhaben das UVPG in der Fassung nach dem Gesetz zur Anpassung des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes vom 29.05.2017 gilt.

2.2.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

2.2.2.1 Allgemeines

Gemäß § 74 Abs. 2 UVPG ist das Verfahren, welches hier vor der Novellierung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung eingeleitet wurde, nach der vor dem 16.05.2017 geltenden Fassung zu Ende zu führen.²² Insoweit ist für das planfestgestellte Vorhaben nach § 2, § 3 Abs. 1 Satz 1, § 3b Abs. 1 i.V.m. Nr. 19.1.1 Anlage 1 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Dem hat die Vorhabenträgerin Rechnung getragen und diverse Fachbeiträge zu umweltbezogenen Fragestellungen sowie eine allgemeinverständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG a.F. (Unterlage 1a) vorgelegt. In den amtlichen Bekanntmachungen der Ursprungs- und Änderungsplanung (dazu unter 2.1.2) wurde auch ausdrücklich auf die notwendige Durchführung einer Umweltverträglichkeitsstudie hingewiesen und damit die Feststellung der UVP-Pflicht der Öffentlichkeit zu erkennen gegeben.

Ebenso wie im Ausgangsverfahren haben sich auch im Änderungsverfahren zahlreiche betroffene Bürgerinnen und Bürger am Verfahren beteiligt und sind die vorhabenbedingten Umweltauswirkungen im weiteren Verfahren umfassend gewürdigt worden, sodass die Bekanntmachung auch hinsichtlich der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde den mit ihr verfolgten Zweck erreicht hat. Als ausliegende Unterlagen wurden insb. benannt:

- Erläuterungsbericht einschließlich Variantenprüfung (Unterlage 1),
- Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG a.F. (Unterlage 1.a),
- FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen für die Natura 2000-Gebiete DE 2018-331 „Unterelbe“ und DE 2322-331 „Wasserkruger Moor und Willes Heide“ (Unterlage 1b),
- Luftschadstofftechnische Untersuchung (Unterlage 11.LuS),
- Landschaftspflegerischer Begleitplan (Unterlage 12) einschließlich Angaben zu den landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 12.3) und Artenschutzbeitrag (Unterlage 12.3.4),
- Wassertechnische Untersuchung (Unterlage 13),
- Fachbeitrag Verkehrsuntersuchung (Materialband I),
- Konzept zur bauzeitlichen Behandlung von ausgepresstem eisenhaltigem Grundwasser (Materialband II),
- Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (Materialband III).

Damit ist den Anforderungen des § 9 Abs. 1a Nr. 5 UVPG a.F. genügt worden.²³

2.2.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Welche Umweltauswirkungen ein Vorhaben hat, ist durch Vergleich des Ist-Zustands mit dem zu prognostizierenden Plan-Zustand zu ermitteln. Vor diesem Hintergrund werden für die Zwecke der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen nachfolgend zunächst das Untersuchungsgebiet und die verwendete Methodik beschrieben (sogleich 2.2.2.2.1), anschließend der Ist-Zustand dargestellt (nachfolgend 2.2.2.2.2) und schließlich ausgehend davon anhand der Wirkfaktoren die mit dem planfestgestellten Vorhaben verbundenen Umweltauswirkungen aufgezeigt (sodann 2.2.2.2.3) und bewertet (zuletzt 2.2.2.2.3).

²² Gleichwohl wird im Folgenden für die Bestimmungen nach diesem Gesetz durchweg die Zitierung „UVPG a.F.“ verwendet.

²³ Vgl. BVerwG, Urf. v. 28.04.2016 – 9 A 9.15, NVwZ 2016, 1710 (Rn. 21).

2.2.2.2.1 Beschreibung des Untersuchungsgebiets und der Untersuchungsmethodik

Das Untersuchungsgebiet wurde mittels der mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen abgegrenzt. Vor dem Hintergrund der unterschiedlichen zu erwartenden Auswirkungsbereiche des planfestgestellten Vorhabens auf die einzelnen vom UVPG erfassten Schutzgüter variiert das Untersuchungsgebiet von Schutzgut zu Schutzgut. Das konkrete Untersuchungsgebiet wird daher bei den einzelnen Schutzgütern dargestellt.

Methodisch basiert die Umweltverträglichkeitsprüfung im Wesentlichen auf den von der Vorhabenträgerin vorgelegten Fachbeiträgen. Diese wiederum greifen auf zahlreiche vorhandene Bestandsdaten und – soweit erforderlich – auf projektspezifische Datenerhebungen (Prognosen, Geländebegehungen, Kartierungen etc.) zurück. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde lagen den Unterlagen die notwendigen Grundlagendaten und Erhebungen in ausreichender Aktualität zugrunde, auf Basis derer eine Entscheidung ergehen konnte. Ein fachlicher Überarbeitungsbedarf bestand zum Zeitpunkt der Planfeststellung nicht.

2.2.2.2.2 Beschreibung der Schutzgüter im Ist-Zustand

Im jeweiligen Untersuchungsgebiet stellt sich der Ist-Zustand der im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung relevanten Schutzgüter wie folgt dar:

2.2.2.2.2.1 Schutzgut Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit

Maßgebend für die Beschreibung des Zustands des Menschen als Schutzgut im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ist der vom Menschen für seinen Aufenthalt üblicherweise genutzte Raum, soweit er von dem Vorhaben betroffen ist. Ausgehend davon wird der Untersuchungsraum zunächst auf seine Nutzungen und sodann auf die bestehenden Belastungen hin betrachtet.

Der so zu betrachtende Untersuchungsraum ist überschaubar, wenn man bedenkt, dass sich ein Straßenbauvorhaben auf den Menschen als Schutzgut durch die vorhabenbedingten Immissionen, Zerschneidungswirkungen von Erholungsflächen und ggf. durch visuelle Wirkungen von Straßenbauwerken im Wohnumfeld auswirkt. Im vorliegenden Fall sind visuelle Wirkungen durch Straßenbauwerke (Brücken, Wälle etc.) jedenfalls nicht in dem vom Menschen üblicherweise genutzten Raum zu erwarten, da das Autobahnkreuz abseits des Siedlungsbereichs auf landwirtschaftlich genutzten Flächen entstehen wird.

Der Bau der A 20 bis zum Autobahnkreuz aus östlicher Richtung (Elbquerung) ist inklusive des Straßenkörpers im Kreuzungsbereich bereits durch Planfeststellungsbeschluss vom 30.03.2015 zugelassen. Gleichwohl wurde dieses Vorhaben für die Zwecke der Planfeststellung des Kreuzes Kehdingen nicht als Vorbelastung behandelt, sondern sind die diesbezüglichen Auswirkungen vorsorglich dem Kreuz Kehdingen zugerechnet worden. Der Bau der A 26 und B 73 sind im Übrigen noch nicht planfestgestellt, sodass deren Auswirkungen hier noch nicht berücksichtigt werden konnten, sondern dies in den betreffenden Planfeststellungsverfahren erfolgen muss.

Lediglich die Zubringer zur L 111 und der K 27 nähern sich im Einmündungsbereich der Zubringer in diese Straßen Wohngrundstücken an. Damit ist aber keine visuelle Beeinträchtigung des Wohnumfeldes verbunden, da die Anbindung ebenerdig erfolgt. Da die überwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen, auf denen das Vorhaben verwirklicht wird, nur eine geringfügige bis keine Erholungseignung aufweisen, bedurften die unmittelbar am Autobahnkreuz gelegenen Flächen keiner weiteren Untersuchung.

Somit beschränkt sich der Untersuchungsraum auf die Gebiete, die von vorhabenbedingten Lärm- bzw. Schadstoffimmissionen betroffen sind. Maßgeblich für die Abgrenzung des Untersuchungsraumes sind die gegenüber den baubedingten Immissionen weitreichenderen betriebsbedingten Immissionen. Das sind Immissionen, die unmittelbar von den neu zu

errichtenden oder den zu ändernden Straßen ausgehen, aber auch Immissionen, die durch Verkehrsmehrungen im Bestandsstraßennetz eintreten, jedenfalls soweit sie sich noch dem Vorhaben zurechnen lassen. Dabei handelt es sich um folgende Bereiche:

- Einmündungsbereich Zubringer L 111/L 111 (Kreisverkehr) mit umliegender Wohnbebauung und gemischter Bebauung entlang der L 111 (Gemeinde Drochtersen),
- Bebauung Hohenblöcken und Ritscher Weg (Gemeinde Drochtersen),
- Wohnbebauung entlang der K 27 (Ritschermoor, Gauensiekermoor, Drochtersermoor, Aschhorn, weiterer Verlauf der K 12 bis zur B 495).

Der so abgegrenzte Untersuchungsraum ist hinsichtlich der vorhabenbedingten Auswirkungen nur gering vorbelastet, mit Ausnahme der Bebauung entlang der L 111. Entlang der L 111 besteht eine nicht unerhebliche Belastung durch den vorhandenen Straßenverkehr. Am stärksten betroffen sind die Gebäude Gauensieker Straße 8 und 10 mit einer Verkehrslärmbelastung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Die Bebauung Ritscher Weg/Hohenblöcken ist bislang noch weitgehend unbelastet. Entlang der K 27/K 12 ist die Verkehrslärmbelastung gering, da die Verkehrsbelastung im Prognosenullfall – also ohne das Vorhaben – 2030 auf der K 27 mit maximal 3.800 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von 120 Fahrzeugen angegeben wird.

Demgegenüber kann hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung generell von einer niedrigen Belastung ausgegangen werden. Die Luftqualität in ganz Niedersachsen ist gut, insb. mit Blick auf die verkehrsrelevanten Luftschadstoffe NO_x, PM₁₀ und PM_{2,5}. Auch im hier zu betrachtenden Untersuchungsraum kann davon ausgegangen werden, dass die bestehende Belastung mit diesen Schadstoffen weit unterhalb der Grenzwerte der 39. BImSchV liegt.

2.2.2.2.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Der Bestand an Tieren und Pflanzen ist im Untersuchungsgebiet (in den Unterlagen als Planungsgebiet bezeichnet) aufgrund zahlreicher Untersuchungen sehr gut bekannt. Als biotische Teile des Naturhaushalts bilden die Schutzgüter Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt ein enges Wirkungsgefüge. Daher wird durch die Betrachtung der Tiere und Pflanzen das Schutzgut der biologischen Vielfalt mit abgedeckt. Dies ergibt sich bereits daraus, dass beim Schutzgut Pflanzen maßgeblich auf Biotope abgestellt wird und § 7 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG die biologische Vielfalt als die Vielfalt der Tier- und Pflanzenarten einschließlich der innerartlichen Vielfalt sowie die Vielfalt an Formen von Lebensgemeinschaften und Biotopen definiert. Überdies werden die gesetzlichen Schutzgebiete und -objekte näher betrachtet, die ebenfalls letztlich der biologischen Vielfalt dienen.

Als Untersuchungsgebiet wurde grundsätzlich eine Fläche von 500 m beidseits der Trasse abgegrenzt (in Summe ca. 590,2 ha). Es wird zwischen Eingriffsbereich und Wirkungsbereich bzw. Wirkraum differenziert. Der Eingriffsbereich bezieht sich auf den räumlichen Bereich, in dem die geplante Baumaßnahme direkt bauliche oder sonstige physische Eingriffe verursacht. Der Wirkungsbereich hingegen beschreibt den Bereich, in dem indirekte Auswirkungen wie Lärm, Licht oder die Veränderung der Landschaft auftreten können.

Schutzgut Tiere

Für das Untersuchungsgebiet wurden Bestandserfassungen durchgeführt. Die letzten Kartierungen fanden dabei 2016 statt. Da die Vegetationsstruktur im Wesentlichen unverändert geblieben ist, ergeben sich zum Zeitpunkt der Planfeststellung keine Anhaltspunkte für erhebliche Änderungen beim betrachteten Artenbestand im Vergleich zu 2016 (siehe Unterlage 12.1.6). Aus diesem Grund kann davon ausgegangen werden, dass die Kartierdaten nach wie vor ausreichend aktuell sind.

Für den Fischtotter wurde keine Bestandserfassung durchgeführt. Wegen der potenziellen Eignung des Ritscher Schleusenfleths, des Gauensieker Schleusenfleths und des Sietwender Schleusenfleths als Wanderroute wurde die Art vorsorglich näher betrachtet.

Im untersuchten Korridor konnten mithilfe von Fledermaus-Detektoren, Horchboxen und Ultraschall-Aufzeichnungsgeräten insgesamt 14 Fledermausarten nachgewiesen werden. Dazu zählen die Arten Wasserfledermaus, Fransenfledermaus, Große Bartfledermaus, Kleine Bartfledermaus, Zwergfledermaus, Rauhautfledermaus, Mückenfledermaus, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Breitflügelfledermaus, Braunes Langohr, Graues Langohr, Zweifarbflödermaus und Teichfledermaus. Das Untersuchungsgebiet weist aufgrund der erheblichen Vorbelastungen durch bereits bestehende Straßentrassen, die Trockenlegung von Feucht- und Nasswiesen, die Intensivierung der Grünlandnutzung und Pestizidbelastung für Fledermäuse nur kleinräumig geeignete Habitatstrukturen auf. Für gehölbewohnende Fledermausarten sind nur wenige alte Gehölbstrukturen vorhanden; für überwinternde Arten fehlen natürliche Höhlen und Stollen. Vorwiegend in Siedlungsbereichen konnten gleichwohl zahlreiche Quartiere festgestellt werden. Aufgrund der Nähe zur Elbe hat das Untersuchungsgebiet zudem eine wichtige Bedeutung für durchziehende Fledermäuse.

Für Brutvögel erfolgte im Jahr 2010 eine flächendeckende Revierkartierung auf den landwirtschaftlich genutzten Flächen südlich bzw. südwestlich von Drochtersen sowie südlich des Landernwegs im Ritschermoor. Es konnten insgesamt 70 Brutvogelarten festgestellt werden. Im Jahr 2016 erfolgte in einem Teil dieses Gebiets, beschränkt auf den Wirkraum des Vorhabens, eine weitere Revierkartierung der Brutvögel. Hierbei wurden lediglich 21 Brutvogelarten nachgewiesen.

Insgesamt wurden die Brutvogelarten Amsel, Blaumeise, Bluthänfling, Braunkehlchen, Buchfink, Feldlerche, Gartenrotschwanz, Gelbspötter, Hausrotschwanz, Kiebitz, Kohlmeise, Mäusebussard, Rauchschnalbe, Rohrweihe, Schafstelze, Schwarzkehlchen, Stieglitz, Stockente, Sumpfrohrsänger, Teichhuhn, Weißstorch und Zilzalp ermittelt. Der Datenbestand der Brutvögel zeigt weitgehend das Arteninventar für die vorliegenden Habitatstrukturen auf. Es lässt sich festhalten, dass das gesamte Untersuchungsgebiet intensiv von Landwirtschaft geprägt ist, weshalb es keine besondere naturschutzfachliche Bedeutung für Brutvögel aufweist. Hervorzuheben ist eine signifikante Abnahme der Brutvorkommen der offenlandbrütenden Arten Kiebitz und Feldlerche zwischen 2010 und 2016.

Rastvögel verweilen nur sporadisch auf den vorhandenen Grünland- und Ackerflächen, die intensiv bewirtschaftet sind. Es konnten sechs planungsrelevante Rastvogelarten nachgewiesen werden (Weißwangengans, Saatgans, Kiebitz, Lachmöwe, Silbermöwe und Sturmmöwe). Für die Weißwangengans sind lediglich die außerhalb des Untersuchungsgebiets liegenden Außendeichflächen bei Gauensiek als international bedeutsam einzustufen. Das Untersuchungsgebiet selbst weist für die Art jedoch ebenso wie für die übrigen Rastvogelarten keine höhere Bedeutung auf.

In den Jahren 2005 und 2006 wurden im Hinblick auf Amphibien im Untersuchungsgebiet nur sporadische Vorkommen des Teichfroschs nachgewiesen, während im Jahr 2010 die Arten Teichfrosch, Erdkröte und Teichmolch festgestellt wurden. Vom Grasfrosch, der in diesem Gebiet stellenweise verbreitet ist, wurden keine Nachweise erbracht. Bei der Kartierung im Jahr 2016 wurden an allen Untersuchungsgewässern – mit Ausnahme des Deichaußengrabens – die zwei Amphibienarten Teichfrosch und Erdkröte nachgewiesen, nicht jedoch der Teichmolch. Dies deckt sich weitgehend mit den Ergebnissen der Untersuchung aus dem Jahr 2010. Generell weisen die untersuchten Gewässer nur eine eingeschränkte Bedeutung als Amphibienlebensraum auf.

In den Jahren 2005 und 2006 wurden die planungsrelevanten Reptilienarten Zauneidechse, Schlingnatter und Kreuzotter in allen potenziell geeigneten Habitaten untersucht, sie kamen allerdings im Wirkraum des Vorhabens nicht vor. Bei der Kartierung im Jahr 2010 wurden Reptilien im Rahmen der Amphibienerfassung als Zufallsbeobachtung aufgenommen. Dabei wurde eine ausgewachsene Ringelnatter am Theisbrügger Schleusenfleth festgestellt und es erfolgte ein Totfund am Kleinen Sietwender Fleth. Es wurde indes nicht von einem größeren Bestand im Untersuchungsgebiet ausgegangen, da die Art generell wenig beeinträchtigte Still- und Fließgewässerkomplexe mit einem strukturreichen Umland bevorzugt. Ein neuer Hinweis oder Nachweis von Reptilien im Untersuchungsgebiet ist nicht bekannt.

In den Jahren 2005 und 2006 wurden die vier Gewässer Gauensieker Schleusenfleth, Ritscher Schleusenfleth, Krautsander Binnenelbe und der Flutgraben am Ruthenstrom hinsichtlich ihrer Fischfauna untersucht. Im Jahr 2010 wurden die zwei Gewässer Gauensieker Schleusenfleth und Sietwender Schleusenfleth untersucht. Generell können die untersuchten Gewässer als erheblich veränderte, strukturarme, streng unterhaltene Marschengewässer beurteilt werden, was sich in der sehr arten- und individuenarmen Fischfauna abzeichnet. Es konnten jedoch im Herbst 2005 und im Frühjahr 2006 im Gauensieker Schleusenfleth Vorkommen des Schlammpeitzgers festgestellt werden. Das Gauensieker Schleusenfleth wird daher für die Art als bedeutsam eingestuft. Das Ritscher Schleusenfleth sowie das Sietwender Schleusenfleth wurden als potenzielle Lebensräume des Schlammpeitzgers und als Gewässer mittlerer Bedeutung bewertet. Die Art konnte bei der Untersuchung im Jahr 2010 indes nicht festgestellt werden.

Die Untersuchungen zeigen im Übrigen eine verarmte Libellenfauna im Untersuchungsgebiet. Im Rahmen der Untersuchungen in den Jahren 2005 und 2006 konnten 13 Libellenarten nachgewiesen werden. Im Jahr 2010 waren es nur sechs Arten, im Jahr 2016 neun Arten (Frühe Adonislibelle, Hufeisen-Azurjungfer, Becher-Azurjungfer, Große Pechlibelle, Plattbauch, Blaugrüne Mosaikjungfer, Braune Mosaikjungfer, Blutrote Heidelibelle und Gemeine Heidelibelle).

Das Ritscher Schleusenfleth und das Gauensieker Schleusenfleth sind aufgrund von anthropogener Beeinflussung, geringem Natürlichkeitsgrad, hoher Nutzungsintensität und regelmäßiger Neubesiedlung nach Räumung im Hinblick auf das Makrozoobenthos als artenarm bewertet. Bei den Untersuchungen in den Jahren 2005 und 2006 sowie 2010 wurden hauptsächlich solche Arten nachgewiesen, die geringe Habitatanforderungen stellen. Dazu zählen die Schneckenarten Linsenförmige Tellerschnecke und Gemeine Federkiemenschnecke, die Häubchenmuschel sowie drei Wasserkäferarten.

Schutzgut Pflanzen

Was die Pflanzen betrifft, so konnten im Untersuchungsgebiet keine Pflanzenarten der Anhänge II oder IV der FFH-RL festgestellt werden, aber wenige Exemplare der national besonders geschützten Sumpf-Schwertlilie (*Iris pseudacorus*).

Im Untersuchungsgebiet findet sich des Weiteren eine große Anzahl unterschiedlicher Biotoptypen und Nutzungsformen. Die einzelnen Biotoptypen sind unter Angabe ihrer Wertstufe, ihres Gefährdungsgrades, ihres Schutzstatus und ihrer Flächengröße in Tabelle 4 der vegetationskundlichen und faunistischen Kartierung (Anhang 1 zur Unterlage 12.1) bzw. in Tab. 4-1 der Unterlage 12.1 aufgelistet sowie in der Kartenanlage 6 (Biotoptypenerfassung 2016) dargestellt.

Den größten Anteil der kartierten Biotoptypen nehmen mit 49,7 % Ackerflächen ein, gefolgt von unterschiedlichen Grünlandtypen (40,7 %). Das Untersuchungsgebiet ist vergleichsweise arm an Gehölzen. Einschließlich der Obstbauplantagen bedecken sie 22,4 ha des Untersuchungsgebiets (3,8 % der Gesamtfläche). Im Siedlungsbereich und am Hof Hohenblöcken stellenweise besteht der Baumbestand stellenweise aus (sehr) alten Bäumen.

Gewässer treten als nährstoffreiche Gräben (FGR), Flethe (Kleiner Kanal – FKK) und als Stillgewässer in unterschiedlicher Ausprägung (SEZ, SXZ) auf. Sie machen insgesamt 4,1 ha oder 0,7 % der Fläche aus.

Aufgrund der Einordnung der Biotoptypen basenreicher Lehm-/Tonacker und feuchtes Intensivgrünland als gefährdete oder beeinträchtigte Biotoptypen, sind 92 % der auftretenden Biotoptypen in der Roten Liste zu finden.

96 % der auftretenden Biotoptypen (ca. 567 ha) werden den Wertstufen I und II zugeordnet und sind von geringer Bedeutung bzw. von allgemeiner bis geringer Bedeutung. Nur 0,7 % sind von besonderer bis allgemeiner Bedeutung (Wertstufe IV). Dabei handelt es sich um Gehölzbestände, ein naturnahes Kleingewässer und ein Schilfröhricht.

Schutzgebiete und -objekte

Im Umfeld des Planungsgebiets befinden sich die FFH-Gebiete „Untere Elbe“ (DE 2018-331) und „Wasserkruger Moor und Willes Heide“ (DE 2322-331) sowie das Europäische Vogelschutzgebiet „Untere Elbe“ (DE 2121-401). In einem Abstand von 5.000 m zum Vorhaben befindet sich auf der schleswig-holsteinischen Seite der Elbe zudem das Europäische Vogelschutzgebiet „Untere Elbe bis Wedel“ (DE 2323-401). Die Natura 2000-Gebiete sind in den Kartenanlagen 1 und 2 der Unterlage 1b dargestellt.

Ebenfalls im näheren Umfeld, aber außerhalb des Untersuchungsgebiets der planfestgestellten Baumaßnahme befinden sich die zwei Naturschutzgebiete „Asselersand“ (NSG LÜ 169) sowie „Elbe und Inseln“ (NSG LÜ 345). Beide Naturschutzgebiete dienen dem Schutz des FFH-Gebiets 003 „Untere Elbe“ und des Europäischen Vogelschutzgebiets V18 „Untere Elbe“. Auf dem Gebiet des FFH-Gebiets „Wasserkruger Moor und Willes Heide“ und ebenfalls außerhalb des Untersuchungsraums befindet sich überdies das Naturschutzgebiet „Kehdinger Moore“ (NSG LÜ 311).

Außerdem sind im Untersuchungsgebiet die geschützten Landschaftsbestandteile mittelalterlicher Streuobstbestand (HOM) und sonstiges feuchtes Extensivgrünland (GEF) sowie das gesetzlich geschützte Biotop sonstiges naturnahes nährstoffreiches Stillgewässer (eutroph) (SEZ) gelegen.

2.2.2.2.3 Schutzgut Landschaft

Für die Beschreibung und Ermittlung der Auswirkungen des Vorhabens in Bezug auf das Schutzgut Landschaft wurde ein Untersuchungsraum von 500 m beidseits des Vorhabens festgelegt. Dies ist ausreichend, um etwaige optische Störungen sowie Störungen durch Geräusche und Gerüche der Landschaft, die nicht der naturraumtypischen Eigenart entsprechen, zu erfassen.

Die Landschaft im Untersuchungsraum ist durch langgestreckte Marschhufendörfer und Bebauung entlang der Verbindungsstraßen geprägt. Daneben befinden sich in der Landschaft einzelnstehende umgrünte Gehöfte wie das Gut Hohenblöcken und das Gut Gauensiek. Südwestlich der L 111 ist die Landschaft durch intensive Ackernutzung charakterisiert.

Das Untersuchungsgebiet lässt sich von Nordost nach Südwest in vier Landschaftsbildtypen gliedern: das Marschgrünland zwischen dem alten und dem neuen Elbdeich mit einer hohen Bedeutung, das Siedlungsband entlang der L 111 (Drochtersen und der Ortsteil Ritsch) mit einer geringen Bedeutung, die stark überformte und ausgeräumte, überwiegend ackerbaulich genutzte Marschlandschaft mit geringer Bedeutung und der Moorrandbereich mit lockerer Siedlungsstruktur, einer Nutzungsmischung aus Ackerflächen und Grünland und einem etwas höheren Gehölzanteil mit mittlerer Bedeutung.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine Landschaftsschutzgebiete.

Die Landschaft ist durch mehrere Windenergieanlagen, eine Stromtrasse, eine Biogasanlage, Flächen mit Schutthaldencharakter (angrenzend an das Gut Hohenblöcken) und Verkehrswege technisch überprägt.

2.2.2.2.4 Schutzgut Boden

Die Beschreibung des Bodens als Schutzgut im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgt innerhalb eines Untersuchungsraums von 500 m beidseits des Vorhabens. Hierzu wurden das Niedersächsische Bodeninformationssystem, bodenkundliche Karten des LBEG, die Bodenübersichtskarte (BÜK) 1:50.000, die Karte schutzwürdiger Böden, das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) des Landkreises Stade und der Landschaftsrahmenplan (LRP) des Landkreises Stade herangezogen.

Vorherrschende Böden sind Klei- und Kalkmarsch, wobei der Kleimarsch überwiegend südwestlich des alten Elbdeichs und der L 111 anzutreffen ist. Neben Klei- und Kalkmarsch befindet sich im Übergangsbereich zu den Randmooren sog. Organomarsch im Untersuchungsgebiet. Im südwestlichen Teil des Untersuchungsgebiets sind daneben Erd-Hochmoor- und Erd-Niedermoorstandorte der Randmoore vorhanden.

Die Böden des Organomarsches gelten aufgrund ihrer besonderen Standorteigenschaften als Böden von besonderer Bedeutung.

Südlich von Drochtersen (bei Ritsch) ist der Boden im Untersuchungsraum aufgrund einer Ablagerung von Sonderabfall vorbelastet.

2.2.2.2.5 Schutzgut Wasser

Das Untersuchungsgebiet umfasst auch für das Schutzgut Wasser einen Korridor von 500 m beidseits der Trasse.

Der planfestgestellte Bauabschnitt liegt im Bereich der linksseitigen Elbmarsch und weist ein Geländeniveau von +/- NN 0,00 auf. Der Untergrund besteht aus Klei- und Marschböden, die weitgehend wasserundurchlässig sind.

Unterhalb dieser wasserundurchlässigen Kleiauflage befindet sich der Grundwasserleiter, wobei die Grundwasserdruckhöhe zumeist dicht unterhalb der Geländeoberfläche liegt bzw. es teilweise zu Quellwasseraustritten kommt. Eine Versickerung von Niederschlagswasser ist angesichts der wasserundurchlässigen Schichten ausgeschlossen. Es liegt ein hohes Schutzpotenzial der Grundwasserabdeckungen vor.

Im Untersuchungsgebiet liegt der Grundwasserkörper „Land Kehdingen Lockergestein“ (DENI_NI11_5). Im Bewirtschaftungsplan zum dritten Bewirtschaftungszyklus wird dieser Grundwasserkörper sowohl hinsichtlich des chemischen als auch hinsichtlich des mengenmäßigen Zustands mit gut bewertet. Wasserschutzgebiete oder raumplanerische Vorrang- oder Vorbehaltsgebiete zum Grundwasserschutz sind im Untersuchungsgebiet nicht festgesetzt.

Da das Geländeniveau auf oder unterhalb Normalnull liegt, kein Oberflächengefälle vorhanden ist und der Untergrund weitgehend undurchlässig ist, bedarf es zur Oberflächenentwässerung eines ausgedehnten Systems mit angelegten Entwässerungsgräben, Flächendrainage mit unterirdischen Drainagerohren, Poldergebieten sowie Schöpfwerken. Die Entwässerung im Untersuchungsgebiet wird vom Ritscher Schleusenverband, dem Gauensieker Schleusenverband sowie vom Entwässerungsverband Drochtersen verantwortet.

Außerhalb, aber unmittelbar angrenzend an das Untersuchungsgebiet verlaufen die Gauensieker Süderelbe, die Krautsander Binnenelbe sowie der Ruthenstrom und die Elbe selbst. Diese Gewässer sind tideabhängig. Zu den berichtspflichtigen Gewässern gehört einerseits die Elbe als Übergangsgewässer (T1.5000.01), die als erheblich veränderter Oberflächenwasserkörper eingestuft ist und ein mäßiges ökologisches Potenzial und einen nicht guten chemischen Zustand aufweist, andererseits die beiden Marschengewässer Ruthenstrom (DE_RW_DENI_29054) sowie Wischhafener Süderelbe (DE_RW_DENI_29055). Diese Gewässer weisen angesichts des tideabhängigen Einströmens von Meerwasser natürlicherweise hohe Salzgehalte auf. Für den Oberflächenwasserkörper Ruthenstrom ist als ebenfalls erheblich veränderter Oberflächenwasserkörper ein mäßiges ökologisches Potenzial sowie ein nicht guter chemischer Zustand ausgewiesen. Die Wischhafener Süderelbe wird hingegen als natürliches Fließgewässer klassifiziert. Sie weist einen unbefriedigenden ökologischen Zustand sowie einen nicht guten chemischen Zustand auf.

Zu den Hauptvorflutern innerhalb des Untersuchungsgebiets zählen das Ritscher Schleusenfleth, das Sietwender Schleusenfleth und das Gauensieker Schleusenfleth sowie die Landern-Ost bzw. Landern-West. Bei den Schleusenflethen handelt es sich überwiegend um Gewässer II. Ordnung, die geringwertige Gewässergüteklassen aufweisen und strukturarm besiedelt sind. Der

Wasserstand in diesen Flethen sowie den Einzelpoldern liegt bis zu 4 m unterhalb des Niveaus der tidebeeinflussten Elbe als offene Vorflut, weshalb es jeweils mehrerer Haupt- und Unterschöpfwerke bedarf, um das abgeleitete Oberflächenwasser in die Elbe als natürliches Gewässer jenseits der Deichlinie zu leiten. Die Wasserstände in den Poldern werden daher technisch gesteuert und sind weitgehend tideunabhängig.

Die Oberflächengewässer im Untersuchungsgebiet sind durch Gewässerregulierungen sowie die künstliche Entwässerung, durch Versiegelung und intensive landwirtschaftliche Nutzung verbunden mit entsprechenden Einleitungen beeinflusst.

Überschwemmungsgebiete sind innerhalb des Untersuchungsgebiets nicht ausgewiesen. Ein entsprechender Schutzstatus ergibt sich auch nicht aus den Plänen der Raumordnung. Das aktuelle Niedersächsische Raumordnungsprogramm (NROP) sieht in Abschnitt 3.2.4 Rn. 12 nur vor, dass in den Regionalen Raumordnungsprogrammen zur Gewährleistung des vorbeugenden Hochwasserschutzes die Überschwemmungsgebiete nach § 76 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 3 WHG sowie nach § 115 Abs. 2 NWG als Vorranggebiete Hochwasserschutz festzulegen sind. Das aktuell geltende Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) des Landkreises Stade von 2013 sieht entsprechende Gebietsfestlegungen vor. Das Untersuchungsgebiet ist davon jedoch nicht umfasst.

Der Neue Elbdeich und das elbseitig davorliegende Überschwemmungsgebiet im Deichvorland liegen außerhalb des Untersuchungsgebiets. Die jenseits des Untersuchungsgebiets liegende Tideelbe ist als Risikogewässer im Sinne der Hochwassermanagement-Richtlinie ausgewiesen. Das Vorhabengebiet liegt innerhalb des daraus abgeleiteten Risikogebiets HQextrem.

2.2.2.2.6 Schutzgüter Luft und Klima

Als Datengrundlage für die Bewertung der Schutzgüter Klima und Luft wurden die „Bodenkarte von Niedersachsen“ BK50 (Stand 2022) sowie die Karte der „kohlenstoffreichen Böden in Niedersachsen“ BHK50 (Stand 2022) herangezogen, des Weiteren die langjährigen Messwerte des Deutschen Wetterdienstes und die Messwerte der Luftüberwachung Niedersachsen (NMUK), das Regionale Raumordnungsprogramm des Landkreises Stade von 2013 (RROP), der Landschaftsrahmenplan des Landkreises Stade von 2014 (LRP), die UVS Stufe II zur A 20 Nordwest – Umfahrung Hamburg von 2002 sowie die Machbarkeitsstudie zur Umweltverträglichkeit des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein von 2006.

Die Verortung des Untersuchungsgebiets sowie die Lage der vorhandenen Vegetationsbestände in diesem können der Karte 6 in Anhang 1 zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12) entnommen werden.

Im Untersuchungsgebiet herrschen vergleichsweise hohe Windgeschwindigkeiten vor. Wald- und Vegetationsbestände sind nur sehr kleinflächig vorhanden. Die Gründlandbereiche stellen Kaltluftentstehungs- und -abflussgebiete dar und sind im Wesentlichen nördlich der L 111 und südlich des Landerweges gelegen. Mangels Reliefenergie finden jedoch keine nennenswerten Kaltluftbewegungen statt. Allerdings führen die teils hohen Windgeschwindigkeiten zu einem starken Luftaustausch, was eine geringere Wahrscheinlichkeit von Luftschadstoffanreicherung zur Folge hat.

Als Vorbelastung wirken das Stadt- und Industriegebiet von Stade und die L 111. Die A 20 – Elbquerung ist zwar bereits planfestgestellt, aber noch nicht realisiert. Die Vorhabenträgerin hat sie daher in ihren Untersuchungen nicht als Bestand berücksichtigt, sondern – auf der sicheren Seite liegend – deren Auswirkungen im Untersuchungsgebiet dem Kreuz Kehdingen zugeschlagen.

Die allgemeine Grundbelastung mit Schadstoffemissionen liegt weit unterhalb der Grenzwerte der TA Luft. Die Staubbelastung ist gleichmäßig und hoch. Insgesamt ist die Vorbelastung – auch aufgrund der vorherrschenden Luftaustauschbedingungen – als gering einzuschätzen. Das Gebiet ist nicht als Lastraum eingestuft und hat keine besondere Bedeutung hinsichtlich der Schutzgüter Luft und Klima. Es ist als Gebiet von allgemeiner Bedeutung für Klima und Luft einzustufen.

2.2.2.2.7 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Für Kulturgüter und sonstige Sachgüter wird von einem Untersuchungsraum von 500 m beidseits des Vorhabens ausgegangen.

Im Untersuchungsraum befinden sich die Baudenkmale „Ritscher Seedeich“, die Ziegelei bei Gauensiek, das Gut Hohenblöcken und die prähistorische Siedlung bei Ritsch. Daneben sind hier zwei Bodendenkmale gelegen: eine ur- und frühgeschichtliche Wurt (Fundstellennummer 23) und mittelalterliche Deichreste, auf denen heute der Landerweg verläuft (Fundstellennummer 20).

2.2.2.2.3 Beschreibungen der Umweltauswirkungen

In Bezug auf die vorbeschriebenen Schutzgüter wirkt sich das Vorhaben bau-, anlage- und betriebsbedingt wie folgt aus:

2.2.2.2.3.1 Schutzgut Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit

Ausgehend vom oben beschriebenen Untersuchungsraum sind die vorhabenbedingten Umweltauswirkungen unterschiedlich.

Im Bereich der Anbindung des Zubringers zur L 111 an die L 111 ist zunächst mit einem Anstieg der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung zu rechnen. Im Vergleich zur bestehenden Belastung ist die Zunahme jedoch sehr gering und die Gesamtbelastung verbleibt deutlich unterhalb der Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV. So wird die Gesamtbelastung mit NO₂ auf 14,7 µg/m³ abgeschätzt (Grenzwert: 40 µg/m³). Für PM₁₀ wird eine Belastung von 16 µg/m³ (Grenzwert: 40 µg/m³) prognostiziert und für PM_{2,5} von 13,4 µg/m³ (Grenzwert 25 µg/m³). In allen anderen Bereichen von trassennahen Wohngrundstücken ist die Gesamtbelastung geringer. Höhere Belastungen treten nur direkt an den Fahrbahnen auf, die indes nicht zum dauerhaften Aufenthalt von Menschen dienen. Die Unterlage 11LuS (dort Abb. 9 bis 14) zeigt zudem auf, dass ab einer Entfernung von ca. 200 m vom äußeren Fahrbahnrand über die Vorbelastung hinaus keine Erhöhungen der jeweiligen Schadstoffbelastung um mehr als 0,5 µg/m³ eintreten.

Die vorhabenbedingte Zunahme des Verkehrslärms ist im Bereich der Anbindung des Zubringers zur L 111 an die L 111 (Kreisverkehr) zwar gering. Die Zunahme beträgt 1 bis 2 dB, wobei es sich dabei um aufgerundete Differenzen handelt. Eine solche Erhöhung ist in der Regel vom menschlichen Ohr nicht feststellbar. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die hier betroffenen Häuser Gauensieker Straße 6, 8 und 10 schon jetzt hochbelastet sind. Da für diese Gebäude passiver Schallschutz vorgesehen ist, ergeben sich aber auf die menschliche Gesundheit keine unmittelbaren Auswirkungen.

An den anderen Bereichen, die von vorhabenbedingten Verkehrslärmzunahmen durch das Autobahnkreuz und die zu bauenden Zubringer betroffen sind (Ritscher Weg, Hohenblöcken und Anbindung der K 27 – Aschhorn), wird die künftige Verkehrslärmbelastung deutlich zunehmen, aber unterhalb der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) verbleiben. Sie unterschreitet an der Bebauung Ritscher Weg am Grundstück mit der höchsten Belastung (Ritscher Weg 35) den maßgeblichen Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts. Die Unterschreitung beträgt tags 6 dB und nachts 1 dB. An der Bebauung Hohenblöcken wird der maßgebliche Immissionsgrenzwert von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts tagsüber um 7 dB (Pegel 62 dB(A)) und nachts um 2 dB (Pegel 57 dB(A)) unterschritten.

Im nachgeordneten Straßennetz, also an bereits vorhandenen Straßen, wird es ebenfalls zu einer Zunahme von Verkehrslärmimmissionen kommen. Das betrifft bezogen auf den Planfall E3 hauptsächlich die K 27/K 12 bis zur bisherigen B 495, auf der sich der Verkehr durch die

Anbindung an die Autobahn erhöht. Wenngleich der für die Schwelle zur Gesundheitsgefahr kritische Wert von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts dort nicht überschritten wird, gibt es an fünf Gebäuden Überschreitungen der Schwelle von 64 dB(A) tags und/oder 54 dB(A) nachts.

Es darf aber auch nicht übersehen werden, dass es vorhabenbedingt zu Entlastungen von Verkehrslärm kommen wird, nämlich überall dort, wo Verkehr aus dem bisher vorhandenen Straßennetz künftig über die Autobahn verlaufen wird. Anhand der Verkehrsuntersuchung lässt sich dies gut nachvollziehen (siehe Materialband I, Anhänge zur Verkehrsuntersuchung). Demnach ist mit einer deutlichen Abnahme von Verkehrsbelastungen und nachfolgend auch von Lärmbelastungen auf der L 111 von Drochtersen Richtung Südosten zu rechnen, ebenso werden die K 27 (aus Richtung Südosten bis zur Anbindung des Zubringers zur Autobahn) und die K 80 entlastet.

2.2.2.2.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Eine detaillierte Beschreibung der Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ist in Kap. 6 der Allgemeinverständlichen Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG a.F. (Unterlage 1.a) und insb. Kap. 6 des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12.1) zu entnehmen. Der Prüfung der Planfeststellungsbehörde liegen daneben die Anhänge des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Maßnahmenübersicht, Maßnahmenpläne und Maßnahmenkartei in den Unterlagen 12.3.1 bis 12.3.3), der Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.2), der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag (Unterlage 12.3.4) sowie die FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen (Unterlagen 1.b) zugrunde. Danach stellen sich die Umweltauswirkungen des Vorhabens, deren Umfang und die einschlägigen Maßnahmen für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde wie folgt dar:

Schutzgut Tiere

Im Bereich der potenziellen Wanderrouten des Fischotters können baubedingte nächtliche Störungen durch Lärm grundsätzlich zu einer Meidung der Korridore führen. Allerdings kommt der Fischotter aktuell im Vorhabengebiet nicht vor und sind keine Bauarbeiten in der Nachtzeit vorgesehen, sodass baubedingte Beeinträchtigungen des Fischotters nicht eintreten werden.

Die Versiegelung von Flächen und die Errichtung technischer Bauwerke können zur Zerschneidung zusammenhängender Lebensräume und Wanderrouten führen. Diese anlage- und betriebsbedingte Zerschneidungswirkung wird durch ausreichend dimensionierte Durchlässe und Querungshilfen (Maßnahme V 2b) verhindert.

Die im Untersuchungsgebiet festgestellten Fledermäuse sind bau- und anlagebedingt von einem Flächenverlust, insb. von Jagdhabitaten betroffen. Darüber hinaus verlieren sie baubedingt möglicherweise Quartiere und werden eventuell bau- und betriebsbedingt u.a. infolge von Licht- und Lärmemissionen gestört. Aufgrund der Beseitigung von Gehölzen im Zuge der Baufeldfreimachung können des Weiteren grundsätzlich auch einzelne Tiere zu Tode kommen. In Bezug auf die bestehenden Funktionsräume (Jagdhabitats, Flugrouten) kann es schließlich anlage- und betriebsbedingt zu Zerschneidungswirkungen kommen, und es besteht betriebsbedingt das Risiko von Kollisionen mit dem Straßenverkehr.

Baubedingt werden indes überwiegend landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen beansprucht, die für Fledermäuse keine besondere Bedeutung aufweisen. In den vorhabenbedingt in Anspruch zu nehmenden Gehölzen wurden überdies keine Quartiere nachgewiesen. Um jedoch eine Verletzung oder Tötung von Fledermäusen sicher zu vermeiden, sind vorsorglich vor Beginn der Bauarbeiten die zu fällenden Gehölze auf die potenzielle Eignung als Quartier für Fledermäuse zu prüfen. Soweit Quartiere festgestellt werden, wird dem mit Ersatzquartieren in Gestalt von Fledermauskästen abgeholfen. Die Fäll- und Rodungsarbeiten werden zudem nur zwischen dem 01.11. und 28./29.02. durchgeführt (Maßnahme V 3c). Des Weiteren werden Meisenkästen angebracht, um eine Besiedlung der Fledermauskästen durch Meisen zu verhindern (Maßnahme A 6_{CEF}).

Durch die Unterführung mit einer lichten Höhe von mindestens 4,5 m und einer 4 m hohen Kollisionsschutzwand (Maßnahme V 2a) sowie durch die Neupflanzungen elf großkroniger Laubbäume (Maßnahme V 1) bleibt die Leitfunktion des Ritscher Schleusenfleths im Hinblick auf die Jagdaktivitäten der Arten Breitflügelfledermaus, Rauhauffledermaus sowie Kleiner und Großer Abendsegler aufrechterhalten.

Wie dargestellt, sind keine nächtlichen Bauarbeiten vorgesehen, sodass nicht von baubedingten Beeinträchtigungen von Fledermäusen vor allem durch Licht auszugehen ist.

Durch dauerhafte Überbauung von Jagdgebietsflächen der Arten Breitflügelfledermaus, Rauhauffledermaus sowie Kleiner und Großer Abendsegler gehen keine essenziellen Jagdhabitats verloren.

Im Einmündungsbereich vom Zubringer in die K 27 kommt es nur zu einem unerheblichen dauerhaften Flächenverlust. Die Einmündung wird in Form eines Kreisverkehrs erfolgen, der südöstlich des aktuellen Verlaufs der K 27 liegen wird. Dadurch können die Bäume westlich der K 27, die hier für die Fledermäuse die wesentlichen Lebensraumstrukturen darstellen, überwiegend erhalten bleiben. Durch Neupflanzungen von Einzelbäumen werden vorhandene oder entstehende Lücken geschlossen (Maßnahme V 1).

Im Bereich des Gutes Hohenblöcken, einem weiteren Jagdraum für Fledermäuse, bleibt der weit überwiegende Anteil an Gehölzen erhalten. Es kommt nur zu geringen Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktionen durch Flächeninanspruchnahmen.

Trotz des Verschwenkens des Ritscher Schleusenfleths bleibt dieses durch die Maßnahme V 2a als offenes Gewässer und somit als mittel bedeutender Jagdraum erhalten. Das hier vorgesehene Brückenbauwerk verhindert zudem das Eintreten einer Zerschneidungswirkung der Jagdräume; denn das Fleth kann damit weiterhin uneingeschränkt als lineares Strukturelement bei Ortswechseln und während der Jagd genutzt werden. Zum Schutz der Fledermäuse vor Kollisionen mit dem Straßenverkehr werden auf dem Brückenbauwerk zusätzlich 4 m hohe Kollisionsschutzwände errichtet.

Auch entlang des Gauensieker Schleusenfleths befindet sich ein für Fledermäuse mittel bedeutender Jagdraum, für den ebenfalls die in Maßnahme V 2a beschriebene Vorgehensweise gilt (Unterführung mit flankierenden Kollisionsschutzwänden). Eine deutliche Erhöhung des Kollisionsrisikos mit dem Straßenverkehr oder eine Zerschneidungswirkung sind daher auch hier nicht zu erwarten.

Betriebsbedingt wird zum einen nächtlicher Lärm durch den Straßenverkehr den Jagderfolg der Fledermausarten Großes Mausohr und Bechsteinfledermaus beeinträchtigen. Dies gilt auch für die im gesamten Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Langohrarten (Braunes Langohr, Graues Langohr), für die von einer Entwertung der Jagdräume auszugehen ist. Diese Beeinträchtigungen werden indes ausgeglichen. Als Kompensation für den Verlust bzw. die Qualitätseinschränkung der Jagdhabitats durch das Straßenbauvorhaben erfolgt die Schaffung von insgesamt 37,21 ha Ersatzlebensraum durch Extensivierungsmaßnahmen auf dem Gauensieker Sand (Maßnahme E 1_{CEF}). Überdies werden westlich der Ortslage Ritsch 3 ha siedlungsnahe Sukzessionsflächen mit Initialbegrünung durch Gehölzpflanzungen aus standortheimischen Arten entwickelt (Maßnahme A 5).

Was die Kollisionsgefahr für Fledermäuse mit den Fahrzeugen betrifft, so ist diese in den bereits dargestellten Jagdräumen entlang des Ritscher Schleusenfleths und des Gauensieker Schleusenfleths, im Umfeld der Einmündung des Zubringers zur K 27 in die K 27 im Bereich des Hofes Hohenblöcken erhöht. Durch die geplanten Querungshilfen und Kollisionsschutzwände (Maßnahme V 2a) wie auch die geplanten Pflanzmaßnahmen (vgl. Maßnahme V 1) wird die betriebsbedingte Kollisionsgefährdung allerdings wieder auf das Maß des allgemeinen Lebensrisikos gesenkt. Im Bereich des hier geplanten Kreisverkehrs kommt es im Übrigen schon

aufgrund der geringen Geschwindigkeiten, die hier vorherrschen, nicht zu einer deutlichen Risikoerhöhung.²⁴

Mangels entsprechenden Nachweises und unter Berücksichtigung der Bauzeitenregelung zum Schutz von Brutvögeln des Offenlandes (Beginn der Bautätigkeit außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten – Mitte Juli bis Ende Februar, Maßnahme V 3b) gehen keine Brutplätze von Brutvogelarten innerhalb der nur baubedingt in Anspruch zu nehmenden Flächen verloren. Überdies werden zum Schutz gehölzgebundener Brutvogelarten die notwendigen Rodungsarbeiten und der Rückschnitt von Gehölzen und Röhrichten Herrichtung der Baustelleneinrichtung bzw. im Nahbereich der Trasse nur in der Zeit vom 01.10. bis 28./29.02 durchgeführt (Maßnahme V 3a).

Durch den Straßenkörper einschließlich der Böschungen und Nebenanlagen wird allerdings ein Brutplatz der Feldlerche anlagebedingt beansprucht. Weiterhin geht durch den geplanten Kreisverkehr im Einmündungsbereich des Zubringers zur K 27 in die K 27 ein Brutplatz des Gartenrotschwanzes verloren. Weitere Brutplätze werden anlagebedingt nicht in Anspruch genommen. Regelmäßig genutzte Nahrungsräume des im Untersuchungsgebiet brütenden Weißstorchs liegen außerhalb des Eingriffsbereichs, sodass insoweit keine Beeinträchtigungen durch die temporäre oder dauerhafte Flächeninanspruchnahme entstehen.

Es gehen jedoch baubedingt 40,76 ha Offenland zeitlich befristet als Lebensraum, insb. Nahrungshabitat für die Vögel verloren und anlagebedingt werden 73,30 ha Acker und Grünland dauerhaft in Anspruch genommen. Für die Kompensation der Lebensraumverluste ist die Schaffung von insgesamt 37,21 ha Ersatzhabitaten durch die Entwicklung von extensiv genutztem Grünland im Bereich des Gauensieker Schleusenfleths vorgesehen (Maßnahme E 1_{CEF}).

Eine Barrierewirkung für Brutvögel durch die Straßentrasse ist hingegen nicht zu befürchten, da das Vorhaben für diese hochmobile Artengruppe keine Barriere darstellt.

Vor allem Lärm und optische Störreize sowie die Veränderung von Habitatstrukturen führen jedoch zu zum Teil sehr weitreichenden bau- und betriebsbedingten Betroffenheiten. Dabei ist davon auszugehen, dass die Beeinträchtigungen durch den Baubetrieb in ihrer räumlichen Ausdehnung regelmäßig hinter den dauerhaften betriebsbedingten Beeinträchtigungen zurückbleiben. Zur Beurteilung der Beeinträchtigungen von Brutvögeln des Offenlandes liegt der Fokus der Prüfung auf dem Kiebitz und der Feldlerche als Leitarten, die als besonders empfindlich gegenüber technischen Bauwerken sowie als besonders lärmempfindlich eingestuft werden. Einzelheiten hierzu sind Kap. 6.3.2 der Unterlage 12.1 zu entnehmen.

Danach befinden sich innerhalb des Wirkraums des Vorhabens drei Brutpaare des Kiebitzes. Ein Brutpaar der Feldlerche liegt innerhalb des Eingriffsbereichs des Vorhabens. Weiterhin sind für ein Brutpaar der Rohrweihe als Brutvogel in Röhrichtbeständen Beeinträchtigungen zu erwarten.

Anlagebedingt kommt es zu einem Verlust von 1,06 ha Gehölzfläche. Gehölzbewohnende Arten sind aufgrund der wenigen vorhandenen Gehölzstrukturen nur geringfügig betroffen. Gehölzbewohnende Vogelarten weisen überdies regelmäßig eine geringe Empfindlichkeit gegenüber Störungen durch Lärm und optische Reize auf. Durch das Vorhaben sind indes erhebliche Betroffenheiten durch betriebsbedingte Lärmimmissionen und Störungen für ein Brutpaar des Gelbspötters und zwei Brutpaare des Mäusebussards abzuleiten. Für den Mäusebussard ist darüber hinaus von einer Entwertung der Nahrungsflächen auszugehen.

Weiterhin kommen Betroffenheiten der oftmals gering empfindlichen Brutvogelarten der Siedlungen bzw. gebäudebewohnenden Arten in Betracht. Dazu zählen vorliegend betriebsbedingte Störungen durch Lärm und andere Störreize für sieben Brutpaare der

²⁴ Vgl. Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Fledermäuse und Straßenbau – Arbeitshilfe zur Beachtung der artenschutzrechtlichen Belange bei Straßenbauvorhaben in Schleswig-Holstein, Aug. 2020, S. 57 f. (verfügbar unter https://www.schleswig-holstein.de/mm/downloads/LBVSH/Aufgaben/Umwelt/Arbeitshilfe_Fledermaus.pdf – zuletzt abgerufen am 30.12.2025).

Rauchschwalbe an einem Hof an der L 111. Aufgrund der Abschirmung des Brutplatzes durch die vorhandenen Gebäude der Hofanlage und der Gehölzstrukturen auf der Westseite des Grundstücks handelt es sich indes nicht um Beeinträchtigungen mit Relevanz für den Erhaltungszustand der lokalen Population.

Zudem sind potenzielle Nahrungsflächen des Weißstorchs durch Lärm bzw. andere Störungen betroffen. Die hauptsächlich aufgesuchten Nahrungshabitate liegen aber deutlich außerhalb des Wirkraums des Vorhabens, sodass die Beeinträchtigungen als tolerierbar eingestuft werden.

Von einer erheblichen Beeinträchtigung der Vogelwelt durch betriebsbedingte Schadstoffeinträge ist ebenfalls nicht auszugehen; es kommt zu keinen toxischen sowie den Lebensraum verändernden Schadstoffeinträgen.

Betriebsbedingte Kollisionen von Vögeln mit dem Straßenverkehr sind zwar nicht auszuschließen, jedoch ist dieses Risiko insgesamt als dem allgemeinen Lebensrisiko entsprechend anzusehen. Der Verkehr auf einer neu gebauten Straße führt zwar nicht automatisch dazu, dass das Umfeld von Brutvögeln gemieden wird. Vielmehr brüten viele Arten im Straßenbegleitgrün, wenn dieses entsprechende Habitatstrukturen für die Anlage von Nestern bietet (z.B. Gehölze, Hecken etc.), insb. wenn – wie hier – solche Habitatstrukturen im weiteren Umfeld fehlen oder unterentwickelt sind. Ob von einem deutlich erhöhten Tötungsrisiko auszugehen ist, hängt jedoch nicht nur von der Nähe des Brutplatzes zur Straße ab, sondern wird maßgeblich vom Verhalten der Brutvögel bestimmt. Straßen stellen für viele Brutvögel Strukturen in der Landschaft dar, an denen sich ihre Reviergrenzen orientieren. Zudem sind Straßen für die meisten Vögel kein geeigneter Nahrungsraum, sodass sie nicht bevorzugt aufgesucht werden. In diesen Fällen ist allenfalls von einem dem allgemeinen Lebensrisiko entsprechenden Tötungsrisiko auszugehen, dem die Vögel in der Kulturlandschaft stets unterliegen. Von einem demgegenüber deutlich erhöhten Risiko ist nur dann auszugehen, wenn sich größere Reviere über die Straße erstrecken und wichtige Habitatbestandteile jenseits der Trasse liegen. Dafür bestehen vorliegend keine Anhaltspunkte.

Für Greifvögel und Eulen, die – auch – überfahrene Kleintiere auf der Fahrbahn als Nahrungsquelle nutzen, ist zwar grundsätzlich ein Kollisionsrisiko gegeben. Straßen sind jedoch typischer Bestandteil des vom Menschen gestalteten Naturraums unserer Zeit. Sie bzw. die mit ihnen verbundenen Auswirkungen gehören daher grundsätzlich zum allgemeinen Lebensrisiko. Von einem demgegenüber deutlich erhöhten Risiko ist regelmäßig nur dann auszugehen, wenn es betriebsbedingt zu einem erhöhten Aasanfall kommt, der aasaufnehmende Greifvogelarten anzieht. Dies ist hier grundsätzlich nicht anzunehmen. Da das Vorhaben in einem Raum realisiert wird, der durch überwiegend intensivlandwirtschaftlich genutztes Offenland gekennzeichnet ist, kann davon ausgegangen werden, dass – mit wechselnden Attraktionspunkten (z.B. bei der Mahd, Ernte oder bodenwendenden Bearbeitung landwirtschaftlicher Flächen) – ausreichend Nahrung für Greifvögel auch (weit) außerhalb des Straßenraums vorhanden ist.

Eine Ausnahme besteht nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde für den Mäusebussard. Als Nahrungsopportunist, der auch Aas aufnimmt, stellen insb. während des Winterhalbjahrs Straßen eine nicht unbedeutende Nahrungsquelle für den Mäusebussard dar. Dabei lässt er sich in der Regel auf dem Boden neben der Beute nieder, sodass er in besonderer Weise den Kollisionsgefahren des Straßenverkehrs ausgesetzt ist. Hinsichtlich dieser Art kann daher hier eine deutliche Risikoerhöhung nicht ausgeschlossen werden.

Rastvogelarten nutzen das Untersuchungsgebiet lediglich zur Nahrungsaufnahme, nur selten und sehr unregelmäßig. Die hier angetroffenen Rastvögel des Offenlandes und der Gewässer sind zudem wenig empfindlich gegenüber akustischen Störwirkungen. Es kommt jedoch zur Meidung straßennaher Bereiche aufgrund optischer Kulisseneffekte; denn viele Rastvogelarten bevorzugen offene Flächen mit weitreichenden Sichtbeziehungen.

Das nächstgelegene Hauptvorkommen von Rastvögeln befindet sich nördlich des alten Deiches, im ehemaligen Außendeichsbereich von Gauensiek. Insbesondere die Weißwangengans wurde dort in größerer Anzahl angetroffen. Größere Rastvogeltrupps konnten im Erfassungszeitraum 2015/2016 zudem südlich des Landerwegs im Gauensieker und Ritscher Moor angetroffen werden. Im Eingriffsbereich selbst sowie im weiteren Wirkraums des Vorhabens wurden indes

überwiegend Einzeltiere oder nur sehr kleine Gruppen von Rastvögeln erfasst. Einmalig wurde bei den Erfassungen 2015/2016 ein Trupp Saatgänse nachgewiesen. Die Betroffenheit von Schlafplätzen von Rastvögeln ist mithin auszuschließen, da diese nur weit außerhalb des Wirkraums des Vorhabens vorgefunden wurden.

Die Funktion der von den Rastvögeln regelmäßig genutzten Flächen nördlich der alten Deichlinie sowie südlich des Landernweges wird durch das Vorhaben berührt; die durch die Saatgänse genutzten Rastflächen werden vorhabenbedingt in Anspruch genommen. Weil die Rastvogelvorkommen im Untersuchungsgebiet sehr lückenhaft und unregelmäßig auftreten, werden die innerhalb der jeweiligen artspezifischen Störradien gelegenen Rastflächen jedoch lediglich als temporäre Nahrungsflächen ohne feste Funktionsbeziehungen zu bestimmten Schlafplätzen eingestuft. Aufgrund der festgestellten wechselnden Nutzung der Flächen ergeben sich in einem größeren räumlichem Zusammenhang große Flächenreserven mit entsprechenden Ausweichpotenzialen. Angesichts des insgesamt geringen Rastvogelvorkommens ist davon auszugehen, dass die angrenzenden, in einem räumlich funktionalen Zusammenhang stehenden Flächen für ein Ausweichen von Rastvögeln ausreichend dimensioniert sind, um eine anlagen- oder betriebsbedingte Beeinträchtigung durch das Vorhaben ausschließen zu können.

Durch die Aufwertung einer Fläche von insgesamt 37,21 ha als Ersatzlebensraum (Maßnahme E 1_{CEF}) ist zudem selbst bei Annahme eines relevanten Lebensraumverlusts durch das Vorhaben eine kontinuierliche Habitatverfügbarkeit im räumlich-funktionalen Zusammenhang gesichert.

Das Risiko von Individuenverlusten von Rastvögeln durch Kollisionen mit Fahrzeugen wird als gering eingestuft, da die im Gebiet vorzufindenden Wasser- und Watvogelarten auf ihren Flügen zwischen einzelnen Funktionsräumen wie Nahrungs- oder Schlafgebieten den Vorhabensbereich in ausreichender Höhe überfliegen.

Durch die baubedingte Flächeninanspruchnahme sind für Amphibien mangels Vorkommen keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Amphibien sind zudem gegenüber den während der Bauzeit auftretenden Lärm- und Lichtemissionen als unempfindlich einzustufen. Der anlagebedingte Lebensraumverlust bezieht sich ausschließlich auf geringwertige Lebensräume. Überdies bietet der benachbarte Landschaftsraum ähnlich ausgestattete Ausweichräume. Angesichts der geringen Bestandssituation ist eine anlagebedingte Zerschneidungswirkung auszuschließen. Die während der Betriebsphase auftretenden stofflichen Immissionen in Amphibiengewässern sind zu geringfügig, um zu einer merklichen Verringerung der Habitatqualität zu führen. Betriebsbedingte Störungen durch Lärm oder andere Störreize sind für die in dieser Hinsicht weitgehend unempfindlichen Tiere gleichfalls nicht zu erwarten. Eine Erhöhung des Verletzungs- oder Tötungsrisikos durch den Straßenverkehr ist aufgrund der an Gewässern vorgesehenen Unterquerungen (Maßnahme V 2b) ebenfalls nicht ersichtlich.

Baubedingte Beeinträchtigungen für Libellen können ausgeschlossen werden, denn baubedingte Einträge in Gewässer (z.B. Staub- und Sedimentimmissionen) sind allenfalls in nicht erheblichem Umfang zu erwarten. Die Artengruppe ist zudem gegenüber Lärm- und Lichtemissionen unempfindlich. Auch anlagebedingt ist nicht mit einem erheblichen Lebensraumverlust zu rechnen, da die baubedingt überformten Fließgewässer entweder wiederhergestellt werden oder keine Bedeutung für Libellen haben. Das als Ausbreitungsleitlinien vor allem für Kleinlibellen fungierende Grabensystem bleibt in seiner Bedeutung als Vernetzungsstruktur in der Landschaft vom Vorhaben weitestgehend unberührt. Da das Gewässersystem durch die Planung von Querungshilfen durchgängig bleibt, werden wichtige Ausbreitungsachsen für Libellen erhalten (Maßnahme V 2c). Betriebsbedingte Einträge in Gewässer sind ebenfalls wenn überhaupt nur in geringem Umfang zu erwarten. Die betroffenen Habitate werden ihre Lebensraumfunktion trotz der Realisierung der Baumaßnahme weitestgehend aufrechterhalten. Im gewässerarmen Untersuchungsgebiet, das stark landwirtschaftlich geprägt ist, betrifft die Kollisionsproblematik lediglich häufige und weit verbreitete Arten, sodass populationswirksame Effekte nicht eintreten werden.

Im Hinblick auf die Fischfauna kommt es unter Berücksichtigung der Maßnahme V 2c (Unterführung des Ritscher Schleusenfleths und des Gauensieker Schleusenfleths) nicht zu baubedingten Beeinträchtigungen. Einen relevanten Wirkungspfad stellen hingegen die Stoffeinträge

aus dem Baubetrieb (Materialtransporte, Errichtung des Brückenbauwerks, temporäre Auflastflächen) dar, die in die Gewässer gelangen könnten. Gemäß der technischen Vorhabenbeschreibung sind aber keine solchen Mengen zu erwarten, die die Habitateignung für Fische einschränken.

Der in früheren Untersuchungen nachgewiesene Schlammpeitzger ist zudem gegenüber Lärm aus dem Luftraum relativ unempfindlich. Bau- und betriebsbedingte Lärmimmissionen werden aufgrund von Reflektion an der Grenzschicht überwiegend nicht in den Wasserkörper gelangen. Gewässerrelevante Erschütterungen im Rahmen der Bauarbeiten sind ebenfalls nicht zu erwarten.

Im Hinblick auf die Verlegung des Ritscher Schleusenfleths um wenige Meter ist davon auszugehen, dass die Tiere während der Bauarbeiten in störungsarme Gewässerabschnitte ausweichen (Maßnahme V 2c). Die Tötung zurückbleibender Tiere im Zuge der Verfüllung des Gewässersabschnitts kann nach der vorgelegten Planung indes nicht ausgeschlossen werden. Das Gauensieker Schleusenfleth wird baulich nicht in Anspruch genommen.

Mangels besonderer Bedeutung für Fische ist auch keine vorhabenbedingte Unterbindung von lokalen und/oder regionalen Funktionsbeziehungen zu erwarten. Es ist davon auszugehen, dass der verlegte Abschnitt des Ritscher Schleusenfleths nach einer relativ kurzen Entwicklungszeit als Lebensraum für den Schlammpeitzger wieder zur Verfügung steht. Betriebsbedingte Auswirkungen auf die Fischfauna beschränken sich auf die stofflichen Einträge, die von der Fahrbahn in die Gewässer gelangen können (bspw. Streusalz, gelöste Abgase, Reifenabrieb). Das Oberflächenwasser der Fahrbahn wird allerdings über die Böschungen versickert. Bei hohen Niederschlagsmengen wird das überschüssige Oberflächenwasser in straßenparallelen Mulden oder Gräben gesammelt und über Regelungsbauwerke gedrosselt in die Vorfluter abgegeben. Direkte Einträge in die Vorfluter und damit verbundene kritische Einträge sind damit nicht zu erwarten.

Sämtliche betroffene Abschnitte des Fließgewässer- bzw. Grabensystems weisen schließlich eine nur geringe Bedeutung für das Makrozoobenthos auf. Die erfassten Organismen sind gegenüber Lärm und Lichtemissionen als unempfindlich anzusehen. Da die für die landwirtschaftliche Nutzung weiterhin notwendige Drainierung des Gebiets durch eine Verlegung der Gewässer sichergestellt wird und die kleineren Gräben aufgrund ihrer schwankenden Wasserführung ohnehin für die meisten Arten nicht besiedelbar sind, ist anlagebedingt kein relevanter Habitatverlust zu befürchten. Das Ritscher Schleusenfleth und das Gauensieker Schleusenfleth werden überdies durch Brückenbauwerke gequert (Maßnahme V 2c) und bleiben somit als Ausbreitungsachsen erhalten. Hinsichtlich der stofflichen Einträge der Fahrbahn, die in die Gewässer gelangen könnten, gilt das zur Fischfauna Beschriebene.

Schutzgut Pflanzen

Baubedingt erfolgt eine temporäre Flächeninanspruchnahme mit Beseitigung der Vegetation im Bereich von Arbeitsstreifen (auch zur Leitungsverlegung), Lagerflächen und Drainagewasserbehandlungsflächen im Umfang von rund 40,76 ha. Davon betreffen 1,01 ha Biotoptypen der Wertstufen III, IV und V.

Anlagebedingt kommt es ausweislich Anhang 2 der Unterlage 12.1 zu einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme von Lebensräumen mit Beseitigung von Vegetation auf einer Fläche von insgesamt rund 77,04 ha. Davon sind rund 23,74 ha durch Voll- oder Teilversiegelung betroffen und ca. 53,3 ha durch Überbauung bzw. dauerhafte Überformung, mit einem anschließend gänzlich anderen Vegetationsbestand. Von den betroffenen Flächen wird der weit überwiegende Teil landwirtschaftlich genutzt und hat hinsichtlich der Biotopwertigkeit nur allgemeine bis geringe Bedeutung. Höherwertige Lebensräume gehen nur in geringem Umfang verloren, so u.a. ca. 1,06 ha Bäume, Gebüsche und Kleingehölze, ca. 0,11 ha Ruderalfluren und rund 0,08 ha Landröhrichte. Im Bereich der K 27 müssen für die Einmündung des Zubringers einzelne Bäume einer Baumreihe gefällt werden, ebenso für das Querungsbauwerk der A 26 und K 28. Die dauerhaft wasserführenden Gewässer bleiben erhalten.

Betriebsbedingt kommt es zu einer Betroffenheit von gesetzlich geschützten Biotopen durch Stickstoffimmissionen auf einer Fläche von insgesamt ca. 258,37 ha. Stickstoffempfindliche

Biotope, die durch die betriebsbedingten Stickstoffimmissionen betroffen sein können, sind „Feuchtgebüsch nährstoffreicher Standorte“ (BFR) im Umfang von 0,08 ha, „feuchtes Extensivgrünland“ (GEF) im Umfang von 3,23 ha, „Schilf-Landröhricht“ (NRS) auf einer Fläche von 0,22 ha und „Sonstiges naturnahes nährstoffreiches Stillgewässer (eutroph)“ (SEZ) im Umfang von 0,22 ha.

Zum Schutz von gesetzlich geschützten Biotopen und Pflanzen werden die Schutzmaßnahmen S 1 und S 2 zur Vermeidung von Beeinträchtigungen getroffen. Darüber hinaus wird die Vorhabenträgerin die Ausgleichsmaßnahmen A 1, A 2 und A 5 umsetzen.

Schutzgebiete und -objekte

Das FFH-Gebiet „Wasserkruger Moor und Willes Heide“ liegt in mehr als 2.000 m Entfernung zum planfestgestellten Vorhaben, sodass die vorhabenbedingten Wirkungen das Gebiet nicht erreichen. Eine Beeinträchtigung ist damit bereits offensichtlich ausgeschlossen.

Das FFH-Gebiet „Untereibe“ (DE 2018-331) liegt ebenfalls in einiger Entfernung zum Vorhaben (mehr als 800 m). Jedenfalls unter Berücksichtigung der Maßnahme V 2b für die hier potenziell erhaltungszielbestimmende Anhang-II-Art des Fischotter (*Lutra lutra*) kann eine Beeinträchtigung des FFH-Gebiets ausgeschlossen werden. Die bezeichnete Schadensvermeidungsmaßnahme dient der Verhinderung einer etwaigen Kollisionsgefährdung und der Sicherung des potenziellen Lebensraums für den Fischotter, indem fischottergerechte Querungshilfen angelegt werden. Sonstige Beeinträchtigungen dieses Gebiets sind ebenfalls nicht ersichtlich.

Für das Europäische Vogelschutzgebiet „Untereibe bis Wedel“ (DE 2121-401) sind erhaltungszielrelevante Beeinträchtigungen durch vorhabenbedingte Auswirkungen aufgrund der Entfernung von mehr als 800 m zum Vorhaben ebenfalls ausgeschlossen.

Hinsichtlich der Naturschutzgebiete „Asselersand“ (NSG LÜ 169), „Elbe und Inseln“ (NSG LÜ 345) und „Kehdinger Moore“ (NSG LÜ 311) kommt es ebenfalls nicht zu einer Beeinträchtigung. Allerdings sind rund 1.600 m² des geschützten Landschaftsbestandteils „sonstiges feuchtes Extensivgrünland“ (GEF) betriebsbedingt durch Stickstoffimmissionen betroffen.

2.2.2.2.3.3 Schutzgut Landschaft

Aufgrund des Vorhabens kommt es zu anlagebedingten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes aufgrund der Beseitigung vorhandener Gehölzbestände in einem Umfang von 1,61 ha und die Wirkung der Straßenabschnitte als optische Barriere. Dadurch werden Sichtbeziehungen, welche jedoch bereits vorbelastet sind, weiter eingeschränkt.

Betriebsbedingt kommt es zu einer Verlärmung der Landschaft im Umfeld der Trasse, was zu einer deutlich wahrnehmbaren Störung der landschaftsgebundenen Erholung führt, wengleich der Wirkraum keiner intensiven landschaftsbezogenen Erholungsnutzung dient. Daneben kommt es zu visuellen Beeinträchtigungen für die Erlebbarkeit der Landschaft durch Fahrzeugbewegungen und Lichtemissionen.

Auch baubedingt kommt es zu Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungseignung, welche jedoch zeitlich begrenzt sind.

2.2.2.2.3.4 Schutzgut Boden

Anlagebedingt kommt es zu einer Vollversiegelung von 16,51 ha Boden. Hierbei handelt es sich bei 0,88 ha um Böden mit besonderer Funktion. Die Vollversiegelung führt zu einem Komplettverlust aller natürlichen Bodenfunktionen.

Daneben kommt es zu einer Teilversiegelung von 7,23 ha Boden, wovon 0,3 ha Böden mit besonderer Funktion sind. Durch Austausch der oberen Bodenschichten sowie Verdichtung werden die Bodenfunktionen stark beeinträchtigt.

Schließlich werden durch den Baubetrieb über den eigentlichen Straßenkörper hinaus einschließlich Nebenflächen 77,04 ha beansprucht. Hierzu gehören insb. Baustelleneinrichtungsflächen wie Baustraßen und Lagerflächen, Baustraßen sowie die benötigten Arbeitsstreifen, auch für die Verlegung von Leitungen. Davon werden 3,67 ha zur Behandlung des anfallenden eisenhaltigen Porenwassers benötigt. Zu Beeinträchtigungen kommt es auf einer Fläche von 40,76 ha, wovon 0,88 ha verdichtungsempfindlich sind.

Die baubedingten Bodenauf- und -abträge führen im Wesentlichen durch Verdichtung oder Abgrabung der oberen Bodenschichten zu einer Veränderung der natürlichen Bodenverhältnisse bzw. zu einem Teilverlust der natürlichen Bodenfunktionen. Der Luftaustausch im Bodenkörper wird beeinträchtigt und der durch Verdichtung eintretende Sauerstoffmangel beeinflusst die Entwicklung bodenbildender Mikroorganismen negativ.

Die Arbeitsstreifen und Lagerflächen werden jedoch im Anschluss für Ausgleichsmaßnahmen herangezogen oder rekultiviert, sodass eine Bodenregeneration einsetzen kann. Die Flächen zur Behandlung des Porenwassers werden nach Beendigung der Bauphase beräumt und zurückgebaut (siehe Nebenbestimmung 1.1.3.2.3).

Schließlich kommt es betriebsbedingt zu vom Straßenkörper abfließenden Oberflächenwasser mit Verunreinigungen insb. durch Reifenabrieb, Abrieb von Bremsbelägen, Tropfverluste, Verbrennungsrückstände, Winterdienstrückstände und Fahrbahnabrieb. Durch die Filterwirkung des begrüntem Dammkörper und der Pufferkapazität der Kleiböden ist die betriebsbedingte Beeinträchtigung jedoch gering.

Die Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden wird zudem durch die Maßnahmen A 3 (Entsiegelung von Flächen), A 4 (Entwicklung von halbruderalen Gras- und Staudenfluren) und E 1_{CEF} (Ersatzmaßnahme Gauensieker Sand) vollständig kompensiert.

2.2.2.2.3.5 Schutzgut Wasser

Potenzielle Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind durch das Vorhaben sowohl bau- als auch anlage- und betriebsbedingt sowohl auf das Teil-Schutzgut Grundwasser als auch auf das Teil-Schutzgut Oberflächenwasser gegeben.

Hinsichtlich des Grundwassers sind betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Schadstoffeinträge, etwa durch Abriebe, Salze, Verbrennungsrückstände oder Kraftstoffe möglich. Da die Straßenabwässer über Dammböschungen und Sedimentierungsgräben mit hoher Reinigungsleistung abgeleitet werden und das Grundwasser zudem durch eine wasserundurchlässige Kleischicht überdeckt ist, sodass keine Grundwasserzusickeung von Oberflächenwasser erfolgt, entsteht hier indes keine Beeinträchtigung. Eine Beeinträchtigung durch den Eintrag von Luftschadstoffen bzw. Feinstäuben in das Grundwasser kann angesichts der Filterfunktion des Bodens ebenfalls ausgeschlossen werden.

In gleicher Weise kann eine Beeinträchtigung des Grundwassers durch bauzeitlich temporäre bzw. anlagebedingt dauerhafte Flächenversiegelungen ausgeschlossen werden. Da schon bisher Niederschlagswasser nicht dem Grundwasserleiter zusickeern kann, beeinträchtigen die geplanten Voll- und Teilversiegelungen von über 77 ha bzw. die temporären Baustelleneinrichtungsflächen die Grundwasserneubildung nicht. Lediglich die Gründungssäulen für den Böschungsdamm reichen bis in grundwasserführende Schichten. Zur Vermeidung eines Schadstoffeintrags werden diese Säulen so verschlossen, dass ein Schadstoffaustritt in die umliegenden grundwasserführenden Schichten hinein ausgeschlossen ist.

Baubedingte Wirkpfade mit potenziellen Auswirkungen auf das Grundwasser sind ferner durch den Baustellenbetrieb und die damit verbundenen Emissionen denkbar sowie durch das Auspressen des Porenwassers aus den Bodenschichten mithilfe des Vorbelastungsdamms. Eine Zusickeung von schadstoffbelastetem Oberflächenwasser oder ausgepresstem Porenwasser in den Grundwasserleiter ist indes aufgrund der besonderen hydrologischen Situation (aufgrund einer wasserundurchlässigen Kleischicht findet keine Versickerung in den Grundwasserleiter statt) nicht zu befürchten. Eine Beeinträchtigung kann daher ausgeschlossen werden.

Auch auf Oberflächengewässer sind potenzielle Auswirkungen sowohl bau- als auch anlage- und betriebsbedingt möglich.

Baubedingte Auswirkungen sind etwa durch Schadstoffeinträge infolge des Baustellenverkehrs, z.B. durch Austritte von Kraft- und Schmiermitteln, oder infolge der Verfrachtung von Sedimenten in Oberflächengewässer vorstellbar. Dazu treten die geplanten Gewässerverlegungen sowie die temporären Flächeninanspruchnahmen und Überbauungen. Auch in diesen Fällen droht ein Sediment- oder Schadstoffeintrag in Oberflächengewässer, bei den geplanten Gewässerverlegungen auch eine bauzeitliche Unterbrechung der Gewässerdurchgängigkeit. Mit den geplanten Schutzmaßnahmen werden entsprechende Beeinträchtigungen jedoch ausgeschlossen.

Auch die Auspressung des Porenwassers aus dem Bauuntergrund durch Errichtung des Vorbelastungsdamms im Überschüttverfahren lässt keine Beeinträchtigungen erwarten. Das ausgepressten Porenwasser wird zur Behandlung in Absetzbecken geleitet und regelmäßig beprobt. Erst wenn die Ausfällung von Eisen abgeschlossen ist, wird das Wasser in die Oberflächengewässer eingeleitet. Angesichts dessen sind Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern auf diesem Wirkpfad ausgeschlossen.

Betriebsbedingt sind Auswirkungen auf Oberflächengewässer grundsätzlich durch den Eintrag von Luftschadstoffen und Feinstäuben sowie die Einleitung von schadstoffbelastetem Straßenoberflächenwasser denkbar. Hier droht der Eintrag von Chlorid aus Winterdienstesätzen sowie von Schwermetallen und Cyaniden. Insb. der Chlorid-Eintrag löst sich vollständig im Niederschlagswasser und wird daher nicht durch eine Versickerung im Dammkörper oder in den Sedimentierungsgräben verhindert. In gleicher Weise trifft dies auf Cyanide zu, welche ebenfalls nicht in Regenwasserbehandlungsanlagen zurückgehalten werden. Eine Beeinträchtigung kann insoweit nicht ausgeschlossen werden. Ein unmittelbarer Eintrag von Schadstoffen auf dem Luft-Wasser-Pfad ist hingegen gerade für Stickstoff vernachlässigbar.

Darüber hinaus droht durch die Einleitung von Niederschlagswasser auch eine hydrologische Überlastung der Vorflut, in die eingeleitet wird. Dies wird durch die Versickerung des Niederschlagswasser über den Dammkörper ausgeschlossen. Dieser Prozess führt zusammen mit den Straßenseitengräben und Regelungsbauwerken mit Drosselblende zu einer verzögerten und begrenzten Einleitung des Straßenoberflächenwassers in die oberirdischen Gewässer. Insoweit kann eine Beeinträchtigung ausgeschlossen werden.

2.2.2.2.3.6 Schutzgüter Luft und Klima

Die Schutzgüter Luft und Klima werden durch die Faktoren Lufttemperatur und -feuchtigkeit, Wind, Niederschlag sowie Strahlung beeinflusst. Das Vorhaben hat Bedeutung für die im betroffenen Gebiet vorkommenden Kaltluft- und Frischluftentstehungsgebiete. Es sind die relevanten bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen zu untersuchen.

Baubedingt ergeben sich vorübergehende Auswirkungen in Form von (Fein-)Staubeträgen durch die Bauarbeiten sowie den Baustellen- und Materialtransportverkehr. Hinzu kommen baubedingte Gehölzverluste auf einer Fläche von 0,55 ha. Die baubedingten Staubeträge werden teilweise durch einen ordnungsgemäßen Baustellenbetrieb vermieden. Hinzu kommt die Reduzierung der Staubentwicklung durch Befeuchtung der Böden bei trockener Witterung (Maßnahme V 4).

Anlagenbedingte Auswirkungen ergeben sich durch den Bau der Trasse und der Nebenanlagen sowie der Wirtschaftswege in Form der Beseitigung von Vegetation und Versiegelung von Flächen. Für das Lokalklima relevante Vegetationskomplexe sind auf einer Fläche von insgesamt 1,25 ha (1,06 ha Bäume, Gebüsche und Kleingehölze, 0,08 ha gehölzfreie Biotope der Sümpfe, Niedermoore und Ufer sowie 0,11 ha Ruderalfluren) betroffen. Des Weiteren werden 1,01 ha Böden mit hohem Kohlenstoffgehalt in Anspruch genommen. Durch Versiegelung der Böden werden Austauschprozesse zwischen Boden und Luft unterbunden. Die Versiegelung beeinträchtigt zudem die Kaltluftentstehung (der Luftaustausch wird hingegen nicht beeinträchtigt).

Auch eine punktuelle Änderung der Frisch- und Kaltluftentstehung wird durch Veränderung der Vegetation sowie Dammbauwerke wird erwartet. Die resultierende dauerhafte Veränderung des Kleinklimas hat jedoch lediglich einen räumlich begrenzten Charakter.

Kompensiert werden die Vegetationsverluste durch die Ausgleichsmaßnahme A 1 (Anlage von Gehölzgruppen; 10,85 ha), A2 (Anlage von geschlossenen Gehölzpflanzungen; 2,47 ha), A 4 (Entwicklung von halbruderalen Gras- und Staudenfluren; 5,06 ha) und A 5 (Sukzession mit Initialbegrünung durch Gehölzpflanzungen; 3,00 ha) auf insgesamt 21,38 ha. Von diesen Maßnahmen werden positive Wirkungen auch auf das Kleinklima erwartet.

Durch den Kfz-Verkehr auf den geplanten Straßen ist mit Schadstoffeinträgen zu rechnen (betriebsbedingte Auswirkung). Es handelt sich um verschiedene Feinstaub- und Gasemissionen, insb. NO₂ und SO₂. Das betrifft einerseits bislang unbelastete Bereiche im nahen Umfeld der Neutrassierung, andererseits auch bereits – hier vorsorglich dem Kreuz Kehdingen zugerechnete – belastete Bereiche der A 20 (Abschnitt K 28 bis Landesgrenze Niedersachsen/Schleswig-Holstein) und die Einmündungen in Straßen des nachgeordneten Netzes (insb. L 111, K 27) sowie die Querung der K 28.

Soweit das Vorhaben darüber hinaus Auswirkungen auf das globale Klima hat, waren diese im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß der hier zur Anwendung kommenden Fassung des UVPG nicht näher zu betrachten.²⁵

2.2.2.2.3.7 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Im Wirkungsbereich des Vorhabens befinden sich zwei Bodendenkmale, welche direkt vom Bau betroffen sind. Die zwei Bodendenkmale werden jedoch dokumentiert und geborgen.

Für die vorhandenen Baudenkmale kommt es mangels baulicher Inanspruchnahme weder unmittelbar noch – aufgrund fehlender markanter Sichtbeziehungen, die vorhabenbedingt gestört werden – mittelbar zu einer Beeinträchtigung.

2.2.2.2.3.8 Wechselwirkungen

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

Medienübergreifende Wechselwirkungen, Summationswirkungen, Synergieeffekte und Verlagerungseffekte wurden geprüft, soweit dies unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit vertretbar gewesen ist. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung sind Wechselwirkungen insb. über die Wirkungspfade in die Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter einbezogen worden.

²⁵ BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, BVerwGE 175, 312 (Rn. 64).

In Betracht kamen hierbei – grün dargestellt – folgende Wechselwirkungen:

Schutzgut	Mensch	Tiere, Pflanzen, biol. Vielfalt	Landschaft	Fläche, Boden	Wasser	Luft, Klima	Kulturgüter, sonstige Sachgüter
Mensch							
Tiere, Pflanzen, biol. Vielfalt							
Landschaft							
Fläche, Boden							
Wasser							
Luft, Klima							
Kulturgüter, sonstige Sachgüter							

Tab. 5

Insgesamt waren jedoch keine Komplexwirkungen ersichtlich, die über die bereits prognostizierten Einzelwirkungen hinausgehen.

2.2.2.3 Bewertung der Umweltauswirkungen

Die aufgezeigten vorhabenbedingten Umweltauswirkungen sind gemäß § 12 UVPG a.F. zu bewerten. Die in § 12 UVPG a.F. vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Planfeststellungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle noch nicht vorgenommen. Durch diese Bündelung der Umweltbelange vor der eigentlichen Abwägung wird verhindert, dass diese Belange in einer atomistischen Betrachtungsweise letztlich nicht mit dem Gewicht zur Geltung kommen, das ihnen in Wahrheit bei einer Gesamtschau gebührt.²⁶ Die Bewertung nach § 12 UVPG a.F. bildet damit gleichsam die Klammer zwischen der Ermittlung der Umweltauswirkungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und dem materiellen Recht.²⁷ Sie findet als selbstständiger Verfahrensschritt getrennt von der Prüfung der Zulassungsvoraussetzungen für das Vorhaben statt.

Während es bei der Prüfung der Zulassungsvoraussetzungen um die Frage geht, ob das Vorhaben zugelassen werden kann, betrifft die Bewertung nach § 12 UVPG a.F. die Frage, ob das Vorhaben zu erheblichen Umweltauswirkungen führt. Die beiden Fragestellungen sind

²⁶ BVerwG, Urt. v. 18.11.2004 – 4 CN 11.03, BVerwGE 122, 207 (211).

²⁷ Vgl. EuGH, Urt. v. 03.03.2011 – C-50/09, ECLI:EU:C:2011:109 (Rn. 37 bis 41), Kommission/Irland.

nicht identisch. Insb. implizieren erhebliche Umweltauswirkungen im Ergebnis der Bewertung nach § 12 UVPG a.F. nicht die Unzulässigkeit des Vorhabens. So ist etwa die erhebliche Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebiets zweifelsfrei eine erhebliche Umweltauswirkung, das Vorhaben kann aber über § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG dennoch zugelassen werden.

Bewertungsmaßstab sind ausweislich § 12 UVPG a.F. die geltenden Gesetze. Die Bewertung ist mithin nicht rein fachlicher Natur, sondern gesetzgebunden; die einschlägigen Vorschriften bieten die Grundlage für das für jede Form von Bewertung erforderliche Werte- und Zielsystem.²⁸ Fehlt es an hinreichend operationalen gesetzlichen Vorgaben, müssen diese soweit wie möglich im Wege der Gesetzesauslegung unter Heranziehung fachlicher Erkenntnisse gewonnen werden.²⁹ § 12 UVPG a.F. sieht darüber hinaus vor, dass die Bewertung „im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge“ zu erfolgen hat. Hiermit werden keine neuen Bewertungsmaßstäbe aufgestellt; vielmehr ist damit gemeint, dass die einschlägigen gesetzlichen Regelungen für die Zwecke der Umweltverträglichkeitsprüfung ihrerseits anspruchsvoll auszulegen und anzuwenden sind.³⁰ Demnach ist als Bewertungsmaßstab insb. über das hinauszugehen, was für die reine Gefahrenabwehr erforderlich ist.

Können überdies bereits bei der Bewertung der Umweltauswirkungen im Rahmen der UVP-Vorprüfung unbestritten Vermeidungsmaßnahmen einbezogen werden (siehe nur nach aktuellem Recht § 7 Abs. 5 Satz 1 UVPG), gilt dies für die Umweltverträglichkeitsprüfung selbst erst recht. Jedenfalls soweit das materielle Recht, das gemäß § 12 UVPG a.F. den Bewertungsmaßstab bildet, auch die Möglichkeit des Ausgleichs oder Ersatzes vorsieht, sind auch solche Kompensationen in der Bewertung zu berücksichtigen.

Mangels entsprechender normativer Vorgaben wird die Bewertung grundsätzlich verbalargumentativ als bewertende Darstellung der Umwelt(-gesamt-)belastungen durchgeführt. Dies ist sachgerecht und entspricht ständiger Verwaltungspraxis.³¹ Zur Veranschaulichung der Feststellung erheblicher Umweltauswirkungen lehnt sich die Planfeststellungsbehörde im Übrigen an das von *Kaiser*³² vorgeschlagene Vorgehen an. Ausgehend davon wird die Bewertung im Weiteren nach folgendem Schema vorgenommen (Tabelle s. nächste Seite):

²⁸ *Bunge*, in: Storm/Bunge, HdUVP, Bd. 1, Stand: Nov. 2011, Kennz. 0600 (§ 12) Rn. 24.

²⁹ *Peters/Balla*, UVPG, 3. Aufl. 2006, § 12 Rn. 4.

³⁰ *Bunge*, in: Storm/Bunge, HdUVP, Bd. 1, Stand: Nov. 2011, Kennz. 0600 (§ 12) Rn. 51.

³¹ Vgl. BVerwG, Urt. v. 08.06.1995 – 4 C 4.94, BVerwGE 98, 339 (364).

³² *Kaiser*, NuL 2013, 89 ff.

Bewertungsstufe, Bezeichnung	Einstufungskriterien
IV Unzulässigkeitsbereich	Rechtsverbindliche Grenzwerte für das betroffene Schutzgut werden überschritten oder es findet eine Überschreitung anderer rechtlich normierter Grenzen der Zulässigkeit statt, die nach den einschlägigen Rechtsnormen nicht überwindbar sind.
III Zulässigkeitsgrenzbereich	Rechtsverbindliche Grenzwerte für das betroffene Schutzgut werden überschritten oder es findet eine Überschreitung anderer rechtlich normierter Grenzen der Zulässigkeit statt, die nach den einschlägigen Rechtsnormen nur ausnahmsweise (etwa aus überwiegenden Allgemeinwohlgründen) möglich ist.
II Belastungsbereich	Das betroffene Schutzgut wird erheblich beeinträchtigt, sodass sich daraus nach den einschlägigen Rechtsnormen eine Verpflichtung ableitet, geeignete Maßnahmen zur Kompensation zu ergreifen. Im Übrigen ist die Beeinträchtigung jedoch ohne Vorliegen besonderer Ausnahmegründe bzw. anderer Abwägungen zulässig.
I Vorsorgebereich	Das Schutzgut ist in einem Maß betroffen, das nach den einschlägigen Rechtsvorschriften lediglich unter Vorsorgegesichtspunkten beachtlich ist.
0 belastungsfreier Bereich	Das betroffene Schutzgut wird weder positiv noch negativ beeinflusst.
+ Förderbereich	Es kommt zu einer positiven Auswirkung auf das betroffene Schutzgut, bspw. durch eine Verminderung bereits bestehender Umweltbelastungen.

Tab. 6

Es wird zunächst schutzgutbezogen bewertet. Sofern sich das Vorhaben auf ein und dasselbe Schutzgut unterschiedlich auswirkt, sodass seine Auswirkungen in unterschiedliche Bewertungsstufen der obigen Rahmenskala einzuordnen wären, gilt in der Zusammenführung jeweils die höchste Stufe, also diejenige mit der größten Zulassungshürde.³³ Damit wird dem in § 12 UVPG a.F. verankerten Grundsatz der Vorsorge Rechnung getragen.

Ob es zu erheblichen Umweltauswirkungen kommt, wird sodann schutzgutübergreifend bewertet. Diese Gesamtbewertung erfolgt verbal-argumentativ. Dabei genügt es für die Annahme erheblicher Umweltauswirkungen, wenn bereits hinsichtlich eines Schutzguts der Unzulässigkeitsbereich (IV) eröffnet ist. Das Gleiche gilt bei Einstufung in den Zulässigkeitsgrenzbereich (III), außer eine Ausnahme oder Befreiung von einem berührten strikten Verbot kommt gerade aus (anderen) Umweltbelangen in Betracht.³⁴ Dies ist etwa der Fall, wenn ein Vorhaben wegen maßgeblich günstiger Umweltauswirkungen gemäß § 34 Abs. 4 BNatSchG trotz erheblicher Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebiets zulässig ist oder eine Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG aus Gründen des Schutzes der natürlich vorkommenden Tier- und Pflanzenwelt gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG gewährt wird.

Beim Belastungsbereich (II) ist zu differenzieren: Anhand der Bedeutsamkeit des betroffenen Schutzguts im Einzelfall, anhand von Intensität, Umfang und Dauer der Beeinträchtigung der

³³ Kaiser, NuL 2013, 89 (92).

³⁴ Vgl. Peters/Balla/Hesselbarth, UVPG, 4. Aufl. 2019, § 25 Rn. 15.

einzelnen Schutzgüter sowie anhand der Anzahl der belasteten Schutzgüter ist wertend zu entscheiden, ob erhebliche Umweltauswirkungen schutzgutübergreifend zu erwarten sind oder nicht. Lässt sich bspw. eine dem Belastungsbereich zuzuordnende Beeinträchtigung entgegen der einschlägigen gesetzlichen Vorgabe (z.B. § 15 Abs. 2 BNatSchG) aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen nicht ausgleichen oder ersetzen, ist dies ein gewichtiges Indiz für erhebliche Umweltauswirkungen, zumal wenn mehrere Schutzgüter betroffen sind.

Der Vorsorgebereich (I) indiziert in der Regel keine erheblichen Umweltauswirkungen,³⁵ seine Betroffenheit kann aber in der Zusammenschau mit der Beeinträchtigung anderer Schutzgüter erhebliche Umweltauswirkungen begründen. Das ist bspw. der Fall, wenn die Gesamtbewertung aus den übrigen Schutzgütern auf der Kippe steht, sodass eine auch nur geringfügige negative Betroffenheit der noch verbleibenden Schutzgüter für die Annahme erheblicher Umweltauswirkungen ausreicht.

Der belastungsfreie Bereich (0) verhält sich hingegen neutral und der Förderbereich (+) vermag Beeinträchtigungen an anderer Stelle gleichsam zu kompensieren.

Dies vorweggeschickt, sind die vorhabenbedingten Umweltauswirkungen vorliegend wie folgt zu bewerten:

2.2.2.3.1 Schutzgut Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit

Die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind hinsichtlich der Belastung mit Luftschadstoffen sehr gering und insofern allenfalls dem Vorsorgebereich (I) zuzuordnen.

Bei der Verkehrslärmbelastung kommt es an wenigen Stellen zu messbaren Belastungszunahmen (entlang der K 27/K 12 bis zur B 495) bzw. wird eine hohe Belastung (Bereich Anbindung Zubringer L 111, Gauensieker Straße) geringfügig gesteigert. Für die Gebäude Gauensieker Straße 6, 8 und 10 ist passiver Lärmschutz erforderlich.

Dies rechtfertigt insgesamt die Zuordnung des Vorhabens im Hinblick auf das Schutzgut Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit zum Belastungsbereich (II); die Entlastungswirkung durch Verkehrsrückgänge an bestehenden Straßen wird hier bewusst nicht berücksichtigt.

2.2.2.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Die Bewertung der Umweltauswirkungen für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt erfolgt im nachfolgenden Abschnitt. Dem liegen Kapitel 6 und 7 der Allgemeinverständlichen Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG a.F. (Unterlage 1.a) und insb. Kapitel 6 des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12.1) zugrunde. Der Bewertung der Planfeststellungsbehörde erfolgte daneben anhand des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags (Unterlage 12.3.4) sowie der FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen (Unterlagen 1.b).

Schutzgut Tiere

In Bezug auf die Tiere sind bereits nur vereinzelt Auswirkungen festzustellen gewesen (s.o. 2.2.2.2.3.2). Soweit es im Wesentlichen zum Verlust von Lebensraum kommt, wird dieser durch die von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig zumindest gleichwertig kompensiert.

Beeinträchtigungen hinsichtlich der Tierarten Fischotter, Amphibien, Libellen, Fische und Makrozoobenthos sind nicht ersichtlich und würden jedenfalls durch die planfestgestellten

³⁵ Anderes ist insb. dann der Fall, wenn die nach § 12 UVPG a.F. bewertungsrelevante einschlägige materielle Rechtsvorschrift ein zwingendes Verbot an die Verletzung der betreffenden Vorsorgepflicht knüpft.

Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen. Gleiches gilt im Hinblick auf Fledermäuse und die Brutvögel, mit Ausnahme des Mäusebussard, für den nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde eine deutliche Erhöhung des Mortalitätsrisikos durch Kollisionen mit dem Straßenverkehr nicht ausgeschlossen werden kann.

Soweit es vorhabenbedingt zum Verlust bzw. zur Qualitätseinschränkung von Jagdhabitaten der betroffenen Fledermausarten Wasserfledermaus, Fransenfledermaus, Große und Kleine Bartfledermaus, Zwergfledermaus, Rauhautfledermaus, Mückenfledermaus, Großer und Kleiner Abendsegler, Breitflügelfledermaus, Braunes und Graues Langohr, Zweifarbfledermaus sowie Teichfledermaus kommt, erfolgt im Vorfeld der Baumaßnahmen die Schaffung von insgesamt 37,21 ha Ersatzlebensraum durch Extensivierungsmaßnahmen auf dem Gauensieker Sand (Maßnahme E_{1CEF}). Gleiches gilt für die Brutvogelarten Kiebitz, Feldlerche und Rohrweihe. Die Inanspruchnahme der durch die Saatgänse genutzten Rastflächen wird ebenfalls durch die Maßnahme E_{1CEF} kompensiert. Westlich der Ortslage Ritsch werden darüber hinaus 3 ha siedlungsnaher Sukzessionsflächen mit Initialbegrünung durch Gehölzpflanzungen aus standortheimischen Arten für Fledermäuse entwickelt (Maßnahme A 5). Die Maßnahme A 5 greift außerdem für den dauerhaften Verlust je eines Brutplatzes des Gartenrotschwanzes, Gelbspötters und Mäusebussards.

Durch die geplante Schaffung von Ersatzlebensräumen ist auch bei der Umsetzung des Vorhabens eine gleichbleibende lokale Bestandsgröße gewährleistet. Zugleich ist eine kontinuierliche Habitatverfügbarkeit im räumlich-funktionalen Zusammenhang für alle betroffenen Arten gesichert.

Gemessen an den vor allem in den §§ 14 und 15 BNatSchG sowie in § 44 Abs. 1 BNatSchG zum Ausdruck kommenden gesetzlichen Wertentscheidungen kommt es damit vorhabenbedingt nur hinsichtlich des Mäusebussards zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzguts Tiere. Die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen sind diesbezüglich – unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen – dem Zulässigkeitsgrenzbereich (III) zuzuordnen.

Schutzgut Pflanzen

Im Rahmen der temporären Flächeninanspruchnahme ist bei geringwertigen Vegetationsbeständen mit einer kurzfristigen Wiederherstellbarkeit zu rechnen, sodass bei ordnungsgemäßer Rekultivierung keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

Anders liegt dies jedoch, soweit Gehölzbestände, höherwertige Grünländer und Ruderalfluren betroffen sind. Diese können zwar mittelfristig auf entweder den baubedingt beanspruchten Flächen oder auf eingriffsnahen Flächen neu entwickelt werden, aufgrund der benötigten Entwicklungszeit ist eine Inanspruchnahme von Biotoptypen der Wertstufen III, IV und V aber zunächst mit Einbußen für das Schutzgut verbunden. Diesbezüglich ist jedoch zumindest eine gleichwertige Kompensation möglich und vorgesehen. Umfang und Intensität der Beeinträchtigung sowie die ökologische Werthaltigkeit der betroffenen Biotope nehmen dabei noch nicht ein solches Maß an, dass gleichwohl von einer erheblichen Umweltauswirkung auszugehen wäre.

Betriebsbedingt wird indes das gesetzlich geschützte Biotop „Sonstiges naturnahes nährstoffreiches Stillgewässer (eutroph)“ (SEZ) durch Stickstoffimmissionen auf einer Fläche von 2.202 m² betroffen. Dies führt zu einem effektiven Lebensraumverlust von rund 100 m², wofür es zur Zulässigkeit des Vorhabens nach der im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgten nur überschlägigen Prüfung aller Voraussicht nach einer Befreiung nach § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG bedarf.

Die Erforderlichkeit einer Befreiung vom gesetzlichen Biotopschutz spricht zunächst für eine Einstufung in den Zulässigkeitsgrenzbereich. Dies wird aber dadurch relativiert, dass die Befreiung ein Instrument zur Gewährleistung der Einzelfallgerechtigkeit ist. Sie setzt das Vorliegen eines atypischen Falles voraus. Ihre Notwendigkeit impliziert damit nicht bereits automatisch ein gesetzgeberisches Unwerturteil, aus dem im Rahmen der Bewertung nach § 12 UVPG a.F. auf das Vorliegen erheblicher Umweltauswirkungen geschlossen werden

könnte. Angesichts des Umstands, dass vorliegend lediglich ein einziges gesetzlich geschütztes Biotop betroffen ist und dieses auch nur effektiv im Umfang von rund 100 m², ordnet die Planfeststellungsbehörde daher auch die Umweltauswirkungen hinsichtlich des Schutzguts Pflanzen (und biologische Vielfalt) lediglich dem Belastungsbereich (II) zu.

Schutzgebiete und -objekte

Die im weiteren Umgriff des Vorhabens gelegenen Natura 2000-Gebiete und Naturschutzgebiete werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Es kommt jedoch zur Beeinträchtigung des geschützten Landschaftsbestandteils „Sonstiges feuchtes Extensivgrünland“ infolge betriebsbedingter Stickstoffimmissionen mit einem effektiven Flächenverlust von rund 1.600 m². Insoweit bedarf es zur Zulässigkeit des Vorhabens nach der im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgten nur überschlägigen Prüfung aller Voraussicht nach einer Befreiung nach § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG. Wie bereits im Zusammenhang mit dem Schutzgut Pflanzen dargelegt, führt jedoch allein die Erforderlichkeit einer Befreiung noch nicht zur Annahme erheblicher Umweltauswirkungen. Da auch diesbezüglich lediglich ein geschütztes Objekt betroffen ist und dies in vergleichsweise geringem Umfang, ordnet die Planfeststellungsbehörde jene Beeinträchtigung wiederum lediglich dem Belastungsbereich (II) zu.

Ergebnis

Im Ergebnis hat das planfestgestellte Vorhaben folglich hinsichtlich der im Einzelnen betrachteten Schutzobjekte überwiegend Auswirkungen im Belastungsbereich (II). Allerdings ist in Bezug auf die Tiere – konkret den Mäusebussard – zu konstatieren, dass es zu erheblichen Umweltauswirkungen kommt. Daher sind die vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt insgesamt dem Zulässigkeitsgrenzbereich (III) zuzuordnen.

2.2.2.3.3 Schutzgut Landschaft

Die visuelle Beeinträchtigung durch die Zerschneidungswirkung zusammenhängender Raumeinheiten sowie die Veränderung der Raumausstattung durch technische Bauwerke ist trotz der geringen Bedeutung des Landschaftsbildes als erheblich im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG anzusehen. Daneben werden durch das Vorhaben Gehölze, welche bereits jetzt nur in geringer Zahl vorhanden sind, in einem Umfang von 1,61 ha beseitigt.

Innerhalb des Siedlungsbands entlang der L 111 ist die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes hingegen nicht erheblich. Soweit es zu einer Verlärmung der Landschaft und damit zu einer Beeinträchtigung der landschaftsgebundenen Erholung kommt, ist diese Beeinträchtigung aufgrund der geringen Bedeutung der betroffenen Landschaftsbildtypen nicht erheblich.

Insgesamt sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft daher der Bewertungsstufe II (Belastungsbereich) zuzuordnen.

2.2.2.3.4 Schutzgut Boden

Im Bereich der Anlage gehen die Bodenfunktionen weitgehend verloren und es kommt baubedingt zu einer jedenfalls temporären Beeinträchtigung einzelner Bodenfunktionen.

Infolge der zum Schutz des Bodens vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sowie der planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen werden die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden zwar abgemildert, insb. aber die Neuversiegelung auf einer Fläche von 15,63 ha Boden allgemeiner Bedeutung und 0,88 ha Boden besonderer Bedeutung stellt eine nicht unerhebliche Verletzung der Integrität des Schutzguts Bodens dar, der lediglich eine Entsiegelung von 0,82 ha gegenübersteht. Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3

BBodSchG sind jedoch nicht zu erwarten. Die dennoch mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen werden gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert bzw. sind – soweit sie den besiedelten Bereich betreffen – nach der Wertung des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG hinnehmbar, sodass die vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Boden der Bewertungsstufe II (Belastungsbereich) zuzuordnen sind.

2.2.2.3.5 Schutzgut Wasser

Die Bewertung der Umweltauswirkungen im Hinblick auf das Schutzgut Wasser orientiert sich an den Vorgaben des WHG, insb. den allgemeinen Bewirtschaftungsvorgaben des § 6 Abs. 1 WHG, den Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie gemäß §§ 27 ff. WHG und den Vorschriften über den Gewässerausbau in § 67 Abs. 2 und § 68 Abs. 3 WHG, über Anlagen in, an, über und unter Gewässern gemäß § 36 WHG sowie den Vorschriften über die Gewässerreinigung gemäß §§ 32, 45 und 48 WHG und den Schutz von Gewässerrandstreifen.

Die Bewertung hängt neben den gesetzlichen Vorgaben auch von der Empfindlichkeit und Wertigkeit des betroffenen Schutzguts ab sowie vom Maß der zeitlichen und räumlichen Betroffenheit und deren Intensität. Das Schutzgut Wasser weist dabei eine sehr hohe Wertigkeit und Empfindlichkeit auf.

Wie bereits dargestellt (s.o. 2.2.2.2.3.5), ist eine Beeinträchtigung des Grundwasserkörpers oder grundwasserführender Schichten vorliegend ausgeschlossen und wird daher als unerheblich bewertet.

Hinsichtlich der Oberflächengewässer werden die meisten Wirkpfade durch die konkrete Bauausgestaltung bzw. entsprechende Schutzvorkehrungen ausgeschlossen. Ein Schadstoff- oder Sedimenteintrag in Oberflächengewässer ist durch Einhaltung der entsprechenden technischen Regelwerke sowie der planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen. Die erforderlichen Gewässerverlegungen betreffen lediglich geringe Gewässerabschnitte und werden schonend unter Beachtung entsprechender Minderungsmaßnahmen durchgeführt. Gewässerkreuzungen und Anlagen an Gewässern haben keine nachteiligen Auswirkungen auf den Wasserhaushalt und die Abflussverhältnisse.

Die Einleitung des ausgepressten Porenwassers erfolgt erst nach Ausfällung und Beprobung, sodass diesbezüglich ebenfalls ausgeschlossen werden kann, dass der Eintrag von eisenhaltigem Wasser zu Schädigungen von Gewässerorganismen führt.

Die Einleitung von Niederschlagswasser, das von den Verkehrsflächen abläuft, erfolgt über den Böschungsdamm bzw. Sedimentierungsgräben und Regelungsbauwerken mit Drosselblende, sodass die hydraulische Leistungsfähigkeit der Vorflut nicht beeinträchtigt wird. Zugleich führt dieser Prozess zu einer weit überwiegenden Reinigung entsprechend dem Stand der Technik.

Für Chlorid-Frachten kommt allerdings keine Reinigung in Betracht, sodass diese ungemindert in die Vorflut und die angeschlossenen Gewässer gelangt. Da sich Chlorid toxisch auf Süßwasserlebewesen auswirkt und ganze Gewässerabschnitte veröden kann, sind die damit verbundenen Belastungen für das Schutzgut Wasser beachtlich. Im vorliegenden Fall ist jedoch nach den vorgelegten Planunterlagen – an deren Richtigkeit zu zweifeln, die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass hat – sichergestellt, dass die in der Oberflächengewässerverordnung und der Grundwasserverordnung vorgegebenen Umweltqualitätsnormen bzw. Schwellenwerte ebenso wie sonstige Belastungsgrenzen nicht erreicht oder überschritten werden. Daher bewegen sich die vorhabenbedingten Umweltauswirkungen auch hinsichtlich des Schutzguts Wasser lediglich im Belastungsbereich (II).

2.2.2.3.6 Schutzgüter Luft und Klima

Die Beeinträchtigungen der Luft und des (lokalen) Klimas sind insb. anhand der gesetzlichen Vorgaben des BNatSchG zu beurteilen. Demnach sind

„Natur und Landschaft ... auf Grund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen ... so zu schützen, dass die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter ... auf Dauer gesichert sind“ (§ 1 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG)

und

„zur dauerhaften Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts insb. ... (2.) Böden so zu erhalten, dass sie ihre Funktion im Naturhaushalt erfüllen können, ... (4.) Luft und Klima auch durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu schützen; dies gilt insb. für Flächen mit günstiger lufthygienischer oder klimatischer Wirkung wie Frisch- und Kaltluftentstehungsgebiete, Luftaustauschbahnen ...“ (§ 1 Abs. 3 Nr. 2, 4 BNatSchG).

Als Bewertungskriterien werden Bereiche mit luftreinigender oder klimaschützender Wirkung, Frischluftentstehungsgebiete sowie Bereiche mit Luftaustausch- oder Klimaausgleichswirkung herangezogen.

Für das Schutzgut Klima/Luft sind Flächen mit Bedeutung für die Kalt- und Frischluftentstehung sowie Kohlenstoffspeicher und -senken relevant. Sie schützen Wohnstätten, Erholungsanlagen, landwirtschaftliche Nutzflächen und Sonderkulturen vor Kaltluft und Wind. Darüber hinaus wird das Mikroklima benachbarter Siedlungsgebiete und Freiflächen durch Luftaustausch verbessert.

Vorliegend ergeben sich – wie oben dargelegt – Beeinträchtigungen der Schutzgüter Klima und Luft durch bau-, anlagen- und betriebsbedingte Einwirkungen. Die Beseitigung von Vegetationsbeständen ist dabei für das lokale Klima von Bedeutung, verstößt allerdings nicht gegen zwingende Vorgaben des Umweltrechts, zumal eine Kompensation erfolgt. Aufgrund der nur kleinflächig betroffenen Vegetationsbestände und der guten Luftaustauschbedingungen im Planungsgebiet können mehr als bagatelhafte Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden.

Die durch den Kfz-Verkehr bedingten lokalen Schadstoffeinträge werden durch die hohen Windgeschwindigkeiten verringert. Zur Beurteilung der Auswirkungen wurde unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose eine Luftschadstoffuntersuchung für den Planfall 2030 durchgeführt (Unterlage 11LuS). Bei Einbeziehung der Vorbelastung werden die Grenzwerte der 39. BImSchV an der nächstgelegenen Wohnbebauung im Jahresmittel nicht überschritten. Teilweise werden Schadstoffe im Bepflanzungsstreifen gebunden, wo die deutlichsten Schadstoffdepositionswerte zu erwarten sind; die nicht gebundenen Schadstoffe werden von den überwiegenden Westwinden weiter transportiert. Aufgrund der windgeschwindigkeitsbedingt guten Luftaustauschbedingungen, der nicht herausragenden Bedeutung des Gebiets für die Schutzgüter Klima und Luft und der Einhaltung der Grenzwerte können mehr als bagatelhafte Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingte Schadstoffeinträge ausgeschlossen werden.

Es treten mithin keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf. Die verbleibenden vorhabenbedingten Belastungen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde dem Vorsorgebereich (I) zuzuordnen.

2.2.2.3.7 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Das Vorhaben bewirkt keine Beseitigung oder Beschädigung von Baudenkmalen. Eine rechtlich relevante Betroffenheit der Umgebung der Baudenkmale im Untersuchungsraum besteht ebenfalls nicht.

Es kommt jedoch zu einer Beeinträchtigung von zwei Bodendenkmalen, welche ausgegraben werden müssen. Es gibt indes kein absolutes Erhaltungsgebot für Denkmäler.³⁶ Gerade bei Bodendenkmälern, die wegen ihrer Verborgenheit ohnehin nur einen eingeschränkten Zeugniswert haben, erschöpft sich der Schutz vielfach in der Bergung und Sicherung der Funde bzw. der Dokumentation. Daher ordnet die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben trotz der Beeinträchtigung der beiden Bodendenkmale noch dem Belastungsbereich (II) zu.

2.2.2.3.8 Medienübergreifende Gesamtbewertung

Tabellarisch lässt sich die Bewertung der zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Umweltauswirkungen des Vorhabens wie folgt zusammenfassen:

Schutzgüter	Bewertung der Auswirkungen gemäß § 12 UVPG a.F.
Menschen/menschliche Gesundheit	II
Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt	III
Landschaft	II
Boden	II
Wasser	II
Luft, Klima	I
Kulturgüter und sonstige Sachgüter	II

Tab. 7

Das planfestgestellte Vorhaben führt damit im Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung zu erheblichen Umweltauswirkungen. Die Erheblichkeitsschwelle wird dabei jedoch – unter Berücksichtigung von Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen – nur knapp überschritten.

2.2.2.4 Nullvariante

Schließlich ist die voraussichtliche Entwicklung des Zustands der Umwelt bei Nichtdurchführung des planfestgestellten Vorhabens (Prognose-Nullfall) in die Betrachtung einzustellen. Hierbei kann mangels anderer Anhaltspunkte davon ausgegangen werden, dass der Prognose-Nullfall dem Ist-Zustand entspricht, sodass der Prognose-Nullfall hinreichend durch die Beschreibung des derzeitigen Umweltzustands (s.o. 2.2.2.2.2) abgebildet wird. Demnach ist festzuhalten, dass die beschriebenen negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter bei der Nichtdurchführung des planfestgestellten Vorhabens entfielen, sich insofern mithin eine positive Bewertung der „Nullvariante“ aufdrängen würde.

Dies gilt allerdings nur bei isolierter Betrachtung der Umweltauswirkungen. Das im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung festzuhaltende Ergebnis, dass die „Nullvariante“ gegenüber dem Szenario der Umsetzung des planfestgestellten Vorhabens das für die Umwelt günstigere Szenario darstellt, war bei der weiteren Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens zu berücksichtigen, ist dort aber nicht allein ausschlaggebend.

³⁶ Martin, NVwZ 2014, 24.

2.2.3 Materiell-rechtliche Würdigung

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben mit dem materiellen Recht im Einklang steht und stellt den Plan nach entsprechender Abwägung fest.

Der Umfang der materiell-rechtlichen Prüfung wird durch das Fachplanungsrecht und die Wirkungen der Planfeststellung bestimmt. § 17 Abs. 1 Satz 7 FStrG verweist diesbezüglich auf die allgemeinen Vorschriften der §§ 72 bis 78 VwVfG. Da durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt wird (sog. Gestattungswirkung, § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG), ist neben dem FStrG das gesamte berührte öffentliche Recht bei der Gestattung des Vorhabens entweder zwingend zu beachten oder in der Abwägung zu berücksichtigen. Einschlägige öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen wurden deshalb im Rahmen dieser Planfeststellung geprüft und ggf. erteilt; denn der Planfeststellungsbeschluss ersetzt sämtliche dieser ansonsten erforderlichen Gestattungsakte (sog. Konzentrationswirkung, § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 2 VwVfG).

Ausgehend davon hält sich das Vorhaben in den vom materiellen Recht gezogenen Rahmen. Hinter dem Vorhaben stehen legitime Planungsziele im Sinne einer Planrechtfertigung (sogleich 2.2.3.1). Ausgehend davon ist eine sachgerechte Abschnittsbildung erfolgt und wurde mit dem Vorhaben die vorzugswürdige Variante für die Erreichung der gesteckten Planungsziele ausgewählt (nachfolgend 2.2.3.3). Diese Variante beachtet das einschlägige zwingende Recht einschließlich der zwingend einzuhaltenden höherstufigen Planungen (sodann 2.2.3.4), sodass die Planfeststellungsbehörde in die Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 6 FStrG eintreten konnte (zuletzt 2.2.3.5). Gemäß dieser Vorschrift sind bei der Planfeststellung von Bundesfernstraßen die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Im Ergebnis dieser Abwägung hat die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben zugelassen.

2.2.3.1 Planrechtfertigung

Für das Vorhaben ist die für jede Fachplanung erforderliche Planrechtfertigung gegeben. Eine solche liegt vor, wenn für das Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des einschlägigen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht und in den Fällen, in denen sich das Vorhaben – wie hier – nicht ohne die Inanspruchnahme von Grundeigentum Privater verwirklichen lässt, die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Eigentumsbelange zu überwinden.³⁷

Für das Vorhaben besteht gemessen an den Zielsetzungen des FStrG als das hier maßgebliche Fachplanungsgesetz bereits aufgrund der gesetzlichen und für die Planfeststellungsbehörde verbindlichen³⁸ Bedarfsfeststellung nach dem Fernstraßenausbaugesetz ein Bedarf. Zwar findet sich das Vorhaben nicht explizit als Projekt im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der dem Fernstraßenausbaugesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 20.01.2005³⁹, das zuletzt durch Art. 2 des Gesetzes vom 22.12.2023⁴⁰ geändert wurde, als Anlage 1 beigefügt ist. Die Planrechtfertigung für den Bau einer Bundesfernstraße aufgrund der Bedarfsfeststellung im Bedarfsplan erstreckt sich allerdings auch auf die Verknüpfung mit dem übrigen Bundesfernstraßennetz, soweit die

³⁷ BVerwG, Urt. v. 16.03.2006 – 4 A 1075.04, BVerwGE 125, 116 (Rn. 183); NdsOVG, Urt. v. 22.02.2012 – 7 KS 71/10, juris, Rn. 25.

³⁸ BVerwG, Urt. v. 08.06.1995 – 4 C 4.94, BVerwGE 98, 339 (345).

³⁹ BGBl. I S. 201

⁴⁰ BGBl. 2023 I Nr. 409

Straßen und ihre Verbindungen im Bedarfsplan dargestellt sind⁴¹ und ebendies ist hier der Fall: Die A 20 ist im Bereich vom Autobahndreieck A 28/A 20 (Westerstede) bis zum Autobahnkreuz Hohenfelde (A 23/A 26) unter der lfd. Nr. 693 als Projekt im vordringlichen Bedarf ausgewiesen. Teil dieser Maßnahme ist auch der 5. Bauabschnitt der A 26 von Drochtersen bis Stade-Nord, also die Verbindung der A 20 mit der A 26⁴² sowie die Errichtung einer Anschlussstelle zum Anschluss des nachgeordneten Straßennetzes an die A 20 und A 26⁴³. Die B 73 ist unter der lfd. Nr. 746 als Verlängerung der A 26 von Drochtersen (A 20/A 26) bis nach Cadenberge im weiteren Bedarf mit Planungsrecht enthalten. Im Bedarfsplan dargestellt sind mithin zum einen die A 20 und die A 26 sowie die B 73 als auch deren Verknüpfung, sodass sich die Planrechtfertigung für den Bau der A 20 nach oben aufgezeigtem Maßstab auch auf das Vorhaben als Verknüpfungspunkt mit dem Bundesfernstraßennetz erstreckt. Dem steht nicht entgegen, dass die A 20 in nordwestliche Richtung mit der K 27 und damit nicht unmittelbar mit einer Bundesfernstraße verbunden wird; denn die Führung des Zubringers zur K 27 orientiert sich an der Zielsetzung, die A 26 in Zukunft als B 73 fortzuführen. Darüber hinaus erstreckt sich die gesetzliche Bedarfsfeststellung ohnehin auf notwendige Folgemaßnahmen im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG⁴⁴ und damit auch auf die Anschlussstelle Zubringer K 27/Zubringer L 111, auf den Zubringer K 27, auf die Änderungen der K 27 im Bereich Aschhorn sowie der L 111 als auch auf den Zubringer L 111 (s.o. 2.2.1.2).

Weiterhin ist die Planfeststellungsbehörde ungeachtet des Vorstehenden davon überzeugt, dass die Realisierung des Autobahnkreuzes jedenfalls im Lichte der Gesamtplanung im öffentlichen Interesse geboten ist: Maßgebend für die Planrechtfertigung sind allein die Ziele des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, hier also des FStrG.⁴⁵ Ausgehend von § 1 FStrG sind die Ziele des FStrG die Belange des allgemeinen öffentlichen Verkehrs, also insb. die Wahrung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs sowie die Erschließung und Verbindung von Räumen, aber auch die Entlastung der Bevölkerung und der sonstigen Umwelt von den Belastungen des Straßenverkehrs.⁴⁶

Mit der Verknüpfung der A 20 mit der A 26 und dem nachgeordneten Straßennetz durch den Anschluss der K 27 und der L 111 wird nicht nur die Erreichbarkeit der beidseits der Elbe gelegenen Räume verbessert und eine Anbindung des Untereelberaums an das transeuropäische Straßennetz hergestellt. Es kommt auch zu einer Reduzierung des Verkehrs im nachgeordneten Straßennetz (siehe Materialband I), was nicht nur im Hinblick auf die Belastung der Ortslagen mit Straßenverkehrslärm und Abgasen, sondern auch im Hinblick auf das bestehende Unfallrisiko bedeutsam ist. Hierbei handelt es sich zugleich um solche öffentlichen Interessen, die generell geeignet sind, entgegenstehende Eigentumsrechte Privater zu überwinden.⁴⁷

Im Übrigen ist zu beachten, dass die Planung nach § 17 Satz 1 FStrG Objektplanung und nicht Angebotsplanung ist. Es darf daher im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht ausgeschlossen sein, dass das planfestgestellte Vorhaben auch verwirklicht werden wird. Eine Planung, die nicht mit ihrer Realisierung innerhalb des Zeitrahmens des § 17c Nr. 1 FStrG rechnen kann, ist verfrüht und damit unzulässig.⁴⁸ Dies ist hier jedoch nicht der Fall. Soweit das Vorhaben in den vordringlichen Bedarf aufgenommen wurde, kann davon ausgegangen werden, dass jedenfalls innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit dieses

⁴¹ OVG NRW, Urt. v. 26.08.2009 – 11 D 31/08.AK, juris, Rn. 44.

⁴² Siehe hierzu Teilprojekt A20-G10-NI-SH-T11-NI im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030.

⁴³ Siehe hierzu Teilprojekt A20-G10-NI-SH-T8-NI im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030.

⁴⁴ Vgl. BVerwG, Beschl. v. 15.07.2005, 9 VR 39/04, juris, Rn. 4.

⁴⁵ BVerwG, Urt. v. 26.04.2007 – 4 C 12.05, BVerwGE 128, 358 (Rn. 52).

⁴⁶ Hierzu *Dürr*, in: Kodal, Straßenrecht, 8. Aufl. 2021, Kap. 36 Rn. 136 ff.; *Steinberg*, NVwZ 1986, 812 (812 f.); HessVGH, Urt. v. 05.05.1987 – 2 UE 469/86, BeckRS 1987, 114195 (Rn. 33).

⁴⁷ BVerwG, Urt. v. 06.12.1985 – 4 C 59.82, BVerwGE 72, 282, Rn. 11.

⁴⁸ BVerwG, Urt. v. 24.11.1989 – 4 C 41.88, BVerwGE 84, 123 (128).

Planfeststellungsbeschlusses mit dem Bau begonnen wird. Die Aufnahme in den vorderinglichen Bedarf unterstreicht nicht nur die Dringlichkeit der Planung, sondern auch die Vorrangigkeit der Finanzierung.⁴⁹ Gleiches gilt für die notwendigen Folgemaßnahmen, da diese als Teil des Vorhabens planfestgestellt werden.

2.2.3.2 Abschnittsbildung

In der ständigen Rechtsprechung und der daran anschließenden Planungspraxis ist es üblich, gesamthaft konzipierte, insb. linienförmige Vorhaben abschnittsweise auszuplanen und zuzulassen (abschnittsweise Planfeststellung). Dem liegt die Erwägung zugrunde, dass angesichts vielfältiger – mit einer detaillierten Streckenplanung verbundener – Schwierigkeiten, die Planfeststellungsbehörde ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten sachgerecht prüfen kann, sodass es Ergebnis einer gerechten Abwägung sein kann, die Einzelteile des Vorhabens getrennt zuzulassen bzw. zunächst nur einen bestimmten Streckenabschnitt planfestzustellen und zu realisieren.⁵⁰

Allerdings muss verhindert werden, dass bei einem bezogen auf das Zulassungsverfahren so in Teilabschnitte aufgespaltenen Gesamtvorhaben für sich nutzlose Teilvorhaben genehmigt und damit öffentliche Fehlinvestitionen realisiert werden. Des Weiteren darf die Zulassung eines Gesamtvorhabens in Teilabschnitten nicht dazu führen, dass die Möglichkeiten der gerichtlichen Überprüfung unzulässig verkürzt werden, etwa dadurch, dass durch die Zulassung und ggf. Realisierung von Teilabschnitten nur schwer rückgängig zu machende Tatsachen geschaffen werden, die ihrerseits als Basis dafür dienen, weitere Teile eines Gesamtvorhabens ganz oder jedenfalls in der konkreten Gestalt zu rechtfertigen, z.B. über die bei der Zusammenfügung des Gesamtvorhabens im Rahmen der fortschreitenden Planung und Realisierung sodann fachgesetzlich zu beachtenden „Zwangspunkte“. Die Rechtsprechung hat deshalb eine Reihe von Anforderungen entwickelt, deren Einhaltung als jeweils notwendig und zusammengenommen hinreichend angesehen wird, um die Planfeststellung eines derartigen Gesamtvorhabens in Teilabschnitten zu rechtfertigen:

Zunächst muss sich die getroffene Abschnittsbildung inhaltlich rechtfertigen lassen und ihrerseits Ergebnis fehlerfreier planerischer Abwägung sein.⁵¹ Als sachliche Rechtfertigung können insofern insb. auch Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans genügen. Selbst wenn in planerischer Hinsicht die Zusammenfassung von getrennten Abschnitten vertretbar oder sogar naheliegend erscheint, verbietet dies jedenfalls dann keine Abschnittsbildung, wenn die dadurch entstehenden Rückwirkungen und Abhängigkeiten der getrennten Abschnitte durch eingehende Ermittlung und Bewertung bewältigt werden können und die Abwägung nicht vor praktisch unlösbare Probleme gestellt ist.⁵² Darüber hinaus muss bei Straßenbauvorhaben der jeweilige Teilabschnitt eine selbstständige Verkehrsfunktion besitzen, damit gewährleistet ist, dass die Bildung von Teilabschnitten auch dann noch planerisch sinnvoll ist und bleibt, wenn sich die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögert oder schließlich ganz aufgegeben werden sollte.⁵³ Einer willkürlichen Parzellierung der Planung soll entgegengewirkt und der Gefahr der Entstehung eines Planungstorsos von vornherein vorgebeugt werden.⁵⁴ Im Übrigen folgt dieses Erfordernis bereits aus § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG, wonach Bundesfernstraßen dazu bestimmt sind, ein zusammenhängendes Verkehrsnetz zu bilden. Streckenabschnitte ohne eigene Verkehrsbedeutung können daher nur dann das Ergebnis ausgewogener Abwägung sein, wenn – etwa wegen des Vorliegens eines praktisch schon bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses⁵⁵ oder der Verknüpfung mit dies sicherstellenden

⁴⁹ BVerwG, Urt. v. 06.11.2013 – 9 A 14.12, BVerwGE 148, 373 (Rn. 27).

⁵⁰ Grundlegend dazu BVerwG, Urt. v. 19.05.1998 – 4 A 9.97, BVerwGE 107, 1 (14).

⁵¹ BVerwG, Urt. v. 19.05.1998 – 4 A 9.97, BVerwGE 107, 1 (14 f.).

⁵² BVerwG, Urt. v. 24.11.2010 – 9 A 13.09, BVerwGE 138, 226 (Rn. 70).

⁵³ BVerwG, Urt. v. 19.05.1998 – 4 A 9.97, BVerwGE 107, 1 (15).

⁵⁴ BVerwG, Urt. v. 07.03.1997 – 4 C 10.96, BVerwGE 104, 144 (153).

⁵⁵ BVerwG, Urt. v. 07.03.1997 – 4 C 10.96, BVerwGE 104, 144 (153).

Bedingungen⁵⁶ – feststeht, dass es zu keinem Planungstorso kommt. Schließlich darf – wegen des Bezugs zur Gesamtplanung – das Vorhaben nicht in einem der nachfolgenden Streckenabschnitte vor unüberwindbaren objektiven Hindernissen stehen.⁵⁷ Dies gilt es bei der abschnittswisen Planfeststellung summarisch zu prüfen.⁵⁸ Erforderlich, aber auch ausreichend ist eine Vorausschau auf die nachfolgenden Abschnitte nach Art eines vorläufigen positiven Gesamturteils.⁵⁹

Vorliegend stellt sich die getroffene Abschnittsbildung als Ergebnis einer gerechten Abwägung am Maßstab der oben dargestellten Rechtsprechung dar.

Das Autobahnkreuz Kehdingen wird von der Trasse der A 20 durchzogen. Diese ist dabei Teil des planfestgestellten und bestandskräftigen Abschnitts A 20 – Elbquerung. Die Bildung jenes Planungsabschnitts hat das Bundesverwaltungsgericht für rechtmäßig erkannt. Zwar weise dieser Abschnitt keinen Anschluss an die Folge- oder Vorabschnitte auf, allerdings werde der Baubeginn mit dem schleswig-holsteinischen Nachbarabschnitt verklammert, weswegen auch hier eine eigenständige Verkehrsfunktion zu bejahen sei.⁶⁰

Das planfestgestellte Vorhaben verbindet diese bestandskräftige Autobahntrasse über den Zubringer zur L 111 sowie den Zubringer zur K 27 mit dem nachgeordneten Straßennetz.

In südwestlicher Richtung schließt sich der Planungsabschnitt 7 der A 20 zwischen L 114 bei Elm bis zum Kreuz Kehdingen an. Die Anbindung der A 26 an das Kreuz Kehdingen erfolgt über die Planungsabschnitte 5a zwischen Drochtersen (K 28) bis Freiburger Straße L 111 und 5b zwischen der Anschlussstelle Stade-Nord mit Zubringer zur L 111 im Bereich Schnee sowie zur Freiburger Straße (frühere L 110) und der vorhandenen Anschlussstelle Stade-Ost. Hierfür steht aber jeweils die Planfeststellung noch aus. Dies gilt auch für die schließlich ebenfalls an das Kreuz Kehdingen anschließende B 73 von Cadenberge bis Drochtersen (Anschluss an A 20/A 26), die in Anlage 1 zum FStrAbG unter lfd. Nr. 132 lediglich in die Dringlichkeitsstufe „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)“ aufgenommen wurde.

Aufgrund dessen und wegen des von der ebenfalls noch ausstehenden Planfeststellung des Elbquerungsabschnitts auf schleswig-holsteinischer abhängigen Bauvorbehalts des unmittelbar bis zum Kreuz Kehdingen führenden Abschnitts der A 20 kann nicht ausgeschlossen werden, dass diese Vorhaben unrealisiert bleiben. In diesem Fall würde über das planfestgestellte Vorhaben lediglich noch die Anbindung der L 111 an die K 27 ermöglicht, sodass dem Vorhaben grundsätzlich noch eine eigenständige Verkehrsfunktion zukäme. Das Straßenbauvorhaben endete nicht „auf der grünen Wiese“, sondern wäre in das bestehende Straßenverkehrsnetz eingebunden. Allein die Anbindung der L 111 an die K 27 erfüllt indes nicht die eigentlichen Zwecke des Vorhabens und wäre auch kein Bundesfernstraßenprojekt.

Damit ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht ohne weiteres sichergestellt, dass das planfestgestellte Vorhaben nicht schlussendlich einen Planungstorso darstellt. Deshalb wurde der Bau des Autobahnkreuzes Kehdingen unter einen entsprechenden Vorbehalt gestellt (s.o. 1.1.3.1.1).

Weitere Maßnahmen zur Sicherung der vorgenommenen Abschnittsbildung waren nicht veranlasst. Die summarische Prüfung der nachfolgenden, insb. der weiteren unmittelbar angrenzenden Autobahnabschnitte, ergab, dass der Verwirklichung des Gesamtvorhabens keine von vornherein unüberwindbaren Planungshindernisse entgegenstehen. Sowohl hinsichtlich des in südwestlicher Richtung anschließenden Planungsabschnitts 7 der A 20 zwischen L 114 bei Elm bis zum Kreuz Kehdingen und der weiteren Bauabschnitte der A 20 als auch hinsichtlich des Planungsabschnitts 5a der A 26 zwischen Drochtersen (K 28) bis Freiburger Straße L 111 ergibt eine prognostische Vorausschau ein vorläufiges positives

⁵⁶ Vgl. BVerwG, Urt. v. 19.09.2002 – 4 CN 1.02, BVerwGE 117, 58 (67).

⁵⁷ Vgl. BVerwG, Urt. v. 28.02.1996 – 4 A 27.95, NVwZ 1996, 1011 (1013).

⁵⁸ BVerwG, Beschl. v. 22.07.2010 – 7 VR 4.10, NVwZ 2010, 1486 (Rn. 27).

⁵⁹ BVerwG, Urt. v. 12.08.2009 – 9 A 64.07, BVerwGE 134, 308 (Rn. 115).

⁶⁰ BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, BVerwGE 156, 215 (Rn. 34).

Gesamturteil für das Gesamtvorhaben. Dem Grundsatz der Problembewältigung ist damit genügt.

Hinsichtlich des südwestlichen Abschnitts 7 der A 20 ergeben sich weder aus der landesplanerischen Feststellung vom 29.01.2009 noch aus der Linienbestimmung vom 25.06.2010 unüberwindbare Planungshindernisse oder Raumwiderstände. In einer summarischen Prüfung ist nichts ersichtlich, was gegen ein vorläufiges positives Gesamturteil spricht.

Zudem hat die Vorhabenträgerin im Materialband III-1 eine Vorausschau zur abschnittswisen Planfeststellung der A 20 unternommen. Die Unterlage untersucht den vorgesehenen Trassenverlauf auf tatsächlich oder rechtlich unüberwindbare Planungshindernisse des europäischen Arten- und Gebietsschutzes. Dabei handelt es sich um sehr strenge Schutzregime mit hohen Hürden. Die Planfeststellungsbehörde teilt diesbezüglich die Einschätzung der Vorhabenträgerin.

Zwar sind etwa im 5. Planungsabschnitt der A 20 Konflikte mit der geschützten Vogelart Pirol zu erwarten, allerdings stellt sich dieser Konflikt nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht als unüberwindbar dar. In gleicher Weise ist für den unmittelbar angrenzenden Planungsabschnitt 7 zwar eine Verbotsverwirklichung nach § 44 Abs. 1 BNatSchG in Bezug auf geschützte Vogelarten voraussichtlich nicht zu vermeiden. Diesbezüglich sind jedoch Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG unter Festsetzung von Ausgleichsmaßnahmen wahrscheinlich, sodass auch dieser artenschutzrechtliche Konflikt nach summarischer Prüfung lösbar sein wird.

Hinsichtlich des Abschnitts 5a der A 26 wurde das Planfeststellungsverfahren 2010 eingeleitet und 2019 im Deckblattverfahren fortgesetzt. Weder die landesplanerische Feststellung vom 09.02.2004 noch der Variantenvergleich zur Linienführung vom 20.05.2022 (s. Materialband IV) lassen unüberwindbare Raumwiderstände oder Planungshindernisse erkennen.

Für den Planungsabschnitt 5b der A 26 wurde das Planfeststellungsverfahren am 10.12.2020 eingeleitet. Der Abschnitt betrifft die Strecke zwischen der geplanten Anschlussstelle Stade-Nord mit Zubringer zur L 111 im Bereich Schnee sowie zur Freiburger Straße (frühere L 110) und der vorhandenen Anschlussstelle Stade-Ost und ist mit der geplanten Teilverlegung der Industriebahn Stade – Bützfleth (Strecke 1263) zu einem einheitlichen Planfeststellungsverfahren verbunden worden. Seit 19.03.2021 ist das Beteiligungsverfahren abgeschlossen. Unüberwindbare Raumwiderstände oder Planungshindernisse sind auch hier nicht erkennbar.

2.2.3.3 Variantenprüfung

Das planfestgestellte Vorhaben ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die optimale Vorhabensvariante.

Die Auswahl unter verschiedenen Trassen- bzw. Ausführungsvarianten ist ungeachtet der rechtlich zwingenden Vorgaben eine fachplanerische Abwägungsentscheidung.⁶¹ Dabei durfte sich die Planfeststellungsbehörde nicht auf die Prüfung beschränken, ob sich eine andere als die gewählte Linienführung unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen

⁶¹ Vgl. BVerwG, Urt. v. 22.06.2017 – 4 A 18.16, juris, Rn. 25; BVerwG, Urt. v. 21.01.2016 – 4 A 5.14, BVerwGE 154, 73 (Rn. 168); BVerwG, Urt. v. 14.11.2002 – 4 A 15.02, BVerwGE 117, 149 (160).

müssen. Dies ist vielmehr der Maßstab ausschließlich der gerichtlichen Kontrolle der Variantenprüfung.⁶²

Als Handlungsmaßstab für die Planfeststellungsbehörde ist das Abwägungsgebot hingegen auf Identifizierung der bestmöglichen Option gerichtet,⁶³ weshalb sie selbst die in Betracht kommenden Varianten untersuchen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten berührten öffentlichen und privaten Belange einstellen muss.⁶⁴ Sie ist dabei indes nicht gehalten, jede nur denkbare oder theoretisch mögliche Variante zu ermitteln und vergleichend zu überprüfen.⁶⁵ Näher betrachtet werden müssen lediglich die ernsthaft in Betracht kommenden Varianten. Auch ist die Planfeststellungsbehörde nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Vielmehr braucht sie den Sachverhalt nur so weit aufzuklären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist, sodass Varianten, die sich aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem frühen Verfahrensstadium ausgeschieden werden können. Stellt sich im Rahmen einer solchen Vorprüfung heraus, dass das mit der Planung zulässigerweise verfolgte Konzept bei Verwirklichung der Variante nicht erreicht werden kann und daher die Variante in Wirklichkeit auf ein anderes Projekt hinauslief, so kann die Planfeststellungsbehörde diese Variante ohne weitere Untersuchungen als ungeeignet ausschließen. Gleiches gilt für Varianten, die sich nach dem vorliegenden Stand der Sachverhaltsermittlungen hinsichtlich der berührten öffentlichen und privaten Belange ersichtlich als weniger geeignet erweisen als andere Varianten.⁶⁶

Vorliegend ist die Variantenprüfung nicht bereits durch die Linienbestimmung nach § 16 FStrG determiniert. Die Linienbestimmung gehört nicht zu den Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen der Planfeststellung; vielmehr muss die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde aus sich selbst heraus den rechtlichen Anforderungen genügen.⁶⁷ Die Linienbestimmung hat lediglich eine behördeninterne Verbindlichkeit. Ein Planfeststellungsbeschluss ist daher nicht deshalb fehlerhaft, weil ihm kein Linienbestimmungsverfahren vorausgegangen ist oder weil die Planfeststellungsbehörde von der festgelegten Linie abgewichen ist.⁶⁸

2.2.3.3.1 Großräumige Lage des Kreuzes

Wie oben dargelegt, ist es zulässig, wenn die Planfeststellungsbehörde bereits frühzeitig und ohne vollumfassende Sachverhaltsermittlung Planungsvarianten ausscheidet, die ihr auf Grundlage einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen. Hinsichtlich der großräumigen Lage des Netzverknüpfungspunktes konnten etwaige Alternativen von der Planfeststellungsbehörde bereits im Rahmen einer solchen Grobanalyse ausgeschieden werden. Eine vertiefte Bewertung und Gewichtung der ermittelten Belange über die Grobanalyse hinaus wurde insoweit auch nicht im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich.

Das FStrAbG sieht in Anlage 1 zu § 1 Abs. 1 Satz 2 unter Nr. 693 die Verknüpfung der A 20 mit der A 26 vor. Die Feststellung, dass hierfür ein verkehrlicher Bedarf besteht, ist für die Planfeststellungsbehörde verbindlich, wobei sich diese Verbindlichkeit gerade auch auf die

⁶² BVerwG, Urt. v. 21.01.2016 – 4 A 5.14, BVerwGE 154, 73 (Rn. 170).

⁶³ *Lau*, UPR 2021, 10 (11).

⁶⁴ BVerwG, Urt. v. 21.01.2016 – 4 A 5.14, BVerwGE 154, 73 (Rn. 170).

⁶⁵ BVerwG, Urt. v. 21.01.2016 – 4 A 5.14, BVerwGE 154, 73 (Rn. 172).

⁶⁶ Zum Ganzen BVerwG, Urt. v. 14.03.2018 – 4 A 5.17, juris, Rn. 109; BVerwG, Urt. v. 21.01.2016 – 4 A 5.14, BVerwGE 154, 73 (Rn. 172); BVerwG, Beschl. v. 24.04.2009 – 9 B 10.09, NVwZ 2009, 986; BVerwG, Urt. v. 25.01.1996 – 4 C 5.95, BVerwGE 100, 238 (249 f.).

⁶⁷ Vgl. BVerwG, Beschl. v. 15.05.1996 – 11 VR 3.96, NVwZ-RR 1996, 557.

⁶⁸ BVerwG, Beschl. v. 22.06.1993 – 4 B 45.93, juris, Rn. 12.

Netzverknüpfung erstreckt.⁶⁹ Damit ist verbindlich vorgegeben, dass es überhaupt eine Verbindung der A 20 mit der A 26 geben muss. Zwar begründet das FStrAbG keine Planungspflicht, sofern allerdings eine Planung angestoßen wird, hat sich diese an den gesetzlichen Vorgaben der Bedarfsfestlegung auszurichten.

Hinsichtlich der konkreten örtlichen Lage dieses Verknüpfungspunktes kommt dem FStrAbG hingegen keine Bindungswirkung zu. Vielmehr unterliegt diese Frage der Variantenprüfung als Teil der planerischen Abwägung des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens. In diese Abwägung sind insb. die tatsächlichen Verhältnisse und die Planungen vorgelagerter Planungsebenen einzustellen. Zu den in tatsächlicher Hinsicht abwägungsbeachtlichen Umständen gehört insb. der erlassene Planfeststellungsbeschluss für die Elbequerung der A 20.

Dieser Vorhabenabschnitt schließt unmittelbar nordöstlich an den hier in Rede stehenden Abschnitt an. Der Abschnitt ist ein Teil von insgesamt acht Streckenabschnitten des Neubaus der A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg. Er unterquert zwischen Glückstadt und Drochtersen die Elbe mit einem insgesamt 5,671 km langen Tunnelbauwerk. Für die Planfeststellung wurde der Abschnitt an der Grenze zwischen Niedersachsen und Schleswig-Holstein in der Mitte der Elbe in zwei selbstständige Planfeststellungsverfahren geteilt. Sämtliche Abschnitte der Nord-West-Umfahrung Hamburg sind im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf ausgewiesen und sie sind Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes gemäß der Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13.06.2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (TEN-V).

Das die niedersächsische Seite betreffende Planfeststellungsverfahren der Elbquerung der A 20 wurde mit Planfeststellungsbeschluss vom 30.03.2015 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr abgeschlossen. Die dagegen gerichteten Klagen zum Bundesverwaltungsgericht blieben ohne Erfolg.⁷⁰ Dieser nordöstlich an das hier gegenständliche Vorhaben angrenzende Abschnitt der A 20 ist damit bestandskräftig. Angesichts dessen entfaltet der Planfeststellungsbeschluss vom 30.03.2015 Tatbestandswirkung und ist von allen Hoheitsträgern bei ihren Entscheidungen als Tatsache zugrunde zu legen.⁷¹

Solche abschnittsangrenzenden, bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlüsse bilden zwar zunächst Zwangspunkte. Derartige Zwangspunkte erzeugen jedoch keine strikten Bindungen in dem Sinne, dass sie in die weitere Planung als feste Determinanten einzustellen sind; ihnen ist vielmehr mit dem ihnen zukommenden Gewicht im Rahmen der Abwägung Rechnung zu tragen.⁷² Dabei fällt das Gewicht grundsätzlich umso größer aus, je weiter sich die Planung von Abschnitt zu Abschnitt verfestigt hat.⁷³

Der bestandskräftigen Planung zur Errichtung einer Elbquerung mittels Tunnelbauwerks kommt demnach ein sehr hohes Gewicht im Rahmen der hiesigen Abwägung zu. Es handelt sich um ein technisch aufwändiges und kostenintensives Bauwerk, welches mit nicht geringen Umweltbelastungen einhergeht. Die damit verfolgte Ermöglichung einer durchgehenden und bruchlosen Ost-West-Verbindung von europaweiter Bedeutung nördlich von Hamburg würde scheitern, wenn der hier in Rede stehende Planungsabschnitt nicht unmittelbar an den vorangehenden Planungsabschnitt anschliesse. Die erheblichen Aufwendungen zur Errichtung der Tunnelquerung und das Fehlen alternativer Querungsmöglichkeiten über die Elbe verleihen diesem planfestgestellten Planungsabschnitt ein erhebliches Gewicht im Rahmen

⁶⁹ BVerwG, Urt. v. 19.03.2003 – 9 A 33.02, juris, Rn. 23.

⁷⁰ BVerwG, PM Nr. 93/2016 vom 10.11.2016.

⁷¹ Vgl. BVerwG, Beschl. v. 25.06.2007 – 4 BN 17.07, ZfBR 2007, 683 (Rn. 8); BVerwG, Urt. v. 30.01.2003 – 4 CN 14.01, BVerwGE 117, 351 (354 f.)

⁷² BVerwG, Beschl. v. 02.11.1922 – 4 B 205.92, NVwZ 1993, 887 (888 f.).

⁷³ BVerwG, Beschl. v. 02.11.1922 – 4 B 205.92, NVwZ 1993, 887 (888 f.).

der vorliegenden Variantenprüfung. Dies gilt umso mehr, als dem Planfeststellungsbeschluss vom 30.03.2015 – höchstrichterlich bestätigt – keine Rechtsfehler anhaften.

Weiterhin in tatsächlicher Hinsicht abwägungsbeachtlich für die Frage der örtlichen Lage der Netzverknüpfung von A 20 und A 26 sind die abgeschlossenen Trassenplanungen der A 26 im Bereich zwischen Drochtersen und Hamburg. Deren rund 15 km südlich des beantragten Vorhabens liegender Bauabschnitt 1 wurde bereits in Betrieb genommen, die Bauabschnitte 2 und 3 befinden sich ebenfalls bereits unter Verkehr, Abschnitt 4 befindet sich aktuell im Bau. Lediglich der unmittelbar an das hier beantragte Autobahnkreuz angrenzende Abschnitt 5 der A 26 harret noch der Planfeststellung.

Zwar fehlt demnach der unmittelbar an das Autobahnkreuz anschließende Bauabschnitt 5 noch. Allerdings ist auch für den Verlauf der A 26 im Bereich dieses Abschnitts keine alternative Trassenführung zu ermitteln, welche eine andere Anschlussstelle an die A 20 erfordert. Vielmehr wurde eine alternative Trassenführung der A 26 im Bauabschnitt 5 im Rahmen eines Variantenvergleichs untersucht und verworfen (siehe Materialband IV). Die Planfeststellungsbehörde hat diese Prüfung nochmals kritisch nachvollzogen und sieht im Ergebnis keinen Grund, davon abzuweichen. Zwar kann im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses nicht die Variantenprüfung für das Planfeststellungsverfahren A 26 – Bauabschnitt 5 vorweggenommen werden. Dennoch kann prognostisch von einer Streckenführung der A 26 dergestalt ausgegangen werden, dass ein Anschluss an die A 20 am hier planfestgestellten Vorhaben erfolgt.

Soweit eine alternative Trassenführung der A 26 im noch offenen Bauabschnitt 5 ernsthaft in Betracht kommt, widerspricht diese nicht nur den Vorzugsvarianten im Raumordnungs- und Linienbestimmungsverfahren (Materialband IV, S. 14), sondern stellt sich auch im Rahmen des Gesamtvergleichs als nachteilig dar, insb. weil die Vorzugsvariante deutliche Vorzüge im gewichtigen Hauptkriterium Umweltverträglichkeit aufweist (Materialband IV, S. 97).

Neben diesen tatsächlichen Umständen sind im Rahmen der Sachverhaltsermittlung etwaiger Lagevarianten des Autobahnkreuzes auch vorangehende Planungsebenen abwägungsbeachtlich.

Dies betrifft zunächst die Linienbestimmung vom 25.06.2010, welche im Bereich des hier in Rede stehenden Vorhabens die Hauptvariante Ost 2 als vorzugswürdig ausweist. Jene Variante sieht eine Netzverknüpfung der A 20 mit der A 26 im Bereich südlich der Gemeinde Drochtersen unmittelbar vor einer Tunnelquerung der Elbe vor.

Neben der kartografischen Darstellung des Linienverlaufs wird auch im Textteil der Linienbestimmung deutlich, dass die Linienführung der A 20 „bis Drochtersen (A 26, A 20 – Elbquerung)“ bestimmt worden ist. Teil der Linienbestimmung ist damit auch die Anbindung der A 20 an die A 26 am dargestellten Ort.

Die Linienbestimmung stellt eine vorbereitende Grundentscheidung mit rein verwaltungsinterner Bindung dar, welche die nachfolgende Planfeststellung nicht von einer umfassenden Abwägung entbindet.⁷⁴ Der Planfeststellungsbehörde verbleibt vielmehr ein konkretisierungsbedürftiger Abwägungsspielraum für die konkrete Trassenführung und Festlegung der Ausbaumerkmale der Trasse.⁷⁵ Es handelt sich aber – mit Blick auf die ebenenspezifisch-abschichtende Wirkung der Linienbestimmung – wiederum um einen Abwägungsbelang und zudem überzeugt die Linienbestimmung vorliegend nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auch aus sich heraus.

In gleicher Weise abwägungsbeachtliche Wirkung kommt auch der landesplanerischen Feststellung vom 29.01.2009 zu. Deren Abwägungsbeachtlichkeit für alle nachfolgenden Planungen folgt aus § 15 Abs. 5 Satz 4 ROG.

⁷⁴ BVerwG, Urt. v. 12.08.2009 – 9 A 64.07, BVerwGE 134, 308 (Rn. 26).

⁷⁵ BVerwG, Beschl. v. 29.01.2001 – 4 B 87.00, juris, Rn. 4; *Pokorni*, in: Müller/Schulz, FStrG, 3. Aufl. 2022, § 16 Rn. 57 f.

Die Anlage 2 der landesplanerischen Feststellung weist zwischen dem Gelenkpunkt 16 und 24 einen festgestellten Trassenverlauf für die A 26 und zwischen den Gelenkpunkten 25 und 26 einen vorzugswürdigen Trassenverlauf für die A 20 aus, welche dem Verlauf der Hauptvariante Ost 2 der Linienbestimmung entspricht. Die Vorzugstrassen von A 20 und A 26 treffen sowohl nach dem Ergebnis des Raumordnungsverfahrens als auch nach dem Ergebnis des Linienbestimmungsverfahrens im Bereich des dargestellten Gelenkpunktes 16 im rechten Winkel aufeinander und sind als Autobahndreieck ausgewiesen. Dieses entspricht in seiner Lage dem planfestgestellten Vorhaben.

Die landesplanerische Feststellung verliert ihre Abwägungsbeachtlichkeit auch nicht durch ihre Befristung auf fünf Jahre. Diese Frist ist jedenfalls solange gehemmt, wie ein vor Fristablauf eingeleitetes Zulassungsverfahren für das Vorhaben nicht mit einer bestandskräftigen Entscheidung abgeschlossen ist und für den Bauabschnitt 5 der A 26 wurde das Planfeststellungsverfahren vor Ablauf dieser fünfjährigen Befristung mit Antrag vom 02.09.2010 eingeleitet. Die Antragsrücknahme vom 28.12.2018 betrifft lediglich den Teilabschnitt 5b der A 26 und lässt den unmittelbar an das Autobahnkreuz heranreichenden Teilabschnitt 5a unberührt. Für diesen Teilabschnitt der A 26 wird das 2010 beantragte Planfeststellungsverfahren ausweislich der Bekanntmachung der Planfeststellungsbehörde vom 14.02.2019 nunmehr unter dem Aktenzeichen 4130-31027/01(A26/5.BA) weitergeführt. Angesichts dessen ist zumindest für den Teilabschnitt 5a der A 26 die Frist gehemmt und die landesplanerische Feststellung weiterhin in abwägungsbeachtlicher Weise in der Variantenprüf3.095ung zu berücksichtigen.

Ungeachtet dessen besteht auch nach Ablauf der Befristung kein Hindernis, die landesplanerische Beurteilung der Standortentscheidung zugrunde zu legen. Die Vorhabenträgerin war lediglich nicht mehr gemäß § 15 Abs. 5 Satz 4 ROG dazu verpflichtet.⁷⁶ Erforderlich ist in diesem Falle lediglich, dass die Datengrundlagen der verfristeten landesplanerischen Darstellung auf ihre Aktualität und Belastbarkeit hin geprüft werden.⁷⁷ Anhaltspunkte dafür, dass sich hinsichtlich der großräumigen Lage des Netzverknüpfungspunktes entscheidungserhebliche Gesichtspunkte geändert haben, gibt es jedoch nicht.

Angesichts dessen hat die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass gesehen, der Frage nach der großräumigen Lage des Netzverknüpfungspunktes zwischen A 20 und A 26 näher nachzugehen. Auch in den Einwendungen und Stellungnahme wird kein Alternativstandort aufgezeigt, der sich als die betroffenen privaten und öffentlichen Belange insgesamt schonender erweist. Vielmehr steht der beantragte Vorhabenstandort in Übereinstimmung mit der Festlegung über die Linienbestimmung vom 25.06.2010 bzw. der landesplanerischen Feststellung vom 29.01.2010 und ist zudem in tatsächlicher Hinsicht maßgeblich aufgrund der planfestgestellten bzw. bereits gebauten und betriebenen Abschnitte der A 20 bzw. A 26 vorzugswürdig.

2.2.3.3.2 Ausführung des Netzverknüpfungspunktes als Autobahnkreuz

Die Anlage 1 zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG sieht nicht nur vor, dass es eine Netzverknüpfung der A 20 mit der A 26 geben muss, sondern sie stellt unter Nr. 746 auch den Bedarf für einen Ausbau der B 73 zwischen den Netzverknüpfungspunkten Cadenberge und Drochtersen A 20/A 26 verbindlich fest. Damit ist formal-gesetzlich auch verbindlich ein Anschluss der B 73 an die beiden Autobahnen an einem einheitlichen Netzverknüpfungspunkt vorgesehen. Die Verknüpfung der A 20 und der A 26 zusammen mit der B 73 in einem Netzverknüpfungspunkt konnte angesichts dessen im Hinblick auf ihren Bedarf nicht mehr in Frage gestellt werden und war den weiteren Planungen zugrunde zu legen.

Eine derartige Verknüpfung lässt sich nur durch ein Kreuz bewerkstelligen. Soweit in der Karte

⁷⁶ BVerwG, Urt. v. 16.03.2006 – 4 A 1001.04, juris, Rn. 137.

⁷⁷ BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, BVerwGE 156, 215 (Rn. 45).

zur Linienbestimmung kein Autobahnkreuz ausgewiesen ist, steht dies der Ausführung des Netzverknüpfungspunktes als Autobahnkreuz schon deshalb nicht entgegen, weil der Linienbestimmung keine Verbindlichkeit zukommt. Zudem hat das BMVBS mit Schreiben vom 15.03.2010 ausdrücklich die Weisung erteilt, ein Autobahnkreuz einschließlich eines Zubringers zur K 27 als verkehrlich günstigste Lösung zu entwickeln (siehe Unterlage 1 – Erläuterungsbericht, S. 14).

Eine Alternative zum Autobahnkreuz zur Erfüllung des Planungsauftrags, wie er sich aus Nr. 746 Anlage 1 FStrAbG ergibt, wurde auch weder im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens aufgezeigt noch ist eine solche sonst ersichtlich.

2.2.3.3.3 Kleinräumige Lage des Kreuzes

Was sodann die kleinräumige Lage des Kreuzes anbelangt, so hat sich die Vorhabenträgerin zu Recht maßgeblich von Belangen des Schallschutzes sowie von dem Bestreben nach einer Verhinderung der Zerschneidung landwirtschaftlicher Betriebsflächen leiten lassen.

Durch die Bebauung entlang der L 111 sowie der K 27 ist eine mittige Einbindung des Autobahnkreuzes in die angrenzenden Trassen der A 20, A 26 und B 73 erforderlich. Zudem führt die planfestgestellte Lage des Autobahnkreuzes nicht zu einer Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen und der Entstehung unwirtschaftlicher Restflächen. Es verbleiben Flächen von rund 500 m Länge, welche wirtschaftlich nutzbar sind. Fernerhin ist am planfestgestellten Standort die Einhaltung der technischen Regelwerke hinsichtlich Kurvenradien etc. möglich. Auf diese Weise ist der Standort auch mit den bedeutsamen Belangen der Verkehrssicherheit vereinbar.

Eine Standortalternative wurde weder im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens aufgezeigt noch ist eine solche sonst ersichtlich. Dies gilt auch für die Ausgestaltung dieses Netzverknüpfungspunktes als Kleeblatt.

2.2.3.3.4 Anschluss an das nachgeordnete Straßennetz

Nachdem durch Bedarfsplanausweisung Nr. 746 der Umfang der Netzverknüpfung verbindlich festgesetzt worden ist, ist das Autobahnkreuz auch hinsichtlich seines westlichen Kreuzungsarmes an das nachgeordnete Straßennetz anzuschließen. Angesichts dieser Bedarfsplanfestlegung wurde die verkehrliche Zielsetzung des Vorhabens durch die Vorhabenträgerin dahingehend konkretisiert und ergänzt, dass ein Anschluss an die K 27 geboten ist. Die entsprechende Weisung des BMVBS vom 13.05.2013 hat sich die Vorhabenträgerin zu Eigen gemacht. Diese identitätsbestimmende Vorhabenkonkretisierung kann von der Planfeststellungsbehörde auch im Rahmen der nachvollziehenden Abwägung der Variantenprüfung nicht in Frage gestellt werden.

Der konkrete Trassenverlauf des Zubringers zur K 27 in westlicher Richtung stellt sich im Rahmen der nachvollziehenden Abwägung der Planfeststellungsbehörde als vorzugswürdig dar.

Angesichts der Straßenrandbebauung an der K 27 ist ein Anschluss in südlicher Richtung technisch nicht umsetzbar und dieses Hindernis planerisch nicht überwindbar. Auch eine Verschwenkung in nördlicher Richtung kann bereits im Rahmen einer Grobanalyse ausgeschieden werden, da diese gegenüber der beantragten Trasse keine Vorzüge aufweist, aber stattdessen eine längere und damit teurere Trassenführung erfordert und zudem nach Fertigstellung der B 73 wieder zurückgebaut werden müsste.

Die planfestgestellte Trassenvariante kann demgegenüber später zur B 73 aufgewertet werden und ist angesichts dessen die wirtschaftlichste Trassenführung.

Unabhängig von diesem vorzugswürdigen Trassenverlauf musste diese ausschließliche und singuläre Netzverknüpfung an die K 27 in westlicher Richtung von der Planfeststellungsbehörde in der weiteren Variantenprüfung ausgeschieden werden, da dieser Trassenführung eine Überlastung des nachgeordneten Straßennetzes insb. im Bereich der K 27 gegenübersteht. Zudem ist eine solche Variante mit unüberwindbaren Hindernissen hinsichtlich des Schallschutzes verbunden. Durch die Zunahme der Verkehrsbelastung ist mit Überschreitung der Grenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV bis hin zur Gesundheitsgefahr zu rechnen. Diese gesteigerten Lärmbelastungen im nachgeordneten Verkehrsnetz sind dem beantragten Vorhaben kausal zuzurechnen und daher auch im Rahmen der Abwägung des Vorhabens zu berücksichtigen.⁷⁸

Zur Entlastung des nachgeordneten Verkehrsnetzes sowie einer Absenkung der schalltechnischen Belastungen war angesichts dessen zusätzlich zur Vorzugsanbindung des westlichen Kreuzarmes an die K 27 eine weitere Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz erforderlich.

Eine zusätzliche Anbindung des Vorhabens an die K 28 konnte bereits im Rahmen einer Grobanalyse von der Planfeststellungsbehörde ausgeschieden werden. Zum einen ist dazu die Herstellung einer weiteren Anschlussstelle an der Autobahn erforderlich und daher wirtschaftlich nicht vorzugswürdig. Zum anderen sind mit einer solchen Führung der zweiten Anschlussvariante nachteilige Lärmbetroffenheiten für die Bebauung entlang der K 28 zu erwarten.

Vor allem aber stehen dieser zusätzlichen Anschlussalternative an das nachgeordnete Straßennetz nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auch gewichtige umweltfachliche Raumwiderstände entgegen. Im Bereich der zu errichtenden Anschlussstelle A 26/K 28 finden sich avifaunistisch hoch bedeutsame Funktionsräume als Brutvogellebensraum bzw. Habitate für streng geschützte sowie gefährdete Vogelarten. Eine rechtmäßige und abwägungsgerechte Trassenführung des Zubringers und Ausgestaltung einer Anschlussstelle A 26/K 28 durch diese Gebiete wirft erhebliche Schwierigkeiten auf.

Ebenso bereits auf Ebene einer Grobanalyse ausgeschlossen werden konnte eine Zweit-Anschlussvariante, welche östlich des Kreuzes Kehdingen zwischen K 28 und A 20 verläuft. Einem Anschluss einer solchen Zubringervariante an die L 111 steht der geschlossene Bauriegel entlang des Ritscher Weges entgegen. Mangels Baulücke ist ein Anschluss an die L 111 bei dieser Trassenvariante ebenfalls nicht möglich. Eine solche Baustruktur stellt sich für die Planfeststellungsbehörde als unüberwindbares Planungshindernis dar.

Einer detaillierten Variantenuntersuchung hat die Planfeststellungsbehörde hingegen die Errichtung eines Zweit-Zubringers zur L 111 auf der westlichen Seite der A 20 unterzogen. Abgesehen davon, dass einer solchen Variantenführung nicht bereits im Rahmen der Grobanalyse unüberwindbar erscheinende Raumwiderstände gegenüberstanden, bietet dieser Variantenansatz auch die Möglichkeit zur Bündelung von Zubringer zur L 111 und A 20 in Parallellage.

2.2.3.3.4.1.1 Beschreibung der ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen

Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen der Ermittlung der betroffenen Belange und Interessen in Übereinstimmung mit den Überlegungen der Vorhabenträgerin insgesamt vier Varianten eines zusätzlichen Zubringers zur L 111 auf der westlichen Seite der A 20 identifiziert. Dabei stellen sich die Varianten 1a und 1b als Untervarianten der Hauptvariante „West“ dar, welche westlich des Gauensieker Schleusenfleths verläuft. Die Varianten 2a und 2b stellen sich als Untervarianten der Hauptvarianten „Trassenbündelung“ dar, welche in westlicher Parallellage zur A 20 verläuft. Die ermittelten Untervarianten unterscheiden sich

⁷⁸ BVerwG, Urt. v. 17.03.2005 – 4 A 18.04, BVerwGE 123, 152 (157).

jeweils in der konstruktiven Ausgestaltung der Knotenpunkte mit dem westlichen Kreuzungsarm des Autobahnkreuzes.

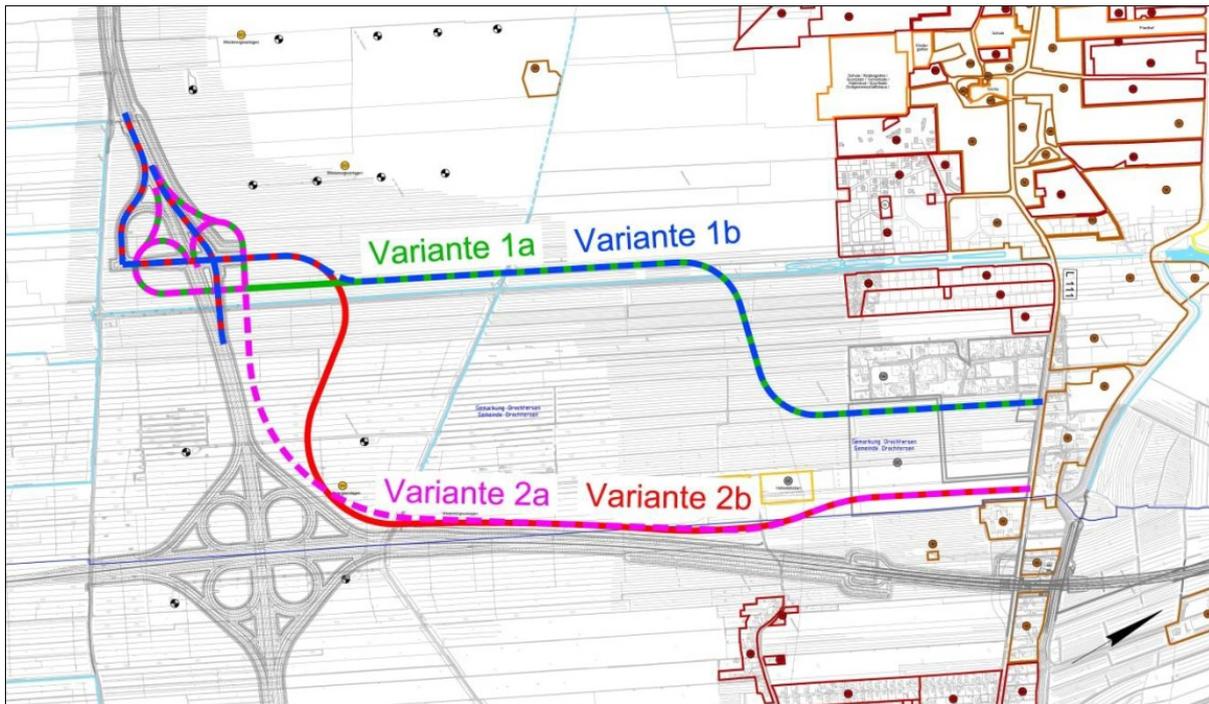


Abb. 1

Einem Anschluss aller betrachteten Varianten an die bestehende Werkstraße im Gewerbegebiet Drochtersen stehen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde unüberwindbare Hindernisse gegenüber. Angesichts der geringen nutzbaren Flurstücksbreite der Werkstraße mit nur 10,5 m Breite sowie der eingeschränkten Sicht und nur geringen möglichen Fahrgeschwindigkeiten entspricht ein solcher Anschluss nicht den verkehrlichen Anforderungen, die an einen Autobahnzubringer zu stellen sind. Darüber hinaus dient die Straße zugleich der Erschließung des Gewerbegebiets und wird daher zum Anliegerverkehr und auch zum Abstellen von Lastzügen genutzt, was zu weiteren Behinderungen führen würde. Eine Aufweitung der Fahrbahnbreite auf die verkehrlich erforderliche Fahrbahnbreite von wenigstens 8 m würde erhebliche Eingriffe in privates Grundeigentum erfordern. Dies stellt sich nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde als unüberwindbares Planungshindernis dar, weswegen eine solche Anbindung des Zubringers an die L 111 von der Planfeststellungsbehörde nicht weiter untersucht werden musste.

Die Untervariante 1a der Hauptvariante „West“ verläuft von der Anschlussstelle ausgehend über eine Entfernung von 1.375 m parallel zum Gausensieker Schleusenfleth, wobei ein Abstand von 50 m zum Gewässer aus Gründen der Standsicherheit sowie zur Schaffung von Straßennebenflächen und dem zur Errichtung erforderlichen Gründungsverfahren nicht unterschritten werden kann. Sobald der Trassenverlauf den Siedlungsentwicklungsbereich der Gemeinde Drochtersen erreicht, verschwenkt die Trasse nach Osten, kreuzt das Gausensieker Schleusenfleth und verläuft anschließend parallel zum Siedlungsentwicklungsrand der Gemeinde Drochtersen. Die Anschlussstelle an die K 27 wird als halbes Kleblatt ausgestaltet.

Die Trassenführung weist eine Gesamtlänge von 2.990 m auf und erfordert die Errichtung von drei Brückenbauwerken sowie vier Verwindungsbereiche mit Querneigungswechsel aufgrund der Kurvenlagen. Die Anschlussstelle ist zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit als Ampelanlage oder Kreisverkehr auszugestalten.

Die Untervariante 1b entspricht im Wesentlichen dem Verlauf der Untervariante 1a. Unterschiede bestehen hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung der Anschlussstelle. In der Untervariante 1b wird der Anschluss als Schleifenrampe mit Parallelrampe angelegt. Dazu ist

die Führung über zwei Bögen erforderlich, bis die Trassenführung parallel zum Gauensieker Schleusenfleth geführt werden kann und ab diesem Punkt der Trassenführung der Untervariante 1a entspricht. Die Gesamtlänge der Untervariante 1b beträgt 3.044 m. Zudem wird die Anlegung von vier Brückenbauwerken sowie vier Verwindungsbereichen mit Querneigung in den Kurvenlagen erforderlich.

In der Untervariante 2a wird der Zubringer L 111 ab dem Knotenpunkt mit der A 26 rund 250 m in südöstlicher Richtung parallel zur A 26 geführt. Auf Höhe des Knotenpunkts A 20/A 26 beschreibt die Trassenführung einen Linksbogen und wird anschließend auf einer Länge von rund 910 m parallel zur A 20 in nordöstliche in Richtung Gemeinde Drochtersen geführt. Östlich des landwirtschaftlichen Betriebs Hohenblöcken verschwenkt die Trassenführung von der Parallellage zur A 20 in eine Parallellage zum Gewerbegebiet „Werkstraße“. Anschließend verläuft die Trasse über eine Länge von rund 460 m und knüpft in der Gemeinde Drochtersen an die L 111 an.

Diese Trassenführung weist eine Länge von 3.169 m auf und erfordert die Errichtung von drei Brückenbauwerken sowie Querneigungswechsel der Fahrbahn an zwei Verwindungsbereichen.

Die Untervariante 2b stellt eine Modifikation der Hauptvariante „Trassenbündelung“ dar und unterscheidet sich von der Alternative 2a insb. durch die Ausgestaltung der Anschlussstelle. Die Linienführung des Zweit-Zubringers zur L 111 schwenkt nah am Anschlusspunkt der L 111 in Richtung der A 20 und geht anschließend in einem zweiten Bogen in eine Paralleltrassierung zur A 20 über. Anschließend verläuft die Trasse analog zur Trassenvariante 2a parallel zur A 20 und knüpft östlich des Landwirtschaftsbetriebs Hohenblöcken in der Gemeinde Drochtersen an die L 111 an.

Diese Trassenführung erfordert die Errichtung von vier Brücken und vier Verwindungsbereichen mit einseitiger Fahrbahnquerneigung.

2.2.3.3.4.1.2 Vergleichende Bewertung der Alternativen

Im Rahmen der nachvollziehenden Abwägung aller für und wider die ermittelten Trassenführungen sprechenden Interessen und Belange sieht die Planfeststellungsbehörde die Untervariante 2a als die vorzugswürdige Trassenführung für den erforderlichen zweiten Zubringer zum nachgeordneten Streckennetz an.

Die ermittelten Belange hat die Planfeststellungsbehörde zur Systematisierung der nachvollziehenden Abwägung und deren Darstellung in die Hauptgruppen umweltfachliche Belange, raumstrukturelle Belange sowie verkehrliche Belange und wirtschaftliche Belange unterteilt. Dabei stellen sich die wirtschaftlichen, verkehrlichen und raumstrukturellen Belange als grundsätzlich gleichgewichtig dar, während die Planfeststellungsbehörde den umweltfachlichen Belangen ein darüber hinausreichendes Gewicht beimisst.

Die Hauptgruppe Wirtschaftlichkeit umfasst die Belange des Investitionsvolumens sowie des Erhaltungsaufwands. Während das Investitionsvolumen im Wege der Schätzung bereits gegenwärtig beziffert werden kann, erfolgt die Bewertung der Varianten anhand des Unterhaltungsaufwands qualitativ, da gegenwärtig noch keine quantifizierten Schätzungen möglich sind. Diesen Wirtschaftlichkeitskriterien misst die Planfeststellungsbehörde dabei ein hohes abstraktes Gewicht zu, da der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit öffentlicher Haushaltsführungen in § 7 BHO normativ-verbindlich geregelt ist und der Stellenwert ausgeglichener Haushaltsführung auch durch die grundgesetzlichen Vorgaben zur Schuldenbremse in Art. 109 GG verfassungsrechtlich verankert ist.

Für die Trassenvariante 2a fallen ausweislich des Erläuterungsberichts (Unterlage 1, S. 43 f.) Investitionskosten von rund 12 Mio. Euro an, für die Varianten 1a und 1b werden die Kosten auf zwischen 12 und 14 Mio. Euro geschätzt und für die Variante 2b auf 14 Mio. Euro. Die Kostenunterschiede ergeben sich insb. aus der geringen Trassenlänge der Variante 2a, der geringeren Anzahl von Brückenbauwerken sowie der Bündelung der Trassenführung mit der

A 20, der A 26 sowie der K 27. Diese Trassenbündlung führt zu erheblichen Synergieeffekten bei der Errichtung. Angesichts dessen stellt sich die Variante 2a hinsichtlich des Investitionsvolumens als die Vorzugsvariante dar, während die Variante 2b die ungünstigste der untersuchten Varianten ist und die Varianten 1a und 1b gleichrangig dazwischen liegen.

Der Unterhaltungsaufwand der Trassenvarianten als zweites abwägungsbeachtliches Kriterium der Wirtschaftlichkeit ergibt sich maßgeblich aus der Streckenlänge sowie der Anzahl der technischen Bauwerke. Dieses Kriterium stellt sich für die Planfeststellungsbehörde als weniger gewichtig dar als die Investitionskosten, da Unterhaltungsaufwendungen über einen langen Zeitraum anfallen und den jährlichen Haushalt nur geringfügig belasten. Aus Gründen der inflationsbedingten Entwertung können prognostische Unterhaltungskosten nicht mit den unmittelbar anfallenden Investitionskosten verglichen werden. Die Varianten 1a und 2a erfordern lediglich die Unterhaltung von drei Brückenbauwerken, wobei die Variante 1a mit einer Trassenlänge von 2.990 m die kürzeste der untersuchten Varianten ist und angesichts dessen die Vorzugsvariante darstellt. Darauf folgt die Variante 2a. Die Varianten 1b und 2b erfordern die Unterhaltung von vier Brückenbauwerken, wobei die Variante 2b mit über 3.500 m die längste Streckenlänge aufweist und daher die ungünstigste Variante darstellt.

In der Gesamtbetrachtung der Kategorie Wirtschaftlichkeit erweist sich daher die Variante 2a nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde als vorzugswürdig vor der Variante 1a, da sie hinsichtlich der Errichtungskosten die beste Variante und hinsichtlich der Erhaltungskosten die zweitbeste Variante ist.

In einer weiteren Kategoriegruppe bündelt die Planfeststellungsbehörde die abwägungsbeachtlichen verkehrlichen Belange. Da sich darin insb. Belange wie Verkehrssicherheit und sicherheitstechnische Beurteilungen finden, misst die Planfeststellungsbehörde dieser Kriteriengruppe ein vergleichbares Gewicht wie den wirtschaftlichen Belangen zu. Belange der Verkehrssicherheit dienen dem Schutz menschlichen Lebens und erhalten durch Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG einen nicht zuletzt auch verfassungsrechtlich determinierten Rang im Rahmen der Abwägung.

Die Variante 2a entspricht hinsichtlich ihrer Ausgestaltung den technischen Anforderungen der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) 2012, wohingegen die Varianten 1a, 1b und 2b lediglich die entwurfstechnischen Anforderungen an eine Stadtstraße erfüllen und dies auch nur dann, wenn diese Zubringervarianten zugleich als Straße zur Erschließung des geplanten Gewerbegebiets Drochtersen eingestuft werden. Sofern das Gewerbegebiet Drochtersen nicht realisiert wird, ist für diese drei Varianten nicht einmal die Einstufung als Stadtstraße möglich.

Darüber hinaus weisen die Trassenvarianten 2b und 1b einen deutlich kurvigeren Verlauf mit vier Querneigungswechseln auf. Die damit verbundene Beeinträchtigung der Sichtverhältnisse führt zu einer weiteren Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit. Für die Varianten 1a und 2a sind lediglich zwei Querneigungswechsel vorgesehen. Angesichts dessen stellt sich die Variante 2a hinsichtlich der Verkehrssicherheit als die Vorzugsvariante vor der Variante 1a dar, während die Variante 2b durch die Kombination aus kurviger Linienführung mit vier Querneigungswechseln und einer Einstufung bestenfalls als Stadtstraße die schlechteste Variante hinter der Variante 1b darstellt.

Ebenfalls als abwägungsbeachtlicher Belang im Rahmen der verkehrlichen Beurteilung wird von der Planfeststellungsbehörde die bauliche Gestaltung der jeweiligen Anschlussstellen angesehen. Hierbei stellen sich die Varianten 1b bzw. 2b, deren Knotenpunkt K 27/L 111 jeweils als Schleifenrampe mit Parallellrampe ausgestaltet wird, als ohne weitere bauliche Maßnahmen verkehrlich leistungsfähig dar. Da die Anschlussstrasse der Variante 1b eine kürzere Streckenlänge aufweist, wird diese Variante von der Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf die bauliche Gestaltung der Anschlussstellen als vorzugswürdig angesehen, gefolgt von der Variante 2b.

Die Variante 2a ist zwar ebenfalls ohne Ampelanlage oder Kreisverkehr als hinreichend leistungsfähig einzustufen, allerdings führt dies zu einer sehr ungleichen Auslastung der Kreuzung mit den prognostizierten Verkehrsströmen. Die Anlegung eines Kreisverkehrs zur Abhilfe widerspräche den technischen Regelwerken.

Demgegenüber ist für die Trassenführung der Variante 1a die Ausgestaltung des Knotenpunkts als Lichtsignalanlage oder Kreisverkehr erforderlich, da andernfalls der Knotenpunkt nur die Qualitätsstufe F nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) 2015 aufweist. Bei der Anlegung eines Kreisverkehrs könnten zudem nicht die technischen Regelwerke über die Anlegung von Kreisverkehren eingehalten werden. Angesichts dessen stellt sich die Trassenvariante 1a als die schlechteste Variante hinsichtlich der Ausgestaltung des Anknüpfungspunkts dar, während die Variante 2a die zweitschlechteste Variante ist.

Sofern die Vorhabenträgerin als abwägungsbeachtlichen Belang zudem die prognostische Reisezeit der jeweiligen Zubringervarianten betrachtet, misst die Planfeststellungsbehörde diesem Belang nur ein sehr geringes Gewicht knapp oberhalb der Unbeachtlichkeitsgrenze zu. Es handelt sich lediglich um Abweichungen im Sekundenbereich (Variante 1a/1b: 2 min. 30 s; Variante 2a: 2 min. 36 s und Variante 2b: 2 min. 52 s). Dazu kommt, dass gegenwärtig noch nicht abgeschätzt werden kann, welche straßenverkehrsrechtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen an die jeweiligen Varianten zu stellen sein würden. Dies vorweggeschickt erweisen sich zwar die Varianten 1a und 1b hinsichtlich der Reisezeit als die günstigsten Varianten, gefolgt von der Variante 2a und abschließend der Variante 2b.

Demnach stellt sich nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde die Trassenvariante 2a in dieser Kategorie ebenfalls als vorzugswürdig dar, da sie insb. durch die RAL-konforme Ausgestaltung das höchste Maß an Verkehrssicherheit bietet und damit dem verfassungsrechtlich geschützten Schutzgut Leben und menschliche Gesundheit am besten dient. Hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung des Kreuzungs- und Anschlusspunkts ist die Variante 2a ebenso wie die Varianten 1b und 2b grundsätzlich ohne Lichtsignalanlage und Kreisverkehr möglich, lediglich im Interesse einer Optimierung der Verkehrsflüsse ist hier eine bauliche Ausgestaltung der Kreuzungsanlage ratsam. Die Nachteile der Variante 2a hinsichtlich der Ausgestaltung der Kreuzung gleichen nicht die Vorzüge im Rahmen der Verkehrssicherheit aus.

Darüber hinaus bündelt die Planfeststellungsbehörde mehrere als abwägungsbeachtlich erkannte Umstände unter der Kategorie „raumstrukturelle Belange“. Diesen Belangen kommt im Rahmen der Gesamtabwägung ein Gewicht vergleichbar den wirtschaftlichen und verkehrlichen Belangen zu, da es sich um ein linienförmiges Vorhaben handelt, welches im besiedelten Gebiet zu erheblichen Zerschneidungen und Beeinträchtigungen bestehender Flächen- und Wegebeziehungen sowohl in visueller als auch wirtschaftlicher Hinsicht führt und damit Betroffenheiten auslöst, die ein mit den wirtschaftlichen sowie verkehrlichen Belangen vergleichbares Gewicht aufweisen. Dazu kommt die Betroffenheit des komplexen landwirtschaftlichen Entwässerungssystems, welches eine Bewirtschaftung und Besiedlung des Vorhabensgebiets überhaupt erst ermöglicht und daher möglichst geringfügig beeinträchtigt und zerschnitten werden soll.

Die Zerschneidung wird einmal über die Zerschneidungslänge der Trassenführungen betrachtet. Dabei stellen sich die Varianten 1a sowie 1b mit Zerschneidungslängen von 2.800 m gleichrangig als ungünstigste Varianten dar, während die Trassenführung der Variante 2a zu keinen Zerschneidungen führt. Die Trasse wird parallel zur A 20 und anschließend parallel zur A 26 nach Nordwesten geführt. Durch die enge Trassenbündelung entfällt eine Zerschneidung, weswegen es sich nach Bewertung der Planfeststellungsbehörde um die Vorzugsvariante handelt. Die Variante 2b wird ebenfalls eng mit der A 20 gebündelt, verschwenkt aber aufgrund einer anderen Anschlussgestaltung mehrfach und verursacht dadurch Zerschneidungen auf insgesamt 860 m Länge. Es handelt sich angesichts dessen um die zweitbeste Variante hinsichtlich des Kriteriums Zerschneidungslänge.

Neben der Zerschneidungswirkung sind durch die Trassenführung landwirtschaftliche Nutzflächen einerseits durch unmittelbaren Flächenverbrauch und andererseits durch die Bildung von landwirtschaftlichen nicht mehr nutzbaren Restflächen betroffen. Ein solches Entfallen landwirtschaftlicher Nutzbarkeit wird von der Planfeststellungsbehörde angenommen, wenn durch die Trassenführungen Schlaggrößen von weniger als 1.000 m² entstehen. Bei den Varianten 1a, 1b und 2a hat die Planfeststellungsbehörde einen

unmittelbaren bzw. mittelbaren Verbrauch landwirtschaftlicher Nutzfläche im Umfang von 10 ha bis 14 ha ermittelt, weswegen diese Varianten gleichermaßen als Vorzugsvarianten bewertet werden. Demgegenüber führt insb. die untersuchte Variante 2b angesichts des kurvenreichen Verlaufs und der mehrfachen Verschwenkungen zu einer unmittelbaren oder zumindest mittelbaren Betroffenheit landwirtschaftlicher Flächen im Umfang rund 30 ha und wird angesichts dessen von der Planfeststellungsbehörde insoweit als die schlechteste Variante eingestuft.

Durch die linienförmigen Trassen werden zudem zahlreiche Eigentumsbetroffenheiten ausgelöst. Die Varianten 1a und 1b verlaufen westlich des Gauensieker Schleusenfleths vorwiegend auf Grundstücken der öffentlichen Hand. Privates Grundeigentum ist in beiden Varianten nur in 17 Fällen betroffen, während bei der Variante 2b in Summe 26 Flurstücke betroffen sind. Die Varianten 1a bzw. 1b werden angesichts des hohen Gewichts des privaten Eigentums aus Art. 14 Abs 1 GG von der Planfeststellungsbehörde als vorzugswürdig bewertet, während die Variante 2b die ungünstigste Variante bildet. Die Variante 2a steht mit den von ihr ausgelösten Grundstücksbetroffenheiten nach Gewichtung der Planfeststellungsbehörde zwischen den Vorzugsvarianten und der ungünstigsten Variante.

Weitere abwägungsrelevante Betroffenheiten entstehen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde zudem durch die Zerschneidung des bestehenden Straßen- und Wegenetzes, insb. durch Zerschneidung landwirtschaftlicher Betriebs- und Feldwege. Die Varianten 1a und 1b führen jeweils zu zwei Zerschneidungen landwirtschaftlicher Wege, während die Varianten 2a und 2b durch die enge Trassenbündelung mit der A 20 bzw. der A 26 zu keinen weiteren Durchtrennungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes führen, die nicht bereits durch den Bau des Autobahnkreuzes selbst ausgelöst worden sind. Ersatzweise sind bei der Variante 2a 2.270 m neu als Wegestrecke anzulegen, während die Variante 2b die Neuanlegung von 2.390 m, die Variante 1a 2.570 m sowie die Variante 1b 2.520 m erfordern. Angesichts der fehlenden Zerschneidung wirtschaftlicher Wege sowie der geringen Ersatzstrecken wird die Trassenvariante 2a von der Planfeststellungsbehörde bezüglich des Kriteriums Zerschneidung des Wege- und Straßennetzes als Vorzugsvariante bewertet vor der Variante 2b sowie den Varianten 1b und 1a.

Eine weitere, von der Planfeststellungsbehörde als abwägungsbeachtlich angesehene Betroffenheit entsteht durch die Zerschneidung des wasserwirtschaftlichen Drainage- und Entwässerungssystems im Vorhabengebiet. Diese Betroffenheit wird von der Planfeststellungsbehörde deshalb als abwägungserheblich angesehen, weil es sich um ein komplexes Entwässerungssystem mit einem Zusammenspiel aus Poldern, Drainagen und Schöpfwerken handelt. Um deren Wirksamkeit nicht zu gefährden, wird einem möglichst geringen Eingriff von der Planfeststellungsbehörde ein hohes Gewicht beigemessen. Das Vorhabengebiet ist angesichts der Lage auf Höhe oder gar unterhalb des Meeresspiegels nur aufgrund einer funktionsfähigen Polderung landwirtschaftlich bewirtschaftungsfähig. Eine Beeinträchtigung des Entwässerungssystems hätte angesichts dessen weitreichende Folgen, die nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auch im Rahmen der Abwägung mit dem notwendigen Gewicht zu beachten sind.

Aufgrund der engen Bündelung der Trassenvariante 2a sind hierbei keine Ersatzmaßnahmen am Entwässerungssystem erforderlich, die nicht bereits durch die Trassen der A 20 und der A 26 ausgelöst wurden. Diese Variante stellt daher für die Planfeststellungsbehörde die vorzugswürdige Variante dar. Die Variante 2b erfordert aufgrund der mehrfachen Verschwenkung zur Ausgestaltung der Anschlussstelle als Schleifenrampe mit Parallelrampe Maßnahmen zur Entwässerung auf der Fläche zwischen Zubringer zur K 27 und Zubringer zur L 111. Die Varianten 1a und 1b kreuzen mindestens eine Hauptpolderleitung, welche unterhalb des Trassenverlaufs zu dükern wäre. Angesichts dessen stellen sich diese Varianten nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde als die ungünstigen Varianten dar, während die Variante 2b aufgrund geringer Anpassungserfordernisse im Entwässerungssystem hinter der Vorzugsvariante 2a zurückbleibt, aber vor den ungünstigen Varianten 1a und 1b liegt.

Angesichts dessen stellt sich die Variante 2a für die Planfeststellungsbehörde bei der Bewertung und Gewichtung der vorhabenbetroffenen raumstrukturellen Belange als

insgesamt vorzugswürdig dar. Die Variante führt durch eine enge Parallelführung zur A 20 zu keinen (zusätzlichen) Zerschneidungen im Wege- und Entwässerungssystem und weist darüber hinaus die geringsten Zerschneidungslängen auf. Zudem sind im geringsten Maße Ersatzwege anzulegen. Diese Vorzüge können die Nachteiligkeit dieser Trassenvariante hinsichtlich der Betroffenheit von Privateigentum nicht aufwiegen. Die Variante 2b stellt sich als deutlich ungünstigste Variante dar, da mehr als doppelt so viel landwirtschaftliche Fläche unmittelbar oder mittelbar beeinträchtigt wird als bei anderen Trassenvarianten und zudem eine sehr hohe Anzahl privater Grundstücke betroffen ist. Auch die Vorzüge der Trassenvarianten 1a und 1b können die Nachteile der Vorzugsvariante 2a nicht überwiegen. Zwar werden hier deutlich weniger private Flächen in Anspruch genommen, allerdings wird das Straßen- und Wegenetz im Vorhabengebiet stark zerschnitten und bedarf es längerer Ersatzstrecken.

Die Vorzugsvariante 2a hätte zudem den Vorteil, dass auch ohne die Realisierung des geplanten Gewerbegebiets Drochtersen die Größe bzw. Anzahl der nur schwerlich bewirtschaftbaren Flächen zwischen A 20 und Zubringer zur L 111 gering bleibt, da die Variante 2a durchgehend parallel und möglichst nah zur A 20 bzw. A 26 geführt wird.

Die von der Planfeststellungsbehörde ermittelten abwägungsbeachtlichen Umweltbelange werden von ihr in der Kategoriegruppe umweltfachliche Belange zusammengefasst. Diesen Belangen kommt innerhalb der betrachteten Kategoriegruppen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde das höchste Gewicht zu. Zum einen sind diese Interessen und Belange schon grundsätzlich Gegenstand der Staatszielbestimmung des Art. 20a GG, zum anderen sind einzelne Schutzgüter durch zusätzliche gesetzliche Bestimmungen oder durch ihre Sensibilität oder den Grad der Betroffenheit in ihrer Bedeutung aufgewertet.

Dem Schutzgut Mensch kommt insb. angesichts der darin enthaltenen menschlichen Gesundheit ein maßgebliches Gewicht im Rahmen der Abwägung zu. Dieses wird durch den staatlichen Schutzauftrag des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG unterstrichen. Betroffenheiten entstehen hier insb. durch Verkehrslärm in den trassennahen Wohngebieten. Dabei spielt es im Rahmen der Abwägung keine Rolle, dass die jeweilige Trassenführung die zwingenden gesetzlichen Vorgaben zum Immissionsschutz bereits einhalten muss. Die Abwägung kann und muss Schutzgüter auch unterhalb des gesetzlich zwingenden Mindeststandards berücksichtigen und optimieren. Vorliegend führen insb. die Varianten 1a und 1b aufgrund ihres ortsnahen Verlaufs entlang der Siedlungsgrenze der Ortslage Drochtersen zu Lärmbeeinträchtigungen. Diese Varianten stellen sich gegenüber den Alternativtrassen 2a und 2b als nachrangig dar, da Letztere möglichst nah und weitergehend parallel zur bestehenden A 20 geführt werden und damit eine Ortsnähe vermeiden. Die Varianten 2a und 2b sind angesichts dessen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde vorzugswürdig, wobei zwischen diesen Varianten keine Unterschiede bestehen. Die unterschiedliche Ausgestaltung der Anschlussstellen an dem Zubringer zur K 27 führen zu keinen unterschiedlichen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und nicht zu verschiedenen Lärmbetroffenheiten.

Die vergleichende Bewertung der Betroffenheiten des Bodens erfolgt nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde aus den quantitativen Angaben zur Größe der Eingriffsfläche, dem Umfang der Neuversiegelung und dem qualitativen Grad der jeweiligen Vorbelastung der vorhabenbetroffenen Flächen. Dabei ist festzuhalten, dass vom Zubringer zur L 111 in allen Varianten keine hochwertigen Böden vorhabenbetroffen sind, sondern einheitliche Bodenverhältnisse im Betrachtungsraum bestehen. Die Variante 1a führt zu einem Flächenverbrauch von 127.800 m², bei der Variante 1b sind es 129.150 m², bei die Variante 2a 136.350 m² und bei Variante 2b angesichts der erheblichen Trassenlänge 150.750 m².

Die Variante 1a weist damit die geringste Eingriffsfläche und auch den geringsten Neuversiegelungsgrad auf. Sie wird daher von der Planfeststellungsbehörde in Bezug auf den Schutz des Bodens als Vorzugsvariante angesehen, obwohl sie in einem baulich nicht vorbelasteten Gebiet geführt wird. Die Varianten 1b und 2a von der Planfeststellungsbehörde als gleichrangig angesehen, obwohl die Variante 2a einen höheren Flächenverbrauch bewirkt. Dieser Umstand wird nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde allerdings gegenüber der

Variante 1b dadurch aufgewogen, dass die Trasse in der Variante 2a im vorbelasteten Bereich in unmittelbare Nähe zur A 20 und gebündelt mit dieser verläuft. Die Variante 2b wird angesichts des hohen Flächenverbrauchs als ungünstigste Variante angesehen, zumal auch hier die Trassenführung teilweise unvorbelastetes Gebiet quert.

Dem Schutz des Wassers misst die Planfeststellungsbehörde vorliegend ein hohes Gewicht bei. Wasser ist schon grundsätzlich eine der wichtigsten Grundlagen allen menschlichen, tierischen und pflanzlichen Lebens und damit sowohl für die Bevölkerung als auch für die Gesamtwirtschaft lebensnotwendig.⁷⁹ Im betroffenen Gebiet kommen die besonderen Umstände eines hohen Grundwasserspiegels und eines komplexen Entwässerungssystems dazu, weswegen vorliegend in vielfacher Weise Beeinträchtigungen quantitativer und qualitativer Art drohen können.

Anders als die Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) auf S. 42 vorbringt, sieht die Planfeststellungsbehörde die Frage der Neuversiegelung allerdings nicht als abwägungsbeachtlich für das Schutzgut Wasser an. Das Vorhabengebiet ist in hydrologischer Hinsicht durch den Umstand geprägt, dass aufgrund einer wasserundurchlässigen Kleischicht Niederschlagswasser nicht in den Grundwasserleiter versickern kann. Ein hydraulischer Zusammenhang zwischen Oberflächengewässer und Grundwasserkörper besteht daher nicht. Die Grundwasserneubildung wird daher im vorliegenden Fall durch die vorhabenbedingten Neuversiegelungen nicht beeinträchtigt. Auch droht kein Schadstoffeintrag in das Grundwasser.

Stattdessen wird von der Planfeststellungsbehörde die Betroffenheit und Querung von Oberflächengewässern betrachtet, um die ermittelten Varianten hinsichtlich des Schutzes des Wassers zu bewerten. Auf Ebene der Variantenprüfung ist festzustellen, dass für die Varianten 1a und 1b das Gauensieker Schleusenfleth zu verlegen ist und zudem die Ausgestaltung der Anschlussstelle als Schleifenrampe mit Parallelrampe in den Varianten 1b und 2b zu längeren Querungen des Gauensieker Schleusenflethes führt. Zudem führt nach Ermittlung durch die Planfeststellungsbehörde die Variante „West“ in ihren Untervarianten 1a und 1b zu einer Kreuzung des Verbandsgewässers 13.1 nordwestlich des Schöpfwerks Wettern. Ferner besteht nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde bei der Parallelführung der Varianten 1a und 1b mit dem Gauensieker Schleusenfleth das Risiko eines Schadstoffeintrags in das Oberflächengewässer, etwa durch Reifenabrieb, Kraftstoffreste, Verbrennungsrückstände, Havarien oder Tau- und Streusalz aus dem Winterdienst.

Angesichts dessen wird die Variante 2a von der Planfeststellungsbehörde als vorzugswürdig vor der Variante 2b betrachtet, während die Varianten 1a und 1b als ungünstig bewertet werden und im Vergleich mit den Varianten 2a und 2b hinter dem Gewicht und der Betroffenheit des Schutzes des Wassers zurückbleiben.

Demgegenüber misst die Planfeststellungsbehörde der Betroffenheit der Landschaft nur eine geringe Bedeutung zu. Hinter diesem Kriterium bündelt die Planfeststellungsbehörde die visuelle Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, die durch Zerschneidungen ausgelöst wird. Dies resultiert zum einen aus der geringen Wertigkeit der Landschaft im Vorhabengebiet und zum anderen daraus, dass die vorhabenbedingten Zerschneidungswirkungen bereits bei den raumstrukturellen Belangen berücksichtigt wurden.

Da die Varianten 1a und 1b bisher unbeeinträchtigte Räume westlich des Gauensieker Schleusenflethes in Anspruch nehmen, stellen sie sich nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde als gleichermaßen ungünstigste Varianten dar. Die Parallelführung zum Gauensieker Schleusenfleth ändert nichts an der visuellen Zerschneidung des Landschaftsbildes. Der Schleusenfleth wird als oberirdisches Gewässer als Teil der Landschaft wahrgenommen und nicht als Vorbelastung, an welche sich die Trassenführung der Varianten 1a und 1b lediglich anfügt. Demgegenüber wird die Variante 2a von der Planfeststellungsbehörde als Vorzugsvariante angesehen, da sie in enger Parallellage zu A 20 sowie zum Zubringer zur K 27 und zur A 26 geführt wird und keinerlei eigene

⁷⁹ Vgl. BVerfG, Beschl. v. 15.07.1981 – 1 BvL 77/78, juris, Rn. 179.

Zerschneidungswirkung begründet. Dazwischenliegend wird die Variante 2b eingestuft. Diese wird zwar teilweise in Parallellage zur A 20 geführt, allerdings anschließend auch mehrfach verschwenkt, wodurch bislang unbelastetes Gebiet in Anspruch genommen und visuell zerschnitten wird.

Gemäß § 13 Abs. 1 KSG ebenfalls ausdrücklich abwägungserheblich ist der Umstand des Klimaschutzes mit dem globalen Ziel der Treibhausgasneutralität. Dabei kommt diesem Umstand ausweislich der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zwar nicht das überragende Gewicht eines Optimierungsgebots zu,⁸⁰ angesichts der Unumkehrbarkeit der vom Menschen verursachten Klimaerwärmung und der Notwendigkeit auch kleiner Schritte hin zum globalen Ziel der Treibhausgasneutralität weist der Schutz des globalen Klimas – zumal im Lichte des Art. 20a GG – nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde gleichwohl ein sehr hohes Gewicht auf.

Anders als die Vorhabenträgerin sieht die Planfeststellungsbehörde als maßgebliches Kriterium für die Treibhausgasneutralität und den Klimaschutz vor allem die Höhe der vorhabenbedingten CO₂-Äquivalente an. Die im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) auf S. 42 zusätzlich herangezogenen Kriterien wie Flächenversiegelung und Vorbelastungen sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde einerseits nicht ausreichend aussagefähig, um die Treibhausgasneutralität des Vorhabens zu beurteilen und zum anderen bereits als eigenständige Belange beim Schutz des Bodens sowie der Zerschneidung berücksichtigt. Kohlenstoffhaltige Böden mit der Funktion eines Kohlenstoffspeichers werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt und scheiden daher als Anknüpfungs- und Betrachtungspunkt im Rahmen des Variantenvergleichs aus.

Unter Zugrundelegung des Methodenhandbuchs zum Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde für die Variante 1a eine Verursachung von 155,58 t CO₂-Äquivalent pro Jahr, für die Variante 1b von 156,77 t, für die Variante 2a von 165,91 t und für die Variante 2b von 180,28 t CO₂-Äquivalent pro Jahr ermittelt. Daraus leitet die Planfeststellungsbehörde die Variante 1a als hinsichtlich des Schutzes des globalen Klimas vorzugswürdige Variante ab, gefolgt von der Variante 1b sowie dann der Variante 2a und zuletzt die der Variante 2b als ungünstigste Variante. Da sich die Varianten jedoch – zumal im Vergleich zu den Jahresemissionsgesamtmengen in Deutschland – nur marginal voneinander unterscheiden, kann dieser Unterschied nicht den Ausschlag für die Variantenauswahl geben. Dies hat die Planfeststellungsbehörde trotz des generell sehr hohen Gewichts des Schutzes des globalen Klimas berücksichtigt.

Ferner erachtet die Planfeststellungsbehörde die ermittelten Belange hinsichtlich Pflanzen und Lebensräumen als abwägungserheblich. Eine pauschale normative Aufwertung durch den Gesetzgeber erfolgt hierbei nicht; vielmehr ist im jeweiligen Einzelfall zu beurteilen, ob sich aus bestimmten Schutzregimen oder Verbotsvorschriften eine besondere gesetzgeberische Wertung erkennen und ableiten lässt, die Rückschlüsse auf das Gewicht des Belangs im konkreten Einzelfall erlaubt.

Nach Einsichtnahme in die Umweltkarten des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz führt keine der genannten Varianten durch ein Landschafts- oder Naturschutzgebiet oder kreuzt Natur- oder Nationalparks, Biosphärenreservate oder beeinträchtigt Naturdenkmale bzw. sonstige geschützte Landschaftsbestandteile. Gesetzlich geschützte Biotop sind lediglich im Bereich des landwirtschaftlichen Betriebs „Hohenblöcken“ kartiert worden (siehe Unterlage 12.1, S. 21 f.) und von keiner der Varianten betroffen.

Angesichts dessen teilt die Planfeststellungsbehörde die Ansicht der Vorhabenträgerin, dass sich das Eingriffsgewicht der einzelnen Varianten hinsichtlich des Schutzes von Pflanzen und Lebensräumen in tatsächlicher Hinsicht durch die Größe der Eingriffsfläche bzw. Versiegelungsfläche und die Vorbelastung des betroffenen Raums bestimmt. Wie bereits ausgeführt, weisen die Varianten 1a mit einem Flächenverbrauch von 127.800 m² bzw. die Variante 1b mit einem Flächenverbrauch von 129.150 m² angesichts der kürzeren

⁸⁰ BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, BVerwGE 175, 312 (Rn. 85).

Trassenlängen die geringeren Flächenverbräuche auf. Allerdings verlaufen diese Trassen im bislang unbelasteten Raum westlich des Gauensieker Schleusenfleths und werden deshalb von der Planfeststellungsbehörde als ungünstiger als die Variante 2a bewertet. Deren Trassenführung weist zwar einen geringfügig höheren Flächenverbrauch von 136.350 m² auf, allerdings wird dieser Umstand nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde durch die sehr enge Trassenbündelung mit der A 20 aufgewogen. Die Variante 2a verläuft damit in einem bisher schon stark beeinträchtigten Raum entlang des bestandskräftig planfestgestellten A 20-Abschnitts der Elbquerung. Die Variante 2b wird hinter der Vorzugsvariante 2a und den gleich bewerteten Varianten 1a und 1b als ungünstigste Variante eingestuft, da es hier zu einem sehr hohen Flächenverbrauch von 150.750 m² sowie eine Inanspruchnahme von bislang unbeeinträchtigtem Gebiet durch mehrere Verschwenkungen kommt.

Die Variante 2a stellt sich daher im Hinblick auf den Schutz der Pflanzen und Lebensräume nach Ermittlung und Bewertung und wechselseitiger Abwägung der maßgeblichen Umstände und Sachverhalte nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde und abweichend von der Ansicht der Vorhabenträgerin auf S. 41 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) als vorzugswürdig dar.

Dem abwägungsbeachtlichen Belang des Artenschutzes misst die Planfeststellungsbehörde ein maßgebliches Gewicht im Rahmen innerhalb der umweltfachlichen Belange zu. Bei der diesbezüglichen Bewertung kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auf die Betroffenheit von kartierten Habitaten durch Flächeninanspruchnahme oder Zerschneidung sowie auf das Schutzregime der dadurch betroffenen Arten an.

Dies zugrunde gelegt stellen sich die Varianten 1a und 1b als gleichermaßen ungünstige Varianten dar, da hierdurch Beeinträchtigungen von Jagdhabitaten für Fledermäuse und Vögel zu erwarten sind. Dies betrifft insb. den baumbestandenen Wirtschaftsweg „Zur Wettern“ und das Verbandsgewässer 13.1, welche gekreuzt würden. Auch beeinträchtigen die Varianten 1a und 1b den Lebensraumkomplex an der Ortsrandlage von Drochtersen, welche sich durch Kleinstgewässer, Obstbaumwiesen, Gründlandflächen sowie Gebäudequartiere als vergleichsweise reichhaltiges Habitat für Vögel und Fledermausarten anbietet. Diese nachteilige Beeinträchtigung geeigneter Habitate wird auch nicht durch die gegenüber den Varianten 2a und 2b geringere Flächeninanspruchnahme ausgeglichen. Vielmehr stellen sich diese Varianten auch angesichts der Trassenführung in einem bisher unzerschnittenen und durch technische Bauwerke unbeeinträchtigten Raum als nachteilig dar.

Demgegenüber wird die Variante 2a als vorzugswürdig angesehen. Die im Vergleich zu den Varianten 1a und 1b höhere Flächeninanspruchnahme wird durch die enge Parallelführung zur A 20 ausgeglichen und es werden keine geeigneten Lebensräume und Habitate beeinträchtigt. Die Variante 2b steht nach Bewertung und Gewichtung unmittelbar hinter der Vorzugsvariante 2a, da hier ebenfalls keine geeigneten Habitate beeinträchtigt werden, allerdings ein höherer Flächenverlust ausgelöst wird und zudem durch mehrfache Verschwenkungen in höherem Maße Lebensraum zerschnitten wird. Sofern die Vorhabenträgerin darüber hinaus auf die Ausgestaltung der Anschlussstellen bzw. des Knotenpunkts abstellt, erhöht dies nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde die Betroffenheit des Schutzguts Tiere nicht. Die Länge des Überführungsbauwerks über den Gauensieker Schleusenfleth zeigt nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde keinen abwägungserheblichen Einfluss auf wildlebende Tiere.

In zusammenfassender Betrachtung der ermittelten abwägungserheblichen umweltfachlichen Belange stellt sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Variante 2a als deutlich vorzugswürdig dar. Sowohl hinsichtlich der gewichtigen Abwägungsbelange menschliche Gesundheit und Wasser als auch hinsichtlich der einfach gewichtigen Belange, wie etwa Landschaft sowie Pflanzen und Lebensräume stellt sich diese Variante gegenüber den übrigen Varianten als vorzugswürdig dar. Diese Vorzugswürdigkeit wird auch nicht durch die Vorteile der Variante 1a hinsichtlich des Schutzes des Bodens und des Klimaschutzes in Frage gestellt. Vielmehr ist die Variante 1a hinsichtlich der Belange menschliche Gesundheit, Wasser sowie Landschaft, Pflanzen und Lebensräume und Tiere am ungünstigsten zu bewerten, sodass ihre Vorzüge angesichts der bestehenden Nachteile die Vorteile der Variante 2a nicht aufwiegen können. Die Variante 2b bleibt hinsichtlich aller Belange hinter der Bewertung der Variante 2a

zurück. In ähnlicher Weise wird auch die Variante 1b nur hinsichtlich des Belangs des Klimaschutzes als vorzugswürdiger als die Variante 2a eingestuft. Dieser geringe Vorteil kann nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde die Vorzüge der Variante 2a hinsichtlich anderer Belange nicht aufwiegen. Daher ist die Variante 2a hinsichtlich der umweltfachlichen Belange als vorzugswürdig anzusehen.

Auch in der Gesamtabwägung stellt sich die Variante 2a nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde als Vorzugsvariante dar. In sämtlichen Kategoriegruppen erweist sich diese Variante als günstigste Alternative, welche in ihren Vorteilen ihre Nachteile gegenüber den Alternativtrassen überwiegt und auch nicht durch die Vorzüge anderer Varianten überwogen wird.

In Anlehnung an das Verfahren von *Lau*⁸¹ numerisch ausgedrückt kann ausgehend davon ebenfalls festgehalten werden:⁸²

⁸¹ *Lau*, UPR 2021, 10 ff.; *Lau*, Straßenverkehrstechnik 2021, 664 ff.

⁸² Die insgesamt jeweils vergebene Maximalpunktzahl resultiert aus der Anzahl der geprüften Varianten minus 1, wobei die Punktwerte mit dem jeweiligen Gewichtungsfaktor multipliziert werden.

Belang	Gewichtungsfaktor	Begründung für die Gewichtung	Variante 1a	Variante 1b	Variante 2a	Variante 2b
Kosten	2	Bei den Kosten handelt es sich um einen sehr gewichtigen Belang. Das Vorhaben wird aus öffentlichen Mitteln finanziert. Mittel, die hierfür ausgegeben werden, stehen für andere wichtige öffentliche Aufgaben nicht mehr zur Verfügung. Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit ist zudem bundesgesetzlich verankert, § 7 BHO.	4	4	6	2
Unterhaltungsaufwand	1	Der Unterhaltungsaufwand ist ebenfalls kostenwirksam. Aufgrund der gegenüber den Herstellungskosten nominell geringeren Kosten wird dieser Belang jedoch lediglich einfach gewichtet.	3	1	2	0
Verkehrssicherheit	1,5	Die Verkehrssicherheit ist von hohem Gewicht. Dahinter steht der staatliche Schutzauftrag des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG.	3	1,5	4,5	0
Ausgestaltung der Anschlussstellen	1	Die Ausgestaltung der Anschlussstellen tangiert zum einen die Verkehrssicherheit, zum anderen aber auch die verkehrliche Leistungsfähigkeit. Dies beschränkt sich aber auf den vergleichsweise kleinräumigen Bereich der Anschlussstellen. Der Belang wird daher einfach gewichtet.	0	3	1	2
Reisezeit	0,5	Grundsätzlich ist die Reisezeit ein wichtiger verkehrlicher Gesichtspunkt. Vorliegend erfährt der Belang jedoch lediglich eine geringe Gewichtung, da die Unterschiede in der Reisezeit zwischen den Varianten marginal sind.	1,5	1,5	1	0,5
Zerschneidung	1	Die Zerschneidung des Raums durch Straßenbauvorhaben tangiert sowohl siedlungs- bzw. raumstrukturelle Belange als auch das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion der Landschaft. Der Belang wird einfach gewichtet.	1	1	3	2
Landwirtschaft	1	Die Belange der Landwirtschaft sind u.a. ausweislich § 15 Abs. 3 BNatSchG abwägungserheblich. Es handelt sich um einen gewichtigen Belang. Da aber die landwirtschaftlichen Belange noch durch andere	3	3	3	2

Belang	Gewichtungsfaktor	Begründung für die Gewichtung	Variante 1a	Variante 1b	Variante 2a	Variante 2b
		Entscheidungskriterien abgebildet werden, erfolgt hier lediglich eine einfache Gewichtung.				
Privateigentum	1,5	Hinter dem Schutz des Privateigentums steht Art. 14 GG. Der Belang wird daher hoch gewichtet.	4,5	4,5	3	1,5
Wegenetz	0,5	Die Ausgestaltung des Wegenetzes betrifft vorrangig die Landwirtschaft. Es handelt sich daher um einen Teilaspekt des Entscheidungskriterium „Landwirtschaft“. Zur Vermeidung einer Übergewichtung erfährt dieser Belang hier daher lediglich eine geringe Gewichtung.	0,5	0,5	1,5	1
Entwässerung	0,5	Die Ausgestaltung der Entwässerung betrifft vorrangig, aber nicht nur die Landwirtschaft. Es handelt sich zumindest zum Teil um einen Teilaspekt des Entscheidungskriterium „Landwirtschaft“. Zur Vermeidung einer Übergewichtung erfährt dieser Belang hier daher lediglich eine geringe Gewichtung.	0,5	0,5	1,5	1
Lärm	1,5	Der Schutz vor Lärm hat Gesundheitsrelevanz. Im Lichte des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG wird der Belang daher hoch gewichtet.	3	3	4,5	4,5
Boden/Flächenverbrauch	1,5	Boden ist eine endliche, nicht vermehrbare Ressource. Dem Schutz des Bodens und der Reduzierung des Flächenverbrauchs kommt daher besondere Bedeutung zu, weshalb der Belang hoch gewichtet wird.	4,5	3	3	1,5
Wasser	1	Dem Schutzgut Wasser kommt ebenfalls hohe Bedeutung zu. Da vorliegend jedoch keine Verletzung der wasserrechtlichen Bewirtschaftungsziele in Rede steht und der Belang bereits im Zusammenhang mit der Entwässerung eine gewisse Berücksichtigung gefunden hat, wird er nur einfach gerichtet.	1	1	3	2
Klima	1	Das Kriterium betrifft das globale Klima. Die betrachteten Varianten unterscheiden sich	3	2	1	0

Belang	Gewichtungsfaktor	Begründung für die Gewichtung	Variante 1a	Variante 1b	Variante 2a	Variante 2b
		diesbezüglich – gemessen an den Gesamtemissionen – zwar nur sehr geringfügig. Aufgrund der hohen Bedeutung des Klimaschutzes und des Umstands, dass das globale Klima gerade durch die Vielzahl von Klein- und Kleinstemissionen in Gefahr geraten ist, wird dem Belang gleichwohl eine einfache Gewichtung eingeräumt.				
Lebensräume	1	Dem Erhalt natürlicher Lebensräume kommt ausweislich der Zielvorgaben des § 1 BNatSchG eine gewichtige Bedeutung zu. Der hier betroffene Lebensraum ist jedoch nicht von hoher naturschutzfachlicher Werthaltigkeit. Zudem wird der Belang mittelbar auch durch das Entscheidungskriterium „Tiere“ abgedeckt, weshalb er hier zur Vermeidung einer Übergewichtung nur eine einfache Gewichtung erfährt.	2	2	3	1
Tiere	1	Hinter dem Belang verbergen sich verschiedene, teils sehr gewichtige naturschutzrechtliche Zielrichtungen, u.a. auch das besonderer Artenschutzrecht (§ 44 Abs. 1 BNatSchG). Daraus folgt an sich eine hohe Gewichtung, die aber aufgrund der Überschneidungen mit dem Entscheidungskriterium „Lebensräume“ auf eine einfache Gewichtung reduziert wird.	1	1	3	2
gesamt			35,5	32,5	42,5	23

Tab. 8

Auch demnach erweist sich die Variante 2a mit Abstand als die vorzugswürdige Variante, gefolgt von den Varianten 1a und 1b. Die Variante 2b schneidet am schlechtesten ab.

2.2.3.4 Äußere Planungsgrenzen

Erweist sich demnach die von der Vorhabenträgerin zur Planfeststellung beantragte Variante als die vorzugswürdige Variante zur Erreichung der mit dem Vorhaben verfolgten legitimen Ziele, war im nächsten Schritt zu prüfen, ob das Vorhaben in Konflikt mit zwingenden Vorgaben des öffentlichen Rechts tritt. Als zwingende rechtliche Vorgaben, die durch eine Abwägung schlechterdings nicht überwunden werden können, beachtet das Vorhaben die Ziele der Raumordnung (sogleich 2.2.3.4.1), die Anpassungspflicht nach § 7 BauGB (nachfolgend 2.2.3.4.2), die Vorgaben zur Verkehrssicherheit (sodann 2.2.3.4.3), das Denkmalschutzrecht (danach 2.2.3.4.4), den Gewässer- und Grundwasserschutz (unten 2.2.3.4.5), den Immissionsschutz (anschließend 2.2.3.4.6) und das Naturschutzrecht (zuletzt 2.2.3.4.7).

2.2.3.4.1 Ziele der Raumordnung

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht den Zielen der Raumordnung.

Gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 ROG sind bei Entscheidungen öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen anderer öffentlicher Stellen die Ziele der Raumordnung zu beachten. Für das planfestgestellte Vorhaben ist hierbei das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) in der geänderten Fassung vom 07.09.2022⁸³ maßgebend, welches unter Abschnitt 4.1.3 Regelungen für den Straßenverkehr enthält. Die Ziele der Raumordnung sind dabei durch Fettdruck gekennzeichnet, während den übrigen Regelungen die Wirkung von Grundsätzen zukommt (Satz 2 der Präambel zum LROP). Als Abwägungsbelang erfahren Letztere unter 2.2.3.5.1 eine nähere Betrachtung. Maßgebend ist weiterhin das am 21.07.2014 vom Kreistag als Satzung beschlossene Regionale Raumordnungsprogramm für den Landkreis Stade (RROP) in der geänderten Fassung vom 21.09.2023, welches in Abschnitt 4.1.3 Regelungen für den Straßenverkehr trifft. Dies vorausgeschickt, stellt sich die Situation wie folgt dar:

Das LROP sieht an entsprechender Stelle eine Verknüpfung der für die A 20 und die A 26 vorgesehenen Vorranggebiete Autobahn vor (Abschnitt. 4.1.3 Rn. 01 i.V.m. Anlage 2), sodass das Vorhaben den Zielen des LROP entspricht. Hieran ändert der Umstand nichts, dass es sich bei der zeichnerischen Darstellung um einen dreiarmigen, bei dem planfestgestellten Vorhaben hingegen um einen vierarmigen Knotenpunkt handelt; denn die Rechtsfolge der Ausweisung eines Gebiets als Vorranggebiet ist auf den Ausschluss unvereinbarer Nutzungen in dem betroffenen Gebiet gerichtet;⁸⁴ eine hierüber hinausgehende Wirkung ist mit der Vorranggebietsfestlegung nicht verbunden.

Das Autobahnkreuz entspricht weiterhin den Zielen des RROP, welches in der zeichnerischen Darstellung an entsprechender Stelle ein Vorranggebiet „Anschlussstelle“ ausweist. Eine Anschlussstelle für den Zubringer K 27/L 111 ist hingegen nicht ausgewiesen, was aus den zur vergleichbaren Situation zum LROP Ausgeführten indes nicht zum Entgegenstehen der Ziele der Raumordnung führt. Ungeachtet dessen legt auch das RROP an entsprechender Stelle einen Anschluss des Zubringers zur L 111 (als Vorbehaltsgebiet Hauptverkehrsstraße) sowie einen Zubringer zur K 27 (als Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße) fest.

Soweit der Zubringer zur L 111 durch das zielförmig festgelegte Vorranggebiet „Industrielle Anlagen und Gewerbe“ verläuft, wird das genannte Ziel hinreichend beachtet. Denn nach Abschnitt 4.1.3 Rn. 02 Satz 2 RROP ist der Anschluss des regionalen Straßennetzes an das Autobahnnetz u.a. über die Knotenpunkte mit der A 20 – Autobahnkreuz Kehdingen (Zubringer L 111) – anzustreben. In der zeichnerischen Darstellung wird für den Zubringer zur L 111 ein durch das Gewerbegebiet verlaufendes Vorbehaltsgebiet „Hauptverkehrsstraße“

⁸³ Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Nds (LROP-VO) i.d.F. v. 26.09.2017, Nds. GVBl. 2017, 378; zuletzt geändert durch die Verordnung zur Änderung der Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen vom 07.09.2022, Nds. GVBl. 2022, 521.

⁸⁴ *Grotfels*, in: Kment, ROG, Baden-Baden 2019, § 7 Rn. 51 m.w.N.

ausgewiesen. Es sind also für denselben Raum textlich und zeichnerisch zwei Erfordernisse der Raumordnung sich überlagernd festgelegt. Hieraus folgt, dass die Raumordnung den Konflikt gesehen und entschieden hat, dass ein Zubringer zur L 111 im Vorranggebiet zulässig ist.⁸⁵ Da die Ausweisung des Vorbehaltsgebiets „Hauptverkehrsstraße“ weder eine Realisierungspflicht noch eine gebietsexterne Ausschlusswirkung zur Folge hat, kann es im Übrigen nicht darauf ankommen, dass die planfestgestellte Trasse weiter westlich verläuft als das Vorbehaltsgebiet „Hauptverkehrsstraße“, zumal sich für den Verlauf des Vorbehaltsgebiets keine Begründung finden lässt und die planfestgestellte Trasse das Vorranggebiet „Industrielle Anlagen und Gewerbe“ deutlich weniger in Anspruch nimmt als das im RROP ausgewiesene Vorbehaltsgebiet „Hauptverkehrsstraße“.

Ob des Weiteren die mit der 1. Änderung des RROP ausgewiesenen Vorranggebiete „Windenergie“ randlich geringfügig von dem Vorhaben berührt werden, lässt sich mangels Detailschärfe der zeichnerischen Darstellung nicht abschließend bewerten. Aus der Begründung zur Änderung des RROP folgt indes, dass die geplante Autobahntrassen bei der Planung mit einer der Anbaubeschränkungszone von Bundesautobahnen entsprechenden Tabuzone von 100 m berücksichtigt wurde, sodass hiervon nicht auszugehen ist.⁸⁶ Überdies heißt es ausdrücklich, dass im Vorranggebiet „Windenergienutzung“ bei Drochtersen der Abstand zum geplanten Autobahnkreuz Kehdingen (A 26 und A 20)⁸⁷ zu berücksichtigen ist, sodass ein Konflikt selbst bei einer randlichen Inanspruchnahme des Vorranggebiets nicht besteht.

2.2.3.4.2 Anpassungspflicht nach § 7 BauGB

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht fernerhin den Vorgaben des § 7 Satz 1 BauGB. Danach haben öffentliche Planungsträger, die nach § 4 oder § 13 beteiligt worden sind, ihre Planungen dem Flächennutzungsplan insoweit anzupassen, als sie diesem Plan nicht widersprochen haben. Da der Flächennutzungsplan der Gemeinde Drochtersen in der Fassung der 25. Änderung vom 01.08.2024 das Vorhaben einschließlich der Anschlussstellen und Zubringer berücksichtigt, ist ein Verstoß gegen die Anpassungspflicht ausgeschlossen.

Die im Verfahren beteiligte Gemeinde Drochtersen teilt zudem diese Auffassung, hat insoweit keine Bedenken vorgetragen.

2.2.3.4.3 Verkehrssicherheit

Gemäß § 4 Satz 1 FStrG haben die Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen, dass ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Die Vorschrift beinhaltet eine dynamische Verweisung auf den jeweiligen Stand der Technik.⁸⁸ Obgleich sie damit über die Planfeststellung hinausreicht, ist im Rahmen der Planfeststellung durch die Planfeststellungsbehörde zu prüfen, ob die Planung dem im Zeitpunkt der Planfeststellung geltenden Stand der Technik gerecht wird.

Das Vorhaben beachtet die Belange der Verkehrssicherheit. Die zu schaffenden Straßen sind nach den bestehenden technischen Regelwerken dimensioniert und berücksichtigen dadurch die Sicherheit des zu erwartenden Verkehrs auf den Straßen. Die Planung entspricht dem aktuellen Stand der Technik gemäß § 4 Satz 1 FStrG. Durch die den technischen Vorgaben

⁸⁵ Ähnlich BVerwG, Urt. v. 13.03.2024 – 11 A 6.23, juris, Rn. 16 ff.

⁸⁶ RROP 2013, 1. Änderung zur Neufassung des sachlichen Teilabschnitts 4.2.2 Windenergie, Hauptdokument, S. 59.

⁸⁷ RROP 2013, 1. Änderung zur Neufassung des sachlichen Teilabschnitts 4.2.2 Windenergie, Hauptdokument, S. 101.

⁸⁸ VGH Bad.-Württ., Urt. v. 27.11.1984 – 5 S 2273/83, NVwZ 1986, 850 (851).

entsprechende Dimensionierung des Straßenbauvorhabens können auch die durch das Vorhaben hinzukommenden Verkehre verkehrssicher abgewickelt werden.

Die A 20 weist dabei einen Regelquerschnitt RQ 31 auf und erfordert im Knoten zusätzliche Verteilerfahrbahnen. Die A 26 ist dagegen mit dem Regelquerschnitt RQ 28 dimensioniert. Statt Verteilerfahrbahnen ist dort eine Verflechtungsstrecke an der Hauptfahrbahn vorgesehen. Der Zubringer zur K 27 ist mit drei Fahrstreifen geplant, um die Sicherheit des Verkehrs zu gewährleisten. Landwirtschaftlicher Verkehr wird auf dem Zubringer sowie auf den Rampen der Anschlussstelle nicht zugelassen. Der landwirtschaftliche Verkehr wird über die vorgesehenen Ersatzwege sowie die vorhandenen Wirtschaftswege (Landerweg, Wetterweg, Fleetstraße) abgewickelt. Das landwirtschaftliche Wegenetz seitens der L 111 wird teilweise über den Zubringer zur L 111 angebunden. Die Abwicklung des landwirtschaftlichen Verkehrs abseits des Zubringers zur K 27 dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Auch die in der Nähe befindlichen Windenergieanlagen führen nicht zu einer Situation, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigt. Zur Einschätzung der Gefährdung durch Windenergieanlagen liegt ein Gutachten vor (siehe Materialband V-3). Darin wird eine (aktualisierte) Risikobewertung über die wesentlichen Gefährdungspotenziale der Windenergieanlagen vorgenommen. Untersucht wurden der Abwurf eines Rotorblatts oder einzelner Teile davon (30 % Rotorblatt, Kleinteile). Ferner wurden untersucht die Fälle von Eisfall und Eiswurf, der Abwurf eines Maschinenhauses sowie der Fall des Turmbruchs. Diese Risiken wurden jeweils in Bezug zum Schutzobjekt, hier also die Autobahn bzw. das Autobahnkreuz, gesetzt. Es wurden Eintrittswahrscheinlichkeiten für etwaige Schädigungen infolge der genannten Gefährdungspotenziale ermittelt. Im Ergebnis werden die geltenden Grenzwerte für die betrachteten Windenergieanlagen eingehalten.

Die Unterlage ermittelt und bewertet etwaige Risiken bzw. Gefährdungspotenziale plausibel und nachvollziehbar. Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Anlass, von anderen Annahmen auszugehen. Mangels Grenzwertüberschreitung sind keine Sicherungsmaßnahmen für den Bereich des Autobahnkreuzes erforderlich. Eine Gefährdung für den Straßenverkehr bzw. die Autobahnen – jenseits der niemals beherrschbaren Fälle höherer Gewalt – kann daher ausgeschlossen werden.

Jedenfalls mittlerweile sind die Verkehrsteilnehmenden durch häufige Exposition derart an den Anblick von Windenergieanlagen gewöhnt, dass auch nicht von einer die Verkehrssicherheit beeinträchtigenden Ablenkungswirkung oder Ähnlichem gesprochen werden kann. Am Kreuz Kehdingen steht auch nicht zu befürchten, dass ein etwaiger Schattenwurf dazu führt, dass die Verkehrsteilnehmenden beeinträchtigt werden. Die Verkehrssicherheit ist daher auch insoweit gegeben.

Eine Gefahr für die Verkehrssicherheit ergibt sich zudem auch nicht aus dem mit Bescheid vom 27.09.2024⁸⁹ genehmigten Windpark auf den Gemarkungen Assel und Drochtersen für acht neue Windenergieanlagen, drei davon in Ersetzung von Bestandsanlagen. Die Planung des Windparks wurde mit der Vorhabenträgerin eng abgestimmt. Im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren wurde ein Gefährdungsgutachten des TÜV Nord, datierend auf den 06.07.2023 eingeholt. Das Gutachten sieht risikomindernde Maßnahmen vor, welche mit Nebenbestimmung III.1.8 Eingang in die immissionsschutzrechtliche Genehmigung vom 27.09.2024 gefunden haben. Damit bewegt sich die Gefährdung von Verkehrsteilnehmenden auf dem Autobahnkreuz Kehdingen sowie den umliegenden Straßen des nachgeordneten Netzes durch Eisabwurf/Eisabfall, Rotorblattbruch oder Turmversagen im Bereich eines theoretischen Risikos, was hinnehmbar ist.

⁸⁹ Immissionsschutzrechtliche Genehmigung des Landkreises Stade zugunsten der Umwelt Management AG UMaAG, Az. 63-4110-10253/23 v. 27.09.2024.

2.2.3.4.4 Denkmalschutz

Das Vorhaben ist mit zwingenden Vorgaben des Denkmalschutzrechts vereinbar.

Im unmittelbaren Verlauf des Vorhabens sind keine Baudenkmale vorhanden, die überbaut oder beseitigt werden müssen. Die Vorhabenträgerin zeigt zwar unter dem Blickwinkel des Umgebungsschutzes im Sinne des § 8 Satz 1 NDSchG Konflikte auf, die sich aufgrund der Sichtweite zum Vorhaben ergeben könnten. Eine Beeinflussung oder gar Beeinträchtigung von Baudenkmalen sind jedoch nicht gegeben.

Gemäß § 8 Satz 1 NDSchG dürfen Anlagen in der Umgebung eines Baudenkmal nicht errichtet, geändert oder beseitigt werden, wenn dadurch das Erscheinungsbild des Baudenkmal beeinträchtigt wird. Bauliche Anlagen in der Umgebung eines Baudenkmal sind gemäß § 8 Satz 2 NDSchG so zu gestalten und in Stand zu halten, dass eine solche Beeinträchtigung nicht eintritt. § 8 NDSchG schützt das Erscheinungsbild eines Baudenkmal und somit die Wirkung in seiner Umgebung und die Bezüge zwischen dem Baudenkmal und seiner Umgebung.

Dabei ist die Errichtung von Anlagen in der Umgebung von Baudenkmalen nach § 10 Abs. 1 Nr. 4 NDSchG schon dann genehmigungspflichtig, wenn das Erscheinungsbild eines Baudenkmal auch nur beeinflusst wird. Eine Beeinträchtigung liegt vor, wenn die jeweilige besondere Wirkung des Baudenkmal, die den Denkmalwert ausmacht, geschmälert wird. Hinzutretende bauliche Anlagen in der Umgebung eines Denkmals müssen sich an dem Maßstab messen lassen, den das Denkmal gesetzt hat und dürfen das Denkmal nicht erdrücken, verdrängen, übertönen oder die gebotene Achtung gegenüber den Werten, die das Denkmal verkörpert, außer Acht lassen.⁹⁰ Beeinträchtigungen des Erscheinungsbildes eines Baudenkmal können insb. dadurch eintreten, dass ein notwendiger Abstand zwischen dem Denkmal und einer zu errichtenden Anlage in der Umgebung nicht vorhanden ist, die zu errichtende bauliche Anlage ständig innerhalb des Denkmals wahrnehmbar ist und die Erlebbarkeit des Denkmals beeinflusst, die Dimensionen der zu errichtenden Anlage das Erscheinungsbild der Umgebung dergestalt verändern, dass eine das Denkmal konstituierende Einbindung des Objekts in die Landschaft nicht mehr erkannt werden kann oder die zu errichtende Anlage zu einer verfälschten Wahrnehmung der Dimensionen des Baudenkmal führt.⁹¹

Der Umgebungsschutz führt jedoch – insb. im Außenbereich – nicht zu einer Sperre für (moderne) Bebauung im Sichtfeld des Denkmals.⁹² Ein Erdrücken, Verdrängen oder Übertönen des Denkmals liegt vielmehr selbst bei ästhetisch mit dem Denkmal unvereinbaren Anlagen erst vor, wenn entweder die heranrückende Bebauung einen wesentlichen Teil des Umfeldes prägt oder das Denkmal in besonderem Maße auf einen bestimmten, von störender Bebauung freien Blickkontext angewiesen ist.⁹³ Je weiter die hinzutretende Bebauung von dem Denkmal entfernt ist, desto ferner liegt ein solches Verdrängen des Denkmals.

Nach diesem Maßstab werden die Baudenkmale Ritscher Seedeich, Ziegelei bei Gauensiek, Gut Hohenblöcken und die prähistorische Siedlung bei Ritsch lediglich beeinflusst, jedoch nicht beeinträchtigt.

Die demnach hier erforderliche denkmalrechtliche Genehmigung ist jedoch mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgrund von dessen Konzentrationswirkung nach § 17c FStrG, i.V.m. § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG zu erteilen. Auch materiell-rechtlich ist die Genehmigungsfähigkeit gegeben. Nach § 10 Abs. 1 Nr. 4 NDSchG bedarf einer Genehmigung, wer in der Umgebung eines Baudenkmal Anlagen, die das Erscheinungsbild des Denkmals beeinflussen, errichten, ändern oder beseitigen will. Nach § 10 Abs. 3 Satz 1 NDSchG ist die Genehmigung zu versagen, soweit die Maßnahme gegen dieses Gesetz

⁹⁰ NdsOVG, Urt. v. 16.02.2017 – 12 LC 54/15, juris, Rn. 90.

⁹¹ NdsOVG, Urt. v. 16.02.2017 – 12 LC 54/15, juris, Rn. 92 ff.

⁹² NdsOVG, Urt. v. 08.04.2024 – 1 MN 29/24, juris, Rn. 14.

⁹³ NdsOVG, Urt. v. 08.04.2024 – 1 MN 29/24, juris, Rn. 14.

verstoßen würde. Hiermit verweist der für alle der in § 10 Abs. 1 NDSchG genannten Eingriffe geltende Genehmigungstatbestand der Sache nach einerseits auf die in den §§ 6 ff. NDSchG geltenden Verbote, andererseits auf die in den jeweiligen Normen vorgesehenen Ausnahmetatbestände für die Zulassung von Beeinträchtigungen. Nach § 8 Satz 3 NDSchG ist auch für den Umgebungsschutz § 7 NDSchG und damit auch dessen Absatz 2 Nr. 2 entsprechend anwendbar.

Nach § 8 Satz 3 i.V.m. § 7 Abs. 2 Nr. 2 NDSchG ist ein Eingriff durch ein Vorhaben in der Umgebung eines Denkmals zu genehmigen, wenn ein öffentliches Interesse anderer als der in § 7 Abs. 2 Nr. 1 NDSchG genannten Art das Interesse an der unveränderten Erhaltung der Umgebung des Kulturdenkmals überwiegt und den Eingriff in die Umgebung des Kulturdenkmals zwingend verlangt. Die Genehmigungsfähigkeit setzt somit voraus, dass im jeweiligen Einzelfall ein öffentliches Interesse am Eingriff in das Denkmal besteht, das das Interesse an der Erhaltung des Kulturdenkmals überwiegt und das öffentliche Interesse am Eingriff in das Kulturdenkmal den Eingriff zwingend verlangt.⁹⁴

Als öffentliches Interesse anderer Art nennt § 7 Abs. 2 Nr. 2 NDSchG die nachhaltige energetische Verbesserung des Kulturdenkmals, Maßnahmen zur Verbesserung des Hochwasserschutzes und die Berücksichtigung der Belange von alten Menschen und Menschen mit Behinderungen. Die Nennung dieser öffentlichen Belange ist jedoch nicht für andere beachtliche öffentliche Belange maßstabsbildend, sondern stellt nur klar, dass auch diese Belange in Betracht kommen.⁹⁵ Neben den genannten Belangen gilt die Regelung des § 7 Abs. 2 Nr. 2 NDSchG in erster Linie für Infrastrukturvorhaben.⁹⁶ Unter dem Begriff der anderen öffentlichen Interessen fällt folglich auch das öffentliche Interesse an dem Ausbau des Fernstraßennetzes.

Dieses öffentliche Interesse verlangt zwingend den Eingriff in die Umgebung der o.g. Baudenkmale. Bei der Prüfung, ob ein Eingriff im Sinne des § 7 Abs. 2 NDSchG „zwingend verlangt“ wird, ist nach der Rechtsprechung des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichts nicht etwa eine umfassende Alternativenprüfung vorzunehmen; gefordert ist ausschließlich die Prüfung einer Zweck-Mittel-Relation bezogen auf das beeinträchtigende Vorhaben in seiner konkreten Gestalt.⁹⁷ Im Rahmen der Zweck-Mittel-Relation ist hinsichtlich des hinreichenden Gewichts des die Beeinträchtigung rechtfertigenden Zwecks insb. zu prüfen, ob es sich bei der Beeinträchtigung des Denkmals um eine erhebliche Beeinträchtigung handelt.⁹⁸

Diese Prüfung fällt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu Gunsten des Planvorhabens aus.

Unter Abwägung aller zu betrachtenden öffentlichen und privaten Belange stellt das Planvorhaben die im Sinne der genannten Zweck-Mittel-Relation optimale Lösung dar:

Was zunächst die Trassenwahl angeht, stellt sich diese unter Berücksichtigung aller anderen Überlegungen mit Blick auf die Annäherung an das Denkmal ohnehin als alternativlos dar; insofern sei auf die entsprechenden Ausführungen im Rahmen der Alternativenprüfung verwiesen (s.o. 2.2.3.3).

Daneben ist die Umgebung der vorgenannten Baudenkmale bereits durch das bestehende Straßennetz und Windenergieanlagen in der Umgebung vorbelastet. Durch das planfestgestellte Vorhaben entsteht darüber hinaus keine Beeinträchtigung, die den jeweiligen Denkmalwert beeinträchtigt. Die Erlebbarkeit der Baudenkmale bleibt bestehen und das

⁹⁴ LT-Drs.16/3208, S. 13.

⁹⁵ Zur Einfügung der ausdrücklich beispielhaften Aufzählung durch das Gesetz zur Änderung des NDSchG v. 26.05.2011 siehe LT-Drs.16/3208, S. 13 f.; zur Historie und Änderung des Referentenentwurfs *Wiechert*, in: Schmaltz/ders., NDSchG, 2. Aufl. 2012, § 7 Rn. 7 f.; zu den Folgen der Novelle des NDSchG *Martin*, NordÖR 2012, 9.

⁹⁶ *Wiechert*, in: Schmaltz/ders., NDSchG, 2. Aufl. 2012, § 7 Rn. 7 m.w.N.

⁹⁷ NdsOVG, Urt. v. 16.02.2017 – 12 LC 54/15, juris, Rn. 144; NdsOVG, Urt. v. 25.06.1986 – 6 A 129/84, ZfBR1987, 166 (167).

⁹⁸ NdsOVG, Urt. v. 16.02.2017 – 12 LC 54/15, juris, Rn. 144.

planfestgestellte Vorhaben hat keine erdrückende Wirkung. Auch wenn das planfestgestellte Vorhaben in geringem Abstand entlang des Gutes Hohenblöcken verläuft, wird auch dieses nicht in seiner Wahrnehmbarkeit und der konstituierenden Einbindung in die Landschaft überprägt.

Im Untersuchungsraum befinden sich zudem zwei Bodendenkmale (Fundstellen-Nr. 23 – ur- und frühgeschichtliche Wurt in Drochtersen – und Fundstellen-Nr. 20 – mittelalterliche Deichreste unterhalb des jetzigen Landernwegs in Drochtersen). Ausgehend davon bedürfen die in diesem Bereich durchgeführten Erdarbeiten gemäß § 13 Abs. 1 NDSchG einer denkmalschutzrechtlichen Genehmigung. Danach bedarf einer Genehmigung der Denkmalschutzbehörde, wer Nachforschungen oder Erdarbeiten an einer Stelle vornehmen will, von der er weiß oder vermutet oder den Umständen nach annehmen muss, dass sich dort Kulturdenkmale befinden. Der Begriff des Kulturdenkmals umfasst dabei auch Bodendenkmale, § 3 Abs. 1 NDSchG.

Die insoweit erforderliche denkmalschutzrechtliche Genehmigung kann jedoch mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgrund der Konzentrationswirkung nach § 17c FStrG i.V.m. § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG erteilt werden. Für die Genehmigungsfähigkeit war § 7 Abs. 2 Nr. 2 NDSchG maßgebend, der vorsieht, dass ein Eingriff in ein Kulturdenkmal zu genehmigen ist, soweit ein öffentliches Interesse anderer Art das Interesse an der unveränderten Erhaltung des Kulturdenkmals überwiegt und den Eingriff zwingend verlangt. Diese Voraussetzungen liegen hier – wie bereits oben ausgeführt – vor.

Die zwei Bodendenkmale werden vor der Maßnahme fachgerecht dokumentiert und anschließend geborgen, was nach § 10 Abs. 1 Nr. 2 NDSchG genehmigungspflichtig ist. Auch diese Genehmigung wird aufgrund der Konzentrationswirkung nach § 17c FStrG i.V.m. § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG erteilt. Für die Genehmigungsfähigkeit war wiederum § 7 Abs. 2 Nr. 2 NDSchG maßgebend.

2.2.3.4.5 Gewässer- und Grundwasserschutz

2.2.3.4.5.1 Gewässerbewirtschaftungsziele

Gemäß § 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 (sog. Verschlechterungsverbot) und ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (sog. Verbesserungsgebot). Gleiches regelt § 27 Abs. 2 WHG in Bezug auf die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuften oberirdischen Gewässer, nur dass hier neben dem chemischen Zustand nicht der ökologische Zustand den Maßstab bildet, sondern das ökologische Potenzial. Dabei handelt es sich um einen gegenüber dem ökologischen Zustand abgemilderten Maßstab.

Fernerhin sieht § 47 Abs. 1 WHG vor, dass das Grundwasser so zu bewirtschaften ist, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird, alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen aufgrund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden und ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden; zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insb. ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung.

Diese Vorgaben gehen jeweils auf Art. 4 Abs. 1 der Wasserrahmenrichtlinie – WRRL (Richtlinie 2000/60/EG) zurück. Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs handelt es sich hierbei nicht nur um die programmatische Formulierung bloßer Ziele der

wasserrechtlichen Bewirtschaftungsplanung, sondern entfalten jene Anforderungen grundsätzlich verbindliche Wirkung.⁹⁹

Maßgebliche räumliche Einheit, an die diese Bewirtschaftungsvorgaben anknüpfen ist der jeweilige Wasserkörper.¹⁰⁰ Einleitungen oder sonstige Einwirkungen auf Gewässer, die nicht selbst als Wasserkörper eingestuft sind, sind daher nur insoweit an den §§ 27 und 47 WHG zu messen, wie die Gewässer in Verbindung mit Wasserkörpern stehen und es durch die Maßnahme dort zu Konflikten kommen kann.¹⁰¹

2.2.3.4.5.1.1 Verschlechterungsverbot

Weder in Bezug auf oberirdische Gewässer noch in Bezug auf das Grundwasser führt das planfestgestellte Vorhaben auf eine Verschlechterung im Sinne des § 27 Abs. 1 Nr. 1 oder Abs. 2 Nr. 1 WHG bzw. des § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG.

Eine Verschlechterung liegt nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 01.07.2015 grundsätzlich erst vor, wenn sich der Zustand mindestens einer der für die Bewertung der Wasserkörper relevanten Qualitätskomponenten um eine Bewertungsklasse verschlechtert. Nicht gelten soll diese Ausrichtung an der Bewertung der Qualitätskomponenten jedoch dann, wenn sich eine der Qualitätskomponenten bereits in der niedrigsten Klasse befindet.¹⁰² In diesem Fall stellt schon jede weitere negative Veränderung der betreffenden Qualitätskomponente, soweit sie mess- und zurechenbar ist, eine Verschlechterung dar.¹⁰³ In Bezug auf die übrigen, nicht bereits in der schlechtesten Klasse eingeordneten Qualitätskomponenten gilt jedoch weiterhin das Abstellen auf die Qualitätskomponentenklasse. Fernerhin fallen auch nur vorübergehende Verschlechterungen unter das Verschlechterungsverbot, selbst dann, wenn sie durch entsprechende Bewirtschaftungsmaßnahmen mittelfristig mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit aufgefangen werden können.¹⁰⁴

Insofern war hier zu prüfen, ob das planfestgestellte Vorhaben den Bewirtschaftungsvorgaben der §§ 27 und 47 WHG entspricht. Hierzu hat die Vorhabenträgerin einen Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (Materialband III-2) vorgelegt. Dieser kommt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in methodisch nicht zu beanstandender Weise zu dem Ergebnis, dass mit dem planfestgestellten Vorhaben insgesamt keine Gewässerbeeinträchtigungen verbunden sind, die zu einer messbaren negativen Veränderung der jeweils berührten Oberflächen- und Grundwasserkörper führen.

Vom Vorhaben betroffen sind drei berichtspflichtige Oberflächenwasserkörper, nämlich die Elbe als Übergangsgewässer sowie der Ruthenstrom und die Wischhafener Süderelbe als Flüsse in den Marschen. Während die ersten beiden Gewässer erheblich veränderte Gewässer im Sinne des § 28 Abs. 1 WHG darstellen, ist die Wischhafener Süderelbe als natürliches Gewässer klassifiziert. Weiterhin vom Vorhaben betroffen sind die nicht-berichtspflichtigen Gewässer Gauensieker Schleusenfleth, Sietwender Schleusenfleth und Ritscher Schleusenfleth sowie die Krautsander Binnenelbe und die Landern. Es handelt sich dabei um künstliche bzw. durch Stauregulation erheblich veränderte Fließgewässer, welche vorrangig der Entwässerung der Agrar- und Polderflächen hinter den Elbdeichen dienen. Diese Gewässer unterfallen nicht unmittelbar den Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie und des

⁹⁹ EuGH, Urt. v. 01.07.2015 – C-461/13, ECLI:EU:C:2015:433 (Rn. 43), Weservertiefung.

¹⁰⁰ BVerwG, Urt. v. 09.02.2017 – 7 A 2.15, BVerwGE 158, 1 (Rn. 506, 543).

¹⁰¹ Vgl. EuGH, Urt. v. 25.04.2024 – C-301/22, ECLI:EU:C:2024:347 (Rn. 53-58), Sweetman II.

¹⁰² EuGH, Urt. v. 01.07.2015 – C-461/13, ECLI:EU:C:2015:433 (Rn. 69), Weservertiefung.

¹⁰³ BVerwG, Urt. v. 11.07.2019 – 9 A 13.18, BVerwGE 166, 132 (Rn. 196, 225); BVerwG Urt. v. 09.02.2017 – 7 A 2.15, BVerwGE 158, 1 (Rn. 580).

¹⁰⁴ EuGH, Urt. v. 05.05.2022 – C-525/20, ECLI:EU:C:2022:350 (Rn. 45), Kommission/Frankreich; EuGH, Urt. v. 01.07.2015 – C-461/13, ECLI:EU:C:2015:433 (Rn. 67), Weservertiefung.

Verschlechterungsverbots.¹⁰⁵ Allerdings sind Verschlechterungen auch in diesen nicht-berichtspflichtigen Gewässern insoweit nach § 27 Abs. 1 Nr. 1 oder Abs. 2 Nr. 1 WHG relevant, wie diese Gewässer in berichtspflichtige Gewässer einleiten und dort zu Beeinträchtigungen führen könnten. Vorhabenbetreffener Grundwasserkörper ist Land Kehdingen Lockergestein.

Die Elbe weist ausweislich des Bewirtschaftungsplans im dritten Bewirtschaftungszyklus ein mäßiges ökologisches Potenzial sowie einen nicht guten chemischen Zustand auf. Zwar sind die biologischen Qualitätskomponenten entweder gut oder nicht bewertet, allerdings weisen die unterstützenden chemischen und allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten eine Überschreitung mehrerer maßgeblicher Umweltqualitätsnormen auf, sodass das ökologische Potenzial als mäßig einzustufen ist. Der Oberflächenwasserkörper Ruthenstrom weist ebenfalls ein mäßiges ökologisches Potenzial sowie einen nicht guten chemischen Zustand auf. Während die biologischen Qualitätskomponenten Makrophyten und Makrozoobenthos als mäßig bewertet wurden, wurde insb. die Qualitätskomponente Fischfauna nicht bewertet. Die Wischhafener Süderelbe als natürlicher Oberflächenwasserkörper weist einen unbefriedigenden ökologischen Zustand sowie einen nicht guten chemischen Zustand auf. Hierbei wurden insb. die biologischen Qualitätskomponenten Phytoplankton und Fischfauna nicht bewertet. Die Untersuchung der chemischen Parameter wurde im Zuge des Vorhabens nachgeholt. Eine unvollständige Ermittlung des Ist-Zustands ist für die Auswirkungsprognose dann unerheblich, wenn bereits keine vorhabenbedingten Auswirkungen erkennbar sind, die eine Relevanz für die nicht ermittelten Faktoren haben können.¹⁰⁶

Hinsichtlich der nicht-berichtspflichtigen Gewässer finden sich keine Aussagen im Bewirtschaftungsplan. Das Gauensieker Schleusenfleth dient der Entwässerung des Poldersystems sowie der angeschlossenen Agrarflächen. Angesichts dessen ist dieses Gewässer strukturarm besiedelt, intensiv unterhalten und durch organische Einträge aus den angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen geprägt. Bei Befischungen wurde ein eingeschränktes Spektrum von Fischarten, insb. Karpfen, Neunstachliger Stichling sowie Schlammpeitzger, festgestellt. In gleicher Weise gilt diese Beobachtung für das Ritscher Schleusenfleth. Auch hierbei handelt es sich um ein nicht-berichtspflichtiges Oberflächengewässer, welches der landwirtschaftlichen Entwässerung dient und vergleichbare Habitatstrukturen aufweist. Das Sietwender Schleusenfleth weist keinen Fischbesatz auf und die Krautsander Binnenelbe nur ein begrenztes fischereiökologisches Potenzial. Die Landern stellt einen künstlichen Entwässerungsgraben dar, der in periodischen Abständen trockenfällt. Neben Röhricht finden sich dort vor allem wirbellose Tiere.

Der vorhabenbetreffene, berichtspflichtige Grundwasserkörper Land Kehdingen Lockergestein weist sowohl einen guten mengenmäßigen als auch einen guten chemischen Zustand auf.

Baubedingte Auswirkungen

Baubedingte Auswirkungen auf die Oberflächengewässer Ruthenstrom und Wischhafener Süderelbe stellen einerseits die temporäre Flächeninanspruchnahme sowie die bauzeitlich erforderlichen Gewässerverlegungen bzw. -kreuzungen und die Konsolidierung des Baugrundes sowie der temporären Flächen zur Behandlung von Drainagewasser dar. Diese Auswirkungen betreffen die biologischen Qualitätskomponenten. Hinzu treten während der Bauphase der Baustellenbetrieb mit den damit verbundenen Schadstoffemissionen durch Baustellenverkehr und Material- und Bodentransporte, welcher neben möglichen Auswirkungen auf die biologischen Qualitätskomponenten auch Auswirkungen auf den chemischen Gewässerzustand haben kann.

Potenzielle bauzeitliche Auswirkungen auf die biologischen Qualitätskomponenten und den chemischen Zustand der Elbe, etwa durch Sedimenteintrag oder Schadstoffimmissionen durch

¹⁰⁵ BVerwG, Urt. v. 12.06.2019 – 9 A 2.18, BVerwGE 166, 1 (Rn. 141).

¹⁰⁶ BVerwG, Urt. v. 11.07.2019 – 9 A 13.18, BVerwGE 166, 132 (Rn. 163).

den Baustellenbetrieb, sind grundsätzlich aufgrund eines Zuflusses aus den betroffenen Vorflutern denkbar, wenngleich angesichts der künstlichen Regelung des Oberflächenwasserhaushaltes im Plangebiet wenig wahrscheinlich.

Auf den Grundwasserkörper Land Kehdingen Lockergestein sind bauzeitliche Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand insb. durch temporäre Flächeninanspruchnahmen denkbar sowie durch Schadstoffimmissionen infolge des Baustellenbetriebs sowie durch die Bodenauflastflächen und die Flächen für die Behandlung des anfallenden Drainagewassers zu erwarten. Hinsichtlich der baubedingten Schadstoffimmissionen ist zudem eine potenzielle Auswirkung auf den chemischen Zustand des Grundwasserkörpers möglich.

Eine bauzeitliche Flächeninanspruchnahme erfolgt insb. für die Einrichtung von Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen sowie Lagerflächen. Dies führt zu einer Verdichtung der Bodenstruktur, was grundsätzlich die Niederschlagszusickerung zum Grundwasserleiter beeinträchtigen kann und einen erhöhten Oberflächenabfluss verursacht. Nachteilige Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwasserkörpers sind damit allerdings nicht verbunden. Aufgrund der besonderen hydrologischen Situation im Vorhabengebiet kann bereits gegenwärtig kein Niederschlagswasser in den Grundwasserleiter versickern. Aufgrund wasserundurchlässiger Schichten fließt anfallendes Niederschlagswasser bereits gegenwärtig als Oberflächenwasser über die landwirtschaftlichen Entwässerungsgräben ab (Materialband III-2, S. 91). Darüber hinaus ist durch rechtsverbindliche Nebenbestimmung (s.o. 1.1.3.2.3 und 1.1.3.2.7) sichergestellt, dass baubedingt bestehende Bodenverdichtungen sowie errichtete Anlagen nach Abschluss der Arbeiten zurückgebaut werden, wodurch der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt wird.

Durch die Maßnahme V 4 ist zudem gewährleistet, dass ein Sedimenteintrag in Oberflächengewässer, insb. durch die Errichtung von Erosionsschutzsperrern oder Sandfänge, verhindert wird. Nachteilige Auswirkungen auf die Oberflächengewässer sind angesichts dessen nicht zu erwarten.

Hinsichtlich der baubedingten Auswirkung der potenziellen Stoffimmissionen sind ebenfalls keine Verschlechterungen der betroffenen Grund- und Oberflächenwasserkörper zu erwarten (siehe Materialband III-2, S. 82). Zwar besteht grundsätzlich insb. das Risiko des Eintrags von Schadstoffemissionen durch den Baustellenverkehr über den Boden-Wasser-Pfad. Auch ist der unmittelbare Eintrag von wassergefährdenden Bau- und Betriebsstoffen in die Oberflächengewässer nicht völlig auszuschließen und könnte ein Eintrag in nicht-berichtspflichtige Gewässer wie das Gauensieker Schleusenfleth sowie das Ritscher Schleusenfleth oder andere offene Gräben im Untersuchungsgebiet Auswirkungen auf die berichtspflichtigen Oberflächenwasserkörper entfalten. Dass es dazu kommt, wird aber durch die Maßnahme V 4 verhindert.

In gleicher Weise ist durch die Maßnahme V 4 ausgeschlossen, dass nachteilige baubedingte Auswirkungen auf das ökologische Potenzial bzw. den ökologischen Zustand bzw. den chemischen Zustand der berichtspflichtigen Oberflächengewässer eintreten. Insb. ist beim Umgang mit wasser- und bodengefährdenden Stoffen die Einhaltung des einschlägigen Standes der Technik vorgegeben sowie ein Durchfahren von Gewässern mit Baufahrzeugen untersagt. Zudem sind Materiallagerplätze mit einem Schutzstreifen zu offenen Gewässern anzulegen, um einen Schadstoffeintrag in die Gewässer zu verhindern.

Zugleich kann ein baubedingter Schadstoffeintrag in das Grundwasser ausgeschlossen werden. Aufgrund der hydrologischen Situation sickert das Niederschlagswasser nicht dem Grundwasserleiter zu, sodass nachteilige Auswirkungen insb. auf den chemischen Grundwasserzustand nicht bestehen. Ebenso ist eine Verschlechterung des betroffenen Grundwasserkörpers durch den baubedingten Wirkfaktor der Konsolidierung des Baugrundes mit der damit verbundenen Auspressung von Porenwasser ausgeschlossen. Die Baufläche wird mit einem Vorbelastungsdamm überschüttet, um so die Bodensetzungen vorwegzunehmen und das Porenwasser aus den unterlagernden Weichschichten auszupressen. Eine mengenmäßige Verschlechterung des Grundwasserzustands ist damit nicht verbunden, da aufgrund der Wasserundurchlässigkeit der Bodenschichten das

ausgepresste Porenwasser auch bisher nicht der Grundwasserneubildung zur Verfügung stand. Aus diesem Grund sickert das ausgepresste eisenhaltige Porenwasser auch nicht dem Grundwasserleiter zu. Damit ist eine Verschlechterung des chemischen Zustands des Grundwasserleiters durch die Konsolidierung des Baugrundes mittels Überschüttverfahren ausgeschlossen.

Die geplante Einleitung des eisenhaltigen Porenwassers in Oberflächengewässer wird im Rahmen der erforderlichen Einleiterlaubnisse auf seine Vereinbarkeit mit den Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie geprüft (dazu unter 2.3.3.1). Ein unkontrolliertes Zulaufen von ausgepresstem Porenwasser ist nicht zu erwarten, da dieses Wasser durch Randgräben gesammelt und einer Vorbehandlung zugeführt wird.

Darüber hinaus ist im Rahmen des Bauablaufs eine zweimalige geringfügige Verlegung des Oberflächengewässers Ritscher Schleusenfleth notwendig. Diese wird erforderlich, um das Brückenbauwerk Nr. 10.05 zur Überführung der A 26 und das Brückenbauwerk Nr. 10.06 zum Anschluss eines Wirtschaftsweges an die K 28 zu errichten (Materialband III-2, S. 84). Dies bewirkt eine temporäre Unterbrechung der Gewässerdurchgängigkeit. Südlich der L 111 werden kleinere Entwässerungsgräben ohne Bedeutung für den Wasserhaushalt sowie die Gebietsentwässerung überbaut und zudem westlich des Zubringers L 111 ein trassenparalleles Ersatzgewässer zur Straßen- und Geländeentwässerung angelegt, welches an das Verbandsgewässer 13.1 angeschlossen wird. Zudem wird das Verbandsgewässer 13.1 in seinem Endstück vom Zubringer L 111 überbaut und im Folgeabschnitt teilweise verlegt.

Daneben erfordert die Gewässerführung des Gauensieker Schleusenfleths die Errichtung zweier Brückenbauwerke (technische Bauwerke Nr. 10.02 und 10.03), um die Gewässerkreuzung mit der A 26 sowie dem Zubringer zur L 111 herzustellen. Durch die Überbauung bzw. Verfüllung droht potenziell der Eintrag von Stoffen in die Gewässer.

Sowohl das Gauensieker Schleusenfleth als auch das Ritscher Schleusenfleth sowie das Verbandsgewässer 13.1 stellen nicht-berichtspflichtige Gewässer dar. Diese unterliegen – wie bereits dargelegt – nur insoweit den Vorgaben der §§ 27 und 47 WHG, wie deren Verschlechterung zu einer Verschlechterung von berichtspflichtigen Oberflächenwasserkörpern führt. Das Verbandsgewässer 13.1 leitet in das nicht-berichtspflichtige Gewässer Gauensieker Schleusenfleth ein. Dieses sowie das Ritscher Schleusenfleth münden in den berichtspflichtigen Oberflächenwasserkörper Ruthenstrom und unterliegen damit zumindest mittelbar den Vorgaben der §§ 27 und 47 WHG. Allerdings fällt der Ruthenstrom tidebedingt regelmäßig trocken und ist daher schon grundsätzlich nicht ständig fischdurchgängig (Materialband III-2, S. 85). Durchgängigkeitshindernisse in den unmittelbar baubetroffenen nicht-berichtspflichtigen Gewässern haben bereits deshalb keine Auswirkungen auf die von der Durchgängigkeit abhängigen (biologischen) Qualitätskomponenten des Ruthenstroms.

Auch darüber hinaus ist eine baubedingte Verschlechterung berichtspflichtiger Oberflächenwasserkörper im Sinne des § 27 Abs. 1 Nr. 1 bzw. Abs. 2 Nr. 1 WHG infolge der Gewässerverlegungen, -kreuzungen und -verfüllungen nicht zu erwarten. Durch die Maßnahme V 4 ist gewährleistet, dass vor der geringfügigen Verlegung der betroffenen Gewässer zuerst die neuen Grabenabschnitte hergestellt werden und anschließend die alten Gewässerabschnitte zum offenen Ende hin schonend verfüllt werden, sodass bewegungsfähige Organismen in Nachbargräben ausweichen können. Zudem ist sichergestellt, dass die Böschungen eingesät und begrünt werden, bevor ein Anschluss der neuen Gewässerabschnitte erfolgt, um auf diese Weise einen Sedimenteintrag in die Gewässer zu minimieren. Auch ist durch die Verlegungen keine Erhöhung der Konzentration von Ammonium-Ionen, Sulfatverbindungen oder Chlorid in den angeschlossenen berichtspflichtigen Oberflächenwasserkörpern zu erwarten (siehe Materialband III-2, S. 85).

Hinsichtlich der Gewässerüberbauung ist durch die Maßnahme V 4 sichergestellt, dass Brückenbauwerke so zu sichern sind, dass keine Materialreste herabrieseln.

Anlagebedingte Auswirkungen

Mögliche anlagebedingte Auswirkungen beschränken sich auf die berichtspflichtigen Marschengewässer, da die Elbe nicht direkt von Baumaßnahmen betroffen ist und an einmündenden Gewässern keine anlagebedingten Wirkfaktoren zu erwarten sind.

Hinsichtlich des Grundwasserkörpers besteht durch die anlagebedingt dauerhafte Flächeninanspruchnahme eine Auswirkung auf den mengenmäßigen Zustand, da potenziell eine Verringerung der Grundwasserneubildung zu erwarten ist. Zudem besteht durch Herstellung der Gründungssäulen im Dammbauwerk eine potenzielle Auswirkung auf den mengenmäßigen und chemischen Grundwasserzustand.

Die anlagebedingte Überbauung umfasst insgesamt rund 77 ha, wovon 16,51 ha vollversiegelt werden. Eine Beeinträchtigung der Grundwasserneubildung und damit einhergehend eine Verschlechterung des mengenmäßigen Grundwasserzustands ist gleichwohl nicht zu erwarten. Die hydrologischen Umstände im Plangebiet stellen sich so dar, dass die holozänen Schichten überwiegend gering durchlässig sind. Dadurch steht das Niederschlagswasser auch bisher schon nicht der Grundwasserbildung zur Verfügung (vgl. S. 88 Materialband III-2). In gleicher Weise ist eine Verschlechterung des mengenmäßigen Grundwasserzustands durch die Errichtung des Dammbauwerks nicht zu erwarten.

Eine Verschlechterung des chemischen Grundwasserzustands infolge der Gründung des Dammbauwerks kann ebenfalls ausgeschlossen werden. Zur Gründung werden textilummantelte Sandsäulen eingebaut, welche bis in den Grundwasserleiter reichen. Der untere Bereich der tragenden Sandsäulen wird mit einer Bentonit-Zementsuspension abgedichtet, um auf diese Weise eine hydraulische Verbindung zwischen Geländeoberfläche und dem Grundwasserleiter zu unterbinden. Ein Stoffeintrag in das Grundwasser wird dadurch verhindert.

Eine Auswirkung auf die biologischen Qualitätskomponenten der betroffenen Oberflächenwasserkörper war hinsichtlich der dauerhaften Flächeninanspruchnahme zu prüfen, welche zu einer Erhöhung des Oberflächenwasserabflusses führen könnte, worauf Gewässerorganismen möglicherweise empfindlich reagieren (Veränderung der Lebensraumbedingungen durch höhere Abflüsse). Im Ergebnis ist jedoch auch hinsichtlich der Oberflächenwasserkörper eine Verschlechterung des ökologischen Potenzials bzw. des ökologischen Zustands nicht zu erwarten. Zum einen wird anfallendes Niederschlagswasser über die Böschung versickert und in Straßenbegleitgräben gesammelt. Die anschließende Einleitung des gefassten Niederschlagswassers in Oberflächengewässer wird im Rahmen der selbstständigen wasserrechtlichen Erlaubnisse auf seine Vereinbarkeit mit den Vorgaben der §§ 27 und 47 WHG hin überprüft. Diesbezüglich kann auf die Ausführungen unter 2.3.3.1 verwiesen werden. Zum anderen ist mit dem Vorhaben keine Erhöhung des Oberflächenabflusses verbunden. Aufgrund undurchlässiger Bodenschichten im Untersuchungsgebiet konnte schon bisher das Niederschlagswasser nicht in den Grundwasserleiter versickern, sondern floß als Oberflächenwasser ab. Dieser Umstand bleibt auch bei Realisierung des Vorhabens unverändert.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Ferner sind durch das Vorhaben betriebsbedingte Auswirkungen auf berichtspflichtige Oberflächenwasserkörper und Grundwasserkörper denkbar. Insb. durch den Eintrag von Luftschadstoffen und Feinstäuben könnte ein Schadstoffeintrag drohen, was Auswirkungen auf die biologischen Qualitätskomponenten und den chemischen Gewässerzustand der betroffenen Oberflächenwasserkörper bzw. nachteilige Auswirkungen auf den chemischen Zustand des Grundwassers haben kann.

Sofern betriebsbedingt eine Einleitung von Straßenoberflächenwasser in die Vorflut und damit mittelbar in Oberflächenwasserkörper bzw. Grundwasserkörper erfolgt, besteht potenziell ein Wirkpfad. Die Vereinbarkeit der betriebsbedingten Einleitung mit den Vorgaben der §§ 27 und 47 WHG wird im Rahmen der wasserrechtlichen Einleiterlaubnisse unter 2.3.3.1 dargestellt.

Eine Verschlechterung im Sinne des § 27 Abs. 1 Nr. 1 bzw. Abs. 2 Nr. 1 WHG durch den potenziellen Wirkungspfad des verkehrsbedingten Eintrags von Luftschadstoffen, insb. Stickstoff, in Oberflächenwasserkörper ist nicht zu erwarten. Über den Luftpfad in Fließgewässer eingetragene Stickstoffmengen können vernachlässigt werden, da die natürlicherweise in den Gewässern vorkommenden (schwankenden) Stickstofffrachten diese Eintragungsmengen deutlich übersteigen. Darüber hinaus sind Fließgewässer gegenüber atmosphärischem Stickstoffeintrag nicht empfindlich (siehe Materialband III-2, S. 93). Auch über den Boden-Wasser-Pfad droht kein Stickstoffeintrag, der zu einer Verschlechterung führt. Zwar setzt sich verkehrsbedingt anfallender Stickstoff auf der Vegetation ab und kann über Niederschlagswasser in den Boden ausgewaschen werden. Angesichts der Filtereigenschaft des Bodens im Böschungsbereich kann ein Eintrag des ausgewaschenen Stickstoffs jedoch ausgeschlossen werden.

Ein Schadstoffeintrag in das Grundwasser ist aufgrund der hydrologischen Situation ebenfalls nicht zu erwarten. Anfallendes Niederschlagswasser kann angesichts wasserundurchlässiger Schichten nicht bis in den Grundwasserleiter versickern (siehe Materialband III-2, S. 94).

2.2.3.4.5.1.2 Verbesserungsgebot, Trendumkehrgebot

Das Verbesserungsgebot und das Trendumkehrgebot entfalten ebenfalls unmittelbare Wirkung. Diese beschränkt sich jedoch darauf, dass lediglich sichergestellt sein muss, dass das betreffende Vorhaben die fristgerechte Erreichung eines guten Zustands der betroffenen Wasserkörper nicht gefährdet.¹⁰⁷

Sowohl für die vorgenannten berichtspflichtigen Oberflächengewässer als auch für den Grundwasserkörper finden sich in dem einschlägigen Maßnahmenprogramm des dritten Bewirtschaftungszyklus konkrete Maßnahmen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele (siehe Materialband III-2, S. 64 f.).

Eine Vereitelung dieser Vorgaben der Maßnahmenplanung und damit ein Verstoß gegen das Verbesserungsgebot sind mit dem Vorhaben nicht verbunden. Es ist nicht ersichtlich, konkret welche Maßnahmen des Maßnahmenprogramms nach § 82 WHG durch das Vorhaben und seine Auswirkungen vereitelt oder in ihrem Erfolg gefährdet werden. Damit wirft das planfestgestellte Vorhaben auch in Bezug auf das Verbesserungsgebot nach § 27 Abs. 1 Nr. 2 oder Abs. 2 Nr. 2 bzw. § 47 Abs. 1 Nr. 3 WHG keine Probleme auf.

Was schließlich das Trendumkehrgebot betrifft, so gehört der vorliegend betroffene Grundwasserkörper Land Kehdingen Lockergestein schon nicht zu den hinsichtlich ihres chemischen Zustands gefährdeten, einen negativen Entwicklungstrend aufweisenden Grundwasserkörpern in Niedersachsen. Daher war das Gebot der Trendumkehr nach § 47 Abs. 1 Nr. 2 WHG hier nicht näher zu prüfen; es bestehen diesbezüglich keine Gefährdungen.

2.2.3.4.5.2 Gewässerausbauten

Durch das Vorhaben wird das Erfordernis wasserrechtlicher Planfeststellungsbeschlüsse ausgelöst, da die Voraussetzungen des planfeststellungsbedürftigen Gewässerausbaus gegeben sind. Nach § 68 Abs. 1 WHG bedarf der Gewässerausbau der Planfeststellung. Die Errichtung des Kreuzes Kehdingen geht mit mehreren Gewässerausbauten einher. Es handelt sich um notwendige Folgemaßnahmen im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG, deren Planfeststellung nach ebendieser Vorschrift in die fernstraßenrechtliche Planfeststellung einkonzentriert wird. Daher war im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses auch über die durch das Vorhaben ausgelösten Gewässerausbauten zu entscheiden.

¹⁰⁷ EuGH, Urt. v. 01.07.2015 – C-461/13, ECLI:EU:C:2015:433 (Rn. 50), Weservertiefung; BVerwG, Urt. v. 09.02.2017 – 7 A 2.15, BVerwGE 158, 1 (Rn. 582, 585 f.).

Gemäß § 67 Abs. 2 Satz 1 WHG ist Gewässerausbau die Herstellung, die Beseitigung und die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer. Herstellung bedeutet dabei die erstmalige Schaffung eines Gewässers, während unter Beseitigung die Preisgabe der Gewässereigenschaft verstanden wird, etwa durch Verfüllen oder Zuschütten.¹⁰⁸ Umgestaltung im Sinne des § 67 Abs. 1 Alt. 3 WHG ist jede Veränderung der Gestalt des Gewässers, unabhängig davon, ob sie sich positiv oder nachteilig auf das Gewässer auswirkt. Die Feststellung dessen erfordert einen Vergleich von Ausgangs- und Zielzustand.

Wesentlich und damit grundsätzlich planfeststellungsbedürftig ist eine solche Umgestaltung immer dann, wenn sie sich auf den Zustand des Gewässers einschließlich seiner Ufer in einer für den Wasserhaushalt, Wasserstand, Wasserabfluss, das Selbstreinigungsvermögen, die Schifffahrt, für die Fischerei oder in sonstiger Hinsicht, etwa hinsichtlich des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes bedeutsamen Weise auswirkt.¹⁰⁹ Dabei zeigt ein Umkehrschluss zu § 67 Abs. 2 Satz 2 WHG, dass auch eine lediglich kurzzeitige wesentliche Umgestaltung einen planfeststellungsbedürftigen Gewässerausbau darstellen kann. Gemäß § 67 Abs. 2 Satz 2 WHG liegt ein Gewässerausbau zwar nicht vor, wenn ein Gewässer nur für einen begrenzten Zeitraum entsteht und der Wasserhaushalt dadurch nicht erheblich beeinträchtigt wird. Dieser Privilegierungstatbestand bezieht sich jedoch ausschließlich auf das Entstehen, also die Herstellung eines oberirdischen Gewässers.¹¹⁰ Für andere Gewässerausbautatbestände, insb. die Beseitigung und die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers, fehlt eine vergleichbare Ausnahme für kurzzeitige Maßnahmen. Daher kann auch eine lediglich kurzzeitige wesentliche Umgestaltung einen Gewässerausbau darstellen.

Der demnach jeweils erforderliche Planfeststellungsbeschluss ist gemäß § 68 Abs. 3 WHG zu versagen, wenn eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insb. eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, vor allem in Auwäldern, zu erwarten ist (Nr. 1) und andere Anforderungen nach diesem Gesetz oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (Nr. 2). Es handelt sich hierbei um zwingende Voraussetzungen für die Gestattung eines Gewässerausbaus.¹¹¹ Darüber hinaus bedarf es gemäß § 70 Abs. 1 Satz 1 Hs. 2 WHG i.V.m. §§ 72 bis 78 VwVfG der Planrechtfertigung sowie einer gerechten Abwägung. Aufgrund des Umstands, dass es sich um notwendige Folgemaßnahmen handelt, resultiert die Planrechtfertigung jedoch aus der fernstraßenrechtlichen Planrechtfertigung und ist die Abwägung Teil der nach § 17 Abs. 1 Satz 6 FStrG vorzunehmenden Abwägung (dazu unter 2.2.3.5).

Vorliegend wird der Tatbestand des planfeststellungsbedürftigen Gewässerausbaus durch die Verlegung des Ritscher Schleusenfleths (Unterlage 10.1, lfd. Nr. 37), der Herstellung eines Ersatzgewässers trassenparallel zum Zubringer zur L 111 (Unterlage 10.1, lfd. Nr. 46) sowie der Verlegung bzw. Umgestaltung des Verbandsgewässers 13.1 (Unterlage 10.1, lfd. Nr. 44) und der Neuanlegung eines Entwässerungsgrabens am Landernweg (Unterlage 10.1, lfd. Nr. 8a) erfüllt. Versagungsgründe nach § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG liegen nicht vor. Dabei ist zu beachten, dass § 68 Abs. 3 WHG keine Belange erfasst, die bereits nach speziellen fachgesetzlichen Vorschriften zu prüfen sind.¹¹²

Verlegung Ritscher Schleusenfleth (Unterlage 10.1, lfd. Nr. 37)

Mit zwei Brückenbauwerken (Unterlage 10.1, lfd. Nr. 41 und 36) wird das Verbandsgewässer 46.0 „Ritscher Schleusenfleth“ unter der Trasse der A 26 sowie dem geplanten Wirtschaftsweg parallel zur A 26 – dargestellt in Unterlage 10.1, lfd. Nr. 39 – hindurchgeführt. Zur Setzung der erforderlichen Brückenpfeiler der Brückenbauwerke wird der Verlauf des Ritscher

¹⁰⁸ *Czychowski/Reinhart*, WHG, 13. Aufl. 2023, § 67 Rn. 27.

¹⁰⁹ OVG NRW, Urt. v. 09.03.2016 – 20 A 2978/11, juris, Rn. 68.

¹¹⁰ *Schenk*, in: Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp, WHG AbwAG, 59. EL August 2024, § 67 WHG Rn. 33.

¹¹¹ *Schenk*, in: Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp, WHG AbwAG, 59. EL August 2024, § 68 WHG Rn. 20.

¹¹² HessVGH, Urt. v. 07.07.2015 – 2 A 177/15, NuR 2015, 781 (Rn. 124).

Schleusenfleths auf einer Länge von ca. 183 m um rund 5 m aus seinem ursprünglichen Verlauf heraus nach Osten hin verschoben (Unterlage 10.1, lfd. Nr. 37).

Ein zwingender Versagungsgrund nach § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG liegt nicht vor. Ob ein Gewässerausbau eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit erwarten lässt, bedarf einer nachvollziehenden Abwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange.¹¹³ Es handelt sich um eine geringfügige Verlegung über eine Strecke von 183 m um lediglich 5 m. Der neue Grabenabschnitt entspricht in seiner hydraulischen Leistungsfähigkeit dem Ausgangsgewässer und gewährleistet sowohl eine ordnungsgemäße Abführung des anfallenden Drainagewassers als auch die Durchgängigkeit für Gewässerorganismen. Einschränkungen oder Beeinträchtigungen der Gebietsentwässerung sind mit der Verlegung nicht verbunden. Auch gehen mit der geringfügigen Verlegung des Gewässers keine Erhöhung des Hochwasserrisikos oder die Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen einher.

Der zwingende Versagungsgrund des § 68 Abs. 3 Nr. 2 WHG ist ebenfalls nicht einschlägig. Zu den danach zu beachtenden sonstigen rechtlichen Vorschriften zählen vor allem die Vorgaben der §§ 27 und 47 WHG. Hinsichtlich dieser Anforderungen kann auf die Ausführungen unter 2.2.3.4.5.1 verwiesen werden. Hervorzuheben ist hierbei, dass es sich bei dem betroffenen Gewässer um ein nicht-berichtspflichtiges Gewässer handelt, welches nur insoweit an jenen Vorgaben zu messen ist, wie seine Verschlechterung gerade zu Beeinträchtigungen von berichtspflichtigen Gewässern führt.

Eine Verschlechterung berichtspflichtiger Oberflächengewässer ist mit dem Gewässerausbau nicht verbunden (vgl. Materialband III-2, S. 84). Insb. ist durch die Maßnahme V 4 sichergestellt, dass zunächst die neuen Grabenabschnitte hergestellt und begrünt werden und erst im Anschluss eine schonende Verfüllung des alten Gewässerverlaufs zum offenen Ende hin erfolgt. Auf diese Weise können bewegungsfähige Organismen in den angrenzenden Grabenabschnitt entweichen und die Durchgängigkeit des Gewässers ist weiterhin gewährleistet. Ein Schadstoff- und Sedimenteintrag wird durch die Einsaat der Böschungflächen sowie zusätzliche bauliche Barrieren, wie etwa Sandfänge oder Verbauwände, ausgeschlossen. Ein Schadstoffeintrag wassergefährdender Stoffe während der Bauphase ist ebenfalls durch die Maßnahme V 4 ausgeschlossen. Demnach ist insb. bei Umgang mit wassergefährdenden Stoffen der Stand der Technik einzuhalten.

Darüber hinaus gehört auch § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG zu den Anforderungen auf Grundlage des WHG.¹¹⁴ Daher ist ein wasserrechtlicher Planfeststellungsbeschluss auch dann zu versagen, wenn dadurch schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind. Dies ist vorliegend indes nicht der Fall. Durch die Maßnahme V 4 ist sichergestellt, dass ein baubedingter Schadstoff- oder Sedimenteintrag in das Gewässer ausgeschlossen wird. Zudem unterliegt der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen dem Stand der Technik und den anerkannten fachlichen Standards, sodass auch insoweit keine schädlichen Gewässerveränderungen zu erwarten sind.

Angesichts dessen konnte der Planfeststellungsbeschluss für die planfestgestellte Verlegung des Ritscher Schleusenfleths erteilt werden.

Neubau Entwässerungsgraben (Unterlage 10.1, lfd. Nr. 8a)

Im Rahmen der Vorhabenrealisierung wird der bestehende Entwässerungsgraben am Landernweg zwischen Bau-km 1-191 und 1-074 verfüllt und mit einem neu herzustellenden Wirtschaftsweg überbaut. Als Ersatz wird nördlich dieses Wirtschaftswegs auf einer Länge von 116 m ein neuer Entwässerungsgraben hergestellt.

Bei dem bestehenden sowie dem neu anzulegenden Gewässer handelt es sich nicht um einen Straßenbegleitgraben im Sinne des § 1 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 NWG, da der Graben der Entwässerung der landwirtschaftlichen Polderflächen dient und daher nicht von der hier

¹¹³ OVG S-A, Beschl. v. 18.05.2015 – 2 M 33/15, NVwZ-RR 2015, 809 (813).

¹¹⁴ HessVGH, Urf. v. 07.07.2015 – 2 A 177/15, NuR 2015, 781 (Rn. 96).

geregelten Befreiung vom Anwendungsberich des Wasserrechts umfasst ist. Angesichts dessen ist der Graben ein oberirdisches Gewässer im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 1 WHG, welches den Vorschriften des WHG unterliegt.

Die geplante Verfüllung des bestehenden Grabens stellt eine planfeststellungsbedürftige Beseitigung im Sinne des § 67 Abs. 2 Satz 1 Alt. 2 WHG und die Anlegung des neuen Entwässerungsgrabens die planfeststellungsbedürftige Herstellung eines neuen Gewässers im Sinne des § 67 Abs. 2 Satz 1 Alt. 1 WHG dar.

Weder die Beseitigung des Bestandsgewässers noch die Herstellung des Ersatzgewässers sind aufgrund des zwingenden Versagungsgrundes des § 68 Abs. 3 Satz 2 Nr. 1 WHG zu versagen. Die Verfüllung und ersatzweise Herstellung beeinträchtigen weder den Hochwasserschutz oder die Rückhaltung oder beeinträchtigen auf sonstige Weise das Wohl der Allgemeinheit.

Der Versagungsgrund des § 68 Abs. 3 Satz 2 Nr. 2 WHG ist ebenfalls nicht eröffnet. Es handelt sich um ein nicht-berichtspflichtiges Gewässer, dessen Ausbau keine nachteiligen Auswirkungen auf berichtspflichtige Gewässer entfaltet oder die Realisierung des Verbesserungsgebots vereiteln würde. Auch schädliche Gewässerveränderungen im Sinne des § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG sind durch die Verlegung und Neuanlage nicht zu erwarten. Durch die Maßnahme V 4 ist gewährleistet, dass baubedingt keine Sedimente, Schadstoffe oder Betriebsstoffe eingetragen werden.

Verlegung Verbandsgewässer 13.1 (Unterlage 10.1, lfd. Nr. 44)

Zudem erfordert das Vorhaben die Verlegung des Verbandsgewässers 13.1 zwischen den Achsenschnittpunkten 116+074 und 116+090. Der bisherige Gewässerverlauf wird an seinem Ende vom Zubringer L 111 überbaut. Zur Gewährleistung eines ordnungsgemäßen Wasserabflusses wird auf einer Länge von rund 58 m eine neue Gewässerführung angelegt, deren Verlauf bis zu 6 m vom bisherigen Verlauf abweicht.

Versagungsgründe nach § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG sind nicht ersichtlich. Auch der Versagungsgrund des § 68 Abs. 3 Nr. 2 WHG ist vorliegend nicht einschlägig. Es handelt sich um ein nicht-berichtspflichtiges Gewässer. Verschlechterungen oder Vereitelungen des Verbesserungsgebots von berichtspflichtigen Gewässern sind nicht zu erwarten.

Darüber hinaus sind mit dem Gewässerausbau auch keine schädlichen Gewässerveränderungen im Sinne des § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG verbunden, da durch die Maßnahme V 4 insb. ein Sediment- und Schadstoffeintrag ausgeschlossen und der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen am Stand der Technik auszurichten ist. Darüber hinaus entspricht der umgestaltete Gewässerabschnitt in seiner hydraulischen Leistungsfähigkeit dem Ausgangsgewässer, weshalb auch eine Beeinträchtigung des ordnungsgemäßen Wasserabflusses ausgeschlossen ist.

Herstellung Ersatzgewässer (Unterlage 10.1, lfd. 46)

Ferner wird trassenparallel zum Zubringer L 111 ein Ersatzgewässer hergestellt, welches der Geländeentwässerung dient und die Straßenabwässer aufnimmt. Dieses beginnt an Achsenschnittpunkt 117+223, verläuft westlich des Zubringers zur L 111 am Böschungsfuß und schließt am Achsenschnittpunkt 116+074 an das Verbandsgewässer 13.1 an.

Die erstmalige Schaffung eines neuen Gewässers stellt einen planfeststellungsbedürftigen Gewässerausbau dar.

Diesbezüglich liegen keine zwingenden Versagungsgründe nach § 68 Abs. 3 Nr. 1 und Nr. 2 WHG vor. Insb. führt die Herstellung des Gewässers nicht zu einer Verschlechterung oder Vereitelung des Verbesserungsgebots. Auch schädliche Gewässerveränderungen nach § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG sind nicht zu erwarten, da diese durch die Maßnahme V 4 ausgeschlossen sind.

Anlegung Absetzbecken für Porenwasser

Schließlich wird zur Konsolidierung der Baufläche ein Vorbelastungsdamm errichtet, welcher Porenwasser aus den oberen Bodenschichten auspresst. Dieses ist eisenhaltig und bedarf vor der Einleitung in Oberflächengewässer der technischen Behandlung. Dazu werden gemäß Maßnahme V 5 insgesamt fünf Behandlungsbecken angelegt (siehe Materialband II-1, Anlage 10). Die Behandlungsflächen werden gemäß Nebenbestimmung 1.1.3.2.3 nach Beendigung der Bauphase beräumt und zurückgebaut. Angesichts dessen handelt es sich lediglich um eine übergangsweise und bauzeitlich-temporäre Herstellung von Gewässern. Die Herstellung eines Gewässers lediglich für eine begrenzte Zeit ohne erhebliche Beeinträchtigung des Wasserhaushalts ist gemäß § 67 Abs. 2 Satz 2 WHG indes zulassungsfrei.

Vorliegend ist mit der temporären Anlegung des Gewässers auch keine Beeinträchtigung des Wasserhaushalts verbunden. Das eisenhaltige Porenwasser kann aufgrund der hier anstehenden wasserundurchlässigen Kleischicht nicht in den Grundwasserleiter einsickern. Im Rahmen des Rückbaus ist der abgelagerte Eisenoxid-Schlamm zu beseitigen und die ursprünglichen Gelände- und Bodenverhältnisse sind wiederherzustellen. Im Falle von Starkregenereignissen wird ein Austritt von behandeltem Porenwasser aus den Absetzbecken in angrenzende Oberflächengewässer durch die Anlegung von Notüberlaufflächen ausgeschlossen (s. Materialband II-1, Kap. 6.4 bzw. hellgrüne Kästchenschraffur in Materialband II-1, Anlage 10).

Angesichts dessen bedarf die Anlegung der fünf Absetzbecken für das ausgepresste Porenwasser keiner vorherigen Planfeststellung.

2.2.3.4.5.3 Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern

Die Planfeststellungsbehörde erteilt zudem hinsichtlich der in der Unterlage 10.1 aufgeführten baulichen Anlagen über, unter oder an bzw. in Gewässern eine wasserrechtliche Genehmigung.

Die Querung eines Gewässers bedarf gemäß § 57 Abs. 1 Satz 1 NWG der vorherigen Genehmigung. Nach dieser Vorschrift stehen die Herstellung und die wesentliche Änderung von Anlagen nach § 36 WHG sowie Aufschüttungen oder Abgrabungen in und an oberirdischen Gewässern unter dem Vorbehalt einer wasserrechtlichen Genehmigung. In Harmonisierung mit § 36 WHG gilt Gleiches für Anlagen über und unter oberirdischen Gewässern.¹¹⁵

Die Genehmigung ist nur dann erforderlich, wenn die bauliche Anlage gerade über, unter oder an bzw. in Gewässern im Sinne des § 2 WHG errichtet werden soll. Sofern insb. Straßenbegleitgräben gemäß § 1 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 NWG keine Gewässer im Sinne des § 2 WHG darstellen, bedürfen Anlagen in, an, über oder unter diesen Straßenbegleitgräben keiner Genehmigung nach § 57 NWG.

Unabhängig davon, ob hier bereits eine Genehmigungsfiktion nach § 57 Abs. 1 Satz 3 NWG eingetreten ist, darf eine solche Genehmigung gemäß § 57 Abs. 2 NWG nur versagt werden, soweit schädliche Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder die Gewässerunterhaltung mehr erschwert wird, als es den Umständen nach unvermeidbar ist. Unter schädliche Gewässerveränderungen werden nach der Legaldefinition in § 3 Nr. 10 WHG Veränderungen von Gewässereigenschaften verstanden, die das Wohl der Allgemeinheit, insb. die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus diesem Gesetz, aus aufgrund dieses Gesetzes erlassenen oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben.

¹¹⁵ Vgl. LT-Drs. 16/1900, S. 84.

Die Genehmigung wird für die Anlagen unter lfd. Nr. 16, 19, 34b sowie 34c, 34d, 34e, 34f, 34g, 34h, 34i, 36 und 41 der Unterlage 10.1 erteilt sowie für die Errichtung der Regelungsbauwerke an Einleitstellen; die Genehmigungsvoraussetzungen liegen vor.

Zur Unterführung des Gauensieker Schleusenfleths wird an Achsenschnittpunkt 115+110 das Brückenbauwerk Nr. 10.03 errichtet. Schädliche Gewässerveränderungen sind mit der Errichtung und dem Bestand der Anlage nicht verbunden. Durch Fangzäune gemäß der Maßnahme V 4 ist sichergestellt, dass ein Eintrag von Sedimenten in das Gewässer ausgeschlossen ist und Gewässerdurchfahrten mit Baufahrzeugen unterlassen werden. Zudem gelten für den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen die einschlägigen Rechtsvorschriften sowie die Richtlinien, die den Stand der Technik abbilden. Fernerhin ist während der Bauphase die Gewässerdurchgängigkeit des Gauensieker Schleusenfleths zu erhalten und sind herabrieselnde Materialreste und Wasser durch Planen abzufangen. Eine Erschwerung der Gewässerunterhaltung ist mit der Errichtung des Brückenbauwerks Nr. 10.03 ebenfalls nicht verbunden.

Auch für die Errichtung des Brückenbauwerks Nr. 10.02 am Achsenschnittpunkt 0+165 ist eine schädliche Gewässerveränderung durch die Maßnahme V 4 ausgeschlossen. Eine Erschwerung der Gewässerunterhaltung ist mit der Anlage nicht verbunden.

In gleicher Weise gilt dies für die Errichtung des Brückenbauwerks Nr. 10.06 zur Unterführung des Ritscher Schleusenfleths an Achsenschnittpunkt 615+022 unter einem Wirtschaftsweg. Auch hier sind schädliche Gewässerveränderungen durch die Maßnahme V 4 ausgeschlossen und ist eine Erschwerung der Gewässerunterhaltung nicht zu erwarten.

Fernerhin liegen die Genehmigungsvoraussetzungen für die Errichtung des Brückenbauwerks Nr. 10.05 (lfd. Nr. 41 Unterlage 10.1) vor. Am Achsenschnittpunkt 1+325 wird das Ritscher Schleusenfleth unter der A 26 unterführt. Eine schädliche Gewässerveränderung ist wiederum durch die Maßnahme V 4 ausgeschlossen. Eine Erschwerung der Gewässerunterhaltung ist mit der Anlage ebenfalls nicht verbunden.

Bei den Anlagen unter den lfd. Nr. 34b bis 34i der Unterlage 10.1 handelt es sich um Anpassungen der Flurstückszufahrten. Die Flurstücke werden über den Landernweg erschlossen, welcher in Parallellage durch einen Graben begleitet wird. Dieser wird im Zuge des Vorhabens als Vorfluter für die Straßenentwässerung genutzt. Aufgrund der erhöhten Durch- und Abflüsse wird das Wasser über ein Rohr DN 400 unterhalb der jeweiligen Flurstückszufahrten geleitet. Da es sich bei dem Graben parallel zum Landernweg nicht nur um einen Straßenbegleitgraben handelt, sondern dieser zugleich der Abführung von Drainagewasser aus der Grundstücksentwässerung dient, greift die Ausnahme vom Anwendungsbereich des Wasserrechts nach § 1 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 NWG nicht. Es handelt sich um ein oberirdisches Gewässer im Sinne des § 2 WHG.

Die Genehmigungsvoraussetzungen nach § 57 Abs. 2 NWG liegen vor. Angesichts Maßnahme V 4 ist gewährleistet, dass keine schädlichen Gewässerveränderungen zu erwarten sind. Darüber hinaus wird die Gewässerunterhaltung durch die geplanten Anlagen nicht erschwert.

Dies trifft in gleicher Weise für die zu errichtenden Regelungsbauwerke an den Einleitstellen E 1 bis E 7 sowie E 8, E 13 und E 15 zu. Dabei handelt es sich um Anlagen an Gewässern, welche der Genehmigungsbedürftigkeit unterfallen. Die Regelungsbauwerke werden als Schachtbauwerke mit zwei Kammern als Zu- bzw. Ablauf ausgestaltet, die durch eine Tauchwand unterteilt werden. Zur Ausgestaltung wird auf die Beschreibung in Unterlage 13.1, S. 23 und die Prinzipzeichnung in Unterlage 13.10 verwiesen.

Die Genehmigungsvoraussetzungen liegen vor, da angesichts der baulichen Ausgestaltung sowie der Maßnahme V 4 gewährleistet ist, dass keine schädlichen Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder die Gewässerunterhaltung erschwert wird.

2.2.3.4.5.4 Sonstige zwingende wasserrechtliche Vorgaben

Auch darüber hinausgehende zwingende Vorgaben des Wasserrechts werden durch das beantragte Vorhaben eingehalten und die entsprechenden Verbotsvorschriften beachtet.

Dies betrifft insb. die Vorgaben der Gewässerreinigung gemäß §§ 32, 45 und 48 WHG. Ein Einbringen fester Stoffe mit Entledigungsabsicht im Sinne des § 32 Abs. 1 WHG ist nicht vorgesehen. Die Vorgaben der Verbotsvorschrift des § 32 Abs. 2 WHG werden durch das Vorhaben eingehalten. Insb. ist durch die Maßnahme V 4 sichergestellt, dass Material- und Lagerplätze gewässerfern angelegt werden, um eine Gefährdung des Wasserabflusses sowie der Wasserbeschaffenheit auszuschließen. Ein Einbringen und Einleiten von Stoffen in das Grundwasser im Sinne des § 48 WHG ist für das Vorhaben weder erforderlich noch geplant.

Die Vorgaben des § 38 Abs. 3 Satz 1 WHG i.V.m. § 57 Abs. 1 NWG zum Schutz des Gewässerrandstreifens werden ebenfalls eingehalten. Demnach gilt für die im Vorhabengebiet betroffenen Gewässer II. Ordnung ein Gewässerrandstreifen von 5 m sowie für Gewässer III. Ordnung ein Gewässerrandstreifen von 3 m ab Böschungsoberkante. Ein Gewässer I. Ordnung, insb. die Elbe, ist durch das Vorhaben anlagebedingt nicht betroffen.

Die Verbotsvorschrift des § 38 Abs. 4 Nr. 4 WHG ist vorliegend nicht einschlägig, da eine dauerhafte Ablagerung von Gegenständen im Gewässerrandstreifen nicht vorgesehen ist. Darüber hinaus ist durch die Maßnahme V 4 sichergestellt, dass Material- und Lagerplätze gewässerfern mit einem Abstand von rund 5 m errichtet werden, sodass auch insoweit der Mindestabstand zu Gewässern II. und III. Ordnung gewahrt ist.

Hinsichtlich der Verbotsvorschrift des § 38 Abs. 4 Nr. 3 WHG, wonach der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen verboten ist, verweist Maßnahme V 4 auf die Beachtlichkeit der einschlägigen Rechtsvorschriften und damit auch auf § 38 Abs. 4 Nr. 3 WHG. Mithin ist der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, etwa die Betankung von Baufahrzeugen, innerhalb des Gewässerrandstreifens untersagt.

2.2.3.4.6 Immissionsschutz

Das Immissionsschutzrecht stellt an das Vorhaben zwingende Anforderungen hinsichtlich des Schutzes vor Verkehrslärm (sogleich 2.2.3.4.6.1), Baustellenlärm (nachfolgend 2.2.3.4.6.2) und verkehrsbedingten Luftschadstoffen (zuletzt 2.2.3.4.6.3).

2.2.3.4.6.1 Verkehrsbedingte Schallimmissionen

Die vom Kreuz Kehdingen einschließlich der geplanten Zubringer ausgehende unvermeidbare Verkehrslärmbelastung hält sich im Einwirkungsbereich des Vorhabens innerhalb des vom Gesetzgeber für zumutbar gehaltenen Rahmens.

2.2.3.4.6.1.1 Grundlagen des Verkehrslärmschutzes

Die Vorhabenträgerin sieht zur Reduzierung von Verkehrslärm im Bereich der Anbindung der L 111 an den Zubringer sowohl den Einbau lärmindernder Deckschichten als auch Geschwindigkeitsbegrenzungen vor. Im Bereich der bereits planfestgestellten A 20 ist zudem ein Lärmschutzwall vorgesehen und die Ausführung der Trogwände des Portals für den Elbtunnel erfolgt in hochabsorbierender Bauweise.

Zum Schutz des Menschen sind darüber hinaus keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen geboten. Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen ist § 41 BImSchG i.V.m. der auf der Grundlage des § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG erlassenen 16. BImSchV. Danach ist beim Bau öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese

keine schädlichen Umwelteinwirkungen infolge von Verkehrsgeräuschen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist deshalb beim Bau öffentlicher Straßen die Einhaltung bestimmter Immissionsgrenzwerte sicherzustellen. Die Immissionsgrenzwerte sind von der Nutzung des betroffenen Gebiets abhängig und differenzieren zwischen der Tages- und Nachtzeit. Für Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche ist allein die Lärmbelastung im Tageszeitraum maßgeblich, weil Außenwohnbereiche über den Nachtzeitraum nicht schutzbedürftig sind.¹¹⁶ Die von der Vorhabenträgerin gewählte Variante des Baus des Autobahnkreuzes und der Zubringer stellen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV auf allen Grundstücken im Einwirkungsbereich des Vorhabens sicher.

Die Berechnung der Beurteilungspegel richtet sich gemäß § 6 Nr. 1 der 16. BImSchV nach den Vorschriften der 16. BImSchV in der bis zum 28.04.2021 geltenden Fassung, weil der Antrag auf Planfeststellung vor Ablauf des 01.03.2021 gestellt wurde. Somit kommt für die Berechnung das Verfahren nach RLS-90 gemäß § 3 Abs. 1 i.V.m. Anlage 1 der 16. BImSchV a.F. zur Anwendung.

2.2.3.4.6.1.2 Immissionsgrenzwerte und Gebietsnutzungen

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

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

Die maßgebenden Gebietsnutzungen im Bereich des Kreuzes Kehdingen basieren gemäß § 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV auf den Festlegungen der räumlich einschlägigen Bebauungspläne. In Bereichen, in denen keine Bebauungspläne vorhanden sind, wurde die Schutzbedürftigkeit unter Berücksichtigung der Darstellungen der Flächennutzungspläne aus einem Vergleich der tatsächlichen Nutzung mit den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV aufgezählten Anlagen und Gebieten ermittelt.

Die dementsprechend in der Unterlage 11.1 vorgenommenen Gebietszuordnungen sind zutreffend, Einwände dagegen wurden auch im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht vorgebracht. Insb. gilt dies für die Grundstücke, die nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegen. Die tatsächlichen Nutzungen in diesen Gebieten sind den Gebietskategorien der BauNVO und damit ihrer Schutzwürdigkeit nach, sachgerecht zugeordnet worden.

Auch die Einordnung der Bebauung entlang der K 27 (Aschhorn) erfolgte zutreffend. Es handelt sich in der Regel um landwirtschaftliche Anwesen, die dem planungsrechtlichen Außenbereich nach § 35 BauGB zuzuordnen sind. Für solche Nutzungen ist nach § 2 Abs. 2

¹¹⁶ BVerwG, Urt. v. 15.03.2000 – 11 A 33.97, NVwZ 2001, 78 (79).

Satz 2 der 16. BImSchV der Ansatz des Wertes von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts entsprechend der Schutzbedürftigkeit eines Dorfgebiets sachgerecht.

2.2.3.4.6.1.3 Schallberechnung

Die in den Planunterlagen als Unterlage 11.1 enthaltene schalltechnische Untersuchung entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Die ermittelten Beurteilungspegel wurden als Basis für diesen Planfeststellungsbeschluss herangezogen.

Die Grundlage für die rechnerische Ermittlung des Verkehrslärms ist die Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV. Die 16. BImSchV verweist hinsichtlich des Berechnungsverfahrens in Anlage 1 wiederum auf die RLS-90 (Richtlinie für Lärmschutz an Straßen), die hier – wie eingangs bereits erwähnt – nach § 6 Nr. 1 der 16. BImSchV noch Anwendung findet. Die RLS-90 baut auf gesicherten Forschungserkenntnissen und Modellrechnungen auf und enthält zugunsten der betroffenen Nachbarschaft pauschale Vorgaben für Faktoren, die sich auf den Beurteilungspegel auswirken, z.B. ständigen Wind aus Richtung der Lärmquelle, Inversionswetterlagen, zulässige Höchstgeschwindigkeiten, den Lkw-Anteil am Gesamtverkehr, Korrekturfaktoren für Straßenoberflächen, Steigungen und Gefälle sowie topographische Gegebenheiten und Reflexionen.

Bei der Berechnung der Immissionen wurden der Bau der A 20/A 26 einerseits und der Bau der Zubringer zur L 111 und der K 27 andererseits getrennt betrachtet. Dies entspricht der Systematik der 16. BImSchV, die auf die zu bauende (einzelne) Straße abstellt. Eine Gesamtbetrachtung aller vorhabenbedingten Verkehrslärmimmissionen war daher nicht erforderlich. Partiiell wurde eine gemeinsame Betrachtung allerdings für den Bereich Ritscher Weg in Drochtersen und Hohenblöcken vorgenommen. Hier wurden die Immissionen aus A 26 und der (insoweit bereits planfestgestellten) A 20 zusammen betrachtet, da es sich letztlich um ein einheitliches Autobahnbauprojekt handelt.

Dort, wo die Zubringer zur L 111 und zur K 27 in das bestehende Straßennetz eingebunden werden, erfolgen auch Änderungen an den Bestandsstraßen. Im Fall der Einmündung des Zubringers zur L 111 wird ein Kreisverkehr gebaut. Die Einmündung des Zubringers zur K 27 wird ebenfalls mit einem Kreisverkehr realisiert, allerdings wird dafür die K 27 beidseitig des Knotenpunkts über eine Länge von ca. 155 m (nördliche Anbindung) bzw. ca. 167 m (südliche Anbindung) verlegt und radial an den Kreisverkehr angeschlossen. Diese Änderungen an den bestehenden Straßen L 111 und K 27 sind kein Neubau und unterfallen der Verpflichtung zum Verkehrslärmschutz daher nach § 41 Abs. 1 BImSchG nur, wenn es sich um eine „wesentliche“ Änderung handelt.

Eine wesentliche Änderung liegt nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV nur in drei Fällen vor. Zum Einen ist dies der Fall, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird, zum anderen ist dies auch der Fall, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB oder (erstmalig) auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Schließlich ist eine Änderung auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird, unabhängig davon, wie hoch die Steigerung ausfällt.

Eine Erweiterung um einen durchgehenden Fahrstreifen liegt bei den Bestandsstraßen K 27 und L 111 zwar nicht vor, wohl aber ein erheblicher baulicher Eingriff. Um festzustellen, ob dies anhand der Lärmbelastung bzw. Lärmzusatzbelastung zu einer wesentlichen Änderung im Sinne von § 41 Abs. 1 BImSchG führt, wurden auch für diesen Bereich die Beurteilungspegel mit der Unterlage 11.1 ermittelt. Dabei wurde im Bereich der Einmündung des Zubringers auf die L 111 in der Unterlage 11.1 nur eine getrennte Betrachtung vorgenommen, d.h. eine Betrachtung des Verkehrslärms auf der L 111 einerseits und eine Betrachtung des Verkehrslärms auf dem Zubringer selbst andererseits. Diese Betrachtung ergab, dass die

Änderungen an der L 111 für sich genommen nicht zu einer wesentlichen Änderung führen und deshalb auch kein Lärmschutz erforderlich ist. Eine solche Betrachtung ist jedoch unzureichend, da es sich um ein einheitliches Ausbauprojekt handelt. Nach den Grundsätzen, die das Bundesverwaltungsgericht zum sog. „Chemnitzer Überflieger“ entwickelt hat,¹¹⁷ war hier vielmehr eine gemeinsame Betrachtung vorzunehmen. Diese hat die Vorhabenträgerin in der im Deckblattverfahren ausgelegten Unterlage 11.7 auf der Basis der RLS-19 vorgenommen mit dem Ergebnis, dass eine wesentliche Änderung im Anschlussbereich der L 111 doch vorliegt. Maßgeblich für die Berechnung ist aber aufgrund der Übergangsvorschrift in § 6 der 16. BImSchV, an welche die Planfeststellungsbehörde gebunden ist, die ältere RLS-90. Deshalb hat die Vorhabenträgerin noch eine ergänzte Berechnung auf der Basis der RLS-90 nachgereicht (Unterlage 11.7.3 Anhang 1). Daraus ergibt sich, dass im Anschlussbereich der L 111 für drei Wohnhäuser eine wesentliche Änderung vorliegt, folglich dort auch zu bewerten ist, ob die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden oder nicht.

Der schalltechnischen Untersuchung liegen die Verkehrsprognosen der Vorhabenträgerin für 2030 im Planfall E3 zugrunde. In diesem Planfall ist der Elbtunnel realisiert und A 20 sowie A 26 sind fertiggestellt. Dies führt dann zu einer Verkehrsbelastung von 45.600 KfZ/24 h auf der A 20 südwestlich des Autobahnkreuzes (Schwerverkehrsanteil 7.820 KfZ), 41.200 KfZ/24 h auf der A 20 nordöstlich des Autobahnkreuzes in Richtung Elbtunnel (Schwerverkehrsanteil 5.110 KfZ) und 33.000 KfZ/24 h auf der A 26 östlich des Autobahnkreuzes (Schwerverkehrsanteil 3.640 KfZ). Für den Zubringer zur K 27 werden bis zur Einmündung in den dortigen Kreisverkehr 11.200 KfZ/24 h (Schwerverkehrsanteil 190 KfZ) und für den Zubringer zur L 111 bis zur Einmündung in den dortigen Kreisverkehr 11.600 KfZ/24 h (Schwerverkehrsanteil 880 KfZ) prognostiziert.

Schließlich ist auch der gewählte Prognosehorizont 2030 rechtlich nicht zu beanstanden. In der Straßenplanung sind Prognosezeiträume von zehn bis 15 Jahren grundsätzlich angemessen, weil belastbare Vorhersagen über die Verkehrsentwicklung über einen Zeitraum von mehr als 15 Jahren hinweg in der Regel nur sehr schwer möglich sind.¹¹⁸ Dementsprechend sind auch kürzere Prognosezeiträume zulässig, zumal ein kürzerer Zeitraum die Sicherheit der Prognose erhöht. Für Fernstraßenvorhaben hat es das Bundesverwaltungsgericht zudem nicht beanstandet, jedenfalls für Vorhaben, die im Bundesbedarfsplan im vordringlichen Bedarf ausgewiesen sind, auf den Prognosehorizont des Bedarfsplans abzustellen, der aus dem jeweils geltenden Bundesverkehrswegeplan abgeleitet wird, weil sich dies nicht als Ausdruck unsachlicher Erwägungen darstellt, sondern sich nahtlos in die Konzeption einfügt, die dem FStrAbG und dem entsprechenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zugrunde liegt.¹¹⁹ Durch die fortschreitende Annäherung an das Ende des Prognosehorizonts und den insoweit naheliegenden Einwand, der noch verbleibende Prognosezeitraum sei „zu kurz“, wird dies nicht ohne Weiteres infrage gestellt.¹²⁰

Erweist sich die Anknüpfung an die laufende Verkehrswegeplanung und ihren Prognosehorizont bei einem hiervon erfassten Vorhaben somit grundsätzlich als Ausdruck sachlicher Erwägungen, so kann die bisherige Verkehrsprognose jedenfalls dann nicht mehr zugrunde gelegt werden, wenn eine neue Verkehrswegeplanung beschlossen ist oder sich zumindest als verlässliche und deswegen zu Planungszwecken bereits „freigegebene“ Grundlage darstellt.¹²¹ Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat zwar am 24.10.2024 eine neue Verkehrsprognose bis 2040 für Deutschland vorgelegt, welche die der Bedarfsplanung bis 2030 zugrunde liegende Prognose ablösen soll. Allerdings fehlt es im Zeitpunkt der Planfeststellung noch an einer neuen Verflechtungsprognose, die Grundlage für eine Fortschreibung der vorhabenbezogenen Verkehrsprognose sein könnte. Hinzu kommt,

¹¹⁷ BVerwG, Urt. 23.11.2005 – 9 A 28.04, BVerwGE 124, 334 (Rn. 25 ff.).

¹¹⁸ BVerwG, Urt. v. 07.03.2007 – 9 C 2.06, BVerwGE 128, 177 (Rn. 21); OVG S-H, Beschl. v. 28.06.2010 – 1 LA 24/10, NordÖR 2010, 450 (451).

¹¹⁹ BVerwG, Urt. v. 21.03.1996 – 4 A 10.95, juris, Rn. 19.

¹²⁰ BVerwG, Beschl. v. 25.05.2005 – 9 B 44.04, juris, Rn. 22.

¹²¹ BVerwG, Beschl. v. 25.05.2005 – 9 B 44.04, juris, Rn. 23.

dass die nun vorliegende Basisprognose 2040 lediglich die empirische Grundlage für die in § 4 FStrGAbG vorgesehene Überprüfung des Bedarfsplans ist, dessen Anpassung nach Übergabe des Berichts zur Bedarfsplanüberprüfung an den Deutschen Bundestag durch Gesetz erfolgt. Aufgrund des vorzeitigen Endes der 20. Wahlperiode des Deutschen Bundestages ist jedoch nicht absehbar, wann eine Fortschreibung der Bedarfsplanung erfolgt. In Anbetracht der beschriebenen Sachlage ist somit die Auswahl des Prognosehorizonts 2030 sachgerecht.

Allerdings ist einzuräumen, dass die Bauarbeiten für den Elbtunnel, für den eine Bauzeit von sechs Jahren angenommen wurde, erst jetzt beginnen werden und für die Fortführung der A 20 sowohl auf schleswig-holsteinischer Seite als auch auf niedersächsischer Seite noch nicht durchgehend Baurecht in Form von vollziehbaren Planfeststellungsbeschlüssen besteht. Allerdings würden diesbezügliche Zwischenzustände, welche die Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht in Kap. 8.4 beschrieben hat, auf dem Autobahnkreuz und den darauf zulaufenden Autobahnabschnitten nur zu deutlich geringeren Belastungen führen. Deshalb kann davon ausgegangen werden, dass die zugrunde gelegte Belastung im Sinne des Lärmschutzes auf der sicheren Seite liegt, also insb. keine zu geringe Verkehrsmenge zugrunde gelegt wurde.

2.2.3.4.6.1.4 Aktiver Schallschutz

Aktiver Schallschutz ist nach § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV nur dann geboten, wenn die festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Das ist hier – mit Ausnahme von drei Wohngebäuden an der Gauensieker Straße – nicht der Fall. Für diese Gebäude wird passiver Schallschutz gewährt, worauf unter 2.2.3.4.6.1.5 noch näher eingegangen wird.

Im Übrigen stellen sich die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung wie folgt dar:

Durch den Bau der Autobahnen werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nirgends überschritten. Im Wesentlichen beruht dies darauf, dass das Autobahnkreuz selbst hinreichenden Abstand zur Wohnbebauung wahrt, die bereits planfestgestellte A 20 ab dem Ausgang des Elbtunnels in Richtung Autobahnkreuz in Troglage verläuft und die Trogwände hochabsorbierend hergestellt werden. Im Bereich des Autobahnkreuzes werden die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts ab einer Entfernung von 110 m tags und 220 m nachts eingehalten. Der strengere Wert für Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts erfordert Abstände von 215 m tags und 415 m nachts. Innerhalb der so definierten Abstände befinden sich jedoch keine Wohngebäude, sodass die Einhaltung der Immissionsrichtwerte gegeben ist.

Westlich der A 26 im Bereich Aschhorn und südlich der A 26 im Bereich Drochtersermoor bis Ritschermoor werden die Immissionsgrenzwerte ebenfalls eingehalten. Im Bereich Aschhorn weist das am stärksten betroffene Gebäude Aschhornermoor 5 einen Beurteilungspegel von tags 41 dB(A) und nachts 33 dB(A) auf, bei einem Immissionsgrenzwert von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Bei gleichem Immissionsgrenzwert ist im Bereich Drochtersermoor bis Ritschermoor das Gebäude Ritschermoor 36 mit 56 dB(A) tags und 51 dB(A) nachts betroffen, sodass auch dort der Immissionsgrenzwert deutlich unterschritten wird.

Der Bereich östlich der A 20 mit der Bebauung Ritscher Weg wird sowohl durch Immissionen der bereits planfestgestellten A 20 als auch durch das Autobahnkreuz betroffen. Gleiches gilt für die gewerbliche Bebauung Hohenblöcken auf der anderen, westlichen Seite der A 20. Entlang der A 20 ist ein Lärmschutzwall vorgesehen. Im Ergebnis werden auch hier die Immissionsgrenzwerte eingehalten. Sie unterschreiten an der Bebauung Ritscher Weg am Grundstück mit der höchsten Belastung (Ritscher Weg 35) den maßgeblichen Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts. Die Unterschreitung beträgt tags 6 dB und nachts 1 dB. An der Bebauung Hohenblöcken wird der maßgebliche Immissionsgrenzwert von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts tagsüber um 7 dB (Pegel 62 dB(A)) und nachts um 2 dB (Pegel 57 dB(A)) unterschritten.

Entlang der neu zu bauenden Zubringer zur K 27 und zur L 111 werden die Immissionsgrenzwerte ebenfalls eingehalten. Entlang des Zubringers zur K 27 ist das Gebäude Aschhorn 1 mit 46 dB(A) tags und 37 dB(A) nachts am stärksten betroffen, liegt aber sehr deutlich unterhalb des Immissionsgrenzwerts von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Andere im Einflussbereich der Zubringer liegende Gebäude sind deutlich weniger belastet.

Die Planfeststellungsbehörde ist auch der Frage nachgegangen, ob bei einer Gesamtbetrachtung von A 26/A 20 und Zubringer zur L 111 an der Bebauung Hohenblöcken die Immissionsgrenzwerte noch eingehalten werden, ungeachtet der Frage, ob dies rechtlich geboten wäre. Diese Frage stellt sich, weil in diesem Bereich Autobahn und Zubringer sehr nahe nebeneinander verlaufen. Der Beurteilungspegel, welcher allein von dem Zubringer zur L 111 ausgeht, die näher an der Bebauung liegt als die Autobahn, ist jedoch deutlich geringer und beträgt auf volle Dezibel aufgerundet maximal 57 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts. Eine Addition der Beurteilungspegel von L 111 und Autobahn würde deshalb keine nennenswerte Erhöhung des Gesamtpegels bewirken.

Aufgrund der erforderlichen Gesamtbetrachtung der Verkehrslärmimmissionen der zu ändernden L 111 (mit Kreisverkehr) und des Zubringers liegt an den drei Gebäuden Gauensieker Straße 6, 8 und 10 eine wesentliche Änderung nach § 41 Abs. 1 BImSchG vor (s.o. 2.2.3.4.6.1.3). An allen drei Gebäuden würde ohne Maßnahmen des aktiven Schallschutzes eine Lärmbelastung von bis zu 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts erreicht. Durch die vorgesehene Maßnahme des aktiven Schallschutzes (lärmmindernde Fahrbahnbeläge) und die in den Planunterlagen vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG i.V.m. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO können die Schallimmissionen zwar gesenkt werden, überschreiten jedoch immer noch die Grenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Wegen der Unverhältnismäßigkeit von Maßnahmen, die einen Vollschutz realisieren würden, kommt hier nach § 41 Abs. 2 BImSchG nur passiver Schallschutz in Betracht.

2.2.3.4.6.1.5 Passiver Schallschutz

Passiver Schallschutz ist an den Gebäuden Gauensieker Straße 6, 8 und 10 in Drochtersen erforderlich, weil dort die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht eingehalten werden können und aktiver Lärmschutz unverhältnismäßig wäre. Dabei ist die Planfeststellungsbehörde von folgenden grundsätzlichen Erwägungen ausgegangen:

Die Unverhältnismäßigkeit von weiteren Maßnahmen des aktiven Schallschutzes im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG kann nicht schematisch allein aus dem Verhältnis der Kosten des aktiven zum – regelmäßig billigeren – passiven Schallschutz hergeleitet werden.¹²² Für die Beurteilung der Verhältnismäßigkeit ist vielmehr zunächst zu untersuchen, welche Kosten ein Vollschutz erfordert. Sind diese unverhältnismäßig, müssen schrittweise Abschläge gemacht werden, um die gerade noch mit verhältnismäßigem Aufwand leistbare maximale Verbesserung durch aktiven Schallschutz zu ermitteln. Das erfordert eine Gegenüberstellung des im jeweiligen Baugebiet erreichbaren Schutzes und der dafür erforderlichen Kosten. Wo die Unverhältnismäßigkeit beginnt, ist demnach stets eine Frage des Einzelfalls und lässt sich nicht mit bestimmten Verhältnisangaben festlegen.

Innerhalb von Gebieten mit unterschiedlicher Bebauung sind Differenzierungen anhand einer Betrachtung der Kosten pro Schutzfall geboten, weil bei einer dichteren Bebauung die Kosten zur Erreichung eines bestimmten Schallschutzniveaus pro Schutzfall niedriger liegen als bei einer aufgelockerten Bebauung. Somit ist auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Betroffenen dem Vorhabenträger bei einer dichteren Bebauung ein höheres Maß an Maßnahmen des aktiven Schallschutzes zumutbar als bei einer aufgelockerten Bebauung. Darüber hinaus können Gesichtspunkte wie die Veränderung des

¹²² BVerwG, Urt. v. 13.05.2009 – 9 A 72.07, NVwZ 2009, 1498 (1503).

Stadt- und Landschaftsbildes durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes berücksichtigt werden.¹²³

Die Prüfung der Verhältnismäßigkeit nach § 41 Abs. 2 BImSchG hat somit einen Abwägungscharakter, der die Berücksichtigung der Belange anderer Betroffener (z.B. durch Lärmverlagerungen oder Lärmreflexionen) und die Berücksichtigung öffentlicher Belange (z.B. des Stadtbildes) gestattet.¹²⁴ Zu den neben den Kosten ebenfalls zu berücksichtigenden Kriterien zählen die Vorbelastung mit Verkehrslärm, aber auch mit Lärm aus anderen Quellen, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebiets, die Zahl der betroffenen Personen, das Ausmaß der prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und der zu erwartende Wertverlust der Grundstücke.

Für die grundsätzlich zulässige Berücksichtigung der Vorbelastung¹²⁵ durch den vorhandenen Verkehrslärm gelten jedoch im Falle einer wesentlichen Änderung einer Straße Einschränkungen. Die Vorbelastung ist nämlich im Fall der wesentlichen Änderung einer Straße schon beim Begriff der „wesentlichen Änderung“ zu berücksichtigen. Eine solche liegt nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV nur bei einer Steigerung des Verkehrslärms um 3 dB vor. Lärmzunahmen unterhalb dieser Schwelle lösen keine Lärmschutzansprüche aus. Weil somit bei baulichen Eingriffen vorhandener bzw. nur gering gesteigerter Verkehrslärm ohne Lärmschutzansprüche hingenommen werden muss, kann die Vorbelastung nicht allein als Argument herangezogen werden, die bei einer Lärmzunahme um mindestens 3 dB an sich bestehenden Lärmschutzansprüche wieder auszuschließen. Somit ist die Vorbelastung zwar als *ein* Kriterium bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung nach § 41 Abs. 2 BImSchG berücksichtigungsfähig, sie rechtfertigt aber nicht den Verzicht auf eine weitere planerische Abwägung für die Annahme, dass weitergehende Schallschutzmaßnahmen unverhältnismäßig sind.¹²⁶

Die Anwendung dieser Grundsätze auf den vorliegenden Fall ergibt Folgendes:

Es wäre denkbar, zum Schutz der drei Gebäude straßenbegleitend eine Lärmschutzwand zu errichten. Die Lärmschutzwand lässt sich jedoch nicht durchgezogen vor den Grundstücken realisieren, da diese über die L 111 jeweils ihre Grundstückszufahrt zum Straßennetz haben und eine andere Zufahrt nicht möglich ist. Die Lärmschutzwand müsste daher mit Unterbrechungen im Bereich der Grundstückseinfahrten errichtet werden. Die Kosten würden sich im Fall einer nicht transparenten, sprich blickdichten Ausführung bei 5 m Höhe kapitalisiert nach Angaben der Vorhabenträgerin auf rund 530.000 Euro belaufen; die reinen Baukosten lägen bei 336.000 Euro. Betroffen wären, wenn nach betroffenen Fassadenbereichen gezählt würde, 13 Schutzfälle nach den Unterlagen der Vorhabenträgerin, was zu hohen Kosten pro gelöstem Schutzfall für einen Vollschutz führt. Die hohen Kosten pro Schutzfall sprächen schon für sich für eine Unverhältnismäßigkeit.

Dabei ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der Schutzfälle sogar ein deutlich ungünstigeres Verhältnis anzusetzen; denn es handelt sich augenscheinlich nicht um Mehrfamilienhäuser, sondern um Einfamilienhäuser. Das Gebäude Gauensieker Straße 6 verfügt über ein Erdgeschoss und ein ausgebautes Dachgeschoss, ebenso das Gebäude Gauensieker Straße 8. Das Gebäude Gauensieker Straße 10 verfügt zwar augenscheinlich über zwei Geschosse, dies allerdings nur, weil sich im Erdgeschoss ein Ladengeschäft befindet und die Wohnräume darüber angeordnet sind. Zu berücksichtigen ist zudem, dass die Lärmschutzwand nur wenige Meter vor den Südfassaden der betroffenen Gebäude errichtet werden müsste. Somit hätte die Lärmschutzwand auf die zur Straße hin ausgerichteten Fenster einen erheblichen Verschattungseffekt. Dieses Problem wird noch dadurch verschärft, dass zwischen straßenseitiger Grundstücksgrenze und Gebäudeaußenkante lediglich 4 bis

¹²³ BVerwG, Urt. v. 13.05.2009 – 9 A 74.07, juris, Rn. 54

¹²⁴ BVerwG, Urt. v. 14.04.2010 – 9 A 43.08, juris, Rn. 43.

¹²⁵ BVerwG, Urt. v. 15.03.2000 – 11 A 46.97, juris, Rn. 60; BayVGH, Urt. v. 23.02.2007 – 22 A 01.40089, ZUR 2007, 540 (Rn. 70).

¹²⁶ BVerwG, Urt. v. 18.07.2013 – 7 A 9.12, juris, Rn. 43; BVerwG, Urt. v. 20.01.2010 – 9 A 22.08, NVwZ 2010, 1151 (Rn. 48 f.).

5 m liegen. Den Grundstückseigentümern verbliebe also nur wenig Raum zwischen ihrer Fassade und der Lärmschutzwand. Den damit verbundenen Einschränkungen der Wohnqualität ließe sich nur durch eine transparente Lärmschutzwand begegnen, was jedoch zu noch deutlich höheren Kosten führen würde, zumal dann auch noch regelmäßig Reinigungskosten anfallen.

Durch eine geringere Höhe der Lärmschutzwand ließen sich die Kosten deutlich reduzieren. So lägen die Herstellungskosten einer Lärmschutzwand von 3 m Höhe bei 201.600 Euro. Allerdings würde dies nur den Schutz der Erdgeschosse ermöglichen, während am ersten Obergeschoss der betroffenen Wohngebäude zur Nachtzeit mit bis zu 4 dB noch erhebliche Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts verbleiben. Eine lediglich 2 m hohe Lärmschutzwand mit Herstellungskosten von 134.400 Euro hätte ebenso noch Überschreitungen bis zu 4 dB zur Nacht- und auch zur Tageszeit zur Folge. Eine transparente Ausführung würde auch hier zu höheren Kosten führen.

Somit wäre ein Vollschutz wegen der hohen Gesamtkosten und der Beeinträchtigung der Belichtung und Besonnung offensichtlich unverhältnismäßig, ohne dass es dafür noch einer genauen Ermittlung der Kosten für passiven Schallschutz bedürfte. Ein Teilschutz mit einer 2 m oder 3 m hohen Lärmschutzwand reduziert zwar die Kosten deutlich, dafür aber auch die Schutzwirkung und ist damit ebenfalls unverhältnismäßig, weil die Kosten pro gelöstem Schutzfall hier nicht nennenswert sinken.

Entscheidendes Argument gegen eine Lärmschutzwand sind jedoch neben den hohen Errichtungskosten und den Beeinträchtigungen für die Besonnung der Grundstücke weitere Probleme, welche die Errichtung von Lärmschutzwänden verursachen würde: Zwischen der L 111 und den betroffenen Grundstücken verlaufen mehrere Versorgungsleitungen (Deutsche Telekom, Gasleitung, Mittelspannungskabel, Niederspannungskabel). Dieser Bereich außerhalb der betroffenen Grundstücke eignet sich wegen der Versorgungsleitungen für die Errichtung der Lärmschutzwand nicht, weil hier Schutzstreifen zu beachten wären und die Lärmschutzwand ihrerseits eine Tiefgründung mit Betonbohrpfählen benötigt. Eine Lärmschutzwand noch näher an die Gebäude zu rücken, um einen Konflikt mit den Versorgungsleitungen zu vermeiden, verbietet sich aufgrund der Auswirkungen auf die Belichtung und Besonnung der Grundstücke einschließlich der Vorgartenbereiche. Zudem müsste die Lärmschutzwand dann auf den Anliegergrundstücken selbst liegen, was einen Grunderwerb erfordert bzw. – anders gewendet – einen Eingriff in das Grundeigentum bedeutet. Weiterhin berücksichtigt die Planfeststellungsbehörde, dass durch die Errichtung der Lärmschutzwände auch die Ausfahrt aus den Grundstücken erschwert wird, weil die Lärmschutzwände das Sichtfeld erheblich reduzieren.

In der gebotenen Gesamtschau zeigt sich somit, dass die Kosten des aktiven Schallschutzes außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Dies gilt erst recht unter Berücksichtigung der von der Vorhabenträgerin zuletzt vorgesehenen anderweitigen Maßnahmen zum Lärmschutz: So wird im Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs auf der L 111 der Einbau von Deckschichten aus Splittmastixasphalt gemäß Tab. 4a der RLS-19 oder gleichwertig zugesagt, was zu einer Lärminderung führt. Außerdem wird nordwestlich des Kreisverkehrs der L 111 bis zur Ortstafel Drochtersen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h vorgesehen und an den übrigen Zufahrten zum Kreisverkehr wird ein sog. Geschwindigkeitstrichter eingerichtet mit einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ab 150 m vor dem Kreisverkehr und 50 km/h ab einer Entfernung von 100 m vom Kreisverkehr. Für die dann noch verbleibenden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte haben die betroffenen Grundstückseigentümer Anspruch auf passiven Schallschutz. Dafür und für die weiteren Maßnahmen zum Lärmschutz hat die Vorhabenträgerin eine Zusage abgegeben.

Die Details des passiven Schallschutzes richten sich nach der 24. BImSchV und werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt. Konkret bedeutet dies, dass die Betroffenen einen Anspruch auf Durchführung baulicher Maßnahmen (z.B. Schallschutzfenster) auf Kosten der Vorhabenträgerin haben. Diese Maßnahmen werden nach den Vorgaben der 24. BImSchV so bemessen, dass in den Innenräumen bestimmte Lärmpegel nicht mehr überschritten werden.

2.2.3.4.6.2 Baubedingte Schallimmissionen

Die mit der Realisierung des planfestgestellten Vorhabens verbundenen baubedingten Lärmimmissionen erforderten keine nähere Untersuchung.

Eine Baustelle stellt als funktionale Zusammenfassung von Maschinen, Geräten und ähnlichen Einrichtungen eine Anlage im Sinne des § 3 Abs. 5 BImSchG dar. In diesem Zusammenhang ist indes festzustellen, dass sich weder aus dem BImSchG noch aus sonstigen aufgrund dessen erlassener Vorschriften oder Verordnungen eine generelle Pflicht zur detaillierten oder auch nur prognostischen Untersuchung von Baulärmimmissionen ergibt. Denn aufgrund der Unregelmäßigkeiten des Baustellenbetriebs lässt sich der von einer Baustelle ausgehende Lärm gemeinhin nur schwer prognostizieren.¹²⁷

Die Planfeststellungsbehörde hat dem Träger des Vorhabens gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG erfasst dabei auch solche nachteiligen Wirkungen, die durch Lärm aufgrund von Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen.¹²⁸ Ist mithin zu erwarten, dass die nach der AVV Baulärm maßgeblichen Immissionsrichtwerte voraussichtlich überschritten werden und sich diese Überschreitungen nicht vermeiden lassen, indem die dem Stand der Technik entsprechenden Lärminderungsmaßnahmen wie bspw. die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen und Bauverfahren zum Einsatz kommen, ist dies im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. In diesem Fall ist darüber zu befinden, ob die Überschreitungen durch mit dem Vorhaben an sich verträgliche Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes auf ein Mindestmaß beschränkt werden können. Die Auferlegung solcher Maßnahmen hat dann zwingend zu erfolgen.

Im vorliegenden Fall ist zu berücksichtigen, dass der Bau der A 20 einschließlich des südlichen Tunnelportals bereits durch den bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 30.03.2015 zugelassen wurde. Soweit Baustellenlärm aus dem Bau des Tunnelportals und der Fahrbahn der A 20 herrührt, war dieser daher nicht in diesem Planfeststellungsverfahren zu behandeln. Vielmehr wurde im Planfeststellungsverfahren für die Elbquerung ein umfangreiches Gutachten zum Baulärm von der Vorhabenträgerin vorgelegt und der Nachweis erbracht, dass die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm eingehalten werden können. Für den durch den Bau von Zubringer und Schleifen verursachten Baustellenlärm war eine Betrachtung durch eine weitere Prognose demgegenüber entbehrlich, da die Baustellenbereiche überwiegend ausreichenden Abstand zur Wohnbebauung halten, sodass unter Beachtung der verfügbaren allgemeinen Nebenbestimmung (s.o. 1.1.3.2.4) zum Schutz vor Baulärm von der Einhaltung der maßgeblichen Richtwerte der AVV Baulärm auch hier ausgegangen werden kann.

2.2.3.4.6.3 Luftschadstoffe

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den zwingenden Vorgaben der Lufteinhaltung zu vereinbaren.

Während für den Bereich der Verkehrslärmimmissionen über § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV verbindliche Grenzwerte bestehen, fehlen derartige normative Festlegungen für Schadstoffimmissionen. Gleichwohl ist in diesem Zusammenhang die Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) zu beachten. Diese dient der Umsetzung der Luftqualitätsrichtlinien der Europäischen Union. Sie enthält für verschiedene Luftschadstoffe Grenzwerte, deren Überschreitung zu schädlichen

¹²⁷ BVerwG, Urt. v. 10.07.2012 – 7 A 11.11, BVerwGE 143, 249 (Rn. 68) m.w.N.

¹²⁸ BVerwG, Urt. v. 10.07.2012 – 7 A 11.11, BVerwGE 143, 249 (Rn. 75).

Umwelteinwirkungen im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG führt. Soweit hier von Bedeutung gelten danach die in der nachfolgenden Tab. aufgeführten Grenzwerte:

Luftschadstoff	Grenzwert	Mittelwert- Bezugszeitraum	Regelung in der 39. BImSchV
Schwefeldioxid (SO ₂)	350 µg/m ³	1 Stunde (24 zulässige Überschreitungen im Kalenderjahr)	§ 2 Abs. 1
Schwefeldioxid (SO ₂)	125 µg/m ³	24 Stunden (3 zulässige Überschreitungen im Kalenderjahr)	§ 2 Abs. 2
Schwefeldioxid (SO ₂)	20 µg/m ³	Kalenderjahr	§ 2 Abs. 4
Stickstoffdioxid (NO ₂)	200 µg/m ³	1 Stunde (18 zulässige Überschreitungen im Kalenderjahr)	§ 3 Abs. 1
Stickstoffdioxid (NO ₂)	40 µg/m ³	Kalenderjahr	§ 3 Abs. 2 bzw. Abs. 4
Feinstaub PM ₁₀	50 µg/m ³	24 Stunden (35 zulässige Überschreitungen im Kalenderjahr)	§ 4 Abs. 1
Feinstaub PM ₁₀	40 µg/m ³	Kalenderjahr	§ 4 Abs. 2
Feinstaub PM _{2,5}	25 µg/m ³	Kalenderjahr	§ 5 Abs. 2
Benzol	5 µg/m ³	Kalenderjahr	§ 7
Kohlenmonoxid	10 mg/m ³	8 Stunden	§ 8
Ozon	120 µg/m ³ (Zielwert)	8 Stunden (25 zulässige Über- schreitungen im Kalenderjahr)	§ 9 Abs. 1

Tab. 9

Das Bundesverwaltungsgericht hat allerdings schon zu der Vorgängerverordnung, der 22. BImSchV, entschieden, dass die Planfeststellungsbehörde die Einhaltung dieser Grenzwerte nicht vorhabenbezogen sicherstellen muss. Die Verwirklichung von Straßenbauvorhaben ist deshalb selbst dann nicht von vornherein ausgeschlossen, wenn prognostisch die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV überschritten werden. Die Planfeststellungsbehörde muss jedoch sicherstellen, dass die Verwirklichung des Vorhabens nicht die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern.¹²⁹ Ist hingegen die Einhaltung der maßgeblichen Grenzwerte auch bei Realisierung des Vorhabens ohne zusätzliche Maßnahmen der

¹²⁹ BVerwG, Urt. v. 10.04.2019 – 9 A 22.18, BVerwGE 165, 185 (Rn. 23); BVerwG, Urt. v. 26.05.2004 – 9 A 6.03, BVerwGE 121, 57 (60 ff.).

Luftreinhaltung prognostisch nachgewiesen, so ergibt sich für die Planfeststellung kein Hindernis. Schutzauflagen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG sind dann ebenfalls nicht veranlasst. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde genügt es in einem solchen Fall, die tatsächlich eintretende Veränderung der Luftschadstoffbelastung abwägend zu berücksichtigen.

Hier konnte die Planfeststellungsbehörde davon ausgehen, dass auch nach Realisierung des Vorhabens alle maßgeblichen Grenzwerte für die Luftreinhaltung eingehalten werden können.

Die als Unterlage 11LuS vorgelegte Luftschadstoffuntersuchung hat für die Luftschadstoffe Stickoxid (NO_x), Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub PM₁₀ und Feinstaub PM_{2,5} die vorhabenbedingte Schadstoffbelastung durch Ausbreitungsberechnung unter Berücksichtigung der Vorbelastung ermittelt und diese flächenhaft sowie für zwei einzelne Aufpunkte mit Wohnbebauung dargestellt. Dabei handelt es sich um ein Wohngrundstück an der L 111 am künftigen Kreisverkehr zur Anbindung des Vorhabens und um ein Wohngrundstück am Ritscher Weg.

Es handelt sich indes nicht um die Bereiche mit der höchsten Immissionsbelastung. Die höchste Immissionsbelastung tritt vielmehr am südlichen Portal des Elbtunnels sowie direkt im Fahrbahnbereich und beidseits der Fahrbahnen auf angrenzenden Flächen auf. Allerdings ist auch nach der 39. BImSchV keine flächendeckende Einhaltung von Immissionsgrenzwerten gefordert, sondern ist nach Anlage 3 lit. a Nr. 2 lit. c der 39. BImSchV die Grenzwerteinhaltung auf den Fahrbahnen der Straßen und auf dem Mittelstreifen gerade nicht zu beurteilen. Für den Schutz der menschlichen Gesundheit sind nach Anlage 3 lit. b Nr. 1 lit. a der 39. BImSchV stattdessen die Bereiche innerhalb von Gebieten und Ballungsräumen relevant, in denen die höchsten Werte auftreten, denen die Bevölkerung wahrscheinlich direkt oder indirekt über einen Zeitraum ausgesetzt sein wird, der im Vergleich zum Mittelungszeitraum der betreffenden Immissionsgrenzwerte signifikant ist. Dieses Kriterium ist auch bei landwirtschaftlichen Nutzflächen nicht erfüllt. Deshalb kommt es auch auf die Immissionsbelastung der unmittelbar an die Fahrbahn anschließenden Flächen nicht an.

Die nachfolgende Tab. stellt für die genannten Immissionsorte dar, von welcher Vorbelastung (gegebene Belastung ohne das Vorhaben) und von welcher Gesamtbelastung nach der luftschadstofftechnischen Untersuchung nach Realisierung des Vorhabens am Ende des Planungshorizonts 2030 auszugehen ist (Planfall E3). Der gewählte Planfall E3 entspricht dabei dem Fall der stärksten Verkehrsbelastung nach Fertigstellung des Autobahnkreuzes mit der A 20 Bad Segeberg – Drochtersen, der A 26 bis Hamburg und der vollständigen A 20 Küstenautobahn.

		Kreisverkehr L 111	Ritscher Weg
NO _x µg/m ³	Vorbelastung	16	16
	Gesamtbelastung	21,4	18,0
NO ₂ µg/m ³	Vorbelastung	13	13
	Gesamtbelastung	14,7	13,2
	Grenzwert	40	40
PM ₁₀ µg/m ³	Vorbelastung	15	15
	Gesamtbelastung	16,0	15,4
	Grenzwert	40	40
	Vorbelastung	13	13

PM _{2,5}	Gesamtbelastung	13,4	13,2
µg/m ³	Grenzwert	25	25

Tab. 10

Die Berechnung enthält dabei über den Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses hinaus nicht nur die Emissionen der A 26, des Zubringers zur L 111 und die Schleifenrampen des Autobahnkreuzes, sondern auch die der Fahrbahn der A 20 ab dem Elbtunnelportal, obwohl dies bereits Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses für die Elbquerung vom 30.03.2015 ist. Somit ist sichergestellt, dass alle relevanten Immissionen im Zusammenhang mit dem Vorhaben, auch soweit sie sich durch Überlagerungen der in verschiedenen Verfahren zugelassenen Teile des Autobahnabschnitts und seiner Zubringer ergeben, betrachtet wurden.

Nach der vorliegenden Luftschadstoffuntersuchung werden sodann im Planfall E3 die Grenzwerte für NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} an den berechneten Immissionsorten deutlich unterschritten. Die Gesamtbelastung liegt nur geringfügig über der ohnehin vorhandenen Vorbelastung. Die höchste Belastung überhaupt wird direkt auf den Fahrbahnen der Autobahn und außerhalb des hier planfestzustellenden Streckenabschnitts im Bereich des südlichen Elbtunnelportals prognostiziert. Am südlichen Tunnelportal beträgt die Belastung bei NO₂ 19 µg/m³, bei PM₁₀ 21,0 µg/m³ und bei PM_{2,5} 16,5 µg/m³. Auch in diesem, für die Beurteilung eigentlich nicht relevanten Bereich werden somit die Grenzwerte der 39. BImSchV noch deutlich unterschritten. Dabei sind selbst diese Werte noch überschätzend, weil die Luftschadstoffuntersuchung die abschirmende Wirkung der vor dem Tunnelportal vorgesehenen Trogwände nicht berücksichtigt.

Die in der Tab. 9 nicht ausgewiesenen Grenzwerte für Kurzzeitbelastungen werden damit ebenfalls sicher eingehalten. Das betrifft den Stundenmittelwert von 200 µg/m³ Luft für Stickstoffdioxid, der nur 18-mal im Jahr überschritten werden darf und den Tagesmittelwert der PM₁₀-Konzentration von 50 µg/m³ Luft, der 35-mal im Jahr überschritten werden darf. Die Häufigkeit dieser Überschreitungen lässt sich nicht unmittelbar prognostizieren, weil sie von vielen, im Einzelnen nicht vorhersagbaren Faktoren abhängig ist, insb. den jeweiligen Witterungslagen innerhalb eines Kalenderjahres. Allerdings gibt es eine Korrelation zwischen dem Jahresmittelwert eines Schadstoffs und der Überschreitung von Tagesmittelwerten oder Stundenmittelwerten. Bei geringen Jahresmittelwerten – wie im vorliegenden Fall – kann auch eine Überschreitung der Grenzwerte für Kurzzeitbelastungen sicher ausgeschlossen werden.

Die vorliegende luftschadstofftechnische Untersuchung entspricht schließlich auch hinsichtlich ihrer Methodik den rechtlichen Vorgaben. Die 39. BImSchV legt kein bestimmtes Verfahren für die Anfertigung von Schadstoffprognosen fest. Das in der luftschadstofftechnischen Untersuchung verwandte Verfahren IMMIS^{em} ist für den vorliegenden Fall geeignet, weil es im Unterschied zu dem sonst üblichen Modell RLuS 2012 die Berücksichtigung der Immissionsbeiträge von einer größeren Anzahl von räumlich zueinander unterschiedlich orientierten Quellen ermöglicht (Autobahnkreuz, Zubringer, Kreisverkehr, Tunnelportal). Es ist auch nicht zu beanstanden, dass die Untersuchung für die Emissionen der Kraftfahrzeuge als Eingangsdaten das Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA) 4.1 zugrunde legt, obwohl mittlerweile bereits das HBEFA 4.2 existiert. Hierzu lag der Planfeststellungsbehörde eine Abschätzung der OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG, welche auch die Ausgangsuntersuchung erstellt hat, vor (Unterlage 11LuS.2). Diese Abschätzung ergab, dass bei Anwendung des HBEFA 4.2 die Emissionsquellstärken für die zu betrachtenden Schadstoffe PM₁₀, PM_{2,5} und NO_x geringfügig (PM₁₀ und PM_{2,5}) bis deutlich (NO_x) sinken. Somit würden bei einer Ausbreitungsberechnung auch die berechneten Luftschadstoffkonzentrationen sinken; bei Anwendung des HBEFA 4.2 wäre also die vorhabenbedingte Zusatzbelastung geringer als bisher angenommen. Somit kann die Planfeststellungsbehörde die auf der Basis des HBEFA 4.1 ermittelten Werte als jedenfalls auf

der sicheren Seite liegend zugrunde legen, wohlwissend, dass damit tendenziell eher eine Überschätzung des Immissionsgeschehens verbunden ist.

Des Weiteren ist es nach der Rechtsprechung ausreichend, für die Ermittlung der Vorbelastung bzw. Hintergrundbelastung auf die Daten der behördlichen Luftüberwachung zurückzugreifen. Besondere Messungen aus Anlass des Vorhabens sind nicht erforderlich, sofern die zugrunde gelegten Messstationen den örtlichen Verhältnissen Rechnung tragen und ggf. auftretende Unterschiede bei der Prognose berücksichtigt werden.¹³⁰ Diesen Anforderungen genügt die vorliegende Luftschadstoffuntersuchung. Sie hat die Daten der ca. 27 km entfernten Messstation Altes Land herangezogen. Dort wird zwar PM_{2,5} nicht erfasst. Dafür hat die Untersuchung jedoch den höchsten Jahresmittelwert herangezogen, der zwischen 2017 und 2019 an einer Hintergrund-Messstation im ländlichen Bereich Niedersachsens erfasst wurde. Die pandemiebedingt geringen Belastungen des Jahres 2020 sind in die Abschätzung der Vorbelastung nicht eingeflossen. Schließlich ist auch nicht zu beanstanden, dass die Vorbelastung aus den Messwerten der Jahre 2017 bis 2019 abgeleitet wurde, obwohl diese Werte zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses schon einige Jahre zurückliegen. Die Messwerte der Station Altes Land zeigen auch in den nachfolgenden Jahren keine wesentliche Abweichung der maßgeblichen Jahresmittelwerte nach oben, sondern eher eine leicht fallende Tendenz.

Schließlich genügt nach der Rechtsprechung auch die Ermittlung derjenigen Schadstoffe, welche durch das Vorhaben bzw. bei Verkehrswegen durch den Verkehr in einem mit Blick auf die schon vorhandene Belastung relevanten Umfang hervorgerufen werden.¹³¹ Mit anderen Worten: Es bedurfte keiner Ermittlung der Belastung mit weiteren luftfremden Schadstoffen, weil sich das Vorhaben auf andere Luftschadstoffe nicht wesentlich auswirkt und die Vorbelastung mit anderen Luftschadstoffen gering ist. Die Konzentrationswerte der Schadstoffe Benzol, Kohlenmonoxid und Schwefeldioxid verlaufen schon seit vielen Jahren auf niedrigem Niveau und lagen auch im Jahr 2023 flächendeckend und damit auch an den verkehrsnahen Messstationen weit unterhalb der gültigen Immissionsgrenzwerte gemäß der 39. BImSchV.¹³²

Für Ozon ist die Lage differenzierter zu betrachten: Hier gilt gemäß § 9 der 39. BImSchV ein Zielwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit von 120 µg/m³ Luft als höchster 8-Stundenmittelwert während eines Tages bei zugelassenen 25 Überschreitungen im Kalenderjahr (gemittelt über drei Jahre). Der für die Station des Landesmessnetzes Altes Land 2023 festgestellte Jahresmittelwert lag bei 55 µg/m³ Luft, lediglich an fünf Tagen trat 2023 eine Überschreitung des Zielwertes als höchster 8-Stundenmittelwert auf. Auch wenn somit eine gewisse Ozonbelastung vorliegt, ist dies im vorliegenden Fall unkritisch.

Bodennahes Ozon steht in einer engen Wechselbeziehung mit Stickoxiden. Stickstoffmonoxid (NO), welches durch verbrennergetriebene Fahrzeuge freigesetzt wird, wandelt sich durch den Einfluss von Sonnenlicht, insb. der UV-Strahlung unter Reaktion mit Ozonmolekülen (O₃) in Stickstoffdioxid (NO₂) und Luftsauerstoff (O₂). Somit führt die Anwesenheit von verkehrsbedingten Stickoxiden zu einer Begrenzung der Ozonkonzentration. Dieser Prozess findet aber auch umgekehrt statt, sodass sich ein Gleichgewicht zwischen Stickstoffmonoxid, Stickstoffdioxid und Ozon einstellt. Deshalb ist die Ozonkonzentration im städtischen und verkehrsnahen Bereich auch regelmäßig niedriger als im ländlichen Hintergrund und an sehr verkehrsfernen Messstationen. Dementsprechend verzeichnete die verkehrsferne Messstation auf dem Wurmberg im Harz (Landkreis Goslar) 2023 auch den mit weitem Abstand höchsten Jahresmittelwert an Ozon in Niedersachsen von 77 µg/m³ Luft, gefolgt von einer Messstelle

¹³⁰ BVerwG, Urt. v. 09.06.2010 – 9 A 20.08, NVwZ 2011, 177 (Rn. 129); BVerwG, Urt. v. 12.08.2009 – 9 A 64.07, BVerwGE 134, 308 (Rn. 111).

¹³¹ BVerwG, Urt. v. 12.08.2009 – 9 A 64.07, BVerwGE 134, 308 (Rn. 109); zum Ganzen auch BVerwG, Urt. v. 18.03.2009 – 9 A 39.97, BVerwGE 133, 239 (Rn. 120 ff.).

¹³² Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim, Luftqualitätsüberwachung in Niedersachsen, Jahresbericht 2023, S. 19.

auf den ostfriesischen Inseln mit $68 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft.¹³³ Mithin kann davon ausgegangen werden, dass es vorhabenbedingt jedenfalls nicht zu einer Erhöhung der Ozonbelastung über die vorhandene Hintergrundbelastung hinaus kommt.

Schließlich konnte die Planfeststellungsbehörde bei dieser Ausgangslage auch sicher ausschließen, dass es durch Verkehrszunahmen im nachgeordneten Netz zu Überschreitungen der Grenzwerte der 39. BImSchV kommt. Wenn diese Werte schon im Bereich der stark verkehrsbelasteten und nicht beurteilungsrelevanten Fahrbahnen des Vorhabens eingehalten werden, muss dies erst recht auf Flächen entlang von Straßen des nachgeordneten Netzes gelten, die durchweg mit deutlich geringerer Verkehrsstärke belastet sind.

In Abhängigkeit von den Witterungsbedingungen kann es in der Bauphase des planfestgestellten Vorhabens darüber hinaus zu einer Beeinträchtigung durch Staub- und Abgasimmissionen kommen, die insb. bei trockenem Wetter durch Erdarbeiten, Abladen von Materialien oder Baustellenverkehr entstehen. Wie bereits dargelegt (s.o. 2.2.3.4.6.2), handelt es sich bei der Baustelle um eine nicht genehmigungsbedürftige Anlage gemäß § 3 Abs. 5 BImSchG, die an den Vorgaben des § 22 Abs. 1 BImSchG zu messen ist. In diesem Zusammenhang sollen zur Beurteilung, ob schädliche Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen vorliegen, die in Nr. 4 der TA Luft¹³⁴ festgelegten Grundsätze und Maßstäbe herangezogen werden, Nr. 1 TA Luft. Danach sind unter Nr. 4.2.1 TA Luft Immissionswerte für verschiedene Luftschadstoffe, deren Überschreitung zu schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG führen, festgelegt. Diese Grenzwerte entsprechen vielfach denen der 39. BImSchV. Da aber der Baustellenverkehr als solcher mengenmäßig weit hinter den Verkehrsmengen zurückbleibt, die für das Vorhaben nach Fertigstellung ermittelt wurden, kann auch ohne nähere Untersuchung sicher angenommen werden, dass der Baustellenverkehr nicht zu einer Überschreitung von Immissionsgrenzwerten der TA Luft führt. Staubimmissionen, die bei trockenem Wetter durch Erdarbeiten entstehen, lassen sich durch organisatorische Maßnahmen, wie z.B. Befeuchtungen, beherrschen. Zudem treten solche Immissionen nur vorübergehend auf und der Ferntransport der aufgewirbelten Partikel ist geringer als bei Feinstaub. Vor diesem Hintergrund bedurfte es keiner weiteren Vorgaben durch die Planfeststellungsbehörde für die Bauphase.

Schließlich sind die in § 33 Abs. 1 der 39. BImSchV festgelegten Emissionshöchstmengen für NO_x für die Bundesrepublik Deutschland nicht relevant für das Vorhaben. Die Einhaltung dieser Werte ist nicht vorhabenbezogen sicherzustellen, sondern durch die nach § 34 der 39. BImSchV von der Bundesregierung aufzustellenden Programme. Das Vorhaben steht auch nicht in Widerspruch zu § 26 Abs. 3 der 39. BImSchV. Danach bemühen sich die zuständigen Behörden darum, die bestmögliche Luftqualität, die mit einer nachhaltigen Entwicklung in Einklang zu bringen ist, aufrechtzuerhalten. Sie berücksichtigen dieses Ziel bei allen für die Luftqualität relevanten Planungen. § 26 Abs. 3 der 39. BImSchV beinhaltet kein absolutes Verschlechterungsverbot, sondern ein Optimierungsgebot. Es ist in Anbetracht der erforderlichen großräumigen Betrachtung schon zweifelhaft, ob das Vorhaben mit seinen sehr kleinräumigen Auswirkungen überhaupt eine für die Luftqualität relevante Planung darstellt. Das kann aber auf sich beruhen; denn dem Gebot wird im vorliegenden Fall entsprochen, weil sich vorhabenbedingt – abgesehen vom unmittelbaren Trassennahbereich – keine nennenswerte Verschlechterung der Luftqualität ergibt und die eintretende Verschlechterung im Trassennahbereich unvermeidbar ist.

¹³³ Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim, Luftqualitätsüberwachung in Niedersachsen, Jahresbericht 2023, S. 33.

¹³⁴ Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft – TA Luft) v. 24.07.2002 (GMBI Nr. 25-29/2002 S. 511).

2.2.3.4.7 Naturschutz und Landschaftspflege

Das planfestgestellte Vorhaben steht des Weiteren mit den Vorgaben des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insb. bezogen auf die Natura 2000-Gebiete (sogleich 2.2.3.4.7.1), den nationalen Schutzgebieten und -objekten (nachfolgend 2.2.3.4.7.2), dem gesetzlichen Biotopschutz (sodann 2.2.3.4.7.3) und dem besonderen Artenschutz (zuletzt 2.2.3.4.7.4) im Einklang.

2.2.3.4.7.1 Natura 2000-Gebiete

Gemäß § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebiets dienen. Dies schließt nicht nur solche Vorhaben ein, die innerhalb eines Natura 2000-Gebiets umgesetzt werden, sondern auch Vorhaben außerhalb eines solchen Gebiets, aber mit Auswirkungen im Gebiet. § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG definiert den Begriff des Natura 2000-Gebiets als „Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und Europäische Vogelschutzgebiete“. Nach § 7 Abs. 1 Nr. 6 BNatSchG sind „Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung“ die in die Liste nach Art. 4 Abs. 2 UAbs. 3 der FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG) aufgenommenen Gebiete (sog. FFH-Gebiete), auch wenn ein Schutz im Sinne des § 32 Abs. 2 bis 4 BNatSchG noch nicht gewährleistet ist. Nach § 7 Abs. 1 Nr. 7 BNatSchG sind „Europäische Vogelschutzgebiete“ Gebiete im Sinne des Art. 4 Abs. 1 und 2 der Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 2009/147/EG), wenn ein Schutz im Sinne des § 32 Abs. 2 bis 4 BNatSchG bereits gewährleistet ist. § 32 Abs. 2 BNatSchG verweist insoweit auf die Schutzkategorien des § 20 Abs. 2 BNatSchG, also insb. auf Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete.

Der Begriff des Projekts ist weit zu verstehen. Er erfasst alle planbaren menschlichen Handlungen, die sich negativ auf die Erhaltungsziele von Natura 2000-Gebieten auswirken könnten.¹³⁵ Der Projektbegriff ist folglich nicht vorhaben-, sondern gebietsbezogen. Bei abschnittswise Zulassung von Gesamtvorhaben ist das Projekt der jeweilige Abschnitt und nicht das der Planung zugrundeliegende Gesamtkonzept.¹³⁶

Wegen der Gebietsbezogenheit des Projektbegriffs erfordert § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG eine zweistufige Prüfung. Zunächst ist im Rahmen einer Vorprüfung zu ermitteln, ob ein Projekt im Sinne des § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG vorliegt. Dies ist dann der Fall, wenn erhebliche Beeinträchtigungen nicht offensichtlich ausgeschlossen werden können.¹³⁷ Die Vorprüfung beschränkt sich damit auf die Frage, ob nach Lage der Dinge ernsthaft die Besorgnis nachteiliger Auswirkungen auf gebietsbezogene Erhaltungsziele besteht.¹³⁸ Dabei dürfen noch keine Schadensbegrenzungsmaßnahmen einbezogen werden.¹³⁹ Einbezogen werden dürfen aber projektimmanente Maßnahmen und Schutzvorkehrungen.¹⁴⁰

Ist das betreffende Gebiet bereits durch eine Natura 2000-Verordnung des Landes oder durch eine Unterschutzstellung nach § 20 Abs. 2 BNatSchG als Schutzgebiet ausgewiesen, ergeben sich die Erhaltungsziele gemäß § 34 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG aus dem Schutzzweck und den dazu erlassenen Vorschriften.¹⁴¹ Andernfalls sind die Erhaltungsziele durch Auswertung der zur Vorbereitung der Gebietsmeldung ausgefüllten Standard-Datenbögen, in denen die

¹³⁵ EuGH, Urt. v. 07.11.2018 – C-293/17 und C-294/17, ECLI:EU:C:2018:882 (Rn. 63 ff.), PAS; BVerwG, Urt. v. 08.01.2014 – 9 A 4.13, BVerwGE 149, 31 (Rn. 55).

¹³⁶ BVerwG, Beschl. v. 08.03.2018 – 9 B 25.17, NuR 2018, 625 (Rn. 7).

¹³⁷ BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 – 9 A 20.05, BVerwGE 128, 1 (Rn. 60).

¹³⁸ BVerwG, Urt. v. 18.12.2014 – 4 C 35.13, NVwZ 2015, 656 (Rn. 33).

¹³⁹ EuGH, Urt. v. 12.04.2018 – C-323/17, ECLI:EU:C:2018:244 (Rn. 40), Poeppe Over Wind.

¹⁴⁰ EuGH, Urt. v. 15.06.2023 – C-721/21, ECLI:EU:C:2023:477 (Rn. 48 f.), Eco Advocacy CLG.

¹⁴¹ BVerwG, Urt. v. 13.05.2009 – 9 A 73.07, NVwZ 2009, 1296 (Rn. 47).

Merkmale des Gebiets beschrieben werden, die aus nationaler Sicht erhebliche ökologische Bedeutung für das Ziel der Erhaltung der natürlichen Lebensräume und Arten haben, zu ermitteln.¹⁴² Dies gilt auch in dem Fall, dass nur Bewirtschaftungserlasse, Bewirtschaftungspläne bzw. Maßnahmenpläne für das jeweilige Natura 2000-Gebiet vorliegen, da solche Regelwerke bzw. Planungen nicht den Voraussetzungen des § 32 Abs. 3 und 4 BNatSchG genügen.

Kommt die Vorprüfung zu einem negativen Ergebnis, stellt das betreffende Vorhaben ein Projekt im Sinne des § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG dar. Das Vorhaben ist dann einer FFH-Verträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Gegenstand der FFH-Verträglichkeitsprüfung ist, die in der Vorprüfung festgestellte Besorgnis der erheblichen Beeinträchtigung durch den naturschutzfachlichen Gegenbeweis auszuräumen.¹⁴³ Die FFH-Verträglichkeitsprüfung darf nach ständiger Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs nicht lückenhaft sein; sie muss vollständige, präzise und endgültige Feststellungen enthalten, die geeignet sind, jeden vernünftigen wissenschaftlichen Zweifel hinsichtlich der Auswirkungen des Projekts auf das Schutzgebiet als solches auszuräumen.¹⁴⁴ Unter Berücksichtigung der besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse sind sämtliche Gesichtspunkte des Projekts zu ermitteln, die für sich oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten die für das Gebiet festgelegten Erhaltungsziele beeinträchtigen können.¹⁴⁵

In die FFH-Verträglichkeitsprüfung sind Schadensbegrenzungsmaßnahmen einzubeziehen; denn es ergibt aus der Sicht des Gebietsschutzes keinen Unterschied, ob durch ein Projekt verursachte Beeinträchtigungen von vornherein als unerheblich einzustufen sind oder ob sie diese Eigenschaft erst dadurch erlangen, dass entsprechende Maßnahmen angeordnet und getroffen werden.¹⁴⁶ Nicht anrechnungsfähig sind hingegen reine Ausgleichsmaßnahmen, andernfalls könnten die strengen Abweichungsvoraussetzungen nach § 34 Abs. 3 und 4 BNatSchG umgangen werden; zudem ist bei Ausgleichsmaßnahmen regelmäßig ungewiss, ob sie tatsächlich die mit ihnen erstrebte Wirkung haben werden.¹⁴⁷

2.2.3.4.7.1.1 FFH-Vorprüfung

Ausgehend davon war zu prüfen, ob es sich bei dem Vorhaben „Neubau des Kreuzes Kehdingen; Anschluss der A 20 an die A 26“ um ein Projekt gemäß § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG handelt. In der Umgebung des Vorhabens befinden sich folgende Natura 2000-Gebiete:

- FFH-Gebiet „Unternelbe“ (DE 2018-331),
- FFH-Gebiet „Wasserkruger Moor und Willes Heide“ (DE 2322-331),
- Vogelschutzgebiet „Unternelbe“ (DE 2121-401),
- Vogelschutzgebiet „Unternelbe bis Wedel“ (DE 2323-401).

Erhebliche Beeinträchtigungen können jedenfalls dann offensichtlich ausgeschlossen werden, wenn relevante Auswirkungen des Vorhabens schon nicht die betreffenden Natura 2000-Gebiete erreichen. In Bezug auf erhaltungszielbestimmende Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie können relevante Auswirkungen insb. hervorgerufen werden durch

- Flächenverluste,

¹⁴² BVerwG, Beschl. v. 09.12.2011 – 9 B 40.11, juris, Rn. 3.

¹⁴³ BVerwG, Urt. v. 29.09.2011 – 7 C 21.09, NVwZ 2012, 176 (Rn. 40).

¹⁴⁴ EuGH, Urt. v. 24.11.2011 – C-404/09, ECLI:EU:C:2011:768 (Rn. 100), Alto Sil, m.w.N.

¹⁴⁵ EuGH, Urt. v. 29.07.2019 – C-411/17, ECLI:EU:C:2019:622 (Rn. 120), Doel.

¹⁴⁶ BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 – 9 A 20.05, BVerwGE 128, 1 (Rn. 53).

¹⁴⁷ EuGH, Urt. v. 15.05.2014 – C-521/12, ECLI:EU:C:2014:330 (Rn. 28 ff.), T.C. Briels.

- Funktionsverluste und/oder
- Beeinträchtigungen charakteristischer Arten.

In Bezug auf erhaltungszielbestimmende Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie oder die wertgebenden Vogelarten bei den europäischen Vogelarten können solche Auswirkungen insb. hervorgerufen werden durch

- Flächenverluste von Habitaten,
- Funktionsverluste von Habitaten und/oder
- Beeinträchtigungen der Tiere oder Pflanzen selbst.

Zu Letzterem gehört auch, dass ein rechtlich beachtlicher Kausalzusammenhang gegeben sein kann, wenn für erhaltungszielbestimmende Arten die Erreichbarkeit des Gebiets etwa durch eine Einwirkung auf Flugrouten oder Wanderkorridore gestört wird.¹⁴⁸ Zu prüfen sind zudem sowohl die Auswirkungen des Projekts auf die in dem Gebiet vorkommenden Arten, für die das Gebiet nicht ausgewiesen wurde, als auch die Auswirkungen auf die außerhalb der Grenzen des Gebiets vorhandenen Lebensraumtypen und Arten, soweit diese Auswirkungen geeignet sind, die Erhaltungsziele des Gebiets zu beeinträchtigen.¹⁴⁹ All diese Auswirkungen können bau-, anlage- oder betriebsbedingt sein.

Europäisches Vogelschutzgebiet „Untere Elbe bis Wedel“ (DE 2323-401)

Das Europäische Vogelschutzgebiet „Untere Elbe bis Wedel“ (DE 2323-401) liegt in einem Abstand von ca. 5.000 m zum Vorhaben, sodass nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele offensichtlich ausgeschlossen ist. Eine weitergehende Prüfung war aus diesem Grunde nicht erforderlich.

FFH-Gebiet „Wasserkruger Moor und Willes Heide“ (DE 2322-331)

Soweit die Vorhabenträgerin für das FFH-Gebiet „Wasserkruger Moor und Willes Heide“ (DE 2322-331) eine detaillierte FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vorgelegt hat, so geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass diese nicht erforderlich gewesen ist. Bereits im Rahmen der FFH-Vorprüfung ist festzustellen, dass erhaltungszielrelevante Beeinträchtigungen offensichtlich ausgeschlossen sind.

Hinsichtlich des FFH-Gebiets „Wasserkruger Moor und Willes Heide“ unterfallen Teile der vom planfestgestellten Vorhaben betroffenen Bereiche der Verordnung über das Naturschutzgebiet „Kehdinger Moore“ in den Gemeinden Engelschoff, Großenwörden und Hammah, Samtgemeinde Oldendorf-Himmelpforten sowie in der Gemeinde Drochtersen des Landkreises Stade vom 06.02.2017. In § 2 Abs. 3 der NSG-VO sind die Erhaltungsziele für das FFH-Gebiet genannt, da die Unterschutzstellung des Naturschutzgebiets im FFH-Gebiet nach Maßgabe von § 32 Abs. 2 und § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG der Erhaltung des Gebiets als FFH-Gebiet dient (§ 2 Abs. 2 NSG-VO). Darüber hinaus sind Erhaltungsziele der Bekanntmachung des Landkreises Stade im Amtsblatt Nr. 40 vom 14.10.2010 zu entnehmen.

Maßgebliche allgemeine Erhaltungsziele sind die Erhaltung und Entwicklung großflächiger Birken-Moorwälder im Komplex naturnaher Hochmoorvegetation im Wasserkruger Moor und die Erhaltung und Entwicklung naturnaher Hochmoorkomplexe mit Schwingrasen, Mooraugen und randlichem Birken-Moorwald in der Willes Heide. Darüber hinaus ist Erhaltungsziel die Erhaltung und Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands insb. des prioritären LRT 91D0* (Moorwälder). Zu den übrigen, den Erhaltungszielen unterworfenen Lebensraumtypen zählen die LRT 7120 (noch renaturierungsfähige degradierte Hochmoore), 7140 (Übergangs- und Schwingrasenmoore), 3160 (Dystrophe Seen und Teiche) sowie 7110 (Lebende Hochmoore). Anhang-II-Arten werden nicht ausgewiesen.

¹⁴⁸ BVerwG, Urt. v. 27.11.2018 – 9 A 8.17, BVerwGE 163, 380 (Rn. 88).

¹⁴⁹ EuGH, Urt. v. 07.11.2018 – C-461/17, ECLI:EU:C:2018:883 (Rn. 40), Holohan u.a.

Die LRT 7140 (Übergangs- und Schwingrasenmoore) und 3160 (Dystrophe Seen und Teiche) sind indes nur noch in der Bekanntmachung des Landkreises Stade vom 14.10.2010 sowie in der Verordnung zum Naturschutzgebiet „Kehdinger Moore“ aufgeführt und nicht mehr im aktuellen Standard-Datenbogen. In der Folge geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass diese beiden Lebensraumtypen kein Erhaltungsziel mehr darstellen, da sie im FFH-Gebiet gemäß den aktuellen Gebietsdaten nicht mehr vorkommen und Erhaltungsziel lediglich die Erhaltung und Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands bzw. die Erhaltung und Entwicklung des jeweiligen Lebensraumtyps sind, nicht aber deren Wiederansiedlung. Einer weitergehenden Untersuchung dieser Lebensraumtypen bedurfte es mithin nicht.¹⁵⁰

Erhaltungszielrelevante Beeinträchtigungen durch die vorhabenbedingten Wirkfaktoren sind zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde offensichtlich ausgeschlossen (zu den Wirkfaktoren siehe Tab. 5 Unterlage 1b 01). Das gilt auch für bau- und betriebsbedingte Luftschadstoffimmissionen, insb. vorhabenbedingte Stickstoffeinträge (siehe Unterlage 1b 01, S. 26).

Moorlebensräume (LRT 91D0*) reagieren zwar oft besonders empfindlich auf den Eintrag von Nährstoffen aus der Luft, insb. Stickoxide. Die zwei diesbezüglich relevanten Gebietsteile des FFH-Gebiets liegen indes ca. 2.300 m bzw. 2.800 m vom Vorhaben entfernt (zur Lage des Vorhabens im Verhältnis zu den Gebietsteilen siehe Abb. 2 der Unterlage 1b 01). Durch diesen Abstand zum Vorhaben kommt es auch einschließlich der Vorbelastung insb. durch den bereits planfestgestellten angrenzenden Abschnitt der A 20 nicht zu Beeinträchtigungen von in der Bekanntmachung sowie Schutzverordnung genannten Lebensraumtypen in Form von Stickstoffeinträgen. Dies ist in Abb. 4 der Unterlage 1b 01 dargestellt und ergibt sich aus den Ergebnissen der aktuellen Luftschadstoffuntersuchung aus dem Jahr 2022 (Unterlage 11.LUS). An der wissenschaftlichen Belastbarkeit dieser Untersuchung hat die Planfeststellungsbehörde keine Zweifel.

Es zeigt sich daher zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde, dass auch unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens insb. mit dem bereits planfestgestellten angrenzenden Abschnitt der A 20 offensichtlich keine Zusatzbelastung infolge des Vorhabens entsteht, die die schon mit der Vorbelastung verbundenen Schadefekte verstärken könnte.¹⁵¹

2.2.3.4.7.1.2 FFH-Verträglichkeitsprüfung

Soweit Beeinträchtigungen gebietsbezogener Erhaltungsziele nicht offensichtlich ausgeschlossen werden konnten, wurde eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt. Dies betrifft das verbleibende FFH-Gebiet „Untere Elbe“ (DE 2018-331) sowie das Vogelschutzgebiet „Untere Elbe“ (DE 2121-401).

Um die FFH-Verträglichkeitsprüfung durchführen zu können, ist die Vorhabenträgerin gemäß § 34 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG verpflichtet, die dafür notwendigen Unterlagen vorzulegen. Dem ist die Vorhabenträgerin nachgekommen. Sie hat für das Vorhaben zwei Verträglichkeitsuntersuchungen (Unterlage 1b 01 und 1b 02) vorgelegt. Ausgehend davon kommt die Planfeststellungsbehörde nach Prüfung der vorgelegten Unterlagen, die auf einer ausreichend sicheren und aktuellen Datengrundlage beruhen und die besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse berücksichtigen, zum Ergebnis der Gebietsverträglichkeit des Neubauvorhabens. Im Einzelnen folgt dies aus den folgenden Feststellungen:

FFH-Gebiet „Untere Elbe“ (DE 2018-331)

Hinsichtlich des FFH-Gebiets „Untere Elbe“ befinden sich die vom planfestgestellten Vorhaben möglicherweise betroffenen Bereiche der Verordnung über das Naturschutzgebiet „Elbe und Inseln“ des Landkreises Stade vom 10.12.2018 in den Gemeinden Balje, Krummendeich,

¹⁵⁰ Vgl. BVerwG, Urt. v. 06.11.2013 – 9 A 14.12, BVerwGE 148, 373 (Rn. 63); BVerwG, Urt. v. 09.02.2017 – 7 A 2.15, BVerwGE 158, 1 (Rn. 422 f.).

¹⁵¹ Vgl. BVerwG, Beschl. v. 10.11.2009 – 9 B 28.09, NVwZ 2010, 319 (Rn. 6).

Wischhafen und dem Flecken Freiburg, Samtgemeinde Nordkehdingen, in der Gemeinde Drochtersen, in der Hansestadt Stade, in den Gemeinden Hollern-Twielenfleth, Steinkirchen und Grünendeich, Samtgemeinde Lühe, sowie in der Gemeinde Jork.

Die Unterschutzstellung als Naturschutzgebiet trägt dazu bei, den günstigen Erhaltungszustand der Lebensraumtypen und Arten im FFH-Gebiet insgesamt zu erhalten und wiederherzustellen (§ 2 Abs. 2 NSG-VO). In § 2 Abs. 3 der NSG-VO sind allgemeine Erhaltungsziele für das FFH-Gebiet aufgeführt. Spezielle Erhaltungsziele bezogen auf bestimmte Lebensraumtypen sowie Anhang-II-Arten sind Anlage 1 und 2 der NSG-VO zu entnehmen.

Weitere Teile der vom planfestgestellten Vorhaben betroffenen Bereiche des FFH-Gebiets in der Gemeinde Drochtersen unterfallen der Verordnung über das Naturschutzgebiet „Asselersand“ des Landkreises Stade vom 10.12.2018. Spezielle Erhaltungsziele bezogen auf Lebensraumtypen und Anhang-II-Arten finden sich in den Anlagen 3 und 4 dieser Verordnung. Darüber hinaus enthält die Bekanntmachung des Landkreises Stade im Amtsblatt Nr. 40 vom 14.10.2010 Erhaltungsziele.

Die genannten Verordnungen sowie die Bekanntmachung des Landkreises Stade unterscheiden sich indes von den Angaben im aktuellen Standard-Datenbogen, der eine Reihe weiterer erhaltungszielrelevanter Arten – insb. Anhang-II-Arten – ausweist. Maßgebliche Rechtsgrundlagen sind zwar die beiden NSG-Verordnungen sowie die Bekanntmachung, vorsorglich wurde aber – nicht zuletzt mit Blick auf das Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 12.09.2024¹⁵² – auch der aktuelle Standard-Datenbogen zur Ermittlung der Erhaltungsziele herangezogen. Die dort zusätzlich enthaltenen, möglicherweise erhaltungszielbestimmenden Arten wurden im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung ebenfalls auf mögliche Beeinträchtigungen durch das planfestgestellte Vorhaben geprüft.

Die gebietsbezogenen Erhaltungsziele beziehen sich auf den prioritären LRT 91E0* (Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, salicion albae)). Weitere, den Erhaltungszielen unterworfenene Lebensraumtypen sind:

- 1130 (Ästuarien),
- 1140 (Vegetationsfreies Schlick-, Sand- und Mischwatt),
- 1330 (Atlantische Salzwiesen (*Glauco-Puccinellietalia maritimae*)),
- 3150 (Natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation des Magnopotamions oder Hydrocharitids),
- 6430 (Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe),
- 6510 (Magere Flachlandmähwiesen (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*)),
- 91F0 (Hartholzauenwälder mit *Quercus robur*, *Ulmus laevis*, *Ulmus minor*, *Fraxinus excelsior* oder *Fraxinus angustifolia* (Ulmenion minoris)).

Als charakteristische Art wird für einen Teil dieser Lebensraumtypen die Kleine Dreikant-Teichsimse (*Schoenoplectus pungens*) genannt.

Hinsichtlich der Tier- und Pflanzenarten beziehen sich die gebietsbezogenen Erhaltungsziele auf die Anhang-II-Arten Schweinswal (*Phocoena phocoena*), Seehund (*Phoca vitulina*), Finte (*Alosa fallax*), Rapfen (*Aspius aspius*), Flussneunauge (*Lampetra fluviatilis*), Lachs (*Salmon salar*), Meerneunauge (*Petromyzon marinus*), Fischotter (*Lutra lutra*) und die prioritären Arten Schnäpel (*Coregonus maraena*) und Schierlings-Wasserfenchel (*Oenanthe conioides*).

Aufgrund der Lage des FFH-Gebiets könnte es bei Umsetzung des Vorhabens zu Auswirkungen auf folgende Lebensraumtypen kommen: LRT 91E0* (Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, salicion albae)), LRT 1130

¹⁵² EuGH, Urt. v. 12.09.2024 – C-66/23, ECLI:EU:C:2024:733, Elliniki Ornithologiki Etairei u.a.

(Ästuarien) und dem zugeordneter LRT 1140 (Vegetationsfreies Schlick-, Sand- und Mischwatt). Darüber hinaus könnte es zu Auswirkungen auf sämtliche oben aufgeführte Anhang-II-Arten kommen.

Eine Übersicht über alle vom Vorhaben ausgehenden Auswirkungen bietet die Tab. 5 der Unterlage 1b 01. In das FFH-Gebiet „Untereibe“ könnten jedoch nur Schadstoff- und Lärmimmissionen sowie diejenigen Wirkfaktoren hineinwirken, auf die die ausgewiesenen Lebensraumtypen (insb. aquatische und tidebeeinflusste Habitats) sowie Anhang-II-Arten (ausschließlich aquatische Arten sowie der Schierlings-Wasserfenchel) empfindlich reagieren. Dies betrifft folgende Wirkfaktoren:

- baubedingt (temporär):
Flächenverlust, Veränderung des Bodengefüges und Veränderung des Wasserhaushalts durch Baustelleneinrichtungsflächen (Versiegelung) und Baustraßen (Versiegelung),
Emissionen (Lärm, Erschütterung, Schadstoffe, Feinstäube) und Kollisionen mit dem Baustellenverkehr;
- anlagebedingt (dauerhaft):
Flächenverlust, Veränderung des Bodengefüges, Veränderung des Wasserhaushalts und Verringerung der Grundwasserneubildungsrate durch die Trasse und ihre Nebenanlagen;
- betriebsbedingt (dauerhaft):
Ableitung von Oberflächenwasser, Emissionen (Lärm, Schadstoffe, Feinstäube) und Kollisionen mit dem Fahrzeugverkehr.

Mit Blick auf die Erhaltungsziele können zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde erhaltungszielrelevante Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden. Dies gilt für die FFH-Lebensraumtypen und Anhang-II-Arten unmittelbar sowie für die charakteristischen Arten mittelbar.

Das FFH-Gebiet befindet sich in einem Abstand von rund 800 m zum Vorhaben und erfährt darüber hinaus einen zusätzlichen Schutz aufgrund der Abschirmung durch die zweite Deichlinie. Die Lage des Vorhabens im Verhältnis zum FFH-Gebiet „Untereibe“ (DE 2018-331) wird in Abb. 2 der Unterlage 1b 01 dargestellt. Zudem sei auf die von der Vorhabenträgerin vorgelegte LRT- und artbezogene FFH-Verträglichkeitsuntersuchung verwiesen (Unterlage 1b 01, S. 43 bis 48). Im Ergebnis steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass es durch das Vorhaben nicht zu bau-, anlage- oder betriebsbedingten erhaltungszielrelevanten Beeinträchtigungen kommt.

Auch kann für die Anhang-II-Art des Fischotters (*Lutra lutra*) eine Beeinträchtigung ausgeschlossen werden. Auf diese Art wird zwar in den für die FFH-Verträglichkeitsprüfung vorgelegten Unterlagen nicht näher eingegangen – sie wurde von der Planfeststellungsbehörde aufgrund des aktuell fehlenden Vorkommens der Art nur vorsorglich als erhaltungszielbestimmend geprüft – doch konnten die prüfrelevanten Informationen den Unterlagen zum besonderen Artenschutz entnommen werden, da die Art zugleich in Anhang IV der FFH-Richtlinie gelistet ist. Demnach können zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde zukünftig insb. aufgrund der vorsorglich vorgesehenen Vermeidungsmaßnahme V 2b gebietsschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen des Fischotters ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf den Fischotter könnten vor allem aus der bau- und betriebsbedingten Kollisionsgefahr erwachsen, die im Bereich des Gauensieker Schleusenfleths und des Ritscher Schleusenfleths durch den vorhabenbedingten Straßenverkehr auf der A 26 und den Zubringerstraßen K 27 und L 111 erhöht wird. Die hier bestehenden potenziellen Wanderrouten des Fischotters befinden sich zwar überwiegend außerhalb des FFH-Gebiets, eine erhöhte Kollisionsgefahr könnte aber beeinträchtigend in das Gebiet hineinwirken, da sie die Stabilität der Population des Gebiets negativ beeinflussen könnte. Um einer solchen erhaltungszielrelevanten Beeinträchtigung vorzubeugen und damit

der potenzielle Lebensraum des Fischotters künftig für diesen erhalten bleibt, hat die Vorhabenträgerin vorsorglich die Maßnahme V 2b in ihre Maßnahmenkartei aufgenommen. Diese dient dem Erhalt der Durchgängigkeit von Fließgewässern indem im Bereich des Gauensieker Schleusenfleths und des Ritscher Schleusenfleths fischottergerechte Querungshilfen angelegt und Kollisionsschutzsäune aufgestellt werden. Dadurch werden die Zerschneidung des Lebensraums sowie eine bei künftiger Wiederansiedlung der Art eintretende signifikante Kollisionsgefahr verhindert.

Eine Beeinträchtigung anderer Lebensraumtypen oder Anhang-II-Arten kann ebenfalls ausgeschlossen werden. Im Zuge der Umsetzung des Vorhabens kommt es nicht zu einer bau- oder anlagebedingten Flächeninanspruchnahme des FFH-Gebiets.

Zudem kommt es weder bau- noch anlagen- oder betriebsbedingt zu Gewässerbeeinträchtigungen, da weder die Wasser- und Sedimentqualität beeinträchtigt wird noch der Wasserhaushalt. Es findet auch keine Einleitung von (unbehandelten) Stoffen in Oberflächengewässer statt und das Gebiet ist darüber hinaus nicht von bauzeitlichen Gewässerverlegungen betroffen.

Darüber hinaus erreichen bau- oder betriebsbedingte Immissionen wie Lärm- oder Luftschadstoffe das FFH-Gebiet nicht. Speziell zu Stickstoffbelastungen ist dies in Abb. 4 der Unterlage 1b 01 dargestellt und ergibt sich überdies aus der von der Vorhabenträgerin vorgelegten Luftschadstoffuntersuchung (Unterlage 11.LUS).

Etwas anderes ergibt sich auch nicht nach einer vorsorglich vorgenommenen kumulativen Betrachtung des Vorhabens mit weiteren Projekten im näheren Umfeld des FFH-Gebiets wie der Fahrrinnenanpassung der Elbe sowie den Planungen zum Bau weiterer Abschnitte der A 26 und A 20. Insgesamt entstehen demnach weder durch das hier planfestgestellte Vorhaben für sich genommen noch in Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets. Das Vorhaben wird daher als gebietsverträglich eingestuft.

Europäisches Vogelschutzgebiet „Untere Elbe“ (DE 2121-401)

Hinsichtlich des Europäischen Vogelschutzgebiets „Untere Elbe“ unterfallen Teile der vom planfestgestellten Vorhaben betroffenen Bereiche in der Gemeinde Drochtersen der Verordnung über das Naturschutzgebiet „Asselersand“ des Landkreises Stade vom 10.12.2018. Spezielle Erhaltungsziele bezogen auf wertgebende Vogelarten nach Anhang I der Vogelschutzrichtlinie und wertgebende Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 der VSchRL finden sich in Anlage 1 und 2 der Verordnung.

Weitere Teile der vom Vorhaben betroffenen Bereiche in den Gemeinden Balje, Krummendeich, Wischhafen und dem Flecken Freiburg, Samtgemeinde Nordkehdingen, in der Gemeinde Drochtersen, in der Hansestadt Stade, in den Gemeinden Hollern-Twielenfleth, Steinkirchen und Grünendeich, Samtgemeinde Lühe, der Gemeinde Jork unterfallen der Verordnung über das Naturschutzgebiet „Elbe und Inseln“ des Landkreises Stade vom 10.12.2018. Spezielle Erhaltungsziele bezogen auf wertgebende Vogelarten nach Anhang I VSchRL und wertgebende Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 VSchRL sind den Anlagen 3 und 4 der Verordnung zu entnehmen.

Darüber hinaus sind allgemeine Erhaltungsziele in der Bekanntmachung des Landkreises Stade im Amtsblatt Nr. 40 vom 14.10.2010 enthalten.

Eine Auflistung sämtlicher in dem Vogelschutzgebiet vorkommender Vogelarten des Anhang I VSchRL und Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 VSchRL auf Basis der vollständigen Gebietsdaten findet sich in Tab. 2 der Unterlage 1b 02 (wertgebende Vogelarten sind dort durch Fettdruck ausgewiesen).

Aufgrund der Lage des Vogelschutzgebiets könnte es bei Umsetzung des Vorhabens zu Auswirkungen auf folgende wertbestimmende Brutvogelarten des Anhang I VSchRL kommen: Weißstorch (*Ciconia ciconia*), Rohrweihe (*Circus aeruginosus*), Flusseeeschwalbe (*Sterna hirundo*) und Blaukehlchen (*Luscinia svecica*).

Darüber hinaus könnte es zu Auswirkungen auf folgende wertbestimmende Gastvogelarten des Anhang I VSchRL kommen: Zwergschwan (*Cygnus bewickii*), Singschwan (*Cygnus cygnus*), Weißwangengans (*Branta leucopsis*) und Goldregenpfeifer (*Pluvialis apricaria*).

Auswirkungen des Vorhabens sind auch für folgende (wertbestimmende) Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 VSchRL nicht ausgeschlossen:

- Höckerschwan (*Cygnus olor*),
- Blässgans (*Anser albifrons*),
- Graugans (*Anser anser*),
- Brandgans (*Tadorna tadorna*),
- Pfeifente (*Mareca penelope*),
- Krickente (*Anas crecca*),
- Stockente (*Anas platyrhynchos*),
- Schnatterente (*Mareca strepera*),
- Kiebitz (*Vanellus vanellus*),
- Großer Brachvogel (*Numenius arquata*),
- Rotschenkel (*Tringa totanus*),
- Bekassine (*Gallinago gallinago*),
- Uferschnepfe (*Limosa limosa*),
- Sandregenpfeifer (*Charadrius hiaticula*),
- Lachmöwe (*Chroicocephalus ridibundus*),
- Sturmmöwe (*Larus canus*),
- Feldlerche (*Alauda arvensis*),
- Schafstelze (*Motacilla flava*),
- Braunkehlchen (*Saxicola rubetra*),
- Schilfrohrsänger (*Acrocephalus schoenobaenus*).

Nähere Ausführungen zu den Bestandsdaten der vorgenannten Vogelarten im Gesamtgebiet und im Untersuchungsgebiet finden sich in den Tab.n 4, 5 und 6 der Unterlage 1b 02. Grundlage für die Bestandserfassungen in den für die FFH-Verträglichkeitsprüfung relevanten Gebietsflächen sind mehrere faunistische Untersuchungen, speziell Brut- und Gastvögel sowie Rastvögel betreffend.

Diese Daten sind zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde, obgleich die letzte Kartierung von 2016 stammt, noch ausreichend aktuell. Aus naturschutzfachlicher Sicht können faunistisch-tierökologische Daten, die nicht älter als fünf Jahre sind, in aller Regel als aktuelle Entscheidungsgrundlage herangezogen werden.¹⁵³ Es können aber auch ältere Daten noch aktuell genug sein, wenn zwischenzeitlich kein Nutzungs- und Strukturwandel stattgefunden hat und auch keine wesentliche Veränderung von Standortbedingungen eingetreten ist.¹⁵⁴ Die zeitliche Grenze von fünf Jahren, die vorliegend überschritten ist, bietet daher lediglich einen allgemeinen Anhalt; letztlich ist die Aktualität der Datengrundlage unter Berücksichtigung der jeweiligen Einzelfallumstände zu beurteilen.¹⁵⁵ Veränderungen, welche die Untersuchungsergebnisse bis 2016 als nicht mehr ausreichend aktuell erscheinen ließen,

¹⁵³ *Gaßner/Winkelbrandt/Bernotat*, UVP und Strategische Umweltprüfung, 5. Aufl. 2010, S. 187 Rn. 112.

¹⁵⁴ R FFH-VP 2024, S. 52.

¹⁵⁵ Vgl. BVerwG, Urt. v. 07.07.2022 – 9 A 1.21, BVerwGE 176, 94 (Rn. 96).

sind ausweislich der von der Vorhabenträgerin mit Datum vom 18.12.2023 vorgelegten naturschutzfachlichen Plausibilitätssicherung (siehe Unterlage 12.1.6) nicht eingetreten.

Eine Übersicht über alle vom Vorhaben ausgehenden Auswirkungen bietet die Tab. 3 der Unterlage 1b 02. In das Europäische Vogelschutzgebiet „Untereibe“ könnte insb. der Wirkfaktor Schadstoff- und Lärmimmissionen erhaltungszielrelevant hineinwirken. Darüber hinaus war zu fragen, ob das Vorhaben durch Störungen von Brut- und Gastvogelarten außerhalb des Vogelschutzgebiets beeinträchtigend in das Gebiet hineinwirken könnte. Nachfolgende Wirkfaktoren werden als generell relevant erachtet:

- Baubedingt (temporär):
 - Flächenverlust, Veränderung des Bodengefüges, des Wasserhaushalts, des Kleinklimas und Verringerung der Grundwasserneubildungsrate sowie Zerschneidung von Habitaten und Barrierewirkung durch Baustelleneinrichtungsflächen (Versiegelung) und Baustraßen (Versiegelung),
 - Zerstörung von Niststandorten, Emissionen (Lärm, Erschütterung, Schadstoffe, Feinstäube), Kollisionen und optische Störungen durch den Baustellenverkehr,
- Anlagebedingt (dauerhaft):
 - Flächenverlust, Veränderung des Bodengefüges, des Wasserhaushalts, des Kleinklimas und Verringerung der Grundwasserneubildungsrate sowie Zerschneidung von Habitaten und Barrierewirkung durch die Trasse und ihre Nebenanlagen,
- Betriebsbedingt (dauerhaft):
 - Ableitung von Oberflächenwasser, Emissionen (Lärm, Schadstoffe, Feinstäube), Kollisionen und optische Störungen durch den Fahrzeugverkehr.

Mit Blick auf die gebietsbezogenen Erhaltungsziele können zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde Beeinträchtigungen jeglicher Art ausgeschlossen werden. Das Vogelschutzgebiet beginnt erst in einem Abstand von ca. 800 m zum planfestgestellten Vorhaben. Die Lage des Vorhabens im Verhältnis zum Europäischen Vogelschutzgebiet „Untereibe“ (DE 2121-401) wird in Abb. 2 der Unterlage 1b 02 dargestellt. Daraus wird deutlich, dass das Gebiet in dem Bereich zwischen zwei Deichlinien liegt, sodass die zweite Deichlinie einen natürlichen Schutz durch Abschirmung gegen Wirkungen des Vorhabens bietet.

Im Wege einer umfangreichen FFH-Verträglichkeitsprüfung auf Grundlage der vorgelegten Unterlagen (insb. auf die Unterlage 1b 02, S. 44 bis 54 wird verwiesen) sind artbezogen die in Betracht kommenden Wirkfaktoren und deren Auswirkungen überprüft worden. Im Ergebnis steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass es durch das Vorhaben nicht zu bau-, anlage- oder betriebsbedingten erhaltungszielrelevanten Beeinträchtigungen kommt. Zusammengefasst ist festzuhalten:

Im Vogelschutzgebiet kommt es weder bau- noch anlagebedingt zu einer Flächeninanspruchnahme durch das Neubauvorhaben, sodass keine Lebensstätten wertgebender Vogelarten beeinträchtigt oder gar zerstört werden.

Auch kommt es weder bau- noch anlagebedingt zu einer Beeinträchtigung des Bodengefüges, des Wasserhaushalts und des Grundwassers sowie des Kleinklimas. Die Entwicklungsmöglichkeiten der o.g. Arten werden in keiner Weise beeinträchtigt. Die hydrologischen Bedingungen im Vogelschutzgebiet bleiben erhalten, sodass das Vorhaben auch über den Wasser- bzw. Grundwasserpfad nicht in das Schutzgebiet hineinwirkt. Fernerhin werden keine (unbehandelten) Stoffe in Oberflächengewässer eingeleitet, die die Wasserqualität negativ beeinflussen könnten.

Zu einer bau- oder anlagebedingten Zerschneidung von Habitaten kommt es ebenfalls nicht, da die für die Trasse und die Zubringer des Vorhabens beanspruchten Flächen entweder keine Bedeutung als Nahrungs- oder Bruthabitat der Arten haben (so z.B. für den Weißstorch) oder

eine Zerschneidungswirkung hinsichtlich der Flugrouten der betreffenden Art ausgeschlossen werden kann (so u.a. für die Arten Zwergschwan, Singschwan, Weißwangengans oder Goldregenpfeifer).

Relevante bau- oder betriebsbedingte Lärm- und Schadstoffimmissionen werden aufgrund der Entfernung von 800 m und mehr nicht in das Vogelschutzgebiet hineinwirken. Dahingehend findet zudem eine Abschirmung des Gebiets durch die zweite Deichlinie statt. Der Verkehrslärm kann allenfalls im näheren Umfeld des Vorhabens Relevanz entfalten, soweit Arten diese Flächen insb. als Rastflächen nutzen (so etwa die Weißwangengans, Graugans, Blässganz und in manchen Jahren auch der Kiebitz). Soweit die betroffenen Individuen auf geeignete angrenzende Flächen ausweichen können, hat dies keinerlei Einfluss auf den Erhaltungszustand der Population(en) im Vogelschutzgebiet selbst und ist mithin nicht erhaltungszielrelevant.

Ferner ist keine der betrachteten Arten besonders empfindlich oder anfällig für Kollisionen mit dem Straßenverkehr, da diese grundsätzlich in ausreichender Höhe fliegen, sodass es weder baubedingt durch die Baustraßen und den dort stattfindenden Baustellenverkehr noch betriebsbedingt durch den allgemeinen Fahrzeugverkehr zu erheblichen Beeinträchtigungen kommt.

Optische Wirkungen durch den bau- oder betriebsbedingten Fahrzeugverkehr wirken ebenfalls nicht bis in das Vogelschutzgebiet hinein. Auch hinsichtlich dieses Wirkfaktors erfolgt zudem eine Abschirmung des Gebiets durch die zweite Deichlinie.

Es kommt schließlich nicht zu einer Beeinträchtigung der funktionalen Beziehung zwischen dem Europäischen Vogelschutzgebiet „Untere Elbe“ und den weiteren Natura 2000-Gebieten „Untere Elbe bis Wedel“, „Untere Elbe“ und „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ sowie den Europäischen Vogelschutzgebieten der Elbmündung, im Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer und Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer.

Etwas anderes ergibt sich auch nicht nach einer vorsorglich vorgenommenen kumulativen Betrachtung des Vorhabens mit weiteren Projekten im näheren Umfeld des Vogelschutzgebiets (siehe zu den betrachteten Projekten Tab. 11 und zu potenziellen kumulativen Wirkungen S. 60 bis 63 der Unterlage 1b 02). Insgesamt entstehen demnach weder durch das hier planfestgestellte Vorhaben für sich genommen noch in Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebiets. Das Vorhaben wird daher als gebietsverträglich eingestuft.

2.2.3.4.7.2 Nationale Schutzgebiete und -objekte

Das planfestgestellte Vorhaben steht fernerhin im Einklang mit den Vorgaben des nationalen Gebietsschutzes entsprechend den §§ 23 ff. BNatSchG. In der Nähe des Vorhabens, aber außerhalb des Untersuchungsgebiets und damit der vorhabenbedingten Auswirkungen befinden sich die Naturschutzgebiete „Asselersand“ (NSG LÜ 169), „Elbe und Inseln“ (NSG LÜ 345) und „Kehdinger Moore“ (NSG LÜ 311). Aufgrund der Entfernung der Naturschutzgebiete zum planfestgestellten Vorhaben kann eine Beeinträchtigung dieser Gebiete ausgeschlossen werden. Landschaftsschutzgebiete oder andere nach dem nationalen Naturschutzrecht festgelegte Gebiete sind im Untersuchungsraum oder dessen Umfeld ebenfalls nicht vorhanden.

Das Vorhaben berührt indes eine Reihe geschützter Landschaftsbestandteile im Sinne des § 29 BNatSchG. Ausweislich Tab. 4-1 der Unterlage 12.1 betrifft dies folgende Landschaftsbestandteile:

– Mittelalter Streuobstbestand (HOM)

Hiervon sind 20.259 m² betriebsbedingt durch Stickstoffimmissionen betroffen. Diese Betroffenheit führt indes nicht zu einer als erheblich anzusehenden Funktionsbeeinträchtigung, da das Biotop nicht innerhalb des kritischen Bereichs von mindestens 250 m zu den Straßen gelegen ist.

– Sonstiges feuchtes Extensivgrünland (GEF)

Hiervon sind 70.350 m² betriebsbedingt durch Stickstoffimmissionen betroffen. Dem entspricht ein funktionales Flächenverlustäquivalent von rund 1.600 m² (vgl. Unterlage 12.1, S. 147).

Hinsichtlich des effektiven Flächenverlusts von rund 1.600 m² sonstigen feuchten Extensivgrünlands erteilt die Planfeststellungsbehörde eine Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG. Gemäß § 67 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG kann von den Geboten und Verboten des Bundesnaturschutzgesetzes, in einer Rechtsverordnung aufgrund des § 57 BNatSchG sowie nach dem Naturschutzrecht der Länder auf Antrag Befreiung gewährt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist (Nr. 1) oder die Durchführung der Vorschriften im Einzelfall zu einer unzumutbaren Belastung führen würde und die Abweichung mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar ist (Nr. 2). Die Vorschrift dient der Einzelfallgerechtigkeit. Da abstrakt-generelle gesetzliche Vorgaben nicht in jedem Einzelfall zu einem angemessenen Ergebnis führen können, bedarf es eines administrativen „Ventils“, um etwaige überschießende gesetzliche Regelungen einzelfallgerecht abfedern zu können.¹⁵⁶

Damit setzt die Befreiung zunächst das Vorliegen eines atypischen Falls voraus. Hierbei kann sich die Atypik des Falles auch aus der Art des Vorhabens ergeben, für das eine Befreiung erteilt werden soll.¹⁵⁷ Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts stellt der Neubau einer Bundesfernstraße durch ein Schutzgebiet regelmäßig ein atypisches und zugleich singuläres Ereignis dar.¹⁵⁸ Somit ist hier grundsätzlich Raum für die Anwendung der Befreiung.

Unter Gründen des öffentlichen Interesses im Sinne des § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG sind alle denkbaren öffentlichen Interessen zu verstehen.¹⁵⁹ Sie überwiegen, wenn sie sich in der Abwägung mit den Belangen des Naturschutzes als gewichtiger erweisen.¹⁶⁰ In der Rechtsprechung bejaht worden ist dies bspw. für die Sicherung von Arbeitsplätzen und das Interesse am planmäßigen Kohleabbau wie auch das Interesse an einer kontinuierlichen Energieversorgung,¹⁶¹ für den Erhalt und die Förderung der örtlichen und regionalen Wirtschaftskraft im Hinblick auf die Gewährleistung der Schneesicherheit durch die Errichtung von Beschneiungsanlagen in einem vom Tourismus (Wintersport) geprägten Gebiet¹⁶² oder die Errichtung von Windenergieanlagen.¹⁶³

Die Befreiung muss darüber hinaus nach § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG auch „notwendig“ sein. Eine Befreiung ist nicht erst dann notwendig, wenn den öffentlichen Interessen auf keine andere Weise als durch die Befreiung entsprochen werden könnte, sondern schon dann, wenn es zur Wahrnehmung des jeweiligen öffentlichen Interesses vernünftigerweise geboten ist, mit Hilfe der Befreiung das Vorhaben an der vorgesehenen Stelle zu verwirklichen.¹⁶⁴ Das

¹⁵⁶ Heugel, in: Lütkes/Ewer, BNatSchG, 2. Aufl. 2018, § 67 Rn. 2.

¹⁵⁷ Lau, in: Frenz/Müggenborg, BKom BNatSchG, 4. Aufl. 2024, § 67 Rn. 4.

¹⁵⁸ BVerwG, Beschl. v. 12.04.2005 – 9 VR 41.04, NVwZ 2005, 943 (946 f.) m.w.N.

¹⁵⁹ Heugel, in: Lütkes/Ewer, BNatSchG, 2. Aufl. 2018, § 67 Rn. 9.

¹⁶⁰ Fischer-Hüftle, in: Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG, 3. Aufl. 2021, § 67 Rn. 9.

¹⁶¹ VG Cottbus, Beschl. v. 05.02.2007 – 3 L 3/07, juris, Rn. 17.

¹⁶² BayVG, Beschl. v. 19.08.2014 – 8 CS 14.1300, juris, Rn. 14 ff.

¹⁶³ OVG NRW, Beschl. v. 09.06.2017 – 8 B 1264/16, juris, Rn. 39 ff.

¹⁶⁴ OVG NRW, Urt. v. 11.09.2012 – 8 A 104/10, juris, Rn. 43.

Tatbestandsmerkmal der Notwendigkeit setzt unter dem Gesichtspunkt der Erforderlichkeit daher eine Alternativenprüfung voraus.¹⁶⁵

Das Vorhaben ist Teil des Baus der A 20. Die aktuelle Fassung des FStrAbG ordnet den Bau der A 20 einschließlich ihrer Anbindung an die A 26 – wie auch schon die Gesetzesfassung zuvor – dem vordringlichen Bedarf zu.¹⁶⁶ Bereits daraus ergibt sich ein sehr hohes Gewicht des öffentlichen Interesses an der Umsetzung des Vorhabens.¹⁶⁷ Hinzu kommt, dass die A 20 einschließlich ihrer Anbindung an die A 26 Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes der Europäischen Union entsprechend der Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13.06.2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (TEN-V) ist. Es handelt sich mithin um ein Vorhaben von überragendem öffentlichem Interesse. Eine vorzugswürdige Alternative ist nicht gegeben (s.o. 2.2.3.3).

Dem steht eine vergleichsweise geringe Beeinträchtigung eines geschützten Landschaftsbestandteils lediglich der Wertstufe III gegenüber. Diese Beeinträchtigung ist nicht ansatzweise in der Lage, das überragende öffentliche Interesse an der Umsetzung des Vorhabens in Frage zu stellen.

Gründe dafür, dass der Planfeststellungsbehörde durch § 67 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG eröffnete Ermessen in eine andere Richtung auszuüben, sind nicht ersichtlich.

2.2.3.4.7.3 Gesetzlicher Biotopschutz

Gemäß § 30 Abs. 1 BNatSchG werden bestimmte Teile von Natur und Landschaft, die eine besondere Bedeutung als Biotope haben, gesetzlich geschützt. Die Liste der bundesrechtlich gesetzlich geschützten Biotope nach § 30 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG wird ergänzt durch § 24 Abs. 2 NNatSchG. Die Aufzählung im Bundes- und Landesrecht ist abschließend.

§ 30 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG stellt Handlungen unter Verbot, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung gesetzlich geschützter Biotope führen können. Unter Zerstörung ist die irreparable Schädigung eines Bestands mit der Folge des gänzlichen Verlusts eines Biotops zu verstehen; eine erhebliche Beeinträchtigung ist eine nicht nur geringfügige und nachteilige Veränderung des Biotops, wobei eine dauerhafte Schädigung nicht erforderlich ist.¹⁶⁸ Dabei kommt es auf die dem geschützten Biotop zuzuordnende Funktion für Natur und Landschaft an.¹⁶⁹ Für ein Verbot nach § 30 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG bedarf es zudem keiner konkret darzulegenden Beeinträchtigung; es genügt vielmehr, dass die beabsichtigte Maßnahme diese Folge haben kann.¹⁷⁰

Durch den Neubau des Kreuzes Kehdingen ist ein gesetzlich geschütztes Biotop betroffen. Es handelt sich um ein sonstiges naturnahes nährstoffreiches Stillgewässer (eutroph) (SEZ). Dieses wird betriebsbedingt durch Stickstoffimmissionen auf einer Fläche von 2.202 m² beeinträchtigt. Dem entspricht ein funktionales Flächenverlustäquivalent von rund 100 m² (Unterlage 12, S. 147).

Dieser Verlust wird nicht ausgeglichen, sodass eine Ausnahmeerteilung nach § 30 Abs. 3 BNatSchG nicht in Betracht kam. Der von § 30 Abs. 3 BNatSchG geforderte Ausgleich meint entsprechend § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG, dass die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt werden. Ersatzmaßnahmen zählen hierzu nicht, sodass für § 30 Abs. 3 BNatSchG eine lediglich gleichwertige Kompensation nicht

¹⁶⁵ Heugel, in: Lütkes/Ewer, BNatSchG, 2. Aufl. 2018, § 67 Rn. 8.

¹⁶⁶ BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, BVerwGE 156, 215 (Rn. 48).

¹⁶⁷ Vgl. BVerwG, Urt. v. 27.10.2000 – 4 A 18.99, BVerwGE 112, 140 (148).

¹⁶⁸ OVG S-A, Urt. v. 19.12.2023 – 2 L 74/19, juris, Rn. 128.

¹⁶⁹ OVG S-H, Beschl. v. 11.09.2012 – 1 LA 40/12, juris, Rn. 5.

¹⁷⁰ OVG S-H, Beschl. v. 11.09.2012 – 1 LA 40/12, juris, Rn. 5.

genügt.¹⁷¹ Die von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen stellen die von der Beeinträchtigung eines sonstigen, naturnahen, nährstoffreichen Stillgewässers betroffenen ökologischen Funktionen im räumlichen Zusammenhang nicht wieder her.

Damit kam wiederum nur eine Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG in Betracht. Die Befreiungsvoraussetzungen liegen auch diesbezüglich vor (s.o. 2.2.3.4.7.2). Die vergleichsweise geringfügige Beeinträchtigung des gesetzlich geschützten Biotops vermag das Vorhaben, das von überragendem öffentlichem Interesse ist, nicht in Frage zu stellen, obgleich es sich um ein wertvolles Biotop der Wertstufe V bzw. VI handelt.

Gründe dafür, dass der Planfeststellungsbehörde durch § 67 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG eröffnete Ermessen in eine andere Richtung auszuüben, sind nicht ersichtlich.

2.2.3.4.7.4 Besonderer Artenschutz

§ 44 Abs. 1 BNatSchG sieht in Bezug auf die besonders geschützten Arten bestimmte Zugriffsverbote vor. Die Norm ist zwar handlungsbezogen ausgestaltet. Auch kennt das besondere Artenschutzrecht ein spezielles Prüferfordernis, wie es etwa in § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG geregelt ist, nicht. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist in der Planfeststellung gleichwohl insoweit eine am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichtete Prüfung durchzuführen.¹⁷² Daher hat der Vorhabenträger auch einen Artenschutzfachbeitrag vorgelegt (Unterlage 12.3.4).

Die Planfeststellungsbehörde hat den Artenschutzfachbeitrag geprüft und schließt sich den darin getroffenen Feststellungen sowie Bewertungen im Wesentlichen an. Zunächst war das relevante Artenspektrum zu identifizieren. Nicht alle besonders geschützten Arten mussten geprüft werden, sondern da es sich um ein nach § 15 BNatSchG zulässiges Vorhaben handelt (dazu noch unter 2.2.3.5.8.2), waren bereits gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 und 5 BNatSchG nur die Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG) und die europäischen Vogelarten zu prüfen. Auch bedurften die häufig auftretenden und weit verbreiteten Arten keiner vertieften Prüfung.¹⁷³

Jedenfalls unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kommt es vorhabenbedingt nicht zur Verwirklichung von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG. Im Einzelnen:

2.2.3.4.7.4.1 Auswirkungen des Vorhabens

Das Vorhaben hat bau-, anlage- und betriebsbedingt Auswirkungen auf mehrere nach § 44 Abs. 5 Satz 2 und 5 BNatSchG entscheidungsbedeutsame, im Wirkungsbereich des Vorhabens (potenziell) vorkommende besonders geschützte Arten. Der Eingriffsbereich bezieht sich auf den räumlichen Bereich, in dem die geplante Baumaßnahme direkt bauliche oder physische Eingriffe verursacht. Der Wirkungsbereich hingegen beschreibt den Bereich, in dem indirekte Auswirkungen wie bspw. Lärm, Licht oder die Veränderung der Landschaft auftreten können.

Zu den baubedingten Auswirkungen, die artenschutzrechtlich relevant sein können, gehören

¹⁷¹ OVG HH, Beschl. v. 01.04.2020 – 2 Es 1/20.N, juris, Rn. 67.

¹⁷² BVerwG, Urt. v. 12.08.2009 – 9 A 64.07, NuR 2010, 276 (Rn. 37); BVerwG, Urt. v. 18.03.2009 – 9 A 39.07, NVwZ 2010, 44 (Rn. 43).

¹⁷³ Vgl. BVerwG, Beschl. v. 28.11.2013 – 9 B 14.13, NuR 2014, 361 (Rn. 20); hierzu auch *Bick*, NuR 2016, 73 (77).

- das Überfahren von Tieren mit Lkw und Baumaschinen, das Verunglücken von Tieren in Baugruben, Schächten etc.,
- das Verscheuchen von Tieren durch die Bauaktivitäten aufgrund von optischen Reizen, Lärm oder Erschütterungen,
- der Verlust von Habitatflächen infolge der Baufeldfreimachung oder Inanspruchnahme als Baustraße oder Baustelleneinrichtungsfläche oder baubedingten Wasserhaltung sowie die Zerschneidung von Lebensräumen durch Baustraßen.

In Kap. 6 des Landschaftspflegerischen Begleitplans werden insb. zwei baubedingte Konflikte in Bezug auf Tiere näher untersucht. Dazu zählt zum einen die Flächeninanspruchnahme durch Baustelleneinrichtungsflächen, Bodenlager, Baustraßen und Arbeitsstreifen sowie Flächen für Drainagewasserbehandlung (K 1), zum anderen Auswirkungen durch Lärm sowie weitere Störwirkungen und Schadstoffbelastungen durch den Baustellenbetrieb (K 2).

Anlagebedingte Auswirkungen wurzeln in dem Straßenbauvorhaben als Bauwerk. Zu nennen sind hier vor allem die von entsprechenden Geländeerhebungen sowie Gehölzpflanzungen ausgehende Kulissenwirkung sowie die Zerschneidung von Lebensräumen. Hier wurden folgende Auswirkungen betrachtet: Inanspruchnahme von Lebensräumen (K 4) und die Zerschneidung von Lebensräumen und Verbundfunktionen der Pflanzen- und Tierwelt (K 5).

Betriebsbedingte Auswirkungen stellen insb. die Kollision mit dem Straßenverkehr sowie die Vergrämung und der Lebensraumverlust infolge der vom Straßenverkehr ausgehenden optischen Reize und Lärmimmissionen dar. Vorliegend näher betrachtet wurden der Schadstoffeintrag durch Kfz-Verkehr (K 7), die Verlärmung sowie weitere Störwirkungen (K 8) und die Kollisionsgefährdung von Tieren (K 9).

Säugetiere

Von den in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführten Säugetierarten waren hier der Fischotter sowie mehrere Fledermausarten näher zu untersuchen.

Für den Fischotter wurde keine Bestandserfassung durchgeführt. Die Art ist bei den Untersuchungen zwischen 1999 und 2001 nicht nachgewiesen worden. Vorsorglich wurde sie jedoch wegen der potenziellen Eignung des Ritscher Schleusenfleths, des Gauensieker Schleusenfleths und des Sietwender Schleusenfleths in der Weise näher betrachtet, als unterstellt wurde, dass der Fischotter den Nahbereich dieser Gewässer als Wanderroute nutzen würde.

Grundsätzlich sind nächtliche Störungen durch den von dem Baustellenbetrieb ausgehenden Lärm möglich. Ferner sind Kollisionen des Fischotters mit dem Straßenverkehr der A 26 sowie den Zubringerstraßen zur K 27 und L 111 nicht ausgeschlossen.

Was die Fledermäuse betrifft, so wurden 2016 an fünf Begehungsterminen im Mai und August sowie mithilfe von Fledermaus-Detektoren, Horchkisten und Ultraschall-Aufzeichnungsgeräten insgesamt 14 Fledermausarten im Untersuchungsgebiet nachgewiesen. Dazu zählen die Arten Wasserfledermaus, Fransenfledermaus, Große Bartfledermaus, Kleine Bartfledermaus, Zwergfledermaus, Rohrfledermaus, Mückenfledermaus, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Breitflügelfledermaus, Braunes Langohr, Graues Langohr, Zweifarbfledermaus und Teichfledermaus. Bis auf die Teich- und die Zweifarbfledermaus wurden alle Arten auch schon bei der Untersuchung im Jahr 2010 erfasst.

Auf den nachgewiesenen Fledermausbestand haben Veränderungen der Jagdhabitats und der Leitstrukturen (Gehölzstrukturen) größere Auswirkungen. Gerade im Bereich der Baustellen und Baustraßen kann es zu Verletzungen oder Tötungen von Individuen kommen. Ferner sind Störungen durch den Baustellenlärm und die Lichtquellen der Baustelle möglich. Durch die Trasse und den Zubringer der A 26 am Ritscher und am Gauensieker Schleusenfleth werden dauerhaft Jagdlebensräume gequert, was eine Barrierewirkung schaffen und zu einem erhöhten Kollisionsrisiko mit Fahrzeugen im Bereich der Flugrouten führen kann. Für die

gehölbewohnten Fledermausarten werden bau- und anlagebedingt bewohnte bzw. potenzielle Habitatbäume mit Höhlen, Rissen und Spalten in Anspruch genommen. Eine Tötung von Einzelindividuen dieser Arten während der Baufeldräumung ist nicht auszuschließen.

Die der artenschutzrechtlichen Prüfung zugrunde gelegten Daten sind ausreichend aktuell gewesen, um eine belastbare Prüfung durchzuführen. Aus naturschutzfachlicher Sicht können faunistisch-tierökologische Daten, die nicht älter als fünf Jahre sind, in aller Regel als aktuelle Entscheidungsgrundlage herangezogen werden.¹⁷⁴ Soweit innerhalb des in Rede stehenden Zeitraums kein Nutzungs- und Strukturwandel stattgefunden hat und auch keine wesentliche Veränderung von Standortbedingungen eingetreten ist, schadet auch ein höheres Alter der Daten nicht.¹⁷⁵ Die zeitliche Grenze von fünf Jahren, die vorliegend überschritten ist, bietet daher lediglich einen allgemeinen Anhalt; letztlich ist die Aktualität der Datengrundlage nach Maßgabe praktischer Vernunft unter Berücksichtigung der jeweiligen Einzelfallumstände zu beurteilen.¹⁷⁶ Veränderungen, welche die Untersuchungsergebnisse von 2016 als nicht mehr ausreichend aktuell erscheinen lassen, sind ausweislich der von der Vorhabenträgerin mit Datum vom 18.12.2023 vorgelegten naturschutzfachlichen Plausibilitätssicherung (siehe Unterlage 12.1.6) zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht eingetreten. Das Untersuchungsgebiet weist insgesamt eine hohe Artenzahl mit durchschnittlicher Aktivität auf und hat eine hohe Bedeutung für Fledermäuse. Vorwiegend in Siedlungsbereichen konnten zahlreiche Quartiere festgestellt werden. Aufgrund der Nähe zur Elbe hat das Untersuchungsgebiet darüber hinaus eine wichtige Bedeutung für durchziehende Fledermäuse.

Brutvögel

Hinsichtlich der Brutvögel erfolgte eine flächendeckende Revierkartierung, die sich über zwei Teilräume erstreckte. Im Teilraum 1, dem erweiterten Untersuchungsgebiet der landwirtschaftlich genutzten Flächen südlich bzw. südwestlich von Drochtersen, der 1.320 ha umfasst, wurde 2005/2006 eine erstmalige Untersuchung auf Brutvögel durchgeführt. Im Teilraum 2, dem aktualisierten Untersuchungsgebiet südlich des Landernwegs im Ritschermoor mit einer Größe von 905 ha, fand 2010 eine Wiederholung der früheren Erfassungen statt (zur genauen Verortung s. Abb. 7 des Anhangs 6 der Unterlage 12.1). Insgesamt konnten dabei 70 Brutvogelarten festgestellt werden, wobei häufige Arten mit gleichbleibendem langfristigem Bestandstrend nur halb-quantitativ in Häufigkeitsklassen erfasst wurden. Es zeigte sich, dass das erweiterte Untersuchungsgebiet kein für Brutvögel besonders geeignetes Gebiet darstellt, das aktualisierte Untersuchungsgebiet hingegen ist von lokaler Bedeutung. Speziell in dessen südlichem Drittel konnte eine hohe Dichte von Wiesenbrütern nachgewiesen werden.

Im Jahr 2016 erfolgte in einem Untersuchungsgebiet von 618 ha eine nochmalige Revierkartierung der Brutvögel (zur genauen Verortung s. Abb. 8 des Anhangs 6 der Unterlage 12.1). Hierbei wurde mit nur 21 nachgewiesenen Brutvogelarten ein Rückgang von ca. 70 % im Vergleich zur Kartierung aus dem Jahr 2010 festgestellt. Da sich das Untersuchungsgebiet im Jahr 2016 allerdings auf den Wirkraum des Vorhabens beschränkte, ist das Ergebnis nicht direkt vergleichbar.

Zudem wurden für den Bereich 100 m nach Ende der Baustrecke in Angrenzung an die A 26, Abschnitt 5b, und die A 20, Abschnitt 7, die Ergebnisse der Brutvogelkartierung der Nachbarabschnitte berücksichtigt.

Die artenschutzrechtliche Prüfung erstreckte sich auf den Wirkraum des Vorhabens.

Für die Arten Bluthänfling, Braunkehlchen, Gartenrotschwanz, Gelbspötter, Mäusebussard, Feldlerche, Wiesenpieper, Schwarzkehlchen, Rauchschwalbe und Weißstorch liegt ein

¹⁷⁴ *Gaßner/Winkelbrandt/Bernotat*, UVP und Strategische Umweltprüfung, 5. Aufl. 2010, S. 187 Rn. 112.

¹⁷⁵ HessVGH, Urt. v. 21.08.2009 – 11 C 318/08.T, juris, Rn. 632.

¹⁷⁶ BVerwG, Urt. v. 07.07.2022 – 9 A 1.21, BVerwGE 176, 94 (Rn. 96).

Brutnachweis und/oder ein Brutverdacht vor. Für die beiden Arten Kiebitz und Rohrweihe liegen Brutzeitfeststellungen vor. Darüber hinaus wurden die Arten Amsel, Blaumeise, Buchfink, Hausrotschwanz, Kohlmeise, Schafstelze, Stieglitz, Stockente, Sumpfrohrsänger, Teichhuhn und Zilpzalp festgestellt. Auffällig war, dass die meisten Arten im Jahr 2016 mit teilweise erheblich weniger Brutpaaren als noch im Jahr 2010 nachgewiesen wurden.

Dieser auffällige Bestandsrückgang spiegelt die landesweite Entwicklung wider. Vor allem für Offenlandarten ist ein negativer Trend zu verzeichnen, was insb. damit begründet wird, dass außerhalb von Schutzgebieten die Habitatqualität als überwiegend schlecht zu bewerten ist. Als verantwortlich für diesen Trend ist u.a. die sukzessive Intensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung anzusehen.

Insgesamt reflektieren die Brutvögelvorkommen die vorhandenen Habitatstrukturen und ihre Qualität im Untersuchungsraum, wobei Veränderungen in großem Maße auf Veränderungen der Habitatsstruktur zurückgehen. Da die Vegetations- bzw. Habitatstruktur seit 2016 weitgehend unverändert geblieben ist, sind bei den Brutvogelarten aktuell keine erheblichen Änderungen gegenüber der Erfassung von 2016 zu erwarten (s. Unterlage 12.1.6). Aus diesem Grund kann davon ausgegangen werden, dass die Kartierdaten nach wie vor ausreichend aktuell sind.

Dies vorangestellt, erfolgte die Ermittlung der Betroffenheiten anhand der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr.¹⁷⁷ Demzufolge ist zur Wirkungsabschätzung eine Einstufung nach drei Verkehrsklassen sowie fünf Gruppen von Brutvogelarten mit je unterschiedlicher Lärmempfindlichkeit vorgenommen worden. Folgende fünf Gruppen von Brutvögeln wurden unterschieden:

- Gruppe 1 – Arten mit hoher Lärmempfindlichkeit,
- Gruppe 2 – Arten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit,
- Gruppe 3 – Arten mit lärmbedingt erhöhter Gefährdung durch Prädatoren,
- Gruppe 4 – Arten mit schwacher Lärmempfindlichkeit,
- Gruppe 5 – Arten ohne spezifisches Abstandsverhalten zu Straßen und Arten, für die der Verkehrslärm keine Relevanz besitzt.

Gruppe 6 bezieht sich auf die Rastvögel, die weiter unten einzeln betrachtet werden.

Die Ermittlung der Betroffenheiten erfolgt gemäß der Arbeitshilfe anhand unterschiedlicher Wirkzonen. Entsprechend der Lärmempfindlichkeit werden den Vogelarten spezifische Schallpegel, Effektdistanzen, Fluchtdistanzen und/oder Störradien zugewiesen. Der Raum, in dem ein kritischer Schallpegel überschritten ist, wird anhand von berechneten Isophonen abgegrenzt. Isophone sind die Linien auf den Karten, die Orte mit demselben Schalldruckpegel miteinander verbinden. Die maßgeblichen Schalldruckpegel sind der genannten Arbeitshilfe entnommen. Als Effektdistanz wird die maximale Reichweite des erkennbar negativen Einflusses von Straßen auf die räumliche Verteilung einer Vogelart bezeichnet. Die Effektdistanz ist von der Verkehrsmenge unabhängig. Als Fluchtdistanz wird der Abstand bezeichnet, den ein Tier zu bedrohlichen Lebewesen wie natürlichen Feinden und Menschen einhält, ohne dass es die Flucht ergreift. Der Störradius entspricht der Distanz, bis zu der sich natürliche Feinde oder Menschen der Kolonie bzw. dem Rastvogeltrupp nähern können, ohne dass alle oder ein Teil der Vögel auffliegen.

Weiterhin enthält die Arbeitshilfe Faktoren für die Abnahme der Habitateignung in den verschiedenen Zonen. Dabei ist die Reduzierung der Habitateignung abhängig von der Verkehrsmenge. Im Rahmen des Vorhabens werden drei Verkehrsklassen unterschieden:

¹⁷⁷ Garniel et al., in: BMVBS, Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, Bergisch Gladbach 2010.

- 10.001 bis 20.000 Kfz/24 h im Bereich des Zubringers K 27 (K 27 bis zur Anschlussstelle Zubringer K 27/Zubringer L 111) und des Zubringers L 111,
- 20.0001 bis 30.000 Kfz/24 h im Bereich des Zubringers K 27 (Anschlussstelle Zubringer K 27/Zubringer L 111 bis zum Autobahnkreuz) sowie
- 30.001 bis 50.000 Kfz/24 h im Bereich der A 26 (zwischen dem Autobahnkreuz und dem Anschluss an den 5. Bauabschnitt der A 26).

Bei den lärmempfindlichen Vogelarten der Gruppe 1 und 2 spielen unterschiedliche Höhen des Immissionsorts für die Pegelberechnung eine Rolle. Brutvogelarten dieser beiden Gruppen wurden allerdings im Untersuchungsgebiet bei den Erfassungen 2016 nicht festgestellt. Die weiteren Einzelheiten sind Kapitel 3 des Artenschutzfachbeitrags (Unterlage 12.3.4) zu entnehmen.

Es wurden im Zuge der flächendeckenden Revierkartierung im Frühjahr bzw. Frühsommer 2016 im Planungsraum nur sehr wenige Brutpaare erfasst, wobei alle Brutpaare außerhalb der durch die A 20 in Anspruch genommenen Flächen festgestellt wurden. Mit Ausnahme eines Brutpaares des Gelbspötters brüteten alle Brutpaare auch außerhalb der artbezogen relevanten Wirkzonen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass das Untersuchungsgebiet stark von intensiver Landwirtschaft geprägt ist und keine naturschutzfachliche Bedeutung für Brutvogel aufweist. Es wurden nur noch Restvorkommen der für diese Lebensräume typischen Brutvogelgemeinschaften vorgefunden.

Durch die Aufnahme der Bautätigkeit besteht die Gefahr von Verletzungen oder Tötungen von Individuen brütender Vögel. Die durch den Baustellenbetrieb verursachten Lärm- und Lichtemissionen sowie die Bewegung von Baugeräten, Maschinen und Menschen können zu erheblichen Störungen der brütenden Vogelarten in der Umgebung führen. Das Bauvorhaben führt zudem zu einem dauerhaften Flächenverlust. Durch den Straßenverkehr können des Weiteren nicht nur störungserhebliche Lärm- und Lichtemissionen auftreten, zusätzlich entsteht durch die Straßentrasse eine (Sicht-)Barriere aufgrund der Geländeerhebung. Ferner erhöht sich das Kollisionsrisiko für Vögel mit dem Straßenverkehr.

Kiebitz

Der Kiebitz zählt zu Gruppe 3 der insgesamt fünf Gruppen von Brutvögeln der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr. Die Effektdistanz der Art beträgt 300 m. Als Höhe des Immissionsorts wird 1 m, d.h. bodennah, angegeben.

Für die Art wurden drei verschiedene Zonen zur Bestimmung der vorhabenbedingten Reduzierung der Habitataignung ermittelt. Die erste Zone erstreckt sich zwischen Fahrbahnrand und 100 m zum Fahrbahnrand. Die zweite Zone liegt zwischen der 100 m-Linie und der Effektdistanz. Die dritte Zone ergibt sich aus der Effektdistanz und der 55 dB(A)_{tags}-Isophone. Insgesamt wurden innerhalb des Wirkungsbereichs des Vorhabens drei Brutpaare des Kiebitzes erfasst. Davon befindet sich ein Brutpaar innerhalb der Effektdistanz. Die anderen Brutpaare befinden sich innerhalb des kritischen Schallpegels von 55 dB(A) tags.

Feldlerche

Die Feldlerche zählt zur Gruppe 4 der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr. Zur Ermittlung der Abnahme der Habitataignung bei Vogelarten dieser Gruppe wird grundsätzlich lediglich die Effektdistanz der jeweiligen Art zugrunde gelegt. Kritische Schallpegel werden nicht berücksichtigt. Aufgrund der besonders hohen Empfindlichkeit der Feldlerche gegenüber optischen Störungen wurden bei dieser Art drei Zonen berücksichtigt, um die Abnahme der Habitataignung zu bestimmen. Ein Brutpaar der Feldlerche liegt innerhalb der „Fläche zur Behandlung/Aufbereitung des Dränagewassers“.

Rohrweihe

Die Rohrweihe gehört Gruppe 5 der Einstufung nach der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr an. Diese Arten zeigen kein spezifisches Abstandsverhalten zu Straßen.

Soweit ein Meidungsabstand bei der Wahl des Brutplatzes erkennbar ist, entspricht dieser in etwa der artspezifischen Fluchtdistanz zu Störungen. Die Fluchtdistanz der Art beträgt 300 m.

Innerhalb dieser Gruppe wird zwischen Arten mit großer Fluchtdistanz, Brutkolonien und übrigen Arten unterschieden. Bei der Rohrweihe, die im Untersuchungsgebiet mit einem Brutpaar nachgewiesen wurde, das sich 160 m zum Straßenrand entfernt befindet, wird von einer Reduzierung der Habitatsignung vom Fahrbahnrand bis zu der artspezifischen Fluchtdistanz bzw. dem Störradius von 100 % ausgegangen. Grund dafür ist, dass sich die Fluchtdistanzen nur begrenzt zur Bewertung der Verkehrseffekte eignen. Eine Skalierung nach der Verkehrsmenge ist hier nicht sinnvoll. Es wird deshalb davon ausgegangen, dass die wiederholte Störung innerhalb der Fluchtdistanz zum vollständigen Verlust der Brutplatzsignung führt.

Gartenrotschwanz

Der Gartenrotschwanz fällt unter die bereits genannten Gruppe 4 der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr. Im Erfassungsgebiet wurden zwei Brutpaare des Gartenrotschwanzes nachgewiesen, von denen sich ein Brutpaar im Eingriffsbereich des planfestgestellten Straßenbauvorhabens befindet. Das andere Brutpaar liegt außerhalb des Wirkungsbereichs des Vorhabens.

Gelbspötter

Auch der Gelbspötter zählt zur Gruppe 4. Es wurde ein Brutpaar im wegbegleitenden Gehölzsaum an der Westlichen Weytern erfasst. Innerhalb des Eingriffsbereichs des Vorhabens wurde kein Brutpaar festgestellt.

Mäusebussard

Die Art fällt unter Gruppe 5 der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr. Im Rahmen der faunistischen Untersuchungen wurden im Erfassungsgebiet drei Brutpaare erfasst. Davon befinden sich zwei im Wirkungsbereich des planfestgestellten Straßenbauvorhabens, allerdings wurde kein Brutplatz innerhalb des Eingriffsbereichs des Straßenbauvorhabens festgestellt.

Beim Mäusebussard wird – wie auch bei der Rohrweihe – wegen der wiederholten Störung von einer Reduzierung der Habitatsignung vom Fahrbahnrand bis zu der artspezifischen Fluchtdistanz bzw. dem Störradius von 100 % ausgegangen.

Rauchschwalbe

Auch die Rauchschwalbe fällt unter Gruppe 5. Es wurden sieben Brutpaare der Art in einer Hofanlage an der L 111 in Drochtersen nachgewiesen.

Weißstorch

Der Weißstorch zählt ebenfalls zu Gruppe 5. Die Art wurde mit einem Brutpaar auf einem Hof zwischen Drochtersen und dem Ortsteil Ritsch unmittelbar südlich der L 111 nachgewiesen, ca. 130 m von der Fahrbahn des Zubringers L 111 entfernt.

Weitere, ungefährdete Arten

Die im Wirkraum vorkommenden allgemein häufigen und ungefährdeten Arten wurden im Rahmen einer gildenbezogenen Konfliktprüfung abgehandelt. Dazu zählen die Vogelarten der Fließ- und Stillgewässer Stockente, Sumpfrohrsänger und Teichhuhn. Als ungefährdete Siedlungsbewohner wurde vorliegend der Hausrotschwanz näher betrachtet. In gehölzreichen Siedlungen treten daneben vor allem Gehölzbrüter (Amsel, Buchfink, Kohlmeise, Stieglitz, Zilpzalp) auf. Zu den ungefährdeten Arten des Offenlandes zählt die Schafstelze. Für diese Arten erfolgte lediglich ein qualitativer Nachweis, da sie zum Zeitpunkt der Erfassungen als ungefährdet galten. Eine genaue Bilanzierung von Revieren gibt es nicht.

Rastvögel

In den Jahren 2010 und 2011 sowie in den Jahren 2015 und 2016 erfolgten Erfassungen der Gastvögel, schwerpunktmäßig der typischen Wasser- und Watvogelarten. Als wertgebend

wurden die Rastvogelarten Weißwangengans, Blässgans, Graugans, Kiebitz und Goldregenpfeifer angesehen. Zu den häufigsten Arten gehörten jeweils die Weißwangengans, der Kiebitz, die Sturmmöwe und die Pfeifente. Der Goldregenpfeifer wurde 2015 und 2016 mit einer Maximalzahl von 225 Individuen nachgewiesen, während die Art in den vergangenen Erfassungen 2010 und 2011, in denen der Teilraum 1 (wie auch für den Kiebitz) als Gastvogelraum von regionaler Bedeutung eingestuft worden war, nicht festgestellt wurde. Der Bericht von 2015/2016 sieht diese Einstufung hingegen nicht mehr vor.

Der Teilraum 2 war für die Weißwangengans als Gastvogellebensraum von internationaler Bedeutung und für die Blässgans als Gastvogellebensraum von lokaler Bedeutung eingestuft worden. Die Einordnung hinsichtlich der Blässgans wurde in der Erfassung von 2015/2016 nicht bestätigt.

Insgesamt konnten sechs planungsrelevante Rastvogelarten nachgewiesen werden (Weißwangengans, Saatgans, Kiebitz, Lachmöwe, Silbermöwe und Sturmmöwe). Sie zählen zur Gruppe 6 der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr. Die artbezogene Lärmempfindlichkeit und zu beachtende Störradien unterscheiden sich in dieser Gruppe stark vom Verhalten im Brutgebiet. Die artspezifischen Orientierungswerte (kritische Schallpegel, Effektdistanzen) für die Arten der Gruppen 1 bis 5 gelten daher für die Rast- und Überwinterungsgebiete nicht.

Das Verhalten der Rastvögel in Rast- und Überwinterungsgebieten deutet darauf hin, dass in erster Linie optische Störreize und optische Kulisseneffekte für die Meidung von straßennahen Bereichen verantwortlich sind. Von einer Steigerung der Störintensität mit zunehmendem Lärm ist nicht auszugehen. Da sichtbare Fußgänger und Radfahrer stärker stören als Fahrzeuge, muss für Straßen mit durchgehendem und gleichmäßigem Verkehr mit einer geringeren Störwirkung innerhalb des Störradius gerechnet werden. Daher wird für alle Rastvögel innerhalb der Störradien eine Abnahme der Habitateignung von 75 % angesetzt. Die Weißwangengans weist einen Störradius von 500 m, die Saatgans von 300 m und die Arten Kiebitz, Lachmöwe, Silbermöwe sowie Sturmmöwe von jeweils 200 m auf.

Die erfassten Gastvogelvorkommen kommen überwiegend außerhalb des Wirkbereichs des Vorhabens im Bereich Gauensiek nördlich der alten Deichlinie vor. Im Bereich des hier planfestgestellten Autobahnkreuzes wurden lediglich kleinere Rasttrupps erfasst. Hinsichtlich der Ermittlung der Betroffenheiten der Rastvögel wird auf die Unterlage 12.3.4, Kap. 3.2.2 verwiesen.

Das Vorhaben kann betriebsbedingt zur Erhöhung des Kollisionsrisikos der Rastvogelarten führen. Relevante Störungen sind hingegen nicht zu erwarten. Die innerhalb der jeweiligen Störradien der Arten gelegenen Rastflächen sind temporäre Nahrungsflächen ohne feste Funktionsbeziehungen zu bestimmten Schlafplätzen. Da weder die Grünland- noch die Ackerflächen ein essenziell notwendiges Rasthabitat darstellen, ist davon auszugehen, dass Ausweichmöglichkeiten für die Rastvögel im Umfeld zur Verfügung stehen. Durch die Schaffung von Ersatzlebensräumen durch die Extensivierung von Grünlandflächen (Maßnahme E_{1CEF}) ist überdies eine kontinuierliche Habitatverfügbarkeit für die betroffenen Rastvogelvorkommen gesichert.

Weitere Arten

Amphibien

Generell weist das Untersuchungsgebiet, insb. die untersuchten Gewässer nur eine eingeschränkte Bedeutung als Amphibienlebensraum auf. Es gibt keine Nachweise auf Amphibienarten nach Anhang IV FFH-RL.

Reptilien

Ein Hinweis auf Vorkommen oder Nachweis von Reptilien nach Anhang IV FFH-RL im Untersuchungsgebiet ist nicht bekannt.

Fische

Es gibt auch keine Hinweise auf Fischarten gemäß Anhang IV FFH-RL im Untersuchungsgebiet.

Libellen

Die Untersuchungen zeigen eine verarmte Libellenfauna im Untersuchungsgebiet. Es konnten keine Arten nach Anhang IV FFH-RL festgestellt werden.

Makrozoobenthos

Bei den Untersuchungen des Makrozoobenthos in den Jahren 2005 und 2006 sowie 2010 wurden hauptsächlich solche Arten nachgewiesen, die geringe Habitatanforderungen stellen. In Gräben wurden darüber hinaus teilweise stenotope Arten festgestellt. Es sind keine Anhang IV-Arten vertreten.

2.2.3.4.7.4.2 Verwirklichung von Verbotstatbeständen

Durch das planfestgestellte Vorhabens und dessen Auswirkungen, werden im Ergebnis für keine der betroffenen Arten Verbotstatbestände nach § 44 Abs.1 BNatSchG erfüllt. Hinsichtlich des Mäusebussards nimmt die Planfeststellungsbehörde jedoch vorsorglich einen Verstoß gegen das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG an.

Was das Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG angeht, so liegt gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG ein Verstoß hiergegen nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann. Gemeint ist eine deutliche Steigerung des Risikos, zu Tode zu kommen oder verletzt zu werden.¹⁷⁸ Wann das Tötungsrisiko signifikant erhöht ist, lässt sich nicht im strengen Sinne „beweisen“, denn dies unterliegt einer wertenden Betrachtung.¹⁷⁹ Der Tötungstatbestand ist demnach nur erfüllt, wenn das Risiko vorhabenbedingter Verluste von Einzelexemplaren einen Risikobereich übersteigt, der mit einem Vorhaben des betreffenden Typs im Naturraum immer verbunden ist. Dies folgt aus der Überlegung, dass es sich bei den Lebensräumen der gefährdeten Tierarten nicht um „unberührte Natur“ handelt, sondern um von Menschenhand gestaltete Naturräume, die aufgrund ihrer Nutzung durch den Menschen ein spezifisches Grundrisiko bergen, das nicht nur von dem Bau und Betrieb neuer Verkehrswege, sondern z.B. auch von dem Bau und Betrieb von Windparks oder Hochspannungsleitungen verbunden ist. Es ist daher bei der Frage, ob sich für das einzelne Individuum das Risiko signifikant erhöht, Opfer der Auswirkungen des betreffenden Vorhabens zu werden, nicht außer Acht zu lassen, inwieweit solche Vorhaben zur Ausstattung des natürlichen Lebensraums der Tiere gehören, so dass besondere Umstände hinzutreten müssen, damit von einer signifikanten Gefährdung durch das Vorhaben gesprochen werden kann.¹⁸⁰ Das anhand einer wertenden Betrachtung auszufüllende Kriterium der Signifikanz trägt mithin dem Umstand Rechnung, dass für Tiere bereits vorhabenunabhängig ein allgemeines Tötungsrisiko besteht, welches sich nicht nur aus dem allgemeinen Naturgeschehen ergibt, sondern auch dann sozialadäquat sein kann und deshalb hinzunehmen ist, wenn es zwar vom Menschen verursacht ist, aber nur einzelne Individuen betrifft.¹⁸¹ So gehört auch das Baugeschehen als solches zu einer typischen menschlichen Tätigkeit, der die Tiere besonders geschützter Arten ausgesetzt sind. Daher hat das Bundesverwaltungsgericht bereits festgehalten, dass Bautätigkeiten nicht zu einer

¹⁷⁸ BVerwG, Urt. v. 09.07.2009 – 4 C 12.07, BVerwGE 134, 166 (Rn. 42).

¹⁷⁹ OVG S-A, Urt. v. 20.01.2016 – 2 L 153/13, juris, Rn. 65.

¹⁸⁰ Zum Ganzen BVerwG, Urt. v. 28.04.2016 – 9 A 9.15, BVerwGE 155, 91 (Rn. 141).

¹⁸¹ BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, BVerwGE 156, 215 (Rn. 85).

signifikanten Risikoerhöhung führen, wenn lediglich wenige einzelne Tiere im Baufeld verweilen.¹⁸²

§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG verbietet, wildlebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören. Ausweislich § 44 Abs. 1 Nr. 2 Hs. 2 BNatSchG liegt eine erhebliche Störung jedoch nur vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Dies ist erst dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit bezogen auf die betroffene Population vermindert werden.¹⁸³ Gegen den populationsbezogenen Schutzansatz der Vorschrift bestehen keine europarechtlichen Bedenken.¹⁸⁴

§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verbietet es, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG liegt ein Verstoß gegen dieses Verbot nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit erforderlich, können dazu gemäß § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG auch „vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen“ festgelegt werden. Das Tatbestandsmerkmal des räumlichen Zusammenhangs verlangt dabei, dass zwischen den Individuen des Eingriffsgebiets und der Ersatzlebensstätte bioökologische Wechselbeziehungen im Sinne eines trennungs- und störungsfreien ökologischen Austauschs bestehen können.¹⁸⁵

Dies vorangestellt ist hier Folgendes festzuhalten:

Säugetiere

Fischotter

Für den Fischotter kann im Fall künftiger Vorkommen betriebsbedingt eine Kollision mit dem Straßenverkehr und damit der Eintritt des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht ausgeschlossen werden. Um Beeinträchtigungen der Art zu vermeiden, sind im Bereich des Gauensieker Schleusenfleths und des Ritscher Schleusenfleths als mögliche Wanderrouten Unterführungen bzw. Durchlässe vorgesehen (Maßnahme V 2b). In einem Abstand von mindestens 100 m zu den Querungsbauwerken werden beidseitig Fischotterzäune aufgestellt, sodass eine gefahrenlose Querung der Straßentrasse erfolgen kann. Dadurch wird das (potenzielle) Tötungsrisiko unter die Signifikanzschwelle gesenkt. Das Sietwender Schleusenfleth als mögliche Wanderroute liegt zwar im Untersuchungsgebiet des Vorhabens, wird aber weder anlage- noch baubedingt in Anspruch genommen.

Fledermäuse

§ 44 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG

Für die gehölbewohnenden Fledermausarten kann es baubedingt zur Tötung und Verletzung durch den Verlust von Bäumen mit Höhlen, Rissen und Spalten kommen. Zwar konnten keine Quartiere der Arten Wasserfledermaus, Fransenfledermaus, Große Bartfledermaus, Kleine Bartfledermaus, Zwergfledermaus, Mückenfledermaus, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Braunes Langohr, Graues Langohr, Zweifarbfledermaus und Teichfledermaus im Eingriffsbereich nachgewiesen werden. Dort befinden sich aber potenzielle gehölzgebundene Quartierräume für Tagesverstecke und Wochenstuben der Arten Rauhaufledermaus, Mückenfledermaus, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Braunes Langohr und Zweifarbfledermaus, sodass eine Tötung der Arten während der Baufeldräumung nicht auszuschließen ist.

¹⁸² BVerwG, Urt. v. 08.01.2014 – 9 A 4.13, juris, Rn. 98 f.

¹⁸³ NdsOVG, Urt. v. 12.11.2008 – 12 LC 72/07, juris, Rn. 73.

¹⁸⁴ BVerwG, Urt. v. 06.10.2022 – 7 C 4.21, BVerwGE 176, 313 (Rn. 33 f.).

¹⁸⁵ BVerwG, Urt. v. 07.07.2022 – 9 A 1.21, BVerwGE 176, 94 (Rn. 115).

Um zu gewährleisten, dass sich während der Räumung des Baufeldes keine Fledermäuse in den (potenziellen) Quartieren befinden, erfolgt eine Bauzeitenregelung, wonach die Rodungsarbeiten an geeigneten Gehölzbeständen zwischen dem 01.11. und 28./29.02. vorgenommen werden. Vorher werden die zu fallenden Gehölze auf eine Quartiernutzung überprüft (Maßnahme V 3c). Werden im Rahmen dieser Überprüfung Tagesverstecke oder Wochenstuben festgestellt, erfolgt ein art- und funktionsbezogener Ersatz der betroffenen Quartierbäume durch das Anbringen von Fledermauskästen an geeigneten Ersatzbäumen. Zudem werden Meisenkästen angebracht, um eine Besiedlung der Fledermauskästen durch Meisen zu verhindern (Maßnahme A 6_{CEF}).

Durch das Vorhaben sind keine für die Breitflügelfledermaus, Teichfledermaus sowie das Graue Langohr wochenstubengeeigneten Bauwerke betroffen.

Für folgende Fledermausarten besteht durch das Vorhaben ein erhöhtes Kollisionsrisiko mit Fahrzeugen im Bereich von Flugrouten: Wasserfledermaus, Fransenfledermaus, Große Bartfledermaus, Kleine Bartfledermaus, Zwergfledermaus, Rauhautfledermaus, Mückenfledermaus, Breitflügelfledermaus, Braunes Langohr, Graues Langohr und Teichfledermaus. Zur Minimierung dieses Kollisionsrisikos auf das allgemeine Lebensrisiko werden unterschiedliche Maßnahmen vorgesehen. Es werden eine Unterführung des Ritscher Schleusenfleths (Bauwerk Nr. 10.05) mit einer lichten Höhe von 4,7 m und einer lichten Weite von 30,85 m sowie Unterführungen des Gauensieker Schleusenfleths (Bauwerke Nr. 10.02 und Nr. 10.03) jeweils mit einer lichten Höhe von 4,5 m und einer lichten Weite von 19 m vorgesehen (Maßnahme V 2a). Die Unterführungen werden in Anlehnung an die Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr¹⁸⁶ (dort Tab. 9) als hochwirksam eingestuft. Hinsichtlich der Zwergfledermaus weisen die Unterführungen des Gauensieker Schleusenfleths zwar nicht die empfohlene Höhe von 5 m und mehr auf, dafür übersteigt jedoch der Querschnitt von jeweils 85,50 m² deutlich das empfohlene Mindestmaß für eine hohe Wirksamkeit von 36 m². Die geringfügige Minderhöhe von 50 cm wird dadurch mehr als kompensiert, zumal das Gewässer als maßgebliche Leitstruktur dient. Außerdem werden zur Lenkung der Flugbewegungen an den Unterführungen des Gewässers beidseitig Kollisionsschutzwände angebracht (Maßnahme V 2a). Zugleich bieten die Kollisionsschutzwände einen Blendschutz, sodass Störungen des Flugkorridors durch Scheinwerferlicht reduziert werden. Die Flethe können somit weiterhin uneingeschränkt als lineares Strukturelement bei Ortswechseln und während der Jagd genutzt werden. Fernerhin wird das Kollisionsrisiko dadurch gesenkt, dass die Baumreihe im Bereich der Einmündung des Zubringers zur K 27 erhalten bleibt sowie vorhandene Lücken durch eine weitere Bepflanzung geschlossen werden (Maßnahme V 1). Überdies wird eine neue Verbundstruktur geschaffen, indem eine durchgehende Gehölzstruktur nordwestlich des Zubringers zur L 111 zwischen dem Hof Hohenblöcken und dem südwestlich gelegenen Wirtschaftsweg neu angelegt wird, um das Queren der Fahrbahn zu vermeiden (siehe Nebenbestimmung 1.1.3.2.5).

Großer Abendsegler und Kleiner Abendsegler sowie die Zweifarbfledermaus sind aufgrund ihrer Flughöhe nicht kollisionsgefährdet. Im Hinblick auf die Wasserfledermaus wurden bei den Erfassungen im Jahr 2016 keine Jagdgebiete oder Flugrouten im Bereich der geplanten Querungen des Ritscher Schleusenfleths und des Gauensieker Schleusenfleths sowie im Bereich weiterer geeigneter Landschaftsstrukturen wie Hecken und Baumreihen festgestellt.

§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Bei der Verwirklichung des Vorhabens kommt es anlagebedingt und in Verbindung mit dem nächtlichen Straßenverkehr zu Störungen, sodass Jagdlebensräume für Fledermäuse faktisch verlorengehen. Die Gründlandextensivierung nördlich des Gauensieker Schleusenfleths (Maßnahme E 1_{CEF}) und die Sukzessionsflächen westlich der Ortslage Ritsch, auf denen durch Initialpflanzungen von Gehölzgruppen eine natürliche Entwicklung stattfinden soll (Maßnahme A 5), führen zu Habitataufwertungen, sodass der Erhaltungszustand der lokalen Populationen

¹⁸⁶ *Lüttmann et al.*, in: BMDV, Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr, Bergisch Gladbach 2023.

der betroffenen Arten erhalten bleibt. Es kommt daher nicht zu einer erheblichen Störung im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG.

Es finden zudem gemäß Nebenbestimmung 1.1.3.2.5 keine nächtlichen Bauarbeiten statt, sodass auch nicht von baubedingten Beeinträchtigungen von Fledermäusen durch Licht auszugehen ist.

§ 44 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG

Im Hinblick auf die Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist festzustellen, dass keine Quartiere der Arten Wasserfledermaus, Fransenfledermaus, Große Bartfledermaus, Kleine Bartfledermaus, Zwergfledermaus, Mückenfledermaus, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Braunes Langohr, Graues Langohr, Zweifarbflodermaus und Teichfledermaus im Untersuchungsgebiet nachgewiesen wurden. Es befinden sich aber Gehölzstrukturen mit Quartiereignung für die Rauhaufledermaus, den Großen Abendsegler, Kleinen Abendsegler, das Braune Langohr, die Zweifarbflodermaus und die Teichfledermaus im Eingriffsgebiet. Der Verlust von Tagesquartieren als Ruhestätten steht in der Gefahr, das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG auszulösen. In der unmittelbaren Umgebung befinden sich jedoch ausreichend Tagesverstecke für den betroffenen lokalen Bestand, die diesem weiterhin zur Verfügung stehen. Damit wird die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt.

Um die Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten zu verhindern, werden vor Beginn der Bauarbeiten, die zudem nur in der Zeit vom 01.11. bis zum 28./29.02. stattfinden dürfen, die zu fällenden Gehölzbestände auf die Nutzung als Quartier oder als Tagesversteck bzw. Wochenstube geprüft (Maßnahme V 3c). Werden Quartiere, Tagesverstecke bzw. Wochenstuben nachgewiesen, bedarf es einer ergänzenden Entscheidung. Die Vorhabenträgerin wird hierzu die erforderlichen Anträge stellen sowie nötigen Antragsunterlagen einreichen. Einstweilen ist auf der Grundlage der vorliegenden Daten jedoch davon auszugehen, dass keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten beeinträchtigt werden.

Durch das Vorhaben sind überdies keine für die Breitflügelfledermaus, Teichfledermaus und das Graue Langohr wochenstubengeeigneten Bauwerke betroffen.

Brutvögel

Da Gebäude und damit potenzielle Brutplätze durch die Baumaßnahme nicht betroffen sind und typische Siedlungsbewohner wie der Hausrotschwanz als Ubiquisten an Anwesenheit von Menschen gewöhnt sind, treten keine Verbotstatbestände für siedlungsbewohnende Vogelarten nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ein. Im Übrigen bedurfte es jedoch der näheren Prüfung:

§ 44 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG

Für den Kiebitz wird in der ersten Zone von einer sehr stark verminderten Siedlungsdichte ausgegangen, sodass es nicht zu einem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko und damit zu einer Tötung oder Verletzung gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG kommt. Für das nachgewiesene Brutpaar der Feldlerche sowie für die Schafstelze besteht während der Brutsaison von Anfang März bis Mitte Juli ein Risiko für Verletzungen und Tötungen von Individuen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, da durch die Bautätigkeiten eine potenzielle Zerstörung der Gelege oder Tötung von Nestlingen möglich ist. Gleiches gilt für den Kiebitz bzgl. der zweiten und dritten Zone. Zur Vermeidung des Eintritts des Verbotstatbestands erfolgt der Beginn der Bautätigkeit außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit von Bodenbrütern (Maßnahme V 3b).

Darüber hinaus ist das Kollisionsrisiko der Feldlerche und Schafstelze mit Fahrzeugen als sehr gering zu bewerten. Aufgrund des relativ hohen Verkehrsaufkommens kann die Gefahr für Einzelindividuen gut eingeschätzt werden. Feldlerchen besiedeln zudem trassennahe Bereiche deutlich weniger. Die Reviere der Schafstelze sind in der Regel relativ klein und

werden sich nicht über beide Seiten der Autobahn erstrecken. Daher übersteigt das Verletzungs- und Tötungsrisiko nicht das allgemeine Lebensrisiko.

Das Verletzungs- und Tötungsrisiko durch Bauarbeiten innerhalb der Brutzeit betrifft auch gehölz- bzw. strukturegebundene Brutvogelarten wie die Rohrweihe und den Gartenrotschwanz. Die notwendigen Rodungsarbeiten oder der Rückschnitt von Gehölzen und Röhrichtern erfolgen indes in der Zeit vom 01.10. bis zum 28./29.02. (Maßnahme V 3a). Dadurch besteht keine signifikante Risikoerhöhung. Dasselbe gilt für Vogelarten der Fließ- und Stillgewässer wie die Stockente, den Sumpfrohrsänger und das Teichhuhn sowie für die übrigen gehölzbrütenden Arten Amsel, Blaumeise, Buchfink, Kohlmeise, Stieglitz und Zilpzalp.

Für diese Arten ist zudem das Kollisionsrisiko mit Fahrzeugen aufgrund des mit dem hohen Verkehrsaufkommen verbundenen Vergrämungseffekts ebenfalls als gering zu bewerten. Der Verkehr auf einer neu gebauten Straße führt zwar nicht automatisch dazu, dass das Umfeld von Brutvögeln gemieden wird. Vielmehr brüten viele Arten im Straßenbegleitgrün, wenn dieses entsprechende Habitatstrukturen für die Anlage von Nestern bietet (z.B. Gehölze, Hecken etc.). Dies ist vor allem dann der Fall, wenn – wie hier – solche Habitatstrukturen im weiteren Umfeld fehlen oder unterentwickelt sind. Die Verursachung einer signifikanten Risikoerhöhung hängt jedoch nicht nur von der Nähe des Brutplatzes zur Straße ab, sondern wird maßgeblich vom Verhalten der Brutvögel bestimmt. Straßen stellen für viele Brutvögel Strukturen in der Landschaft dar, an denen sich ihre Reviergrenzen orientieren. Zudem sind Straßen für die meisten Vögel kein geeigneter Nahrungsraum, sodass sie nicht bevorzugt aufgesucht werden. Hinzu kommt, dass Straßen zur gewöhnlichen Ausstattung der vom Menschen gestalteten Naturlandschaft gehören. Von einem deutlich erhöhten Risiko kann daher nur dann ausgegangen werden, wenn sich größere Reviere über die Straße erstrecken und wichtige Habitatbestandteile jenseits der Trasse liegen. Dafür bestehen vorliegend keine Anhaltspunkte.

Mangels Nachweises von Brutpaaren innerhalb des Eingriffsbereichs ist der Verbotstatbestand für den Gelbspötter ebenfalls auszuschließen. Obwohl gleichwohl trassenquerende Flugbewegung in Betracht kommen können, ist davon auszugehen, dass das Gefahrenpotenzial an der stark befahrenen Straße für die Einzelindividuen besser abschätzbar ist als an weniger frequentierten Straßen, sodass das verbleibende Risiko unterhalb der Signifikanzschwelle liegt. Dies gilt umso mehr, als es sich mangels trassennahen Vorkommens der Art lediglich um vereinzelte, sporadische Querungen handelt.

Allerdings wird der Mäusebussard (auch) den Vorhabenbereich als Nahrungshabitat nutzen. Straßen sind zwar typischer Bestandteil des vom Menschen gestalteten Naturraums. Sie bzw. die mit ihnen verbundenen Auswirkungen gehören daher grundsätzlich zum allgemeinen Lebensrisiko. Von einem demgegenüber deutlich erhöhten Risiko ist deshalb regelmäßig nur dann auszugehen, wenn es betriebsbedingt zu einem erhöhten Aasanfall kommt, der aasaufnehmende Greifvogelarten wie den Mäusebussard anzieht. Da das Vorhaben in einem Raum realisiert wird, der durch überwiegend intensivlandwirtschaftlich genutztes Offenland gekennzeichnet ist, findet sich – mit wechselnden Attraktionspunkten (z.B. bei der Mahd, Ernte oder bodenwendenden Bearbeitung landwirtschaftlicher Flächen) – grundsätzlich ausreichend Nahrung für Greifvögel auch außerhalb des Straßenraums. Doch stellen Straßen gerade für den Mäusebussard insb. während des Winterhalbjahrs eine nicht unbedeutende Nahrungsquelle dar. Dabei lässt er sich in der Regel auf dem Boden neben der Beute nieder, sodass er in besonderer Weise den Kollisionsgefahren des Straßenverkehrs ausgesetzt ist.

Hinsichtlich dieser Art kann daher nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde eine signifikante Risikoerhöhung nicht ausgeschlossen werden. Allein eine solche Unsicherheit löst zwar den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG grundsätzlich noch nicht aus, sondern es bedarf der konkreten Gefahr, dass eine signifikante Risikoerhöhung eintritt.¹⁸⁷ Vorsorglich nimmt die Planfeststellungsbehörde gleichwohl einen Verbotseintritt an.

Da sich die Brutplätze der Rauchschwalbe und des Weißstorchs außerhalb des geplanten Straßenbaubereichs befinden, sind Verluste von Gelegen oder frisch geschlüpften Küken

¹⁸⁷ Lau, in: Frenz/Müggenborg, BKom BNatSchG, 4. Aufl. 2024, § 44 Rn. 7.

ausgeschlossen. Das Kollisionsrisiko der Rauchschwalbe wird überdies als gering eingestuft, da sich hier betroffenen Individuen im geplanten Einmündungsbereichs des Zubringers zur L 111 in die L 111 befinden. Dort werden niedrigere Fahrzeuggeschwindigkeiten herrschen. Das Hofgrundstück, in dem die Brutpaare der Art festgestellt wurden, ist zudem durch Gehölze abgeschirmt. Das geringe Restrisiko übersteigt damit nicht das allgemeine Lebensrisiko. Ein deutlich erhöhtes Risiko für den Weißstorch durch Verkehrskollisionen besteht auch nicht, da die Hauptnahrungsflächen weit außerhalb des Planungsgebiets liegen und die Trasse als Hindernis wahrgenommen und überflogen wird.

§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Für die Arten Amsel, Blaumeise, Buchfink, Feldlerche, Gartenrotschwanz, Gelbspötter, Kiebitz, Kohlmeise, Rohrweihe, Schafstelze, Stieglitz und Zilpzalp sind die zu erwartenden Störungen möglicherweise mit einem Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbunden und daher eher nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG als nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG relevant. Daher kann für diese Arten auf die Ausführungen zu § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verwiesen werden.

Bau- und betriebsbedingt sind optische und akustische Störungen zu erwarten, die die Qualität der Nahrungshabitate des Mäusebussards einschränken können; denn die Art ist ein optischer und akustischer Jäger. Durch die Extensivierung von Wiesen- und Weidelandchaften im Bereich des Gauensieker Sandes auf einer Fläche von ca. 37,21 ha erfolgt indes die Aufwertung von Flächen auch als Nahrungsraum für den Mäusebussard (Maßnahme E 1_{CEF}). Damit kann eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population und demzufolge eine erhebliche Störung im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ausgeschlossen werden.

Für die lokale Population relevante Störungen der Rauchschwalbe treten ebenfalls nicht auf, da die Art eine hohe Störungstoleranz aufweist.

Die überwiegend genutzten Nahrungsflächen des Brutpaares des Weißstorchs liegen deutlich außerhalb des Wirkungsbereichs des Vorhabens. Es sind keine essentiellen Nahrungsflächen betroffen. Daher kommt es auch hinsichtlich dieser Art nicht zu erheblichen Störungen.

Die Stockente, der Sumpfrohrsänger und das Teichhuhn sind als störungstolerant einzustufen. Es handelt sich um allgemein häufige und verbreitete Arten, die einen günstigen Erhaltungszustand aufweisen, sodass hinsichtlich dieser Arten ebenfalls keine erhebliche Störung eintritt.

§ 44 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG

Vom dauerhaften Habitatverlust durch Überbauung und Lärm sind drei Brutpaare des Kiebitzes und vier Brutpaare der Feldlerche betroffen, von denen voraussichtlich zwei Brutpaare des Kiebitzes und zwei Brutpaare der Feldlerche verlorengehen werden. Weiterhin kommt es möglicherweise zum Verlust der Fortpflanzungsstätte eines Brutpaars der Rohrweihe und zweier Brutpaare des Mäusebussards.

Zur Wahrung der ökologischen Funktion dieser (potenziellen) Lebensraumverluste ist gemäß § 44 Abs. 4 Satz 3 BNatSchG die Schaffung von Ersatzhabitaten durch die Entwicklung von extensiv genutztem Grünland im Bereich des Gauensieker Schleusenfleths vorgesehen (Maßnahme E 1_{CEF}). Dadurch kommt es letztlich nach § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG nicht zur Verbotsauslösung.

Auch ergibt sich ein Vermeidungserfordernis von je einem Brutpaar der Arten Gartenrotschwanz und Gelbspötter. Da die Arten keine besonderen Habitatsprüche haben, erfolgt für den dauerhaften Verlust je eines Bruthabitats die Schaffung von Ersatzniststätten durch die Entwicklung siedlungsnaher Gehölzflächen westlich der Ortslage Ritsch (Maßnahme A 5). Die Maßnahme greift auch für den Mäusebussard. Zudem sind für die Art ausreichend geeignete Gehölzstrukturen vorhanden. Weiterhin sind für die Übergangszeit zwei Nistkästen für den Gartenrotschwanz im Bereich eines Siedlungsgehölzes anzubringen (Maßnahme A 6_{CEF}). Dadurch ist eine kontinuierliche Habitatverfügbarkeit im räumlich-funktionalen

Zusammenhang gesichert, sodass Verstöße gegen das Verbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG vermieden werden.

In Bezug auf die Arten Stieglitz, Amsel, Blaumeise, Buchfink, Kohlmeise und Zilpzalp sowie Schafstelze ist durch die vorhabenbedingten Flächeninanspruchnahmen grundsätzlich eine Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten möglich. In straßennahen Lebensräumen verlieren Gehölzbrüter, die als wenig empfindlich gegenüber Straßen gelten, bis zu einer Entfernung von 100 m ihre Habitateignung, abhängig von der Verkehrsdichte. Trotzdem ist davon auszugehen, dass sich einige Brutpaare weiterhin dort ansiedeln werden. Die genannten gehölzbrütende Arten sind anpassungsfähig. Sie können daher flexibel neue Brutplätze in der Umgebung finden. Durch die Entwicklung siedlungsnaher Gehölzflächen westlich der Ortslage Ritsch (Maßnahme A 5) werden mittelfristig zudem zusätzliche Habitate geschaffen. Da es sich um häufige und weit verbreitete Vogelarten handelt, das Untersuchungsgebiet ausreichend Grünstrukturen aufweist und keine besondere Bedeutung für die Arten im Sinne eines Vorkommensschwerpunkts aufweist, kann indes davon ausgegangen werden, dass Stieglitz, Amsel, Blaumeise, Buchfink, Kohlmeise und Zilpzalp auf andere geeignete Flächen ausweichen können, sodass keine vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG notwendig sind. Die Schafstelze brütet in landwirtschaftlich genutzten Flächen wie Acker oder Grünland, die im Betrachtungsraum und dessen Umfeld reichlich vorhanden sind. Damit sind auch für diese Art ausreichend Ausweichmöglichkeiten gegeben. Zudem entstehen durch die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme E 1_{CEF} neue Lebensräume für Offenlandvogelarten wie die Schafstelze.

Die Brutplätze der Rauchschwalbe nahe der L 111 werden durch Gebäude und Gehölze vor baulichen Störungen geschützt. Der – mittelbar für den Fortbestand von Fortpflanzungs- und Ruhestätten relevante – Verlust an Nahrungshabitaten durch den Zubringerbau ist unerheblich, da ausreichend Grünlandflächen nördlich des Deiches verfügbar sind.

Es gehen des Weiteren keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Weißstorches verloren, da die Art wenig scheu ist und ihre Fluchtdistanz meist weniger als 50 m beträgt, auch in der Nähe des Horstes.

Da die dauerhaft wasserführenden Gewässer erhalten bleiben bzw. wiederhergestellt werden, kommt es schließlich auch nicht zu einem dauerhaften Habitatverlust für die Arten der Fließ- und Stillgewässer Stockente und Teichhuhn.

Rastvögel

Das Vorhaben erhöht das Kollisionsrisiko der Rastvogelarten nicht signifikant, da diese zwischen Nahrungs- und Schlafgebieten in ausreichender Höhe fliegen. Der Eintritt des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG scheidet damit aus.

Die innerhalb der jeweiligen Störradien der Arten gelegenen Rastflächen sind temporäre Nahrungsflächen ohne feste Funktionsbeziehungen zu bestimmten Schlafplätzen. Da weder die Grünland- noch die Ackerflächen ein essentiell notwendiges Rasthabitat darstellen, ist davon auszugehen, dass Ausweichmöglichkeiten für die Rastvögel im Umfeld zur Verfügung stehen. Damit kommt es auch nicht zu erheblichen Störungen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG.

Aus denselben Gründen kommen Verstöße gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ebenfalls nicht in Betracht. Aufgrund der Schaffung von Ersatzlebensräumen durch die Extensivierung von Grünlandflächen (Maßnahme E 1_{CEF}) ist überdies eine kontinuierliche Habitatverfügbarkeit im räumlich-funktionalem Zusammenhang gesichert.

Soweit die Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen durch das Ergreifen von Schutzmaßnahmen verhindert wird, bedarf es der rechtlichen Sicherung dieser Maßnahmen. § 15 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG gilt diesbezüglich entsprechend.¹⁸⁸ Diese Voraussetzungen sind vorliegend gegeben, worauf – wegen der Multifunktionalität der

¹⁸⁸ BVerwG, Beschl. v. 07.06.2023 – 7 B 25.22, NuR 2023, 756 (Rn. 18).

Maßnahmen – noch im Zusammenhang mit der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (dazu unter 2.2.3.5.8.2.2) näher eingegangen wird.

2.2.3.4.7.4.3 Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

Hinsichtlich der Steigerung des Kollisionsrisikos durch den vorhabenbedingten Straßenverkehr nimmt die Planfeststellungsbehörde vorsorglich eine Verletzung von § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG hinsichtlich des Mäusebussards an. Unter dieser Annahme wäre das Vorhaben nur unter der Voraussetzung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zulässig.

Gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 BNatSchG können die für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörden sowie im Fall des Verbringens aus dem Ausland das Bundesamt für Naturschutz von den Verboten des § 44 im Einzelfall aus den im Weiteren genannten Gründen Ausnahmen zulassen. Nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG darf eine Ausnahme nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL) weitergehende Anforderungen enthält. Diese Voraussetzungen sind gegeben:

Als Ausnahmegrund kommen hier in erster Linie die sonstigen zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG in Betracht. Nach aktuellem Stand der Rechtsprechung ist dieser Ausnahmegrund jedoch auf die europäischen Vogelarten aus europarechtlichen Gründen nicht anwendbar, weil der für Ausnahmen in Bezug auf die Vögel maßgebliche Art. 9 Abs. 1 der Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 2009/147/EG – VRL) die sonstigen zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nicht nennt.¹⁸⁹

In Betracht kommt aber der Ausnahmegrund der öffentlichen Sicherheit gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG, den auch Art. 9 Abs. 1 VRL aufführt. Unter den Begriff der öffentlichen Sicherheit fällt die Existenzsicherung des Staates und die Bekämpfung von Gewaltanwendung im Inneren und von außen.¹⁹⁰ Die Existenzsicherung des Staates ist berührt, wenn das Funktionieren seiner Wirtschaft, seiner Einrichtungen und seiner wichtigen öffentlichen Dienste sowie das Überleben seiner Bevölkerung betroffen sind.¹⁹¹ In der Rechtsprechung ist bereits geklärt, dass die Errichtung von Straßen, für die ein öffentlicher Bedarf besteht, einen wichtigen öffentlichen Dienst erfüllt und somit einen Belang der öffentlichen Sicherheit im Sinne des § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG darstellt, zumal wenn dadurch Unfallschwerpunkte an anderer Stelle entlastet werden.¹⁹²

Die in diesem Sinne für die öffentliche Sicherheit anzuführenden Gründe überwiegen auch die betroffenen artenschutzrechtlichen Belange.

Auf der Seite des besonderen Artenschutzes ist lediglich eine weitverbreitete Art betroffen, die im Offenlandbereich nahezu flächendeckend auftritt. Grund für die Ausnahme ist zudem nur die Erhöhung des Mortalitätsrisikos durch Kollision mit Kfz, wobei dieses Risiko – wenn überhaupt – knapp über der nach § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG maßgeblichen Signifikanzschwelle liegt. Es handelt sich mithin um vergleichsweise geringe Einbußen für den Artenschutz.

Dem steht der Umstand gegenüber, dass die aktuelle Fassung des FStrAbG den Bau der A 20 einschließlich ihrer Anbindung an die A 26 – wie auch schon die Gesetzesfassung zuvor –

¹⁸⁹ EuGH, Urt. v. 26.01.2012 – C-192/11, ECLI:EU:C:2012:44 (Rn. 39), Kommission/Polen.

¹⁹⁰ VG Sigmaringen, Urt. v. 02.04.2019 – 3 K 74/17, juris, Rn. 18.

¹⁹¹ VG Gießen, Urt. v. 22.01.2020 – 1 K 6019/18.GI, juris, Rn. 120.

¹⁹² OVG Rh.-Pf., Urt. v. 06.11.2019 – 8 C 10240/18.OVG, juris, Rn. 280; OVG NRW, Urt. v. 29.03.2017 – 11 D 70/09.AK, juris, Rn. 949; OVG S.-A., Urt. v. 23.08.2017 – 2 K 66/16, juris, Rn. 192.

dem vordringlichen Bedarf zuordnet.¹⁹³ Bereits daraus ergibt sich ein sehr hohes Gewicht des öffentlichen Interesses an der Umsetzung des Vorhabens.¹⁹⁴ Hinzu kommt, dass die A 20 einschließlich ihrer Anbindung an die A 26 Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes der Europäischen Union entsprechend der Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13.06.2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (TEN-V) ist. Damit sind die für das Vorhaben sprechenden Gründe deutlich gewichtiger als der Schutz des Mäusebussards.

Des Weiteren darf es keine zumutbare Alternative geben. Ausgangspunkt für die Alternativenprüfung sind die mit dem Vorhaben verfolgten legitimen Ziele. Dies sind die Gründe, derentwegen die Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 1 BNatSchG erteilt werden kann. Als Alternative kommen folglich nur solche Optionen in Frage, mit denen sich die konkret verfolgten Ziele noch – wenn auch unter gewissen Abstrichen am Zielerfüllungsgrad – verwirklichen lassen.¹⁹⁵ Hinzu kommt, dass nicht jede weniger beeinträchtigende Alternative auch vorzugswürdig ist, sondern der Ausnahme nur zumutbare Alternativen entgegengehalten werden können. Zumutbar sind dabei Alternativen, deren Verwirklichungsaufwand auch unter Berücksichtigung naturschutzexterner Gründe nicht außer Verhältnis zu dem mit ihnen erreichbaren Gewinn für den Naturschutz steht. Der Vorhabenträger kann daher nicht auf Alternativen verwiesen werden, die mit erheblichen Mehrkosten oder erheblichen Beeinträchtigungen anderer Gemeinwohlbelange verbunden sind.¹⁹⁶

Hier sind bereits keine Alternativen ersichtlich, die mit geringeren Beeinträchtigungen für den Mäusebussard verbunden sind. Innerhalb des gesamten Raums, in dem der Knotenpunkt A 20/A 26 möglich wäre, tritt die Art auf und unterliegt hier aufgrund ihres gegenüber dem Straßenverkehr besonders gefahrenexponierten Jagdverhaltens einer entsprechenden Risikoerhöhung.

Schließlich ist gemäß § 45 Abs. 7 Satz 2 Hs. 2 BNatSchG sicherzustellen, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen des Mäusebussards nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 FFH-RL weitergehende Anforderungen enthält. Art. 16 Abs. 1 FFH-RL betrifft lediglich die Arten nach Anhang IV der Richtlinie. Der Mäusebussard unterfällt als europäische Vogelart jedoch nicht der FFH-Richtlinie, sodass Art. 16 Abs. 1 FFH-RL vorliegend nicht zur Anwendung gelangt.

Für die Frage der Verschlechterung ist zunächst die lokale Ebene in den Blick zu nehmen, letztlich kann aber auch auf den Erhaltungszustand der betroffenen Art auf Landesebene abgestellt werden.¹⁹⁷ Der Mäusebussard ist bundesweit der am häufigsten vorkommende Greifvogel. Auch in Niedersachsen ist er die häufigste Greifvogelart. Sein Erhaltungszustand ist bundes- und landesweit günstig. In optimalen Lebensräumen ist sein Jagdrevier ca. 1,5 km² groß. Sein Aktionsradius ist daher überschaubar. Im Rahmen der faunistischen Untersuchungen wurden im Untersuchungsgebiet lediglich drei Brutpaare erfasst, die einem erhöhten Mortalitätsrisiko ausgesetzt sein können. Selbst wenn es jedoch mehr Tiere sein sollten, ist lediglich eine vergleichsweise geringe Zahl betroffen. Dass sich die hier vorsorglich angenommene Erhöhung des Mortalitätsrisikos und dessen gelegentliche Realisierung auf die Stabilität der Population(en) der Art auswirkt, ist angesichts dessen und der weiten Verbreitung sowie des günstigen Erhaltungszustands des Mäusebussards nicht zu befürchten. Es bedurfte daher auch keiner populationsstützender Maßnahmen (FCS-Maßnahmen).

¹⁹³ BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, BVerwGE 156, 215 (Rn. 48).

¹⁹⁴ Vgl. BVerwG, Urt. v. 27.10.2000 – 4 A 18.99, BVerwGE 112, 140 (148).

¹⁹⁵ BVerwG, Beschl. v. 14.04.2011 – 4 B 77.09, juris, Rn. 71.

¹⁹⁶ BVerwG, Urt. v. 06.11.2013 – 9 A 14.12, BVerwGE 148, 373 (Rn. 74).

¹⁹⁷ OVG S.-A., Urt. v. 23.08.2017 – 2 K 66/16, juris, Rn. 187.

2.2.3.5 Abwägung

Neben der Beachtung der zwingenden Vorgaben des öffentlichen Rechts sind gemäß § 17 Abs. 1 Satz 6 FStrG bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Das hier normierte Abwägungsgebot verlangt, dass eine Abwägung überhaupt stattfindet und alle Belange in die Abwägung eingestellt werden, die nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden müssen, und dass ferner weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht.¹⁹⁸ Innerhalb dieses rechtlichen Rahmens hat die Planfeststellungsbehörde in nachvollziehender Abwägung der Planung des Vorhabenträgers eine eigenständige Entscheidung zu treffen. Dem hat sich die Planfeststellungsbehörde gestellt und folgende Abwägungsentscheidung getroffen:

2.2.3.5.1 Grundsätze der Raumordnung

Gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 ROG sind bei Entscheidungen öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen anderer öffentlicher Stellen, die – wie hier – der Planfeststellung bedürfen, die Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Erstere unterscheiden sich von den Zielen der Raumordnung (dazu bereits oben 2.2.3.4.1) dadurch, dass jene nicht durch Fettdruck im LROP bzw. im RROP gekennzeichnet sind. Dies zugrunde gelegt formuliert Abschnitt 4.1.3 LROP keine und Abschnitt 4.1.3 RROP folgende hier relevanten Grundsätze:

Nach Abschnitt 4.1.3 Rn. 1 Satz 1 RROP soll das Straßennetz erhalten, den Erfordernissen entsprechend ausgebaut und so unterhalten werden, dass die Abwicklung des Fernverkehrs und die flächenhafte Verkehrserschließung sichergestellt wird. Gemäß Abschnitt 4.1.3 Rn. 2 Satz 1 und 2 RROP soll die Anbindung des Landkreises Stade an das nationale und internationale Autobahnnetz durch die Realisierung der A 20 (Küstenautobahn) und der A 26 verbessert werden. Der Anschluss des regionalen Straßennetzes an das Autobahnnetz ist über die Knotenpunkte mit der A 26 – Buxtehude, Jork, Horneburg, Dollern, Stade-Ost, Stade-Nord (Schölisch), Autobahnknoten (AK) Kehdingen (Zubringer L 111 und K 27) – und über die Knotenpunkte mit der A 20, Autobahnkreuz Kehdingen (Zubringer L 111, K 27 und Anbindung an die B 495), Himmelpforten und Oldendorf – anzustreben. Abschnitt 4.1.3 Rn. 3 Satz 1 sieht vor, dass die A 20 mit fester Elbquerung bei Drochtersen und die Verlängerung der A 26 von Stade bis zum Autobahnkreuz A 20/A 26 mittelfristig verwirklicht werden sollen.

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht diesen Interessen, sodass es mit den hier formulierten Grundsätzen der Raumordnung vereinbar ist.

Berücksichtigt wurde auch, dass der Zubringer zur L 111 nicht dem im RROP ausgewiesenen Vorbehaltsgebiet „Hauptverkehrsstraße“ entspricht, sondern weiter östlich entlang der geplanten A 20 verläuft. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde wird mit der planfestgestellten Trassierung die Entwicklung des Gewerbegebiets allerdings deutlich weniger eingeschränkt, als dies bei einer dem RROP entsprechenden Linienführung der Fall wäre. Auch insoweit ist das Vorhaben daher mit den Grundsätzen der Raumordnung vereinbar.

Das planfestgestellte Vorhaben ist zudem mit den sonstigen Erfordernissen der Raumordnung (§ 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG) vereinbar. Hierunter fallen insb. die Ergebnisse von Raumordnungsverfahren bzw. Raumverträglichkeitsprüfungen.

¹⁹⁸ BVerwG, Urt. v. 13.10.2011 – 4 A 4001.10, BVerwGE 141, 1 (13); BVerwG, Urt. v. 14.02.1975 – IV C 21.74, BVerwGE 48, 56 (63 f.); BVerwG, Urt. v. 05.07.1974 – IV C 50.72, BVerwGE 45, 309 (314).

Im Vorfeld der Planfeststellung wurde für den Neubau der A 22 (jetzt A 20) ein Raumordnungsverfahren (ROV) durchgeführt, um die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung und der Landesplanung zu überprüfen und mit anderen raumbedeutsamen Planungen abzustimmen. Das ROV wurde mit der Landesplanerischen Feststellung der Regierungsvertretung Lüneburg vom 29.01.2009 abgeschlossen. Diese Landesplanerische Feststellung war allerdings gemäß § 16 Abs. 3 Satz 1 NROG a.F. auf fünf Jahre befristet und diese Frist im Zeitpunkt des Planfeststellungsantrags am 04.04.2016 bereits verstrichen, sodass die Bindungswirkung nach § 16 Abs. 5 NROG a.F. entfallen war.¹⁹⁹

2.2.3.5.2 Trennungsgebot

Gemäß § 50 Satz 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, wozu das planfestgestellte Vorhaben zählt,²⁰⁰ die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 13 der Richtlinie 2012/18/EU in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insb. öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, soweit wie möglich vermieden werden. Hierbei handelt es sich nicht um eine strikte Vorgabe; vielmehr unterliegt das Trennungsgebot der fachplanerischen Abwägung, sodass es sich als eine hinreichend zu berücksichtigende Abwägungsdirektive darstellt.²⁰¹ Dem wurde vorliegend ausreichend Rechnung getragen:

Das Autobahnkreuz Kehdingen und seine Zubringer werden abseits der Wohngebiete der Gemeinde Drochtersen realisiert. An einigen wenigen Stellen (Anbindung L 111 mit Kreisverkehr) lässt sich eine Annäherung an den Siedlungsbereich nicht vermeiden. Die Annäherung an Bebauung zwischen Hohenblöcken und Ritscher Weg ist ebenso unvermeidbar und wird überdies durch die bereits bestandskräftig planfestgestellte A 20 – Elbquerung vorgegeben. Ein Konflikt resultiert daraus aber nicht, da die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV deutlich unterschritten werden.

Die Trassenführung kann insoweit als optimiert angesehen werden. Die Anbindung des Zubringers zur K 27 im Bereich Aschhorn führt zwar zu einer Betroffenheit von Wohnhäusern, dabei handelt es sich aber nicht um nach § 50 Satz 1 BImSchG schutzbedürftige dem Wohnen dienende Gebiete, sondern um vereinzelte Außenbereichsbebauung.

2.2.3.5.3 Gewässer- und Grundwasserschutz

Die zwingenden Vorgaben zum Schutz der Gewässer insb. aus § 27 WHG und § 47 Abs. 1 WHG werden eingehalten. Unterhalb dieser zwingenden Mindestanforderungen verbleiben unabhängig davon insb. mit Blick auf die Bewirtschaftungsgrundsätze des § 6 Abs. 1 WHG abwägungserhebliche Belastungen.

Hinsichtlich des Grundwasserkörpers Land Kehdingen Lockergestein kommt den verbleibenden vorhabenbedingten Beeinträchtigungen allerdings ein äußerst geringes Gewicht im Rahmen der Abwägung zu. Die hydrologischen Verhältnisse im Plangebiet stellen sich so dar, dass die holozänen Schichten überwiegend gering durchlässig sind. Dadurch ist weder ein Zustrom von Niederschlags- oder Sickerwasser in den Grundwasserkörper zu erwarten noch besteht ein hydrologischer Zusammenhang zwischen Oberflächengewässern

¹⁹⁹ Hierzu BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, BVerwGE 156, 215 (Rn. 45).

²⁰⁰ Vgl. BVerwG, Urt. v. 06.04.2017 – 4 A 2.16, DVBl. 2017, 1039 (Rn. 87).

²⁰¹ St. Rspr. des BVerwG, siehe nur BVerwG, Urt. v. 06.03.2013 – 4 BN 39.12, juris, Rn. 4 m.w.N.

und Grundwasserleiter (siehe Materialband III-2, Erläuterungsbericht zum wasserrechtlichen Fachbeitrag, S. 88).

Auch hinsichtlich der Oberflächengewässer sind im Rahmen der Abwägung nur noch begrenzte Beeinträchtigungen mit geringem Gewicht zu berücksichtigen. Maßgebliche Belastungspfade werden durch die rechtsverbindlichen Maßnahmen, insb. Maßnahme V 4, und Nebenbestimmungen ausgeschlossen. Die angeordneten Maßnahmen regeln den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und begrenzen das Risiko von Havarien und Gewässerverunreinigungen. In gleicher Weise betrifft dies Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen gegen Sand- und Staubeintrag im Rahmen der Bauarbeiten. Angesichts dessen ist lediglich in eng begrenztem Umfang und mit geringer Wahrscheinlichkeit mit einem Schadstoffeintrag zu rechnen.

Im Rahmen des Vorhabens ist zudem an mehreren Stellen die Verlegung bzw. wesentliche Umgestaltung von Oberflächengewässern erforderlich. Diese Umgestaltungen stellen planfeststellungsbedürftige Gewässerausbauvorhaben dar. Versagungsgründe nach § 68 Abs. 3 WHG liegen nicht vor (s.o. 2.2.3.4.5.2), sodass die Planfeststellungsbehörde auch insoweit in die Abwägung eintreten konnte.

Diesbezüglich ist sich die Planfeststellungsbehörde bewusst, dass mit den geplanten vier Gewässerausbauvorhaben Eingriffe in die bestehenden Gewässer verbunden sind. Es handelt sich jedoch – abgesehen von der Herstellung des Ersatzgewässers westlich der L 111 – lediglich um sehr kleinräumige Umgestaltungen von wenigen Metern. Zudem ist insb. durch die Maßnahme V 4 praktisch ausgeschlossen, dass während der Bauarbeiten oder der Betriebsphase ein Sand- oder Schadstoffeintrag in die Gewässer erfolgt. Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Gewässer ist sichergestellt, dass die Gewässer auch nach der Umgestaltung noch in der Lage sind, ihrer Funktion als Vorfluter in einem wasserwirtschaftlich komplexen Entwässerungs- und Drainagesystem gerecht zu werden. Ebenfalls durch die Maßnahme V 4 ist fernerhin gewährleistet, dass die Bauarbeiten schonend ausgeführt werden und Beeinträchtigungen von Gewässerorganismen vermieden werden.

Diesen geringgewichtigen Betroffenheiten steht das hohe Interesse an der Errichtung des Kreuzungspunkts der A 20 und A 26 gegenüber. Dieses hohe Gewicht ergibt sich einerseits aus der gesetzlichen Bedarfsfeststellung nach § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG. Zwar entbindet die gesetzliche Bedarfsfeststellung nicht von einer ergebnisoffenen Abwägung.²⁰² Eine Abweichung vom Bundesbedarfsplan erfordert jedoch schwerwiegende Gründe.²⁰³

Dazu kommt, dass die aktuelle Fassung des FStrAbG den Bau der A 20 einschließlich ihrer Anbindung an die A 26 – wie auch schon die Gesetzesfassung zuvor – nicht nur generell für erforderlich ausweist, sondern darüber hinaus dem vordringlichen Bedarf zuordnet.²⁰⁴ Neben dieser gesetzlichen Gewichtung steht die überragende Bedeutung der A 20. Die Küstenautobahn ist Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes der Europäischen Union entsprechend der Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13.06.2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (TEN-V). Mit der A 20 wird eine leistungsfähige Ost-West-Fernverkehrsverbindung im Norden Deutschlands geschaffen. Die Anbindung dieser europäisch bedeutsamen Ost-West-Magistrale an das übrige (Fern-)Straßennetz in Deutschland und insb. an die A 26 durch das Autobahnkreuz Kehdingen überwiegt damit nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde die verbleibenden, nur geringfügigen Belastungen des Wasserhaushalts deutlich.

²⁰² BVerwG, Urt. v. 15.02.2018 – 1 C 1.17, BVerwGE 161, 180 (Rn. 20).

²⁰³ BVerwG, Urt. v. 27.10.2000 – 4 A 18.99, BVerwGE 112, 140 (148).

²⁰⁴ BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, BVerwGE 156, 215 (Rn. 48).

2.2.3.5.4 Immissionsschutz

Zwar werden hinsichtlich des Immissionsschutzes die zwingenden rechtlichen Vorschriften eingehalten (s.o. 2.2.3.4.6). Gleichwohl sind die verbleibenden, unterhalb der Immissionsgrenzwerte für den Verkehrslärmschutz feststellbaren Belastungen und zusätzliche Belastungen durch Luftschadstoffe grundsätzlich abwägungserheblich.²⁰⁵ Hierbei ist das Interesse, von Immissionsbelastungen verschont zu bleiben bzw. diese auf ein unvermeidbares Maß zu minimieren, umso gewichtiger, je näher die Belastung an die Grenzwerte heranreicht, aber umso geringer, je weiter sie hinter dieser Schwelle zurückbleibt.²⁰⁶

Ausgehend davon ist das Gewicht dieser Belange im Vergleich zu den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen gering. Die Belastung mit Luftschadstoffen liegt deutlich unterhalb der von der 39. BImSchV vorgegebenen Grenzwerte, nur im Trassennahbereich erfolgt überhaupt eine mehr als bagatellhaft über die Vorbelastung hinaus gehende Erhöhung der Schadstoffkonzentration. Gesundheitsgefahren sind damit nicht verbunden.

Ähnlich stellt sich die Verkehrslärmbelastung dar, mit Ausnahme des Bereichs an der Einmündung des Zubringers zur L 111 mit dem dortigen Kreisverkehr. Die für die dort betroffenen drei Wohnhäuser berechneten Immissionswerte von bis zu (aber nicht über) 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts werden aufgrund der von der Vorhabenträgerin zugesagten bzw. hier angeordneten zusätzlichen Maßnahmen (lärmmindernder Belag, Geschwindigkeitsbegrenzungen) nicht erreicht. Im Übrigen wird passiver Schallschutz gewährt. Das ist unter den gegebenen Umständen zumutbar; denn eine andere praktikable Lösung besteht in diesem Bereich nicht.

Soweit mit der Realisierung des planfestgestellten Vorhabens baubedingte Lärmimmissionen verbunden sind, können diese für die Realisierung des Vorhabens nicht vermieden werden. Auch sie bewegen sich nicht außerhalb des Zumutbaren.

Die im nachgeordneten Straßennetz entstehenden Immissionsbelastungen werden aufgrund des Sachzusammenhangs unter 2.2.3.5.7.2 erörtert.

2.2.3.5.5 Klimaschutz

Die Belange von Klima und Luft sind in der Planfeststellung des Vorhabens angemessen berücksichtigt.

Erhebliche negative Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft und Lokalklima können ausgeschlossen werden. Im Plangebiet herrscht, auch bedingt durch die starken Winde, eine gute Luftaustauschwirkung. Die jeweiligen Beeinträchtigungen für das Lokalklima beschränken sich auf vergleichsweise kleine Flächen und sind zeitlich begrenzt. Es wird zudem auf eine schadstoffemissionsarme Bauausführung geachtet, wenngleich stoffliche Emissionen sowie witterungsbedingt auch Staubemissionen nicht gänzlich ausgeschlossen werden können (siehe Nebenbestimmung 1.1.3.2.6).

Für das Schutzgut Globalklima können erhebliche negative Auswirkungen nicht ausgeschlossen werden. Die Beeinträchtigungen durch das Vorhaben sind hinsichtlich des Globalklimas anhand von § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG zu bewerten. Hierzu ist von der Vorhabenträgerin eine gesonderte Unterlage eingereicht worden (Unterlage 12.1-5), welche die Grundlage für die Abwägung nach § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG darstellt.

²⁰⁵ BVerwG, Urt. v. 14.03.2018 – 4 A 5.17, BVerwGE 161, 263 (Rn. 52); BVerwG, Urt. v. 14.06.2017 – 4 A 11.16, BVerwGE 159, 121 (Rn. 53); BVerwG, Beschl. v. 26.09.2013 – 4 VR 1.13, juris, Rn. 59.

²⁰⁶ BVerwG, Urt. v. 14.03.2018 – 4 A 5.17, BVerwGE 161, 263 (Rn. 52); BVerwG, Urt. v. 14.06.2017, – 4 A 11.16, BVerwGE 159, 121 (Rn. 53).

Das Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen gibt vor, dass der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2°C und möglichst auf 1,5°C gegenüber dem vorindustriellen Niveau begrenzt wird. Zur Erreichung dieses Ziels regelt § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG, dass die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen haben.

§ 13 Abs. 1 Satz 1 KSG soll dazu dienen, die Belange des Klimaschutzes auch bei solchen Vorhaben zu berücksichtigen, in denen dies nicht bereits im jeweiligen Fachrecht verankert ist.²⁰⁷ Dies bedeutet eine umfassende Berücksichtigungspflicht überall dort, wo der Gesetzgeber der Verwaltung Entscheidungsspielräume eingeräumt hat, wie dies bei der fachplanerischen Abwägung der Fall ist.²⁰⁸ Eine gesteigerte Beachtungspflicht oder ein Optimierungsgebot ist damit jedoch nicht gemeint. Ein Vorrang des Klimaschutzgebots gegenüber anderen Belangen, wie dies z.B. § 2 Satz 2 EEG regelt, lässt sich aktuell weder Art. 20a GG noch § 13 KSG entnehmen.²⁰⁹

Die Auswirkungen des Vorhabens sind hinsichtlich der Zielsetzungen des KSG zu betrachten und auch in Bezug zu dessen Sektoren zu setzen. Auch die Gesetzesänderung von 2024²¹⁰, nach der die Sektorenziele zugunsten einer Gesamtverrechnung aufgegeben wurden, ändert nicht das Gesamtziel der Treibhausgasreduktion, auch die Beiträge der einzelnen Sektoren bleiben weiterhin transparent.²¹¹ Hinzu kommt, dass auf EU-Ebene weiterhin auf einzelne Sektoren abgestellt wird.²¹² Das KSG 2024 verweist zudem weiterhin auf die unionsrechtlichen Vorgaben.²¹³ Insofern bietet sich eine Betrachtung des Vorhabens im Verhältnis zu den verschiedenen Sektoren auch nach der Novelle des KSG an. Unter Berücksichtigung der verschiedenen Sektoren, die das KSG vorsieht, kann das Vorhaben folgende Auswirkungen haben, die für die Erreichung der Klimaziele besonders relevant sind:

Im Industriesektor fallen die sog. Lebenszyklusemissionen aus Errichtung, Unterhaltung und Betrieb der Straßenbauten an; diese Emissionen wirken sich negativ aus. Gerechnet wird dabei mit einer Lebensdauer des Projekts von 60 Jahren. Dabei kommt man auf eine jährliche Menge von etwa 724,65 t CO₂-eq/a. Die für die Zwecke der Abwägung überschlägig anzunehmenden spezifischen jährlichen THG-Emissionen in t CO₂-eq je m² Straßenoberfläche betragen für Autobahnen 6,2 kg CO₂-eq/a und für Bundesstraßen 4,6 kg CO₂-eq/a; für Brückenbauwerke ergibt sich ein Aufschlag von 12,6 kg CO₂-eq/a. Die Herleitung und die Berechnungen können der Unterlage 12.1-5 entnommen werden. Für die angenommenen 60 Jahre ergeben sich somit THG-Emissionen von ca. 43.479 t CO₂-eq.

Im für die Lebenszyklusemissionen relevanten Industriesektor sieht das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung²¹⁴ zur Minderung der THG-Emissionen insb. systemische Maßnahmen vor. Den bauwirtschaftlichen Verkehr betreffend soll vor allem die Materialeffizienz gesteigert werden, indem die Verwendung kreislauffähiger Ressourcen forciert wird,²¹⁵ materialeffizientere Konstruktionstechniken verwendet sowie emissionsträchtige von neu zu entwickelnden emissionsärmeren Ressourcen abgelöst

²⁰⁷ BT-Drs. 19/14337, S. 36.

²⁰⁸ BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, BVerwGE 175, 312 (Rn. 69 u. 73).

²⁰⁹ BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, BVerwGE 175, 312 (Rn. 86).

²¹⁰ BT-Drs. 20/8290; 20/11183.

²¹¹ Vgl. § 5 Abs. 1 Satz 1 KSG 2024; BT-Drs. 20/8290, S. 9.

²¹² Vgl. VO (EU) 525/2013; VO (EU) 749/2014; VO (EU) 2018/842; VO (EU) 2018/1999.

²¹³ Vgl. § 4 Abs. 4 Satz 2 KSG 2024, BT-Drs. 20/8290, S. 10.

²¹⁴ Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050, abrufbar unter:
<https://www.bundesregierung.de/resource/blob/974430/1679914/e01d6bd855f09bf05cf7498e06d0a3ff/2019-10-09-klima-massnahmen-data.pdf?download=1> (zuletzt abgerufen am 15.12.2024).

²¹⁵ Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050, Maßnahme 3.4.4.3, S. 95 f.

werden.²¹⁶ Mittel- bis langfristig werden daher die bei der Berechnung der CO₂-Emissionen bzgl. der Lebenszyklusemissionen zugrunde gelegten Emissionsfaktoren sinken. Dies in den Blick nehmend ist auf der nachgelagerten Stufe der Vorhabenausführung die Verwendung schon gegenwärtig vorhandener und rentabler emissionsärmerer Baustoffe zu fördern und im Allgemeinen eine CO₂-arme Bauweise zu bevorzugen.

Der Transport der Baumaterialien und sonstige durch das Vorhaben verursachte Verkehrsbewegungen, insb. der Einfluss des Straßenbauvorhabens auf das Verkehrsgeschehen, führen zu Emissionen im Verkehrssektor. Hier ergeben sich teilweise auch Abgrenzungsprobleme zum Industriesektor, der die Bauwirtschaft umfasst. Bei der Gegenüberstellung von Plan- und Bezugsfall können durch die Entlastung auf bestimmten Teilstrecken CO₂-Reduktionen erzielt werden, insgesamt erhöht sich durch das Gesamtprojekt Küstenautobahn A 20 aber das Verkehrsaufkommen und somit auch die verkehrsbedingten THG-Emissionen. Für das Gesamtprojekt Neubau A 20/A 26 beträgt die Summe der verkehrsbedingten THG-Emissionen – überschlägig ermittelt – ca. 32.400 t CO₂/a.

Relevant für die Betrachtung sind nicht nur die Verkehrsaufkommen am Kreuz Kehdingen selbst, sondern die des gesamten Bauvorhabens A 20/A 26. Eine lediglich auf das Kreuz Kehdingen beschränkte Betrachtung des Verkehrsaufkommens scheidet aus, da es als Autobahnkreuz nicht isoliert betrachtet werden kann, sondern im Zusammenhang mit seiner Bedeutung für das Gesamtprojekt. Des Weiteren können die verkehrlichen Ziele des Neubauprojekts Küstenautobahn nicht nur abschnittsbezogen erreicht werden, da damit lediglich eine unzureichende Entlastungswirkung erreicht würde.

Die THG-Emissionen durch den vorhabenbedingt hinzukommenden Verkehr ausschließlich am Kreuz Kehdingen betragen etwa 503,11 t CO₂/a. Die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausible Herleitung kann der Unterlage 12.1-5 entnommen werden.

Hinsichtlich der Klimaschutzziele gemäß § 3 Abs. 1 und 2 KSG ist das Vorhaben als negativ zu bewerten; insb. wenn man die Auswirkungen des Gesamtprojekts betrachtet, ergeben sich nicht unerhebliche negative Folgen.

Es sind zudem Auswirkungen auf klimaschutzrelevante Böden sowie Vegetations- und Grünlandbestände, insb. Moore und sonstige kohlenstoffreiche Böden mit ihrer Treibhausgasspeicher- und -senkenfunktion (Landnutzungs- und Forstwirtschaftssektor), zu erwarten. Für diesen Sektor gilt das Ziel des § 3a Abs. 1 KSG. Nach § 3a Abs. 1 Satz 1 KSG soll der Beitrag des Sektors Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft zum Klimaschutz gestärkt werden. Nach § 3a Abs. 1 Satz 2 KSG soll der Mittelwert der jährlichen Emissionsbilanzen des jeweiligen Zieljahres und der drei vorhergehenden Kalenderjahre des Sektors Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft verbessert werden

- auf mindestens minus 25 Mio. t CO₂-eq bis zum Jahr 2030,
- auf mindestens minus 35 Mio. t CO₂-eq bis zum Jahr 2040,
- auf mindestens minus 40 Mio. t CO₂-eq bis zum Jahr 2045.

Anders als im Rahmen der Jahresemissionsmengen und -minderungsziele in § 4 KSG werden für den Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft keine jährlichen Ziele vorgegeben. Für die nach § 3 Abs. 2 KSG vorgegebene Netto-Treibhausgasneutralität bis 2045 müssen jedoch die dann noch verbleibenden Emissionen kompensiert werden. Dazu dient § 3a KSG, da in dessen Sektor Treibhausgasspeicher bzw. -senken betroffen sind.²¹⁷ Die Beeinträchtigung oder Zerstörung von Klimasenken ist im Rahmen des § 13 Abs. 1 Satz 1

²¹⁶ Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050, Maßnahme 3.4.4.4, S. 96 f.

²¹⁷ v. *Weschpfennig*, in: Fellenberg/Guckelberger, Klimaschutzrecht, München 2022, § 3a KSG Rn. 4.

KSG zu berücksichtigen.²¹⁸ Im Weiteren ist daher einzubeziehen, inwieweit das Vorhaben mit Blick auf diese Auswirkungen die Erreichung der Klimaschutzziele beeinflusst.

Es werden Bäume und andere Gehölze und andere Grünlandbiotope auf einer Fläche von 1,80 ha beansprucht. Hinzu kommt die Inanspruchnahme kohlenstoffreicher Böden in Form von Organomarsch auf einer Fläche von 1,01 ha. Insgesamt sind also klimarelevante Flächen von 2,81 ha betroffen. Dadurch werden unter Umständen THG-Emissionen freigesetzt, die sich negativ auf das Globalklima und somit auf die nationalen und internationalen Klimaschutzziele auswirken.

Kohlenstoffreiche Böden mit Bedeutung für den Klimaschutz sind Böden mit torfhaltigem Horizont bis in 2 m Tiefe. Sie weisen ein mittleres bis hohes Potenzial zur Verminderung von THG-Emissionen auf. Es handelt sich um die Bodentypen Hochmoor, Niedermoor, Moorgley, Organomarsch, Sanddeckkultur und flach überdecktes Moor. Hinsichtlich der kohlenstoffreichen Böden ist zu beachten, dass im Bereich der Baumaßnahme das Überschüttverfahren durchgeführt wird. Dadurch kommt es zu keinem Bodenabtrag oder -austausch, eine Freisetzung des im Boden gespeicherten Kohlenstoffs wird vermieden. Die Einbeziehung der kohlenstoffreichen Böden erfolgt hier dennoch, da im Sinne einer vorsorglichen Betrachtung alle Parameter in die Abwägung einbezogen werden. Um auf der sicheren Seite zu liegen, wird eine Freisetzung des Kohlenstoffs daher unterstellt.

Die möglichen THG-Emissionen für den Landnutzungs- und Forstwirtschaftssektor können nicht genau bestimmt werden, da nicht bekannt ist, wie viel Kohlenstoff jeweils im Boden gespeichert ist. Die Auswirkungen können daher nur näherungsweise grob geschätzt werden. Für Marschböden sind dies etwa 200 t C_{org}/ha.²¹⁹ Der Faktor für die Umrechnung von organischem Kohlenstoff in CO₂ beträgt 3,67.²²⁰ Damit ergibt sich hier ein THG-Ausstoß für die kohlenstoffreichen Böden von etwa 741,34 t CO₂-eq (1,01 ha x 200 t C_{org}/ha x 3,67). Tatsächlich dürfte bei Landnutzungsänderungen aber weniger Kohlenstoff freigesetzt werden. So wird an anderer Stelle eine mögliche Freisetzung von 130 t CO₂-eq/ha bei Landnutzungsänderungen für Marschböden angenommen.²²¹

Hinzu kommt die Inanspruchnahme klimarelevanter Biotoptypen auf einer Fläche von ca. 1,8 ha, davon 1,72 ha Gehölze.²²² Bei Gehölzen können die Werte der gespeicherten Kohlenstoffvorräte stark variieren. Dennoch kann an dieser Stelle mit Durchschnittswerten gearbeitet werden. Für Gehölzböden wurde in Deutschland ein durchschnittlicher Kohlenstoffvorrat von 62,89 t C_{org}/ha ermittelt.²²³ Hinzu kommt der in der Biomasse gespeicherte Kohlenstoff von 49,06 t C_{org}/ha.²²⁴ Der Faktor für die Umrechnung von organischem Kohlenstoff in CO₂-eq beträgt wiederum 3,67. Bei Berücksichtigung des Kohlenstoffs aus den Gehölzböden (62,89 t C_{org}/ha x 3,67 = 230,806 t CO₂-eq/ha) und des in der Biomasse gespeicherten Kohlenstoffs (49,06 t C_{org}/ha x 3,67 CO₂/C_{org} = 180,050 t CO₂-eq/ha) kann daher insgesamt für die Gehölze von einer durchschnittlichen Belastung durch die Landnutzungsänderung von 410,856 t CO₂-eq/ha ausgegangen werden.

²¹⁸ BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, BVerwGE 175, 312 (Rn. 83).

²¹⁹ Jacobs et al., Landwirtschaftlich genutzte Böden in Deutschland – Ergebnisse der Bodenzustandserhebung. Braunschweig 2018, Johann Heinrich von Thünen-Institut, Thünen Report 64, DOI:10.3220/REP1542818391000, Abb. 3-12, S. 107.

²²⁰ Bosch & Partner, Arbeitshilfe zur Erstellung eines Fachbeitrags Klimaschutz für Straßenbauvorhaben in Mecklenburg-Vorpommern, 1. Aug. 2022, S. 66.

²²¹ Wenzel et al., Erfassen und Bewerten der Klimaschutzfunktion – Treibhausgasspeicher und Erzeugung erneuerbarer Energien in der Landschaft, S. 272-291, in: Albert/Galler/Haaren, Landschaftsplanung, 2. Aufl. 2022, Tab. 15.3, S. 281.

²²² Mangels Emissionsdaten für Ruderalfluren werden diese hier mit einbezogen.

²²³ UBA, Nationaler Inventarbericht zum Deutschen Treibhausgasinventar 1990 – 2020, Berichterstattung unter der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen und dem Kyoto-Protokoll 2022, Tab. 336, S. 545.

²²⁴ UBA, Nationaler Inventarbericht zum Deutschen Treibhausgasinventar 1990 – 2018, Berichterstattung unter der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen und dem Kyoto-Protokoll 2020, Tab. 367, S. 554.

Durch die Inanspruchnahme der Gehölze könnten – eine Freisetzung der Emissionen unterstellt – also 706,672 t CO₂-eq freigesetzt werden ($410,856 \times 1,72 \text{ ha} = 706,672 \text{ t CO}_2\text{-eq}$).

Für die 0,08 ha gehölzfreie Biotope der Sümpfe, Niedermoore und Ufer werden Daten für Feuchtgebiete herangezogen. Für diese wurde in Deutschland ein durchschnittlicher Kohlenstoffvorrat von 109,31 t C_{org}/ha ermittelt.²²⁵ Hinzu kommt der in der Biomasse gespeicherte Kohlenstoff von 18,93 t C_{org}/ha.²²⁶ Der Faktor für die Umrechnung von organischem Kohlenstoff in CO₂-eq beträgt wiederum 3,67. Bei Berücksichtigung des Kohlenstoffs aus den Feuchtgebietsböden ($109,31 \text{ t C}_{\text{org}}/\text{ha} \times 3,67 = 401,168 \text{ t CO}_2\text{-eq}/\text{ha}$) und des in der Biomasse gespeicherten Kohlenstoffs ($18,93 \text{ t C}_{\text{org}}/\text{ha} \times 3,67 \text{ CO}_2/\text{C}_{\text{org}} = 69,473 \text{ t CO}_2\text{-eq}/\text{ha}$) kann daher insgesamt für die Feuchtgebiete von einer durchschnittlichen Belastung durch die Landnutzungsänderung von 470,641 t CO₂-eq/ha ausgegangen werden. Durch die Inanspruchnahme der Feuchtgebiete könnten – eine Freisetzung der Emissionen unterstellt – also 37,651 t CO₂-eq freigesetzt werden ($470,641 \times 0,08 \text{ ha} = 37,651 \text{ t CO}_2\text{-eq}$).

Insgesamt würden somit 744,323 t CO₂-eq freigesetzt werden. Es handelt sich insoweit um eine Überschätzung, da die Freisetzung des gebundenen Kohlenstoffs über einen längeren Zeitraum hinweg geschieht.

Zudem erfolgt für die Landnutzungsänderungen eine Kompensation durch die Ausgleichsmaßnahmen A1 (Anlage von Gehölzgruppen) auf 10,85 ha, A2 (Anlage von geschlossenen Gehölzpflanzungen) auf 2,47 ha, A4 (Entwicklung von halbruderalen Gras- und Staudenfluren) auf 5,06 ha und A5 (Sukzession mit Initialbegrünung durch Gehölzpflanzungen) auf 3 ha sowie durch die Ersatzmaßnahme E1_{CEF} (Schaffung eines Ersatzlebensraums für Wiesenbrüter auf dem Gauensieker Sand) auf 37,21 ha, die sich auch positiv auf die Treibhausgasbilanz des Vorhabens auswirkt und somit die negativen Auswirkungen mindert. Es werden klimarelevante Biotope auf einer Fläche von 58,59 ha angelegt/entwickelt, zusätzlich werden noch 11 Einzelbäume gepflanzt. Eingriffen in klimarelevante Flächen von 2,81 ha stehen somit Kompensationsmaßnahmen auf 58,59 ha gegenüber, welche die negativen Auswirkungen im Landnutzungssektor ausgleichen können.

Jedenfalls kurzfristig und damit zumindest bis 2030 können die Maßnahmen allerdings nicht die negativen Auswirkungen auf das Globalklima kompensieren, da neu angelegte Biotope und Vegetation weniger bzw. langsamer Treibhausgase speichern als durch die Beseitigung bereits bestehender Kohlenstoffspeicher freigesetzt werden. Mittel- und langfristig kann indes von einer Kompensation ausgegangen werden.

Die ermittelten quantitativen Auswirkungen sind in Bezug zu den Zielsetzungen des KSG unter Einbeziehung der einzelnen Sektorenziele zu setzen. Dem Verkehrssektor steht gemäß § 4 i.V.m. Anlage 2 KSG im Jahr 2030 noch eine Jahresemissionsmenge von 85 Mio. t CO₂-eq zu. Bereits heute werden die Sektorenziele im Bereich Verkehr nicht erreicht. Die aktuelle Planung im Verkehrssektor verfehlt die Ziele des KSG bereits deutlich. Ein Minderungskonzept ist aktuell nicht ersichtlich.

Rund 16 % des weltweiten Ausstoßes von CO₂ sind dem Verkehrsträger Straße zuzurechnen.²²⁷ Von den für 2030 nach Anlage 2 KSG noch insgesamt zur Verfügung stehenden 438 Mio. t CO₂ würden ausgehend davon 70,08 Mio. t CO₂ auf die Straßen entfallen. Von den 85 Mio. t CO₂ für den Verkehrssektor stünden demnach rund 82,45 % für den Verkehrsträger Straße zur Verfügung.

²²⁵ UBA, Nationaler Inventarbericht zum Deutschen Treibhausgasinventar 1990 – 2020, Berichterstattung unter der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen und dem Kyoto-Protokoll 2022, Tab. 342, S. 555.

²²⁶ UBA, Nationaler Inventarbericht zum Deutschen Treibhausgasinventar 1990 – 2018, Berichterstattung unter der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen und dem Kyoto-Protokoll 2020, Tab. 367, S. 554.

²²⁷ Erhebung für das Jahr 2022, siehe unter <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/317683/umfrage/verkehrstraeger-anteil-co2-emissionen-fossile-brennstoffe/> (zuletzt abgerufen am 15.12.2024).

In Deutschland gibt es derzeit rund 830.000 km Straße, ca. 600.000 km davon sonstige Straßen unterhalb der Ebene der Kreisstraße.²²⁸ Folglich dürften 2030 nur noch rund 84,43 t CO₂/Straßen-km anfallen (70,08 Mio. t CO₂ / 830.000 km). Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Beitrag der THG-Emissionen auf den 600.000 km sonstiger Straßen gegenüber den Durchgangsstraßen deutlich geringer ist. Würde man die sonstigen Straßen vernachlässigen, wären es sogar 304,7 t CO₂-eq/Straßen-km (70,08 Mio. t CO₂ / (830.000 km - 600.000 km)).

Gemessen an den 2,5 m Neubaustrecke des Kreuzes Kehdingen ergibt dies für das Jahr 2030 einen Orientierungswert für die Abwägung von ca. 211,075 t CO₂ (2,5 km x 84,43 t CO₂/Straßen-km) bzw. rund 761,75 t CO₂ (2,5 km x 304,7 t CO₂/Straßen-km). Die verkehrsbedingten THG-Emissionen des Vorhabens in Höhe von 503,11 t CO₂-eq liegen zwar deutlich über dem höchstvorsorglichen Wert von 211,075 t CO₂, jedoch unter dem Wert von 761,75 t CO₂-eq. Letzterer wird allerdings dann überschritten, wenn man die Lebenszyklusemissionen in Höhe von 724,65 t CO₂-eq mit hinzurechnet (insgesamt 1.264,86 t CO₂(-eq)). Ausgehend davon liegt eine Zielverfehlung vor.

Hinzu kommt, dass auch der Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft nach aktueller Prognose 2030 keinen Senkenbeitrag leisten können, sondern die im KSG vorgesehene Reduktion in Höhe von 25 Mio. t CO₂-eq deutlich verfehlen.²²⁹

Angesichts dessen wirkt sich das Bauvorhaben durch den Ausstoß der THG-Emissionen negativ auf die Einhaltung der Klimaziele, auch hinsichtlich der einzelnen Sektoren, aus. Da bereits nach aktueller Planung eine Überschreitung der Jahresemissionsmengen droht, steht die weitere Erhöhung der THG-Emissionen der Erreichung der Emissionsziele, insb. hinsichtlich des Sektors Verkehr, prinzipiell entgegen.

Die sog. „Null-Plus-Variante“, also die Prüfung, ob die angestrebten verkehrlichen Projektziele auch durch die Ertüchtigung bzw. den Ausbau der vorhandenen Infrastruktur erreicht werden könnte, ist vorliegend keine Alternative. Zwar würden durch die Ertüchtigung der Bestandsstraßen voraussichtlich weniger THG-Emissionen freigesetzt als bei dem geplanten Neubau. Mit der Null-Plus-Variante können aber die Ziele des Neubaus, nämlich die Entlastung des Ballungsraums Hamburg, insb. der A 7 mit dem bestehenden Elbtunnel, sowie die Reduzierung des Verkehrs auf den nachgeordneten Straßen, teilweise innerhalb von Ortschaften, in Schleswig-Holstein und in Niedersachsen nicht erreicht werden. Die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs würden dadurch nicht hinreichend gefördert. Dies liefe letztlich auf ein anderes Vorhaben hinaus. Insofern überwiegen die Gründe für den Neubau die Konzeptalternative einer Ertüchtigung bzw. eines Ausbaus der Bestandsstrecke auch unter Berücksichtigung der THG-Emissionen.

Der jährliche Ausstoß von 503,11 t CO₂-eq/a macht zudem nur einen äußerst geringen Teil der Jahresemissionsmenge aus. Für 2030 sind dies rund 0,0006 % der zulässigen Jahresemissionsmenge (503,11 t CO₂-eq/a x 100 / 85.000.000 t CO₂ Jahresemissionsmenge 2030 = 0,0006 % (gerundet)). Der Einfluss des Bauvorhabens auf die Einhaltung der Sektorenziele ist dementsprechend niedrig.²³⁰

Betrachtet man den jährlichen Ausstoß des Gesamtvorhabens von 32.400 t CO₂-eq/a, so ergibt sich ein entsprechend höherer Anteil. Für 2030 wären dies rund 0,0381 % der Jahresemissionsmenge (32.400 t CO₂-eq/a x 100 / 85.000.000 t CO₂ Jahresemissionsmenge 2030 = 0,0381 % (gerundet)). Der Einfluss des Gesamtvorhabens ist somit deutlich höher, insgesamt betrachtet fällt es aber nicht stark ins Gewicht.

Der absolute Ausstoß über die geplante Lebensdauer von 60 Jahren ist nochmals höher. Zudem ist zu beachten, dass gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 KSG bis 2045 Netto-

²²⁸ Siehe unter <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/infrastruktur-statistik.html> (abgerufen am 15.11.2024).

²²⁹ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/klimaschutz-energiepolitik-in-deutschland/szenarien-fuer-die-klimaschutz-energiepolitik/integrierte-energie-treibhausgasprojektionen#undefined> (zuletzt abgerufen am 15.12.2024).

²³⁰ Vgl. BVerwG, Urf. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, BVerwGE 175, 312 (Rn. 96 f.).

Treibhausgasneutralität zu erreichen ist. Gemäß § 3 Abs. 2 KSG sollen nach 2050 negative THG-Emissionen erreicht werden. Da die geplante Lebensdauer von 60 Jahren über diese Zeitpunkte deutlich hinausreicht, steht das Vorhaben zunächst auch dieser Zielerreichung entgegen. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass bereits der Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung²³¹ festlegt, dass die Klimaziele im Sektor „Verkehr“ vorrangig durch eine Steigerung der Effizienz der Fahrzeuge und den verstärkten Einsatz treibhausgasneutraler Energie erreicht werden sollen.

Die vorhabenbezogenen jährlichen THG-Emissionen durch Lebenszyklusemissionen betragen 724,65 t CO₂-eq/a. Im Verhältnis zum Sektorenziel für Industrie für das Jahr 2030 von 67 Mio. t CO₂-eq beträgt der vorhabenbezogene Anteil rund 0,0011 %. Der absolute Ausstoß gerechnet auf die geplante Lebensdauer von 60 Jahren in Höhe von 43.479 t CO₂-eq entspricht einem Anteil von rund 0,0649 % der Jahresemissionen von 2030 für den Sektor Industrie. Auch insoweit ist der Einfluss des Bauvorhabens auf die Erreichung der Sektorenziele daher ausgesprochen gering.

Die Belange der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs überwiegen die durch das Bauvorhaben berührten Belange des Klimaschutzes, die auf das Gesamtziel des Klimaschutzes auch nur eine geringe Auswirkung haben. Das Gesamtprojekt A 20/A 26 schafft eine zügige und weiträumige Verbindung für die Elbregion und soll dazu beitragen, bestehende Verkehrsengpässe zu beseitigen. Der Autobahnbau trägt zur Entlastung des Ballungsraums Hamburg bei, insb. A 7 mit dem bestehenden Elbtunnel. Darüber hinaus wird das parallel verlaufende, nachgeordnete Straßennetz entlastet. Das führt auch zur Entlastung von Ortschaften durch Verringerung des innerörtlichen Verkehrs, was wiederum die Verkehrssicherheit erhöht. Das Gesamtprojekt Küstenautobahn stellt eine wichtige Verbindung zwischen West-, Nord- und Osteuropa dar. Es handelt sich um einen wichtigen zukünftigen Bestandteil des transeuropäischen Straßennetzes. Die verkehrlichen Wechselbeziehungen zwischen den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Niedersachsen werden sich durch die A 20 besser entwickeln. Das Bauvorhaben Kreuz Kehdingen für sich stellt lediglich die für das Gesamtprojekt notwendige Anbindung im Plangebiet her. Es handelt sich somit nicht um ein Vorhaben, das Pilot- oder Vorbildwirkung entfaltet.

Das Vorhaben leistet des Weiteren einen Beitrag zur Reisezeitverkürzung auf der wichtigen West-Ost-Verbindung in Niedersachsen und im Ballungsgebiet Hamburg. Insb. der Raum südwestlich der Elbe kann besser erreicht werden. Es trägt damit zur Wirtschaftskraft in dem Raum bei. Auch für Drochtersen selbst ergibt sich aus dem Anschluss an das Autobahnnetz eine Basis für regionale Wachstumsmöglichkeiten. Eine stabile Wirtschaft sowie eine ausreichende Akzeptanz staatlichen Handelns insgesamt sind indes Voraussetzungen, um in einer Demokratie die Klimaschutzziele weiter mit Nachdruck verfolgen zu können. Die mit dem Vorhaben verbundenen vergleichsweise geringen negativen Auswirkungen auf das globale Klima stehen daher nicht außer Verhältnis zu den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen. Dabei wird nicht verkannt, dass, gerade weil der Klimawandel durch zahlreiche, für sich genommen oftmals geringe Mengen an THG-Emissionen verursacht wird, er auch nur durch Maßnahmen zur Begrenzung all dieser Emissionen angehalten werden kann, was bedingt, dass all diese vielen, für sich genommen oft kleinen Mengen von THG-Emissionen lokal vermieden werden.²³²

Hinzu kommt, dass jedenfalls flächenmäßig eine Kompensation der beeinträchtigten klimarelevanten Grünflächen und Böden erfolgt, die im Laufe der Zeit wiederum CO₂ speichern. Es kann zwar nicht sicher davon ausgegangen werden, dass dies auch die Freisetzung der THG-Emissionen vollständig kompensiert, aufgrund der im Vergleich zur

²³¹ Klimaschutzplan 2050. Klimaschutzpolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung, S. 49 ff., https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Industrie/klimaschutzplan-2050.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (zuletzt abgerufen am 15.12.2024). abrufbar unter

²³² BVerfG, Beschl. v. 23.03.2022 – 1 BvR 1187/17, BVerfGE 161, 63 (Rn. 143).

Eingriffsfläche deutlich größeren Kompensationsfläche ist dies aber sehr wahrscheinlich. Eine für den unwahrscheinlichen Fall noch verbleibende Beeinträchtigung wäre allenfalls sehr gering.

Was des Weiteren die Anpassung an die Folgen des Klimawandels angeht, so regelt § 8 Abs. 1 Satz 1 des am 01.07.2024 in Kraft getretenen Bundes-Klimaanpassungsgesetzes (KAnG) vom 20.12.2023 (BGBl. 2023, I Nr. 393), dass die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen das Ziel der Klimaanpassung fachübergreifend und integriert zu berücksichtigen haben. Die Vorschrift findet zwar gemäß § 8 Abs. 5 Satz 1 KAnG keine Anwendung, da der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens vor dem 01.01.2025 gestellt wurde; im Sinne einer umfassenden Abwägung soll an dieser Stelle dennoch auf die Auswirkungen hinsichtlich der Klimaanpassung eingegangen werden.

Nach § 8 Abs. 1 Satz 2 KAnG betrifft die Berücksichtigungspflicht sowohl die bereits eingetretenen als auch die zukünftig zu erwartenden Auswirkungen des Klimawandels. Beispielhaft genannt werden Überflutungen oder Überschwemmungen bei Starkregen, Sturzfluten oder Hochwasser, Absinken des Grundwasserspiegels oder die Verstärkung von Trockenheit oder Niedrigwasser, Bodenerosion sowie die Erzeugung oder Verstärkung eines lokalen Wärmeinsel-Effekts. Nach § 8 Abs. 1 Satz 3 KAnG sollen Versickerungs-, Speicher- und Verdunstungsflächen soweit wie möglich erhalten werden.

Hinsichtlich dieser Auswirkungen weist das planfestgestellte Vorhaben lediglich eine geringe Relevanz auf. Die Versickerung wird durch die Bodenversiegelung aufgrund der bestehenden Bodenverhältnisse nicht beeinflusst, da eine Versickerung des Niederschlagswassers in das Grundwasser bereits jetzt nicht stattfindet. Zudem trägt die Planung den Herausforderungen des Klimawandels dadurch Rechnung, dass eine versickerungswirksame Böschungsbreite ermittelt wurde, welche das anfallende Straßenwasser aufnimmt, und Regelungsbauwerke gebaut werden, die eine Drosselung des Abflusses in die Vorflut bewirken. Fernerhin sind Notüberläufe für Starkregenereignisse vorgesehen (siehe Unterlage 13.10).

2.2.3.5.6 Denkmalschutz

Auch wenn das Vorhaben denkmalschutzrechtlich genehmigungsfähig ist (s.o. 2.2.3.4.4), mögen geringfügige Beeinträchtigungen insb. mit Blick auf die betroffenen Bodendenkmale verbleiben, die ihrerseits abwägungsrelevant sind. Das Gewicht dieser öffentlichen Belange ist freilich gering im Vergleich zu den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen, die ebenfalls im öffentlichen Interesse liegen. Die Belange des Denkmalschutzes müssen daher im vorliegenden Fall, soweit sie berührt oder beeinträchtigt sind, zurückstehen.

2.2.3.5.7 Auswirkungen im Straßennetz

Das Abwägungsgebot fordert, die mit der Genehmigung und Realisierung des planfestzustellenden Vorhabens verbundenen Wirkungen im Raum umfassend in den Blick zu nehmen. Dies gilt namentlich für die verkehrlichen Effekte im nachgeordneten Straßennetz und die weiteren hiermit verbundenen Wirkungen entlang der betroffenen Straßen. Dabei ist von folgendem Grundsatz auszugehen:

Nimmt als Folge des Straßenbauvorhabens der Verkehr auf einer anderen vorhandenen Straße zu, ist der von ihr ausgehende Lärmzuwachs im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 6 FStrG zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht.²³³ Dieser Ursachenzusammenhang setzt voraus, dass einerseits die schädlichen Auswirkungen in

²³³ BVerwG, Urt. v. 17.03.2005 – 4 A 18.04, BVerwGE 123, 152 (157); NdsOVG, Beschl. v. 18.06.2014 – 7 LA 168/12, juris, Rn. 15; zum Ganzen auch *Füßer*, UPR 2012, 92 ff.

typischer Weise mit dem Bau oder der Änderung der Straße, mit der Straßenanlage oder mit dem Betrieb der Straße verbunden sind und dass andererseits die eingetretenen oder zu erwartenden Beeinträchtigungen nach ihrer Art als Folgewirkung der Straße nicht außerhalb aller Erfahrung liegen, insb. nicht ganz überwiegend durch andere Umstände bedingt sind.²³⁴ Auszublenden sind deshalb mögliche Verkehrsmehrungen aufgrund einer Zunahme des allgemeinen Verkehrsaufkommens und auch andere Änderungen des Verkehrsnetzes an anderer Stelle, die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen der zu betrachtenden Straßen haben.²³⁵ Dabei ist bei abschnittsweiser Planung und Planverwirklichung eines Gesamtvorhabens die Reichweite, innerhalb derer bei Verkehrssteigerungen auf nachfolgenden Streckenabschnitten und im nachgeordneten Straßennetz diese in der Abwägung zu berücksichtigen sind, auf einen engeren Bereich und auf solche Auswirkungen zu beschränken, die eine planerische Konfliktbewältigung gerade in dem anstehenden Planfeststellungsverfahren erforderlich machen.

2.2.3.5.7.1 Leistungsfähigkeit des nachgeordneten Straßennetzes

Die Realisierung des Autobahnkreuzes Kehdingen mit den Zubringern zur L 111 und K 27 führt vor allem in den Zwischenzuständen bis zum Vollausbau zu einer hohen Belastung des nachgeordneten Straßennetzes. Dies betrifft insb. die K 12/K 27, über die ein großer Teil des regionalen Verkehrs von Nordkehdingen abgewickelt wird. Hinsichtlich des Schwerverkehrs wird dem dadurch Rechnung getragen, dass der Schwerverkehr größer 7,5 t aufgrund entsprechender Verkehrsregelung zwischen dem Autobahnkreuz Kehdingen und der B 495 nur die dafür ausgebaute L 111 nutzen darf. Es stellte sich jedoch darüber hinaus die Frage, ob der in den diversen Realisierungsszenarien auf der K 12/K 27 verbleibende Verkehr diese Kreisstraßen an die Grenzen ihrer verkehrlichen Leistungsfähigkeit führt. Nicht zuletzt wurde dies auch im Planfeststellungsverfahren seitens des Landkreises Stade geltend gemacht.

Da die Straßenbaulastträger des nachgeordneten Straßennetzes die Straßen nach ihrer Leistungsfähigkeit so zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern haben, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen (vgl. § 9 Abs. 1 Satz 2 NStrG) und die Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens im nachgeordneten Straßennetz daher von den jeweiligen Straßenbaulastträgern berücksichtigt werden müssen, ist bereits fraglich, inwieweit die Auswirkungen des Vorhabens auf die Leistungsfähigkeit des nachgeordneten Straßennetzes im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 6 FStrG berücksichtigt werden müssen.

Nach dem Grundsatz der Problembewältigung sind alle durch das Vorhaben ausgelösten Konflikte in der Planungsentscheidung selbst zu regeln.²³⁶ Die Problembewältigung kann jedoch auch darin bestehen, dass die endgültige Problemlösung auf ein nachfolgendes Verfahren verlagert wird, wenn hierdurch die Durchführung der erforderlichen Problemlösungsmaßnahmen sichergestellt ist.²³⁷ Ob es daher genügt, dass Maßnahmen im nachgeordneten Straßennetz für dessen Anpassung an den vermehrten Verkehr grundsätzlich in einem nachgeordneten Verfahren möglich sind, kann vorliegend offen bleiben, da die Vorhabenträgerin die Leistungsfähigkeit des nachgeordneten Straßennetzes überprüft hat.

In einer früheren, vom Landkreis Stade vorgelegten Verkehrsuntersuchung wurde aufgezeigt, dass die verkehrliche Leistungsfähigkeit der K 12/K 27 in diversen Planzuständen nicht mehr gewährleistet sei. Diese Verkehrsuntersuchung stammte indes aus dem Juni 2010. Darin wurde das Verkehrsgeschehen für das Prognosejahr 2025 untersucht und es wurde zugrundegelegt, dass in der unmittelbaren Nähe zum planfestgestellten Vorhaben

²³⁴ BVerwG, Urt. v. 23.11.2005 – 9 A 28.04, BVerwGE 124, 334 (342 f.).

²³⁵ *Füßer*, UPR 2012, 92 (96) m.w.N.

²³⁶ BVerwG, Urt. v. 26.05.2004 – 9 A 6.03, NVwZ 2004, 1237 (1239); BVerwG, Urt. v. 23.01.1981 – 4 C 68.78, NJW 1982, 950.

²³⁷ BVerwG, Urt. v. 26.05.2004 - 9 A 6.03, NVwZ 2004, 1237 (1239).

Gewerbeflächen ausgewiesen sowie ein Autohof errichtet werden. Daneben wurden weitere strukturelle Vorhaben des Landkreis Stade berücksichtigt. Bei dieser Untersuchung wurde festgestellt, dass der Straßenzug K 27-K 12 zwischen der Einmündung des Autobahnzubringers und der B 495 aufgrund der hohen Verkehrsstärken keinen angemessenen Verkehrsfluss und folglich nur eine Verkehrsqualitätsstufe E nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) 2004 aufweisen.

Das Gutachten wurde im Oktober 2024 auf Grundlage der Verkehrsprognose 2030 aus dem Jahr 2018 aktualisiert (siehe Materialband I). Bei dieser Aktualisierung wurde auch berücksichtigt, dass die Planung für den Logistikstützpunkt, den Autohof sowie die zahlreichen „Premiumstandorte für Gewerbeansiedlungen“ eingestellt wurden und die ursprünglich geplante BMW-Ansiedlung im Süden von Stade nicht realisiert wurde. Daneben war die Prognose für 2025 besonders im Schwerlastverkehr von deutlich stärkeren Zuwächsen ausgegangen. Durch diese veränderte Grundlage hat sich die Belastung von rund 18.000 Kfz/24 h auf 11.000 Kfz/24 h und von 1.120 SV/24 h auf lediglich 190 SV/24 h reduziert. Ausgehend von dieser Aktualisierung wurden die nachfolgend dargestellten fünf Knotenpunkte im nachgeordneten Straßennetz hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit für den Planfall E 4 (Vollausbau von A 20 und A 26 inklusive Zubringer L 111 und K 27) und den Planfall E 6 (Realisierung A 26 Abschnitt 5a und Zubringer L 111 und K 27) untersucht.

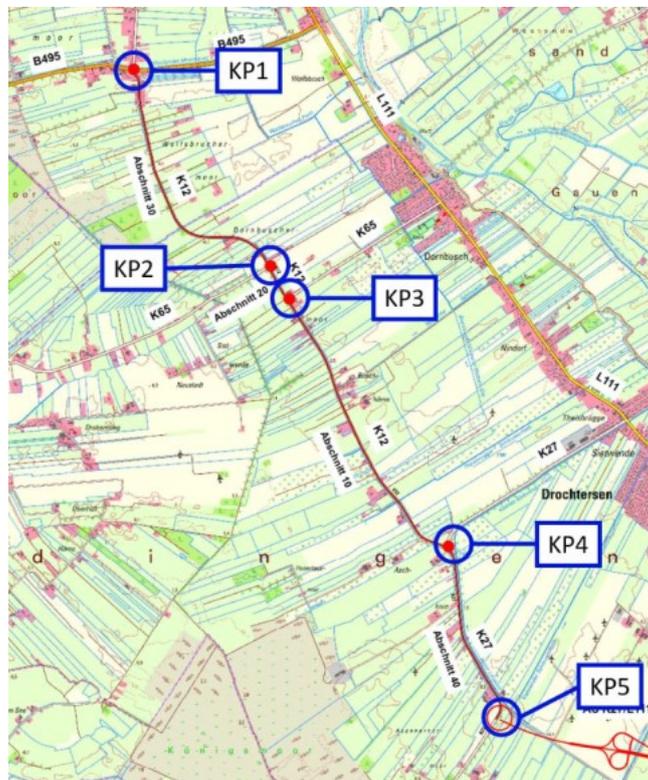


Abb. 2

Hierbei wurden die Knotenpunkte 2, 3 und 4 entsprechend ihres Bestandszustands als vorfahrtsregelte Einmündung bewertet. Der Knotenpunkt 5 wurde entsprechend dem planfestgestellten Zustand als Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 45 m bewertet. Dafür wurde sodann die Qualitätsstufe (QSV) für den morgendliche Spitzenstunde (MSS) und die abendliche Spitzenstunde (ASS) nach HBS untersucht, mit folgendem Ergebnis:

Knotenpunkt	Regelung	PF E4		PF E6	
		MSS	ASS	MSS	ASS
K 2	VFK	B	B	A	B

Knotenpunkt	Regelung	PF E4		PF E6	
		MSS	ASS	MSS	ASS
K 3	VFK	B	B	B	B
K 4	VFK	B	B	B	D
K 5	KVP	A	A	A	A

Tab. 11

Die Knotenpunkte haben mit Ausnahme des Knotenpunkts 4 in der abendlichen Spitzenstunde stets Verkehrsqualitäten A und B und sind somit als gut zu bewerten. Der Knotenpunkt 4 hat in der abendlichen Spitzenstunde eine Verkehrsqualität D. Dies ist als (noch) ausreichend zu bewerten.²³⁸ Die Verkehrsqualitäten sind somit ausreichend und es sind keine weiteren Anordnungen für die Knotenpunkte 2 bis 5 veranlasst.

Für den Knotenpunkt 1 hat die Vorhabenträgerin in einem mehrstufigen Verfahren verschiedene Varianten und deren Auswirkungen auf die Verkehrsqualität für beide betrachteten Planfälle untersucht, da die Bestandssituation zu einer ungenügenden Verkehrsqualität führt. Hierbei wurden die Bestandssituation der vorfahrtgeregelten Kreuzung (VFK), eine vorfahrtgeregelte Kreuzung mit zusätzlichen Abbiegefahrstreifen (VFK+), die Errichtung einer Lichtsignalanlage bei bestehender Knotenpunktgeometrie (LSA), die Errichtung einer Lichtsignalanlage mit zusätzlichen Abbiegefahrstreifen (LSA+) und die Umgestaltung zu einem Kreisverkehr (KSP) betrachtet. Es wurden folgende Qualitätsstufen errechnet:

Knotenpunkttyp	PF E4				PF E6			
	MSS		ASS		MSS		ASS	
	Kfz		Fußgänger + Radfahrer		Kfz		Fußgänger + Radfahrer	
VFK (Bestand)	B	-	E	-	E	-	F	-
VFK +	B	-	B	-	D	-	F	-
LSA	C	C	D	C	D	D	D	D
LSA +	B	B	C	A	C	B	C	B
KVP	A	-	A	-	A	-	A	-

Tab. 12

Wie aus Tab. 13 hervorgeht, kann eine ausreichende Verkehrsqualität nur bei den Varianten Errichtung einer Lichtsignalanlage bei bestehender Knotenpunktgeometrie, Errichtung einer Lichtsignalanlage mit zusätzlichen Abbiegefahrstreifen und Umgestaltung zu einem Kreisverkehr erreicht werden. Die drei Ausbauvarianten sind grundsätzlich umsetzungsfähig, und somit stehen dem Straßenbaulastträger hinsichtlich der Einhaltung seiner Verpflichtung aus § 9 Abs. 1 NStrG keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen, was für die Abwägung zur Leistungsfähigkeit im nachgeordneten Straßennetz ausreichend ist.

Die Planfeststellungsbehörde hat dennoch die Vorhabenträgerin gebeten, sich mit den betroffenen Straßenbaulastträgern hinsichtlich der anzustrebenden Lösung zu verständigen. Im Ergebnis dieses Austauschs favorisieren diese den Ausbau des Knotenpunkts 1 mit einer Lichtsignalanlage. Das ist zwar im Hinblick auf die Verkehrsqualität und das Vorhalten einer

²³⁸ BVerwG, Urt. v. 03.11.2020 – 9 A 12.19, BVerwGE 170, 33 (Rn. 783).

„Leistungsfähigkeitsreserve“ die schlechteste der untersuchten Varianten, dennoch sorgt eine entsprechende Lichtsignalanlage für alle Planfälle und untersuchten Zeiträume für eine ausreichende Verkehrsqualität. Um etwaige ungenügende Verkehrsqualitäten zu verhindern, hat sich die Planfeststellungsbehörde darüber hinaus entschieden, die Inbetriebnahme des planfestgestellten Vorhabens von der Installation der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt 1 abhängig zu machen (siehe Nebenbestimmung 1.1.3.1.4).

Neben den Knotenpunkten hat die Vorhabenträgerin auch die Leistungsfähigkeit der Netzabschnitte zwischen den Knotenpunkten für die Planfälle E4 und E6 untersucht. Dabei wurde der Streckenzug zwischen den Knotenpunkten 1 und 5 als ein Streckenabschnitt betrachtet. Als Kriterium wurde der Fahrtgeschwindigkeitsindex verwendet und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sowie 70 km/h untersucht.

Zunächst wurde die Angebotsqualität bei der derzeitigen Straßenkategorie LS IV untersucht. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird auf der Strecke von Knotenpunkt 1 zu Knotenpunkt 5 für die morgendliche und abendliche Spitzenstunde in beiden Planfällen eine Angebotsqualität von C erreicht. In der Gegenrichtung wird für den Planfall E4 in der abendlichen Spitzenstunde ebenfalls eine Angebotsqualität von C erzielt und für die übrigen untersuchten Szenarien eine Angebotsqualität von D:

Von	Nach	PF E4		PF E6	
		MSS	ASS	MSS	ASS
K 1	K 5	C	C	C	C
K 5	K 1	D	C	D	D

Tab. 13

Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h werden hingegen für alle Szenarien Angebotsqualitäten von A erreicht:

Von	Nach	PF E4		PF E6	
		MSS	ASS	MSS	ASS
K 1	K 5	A	A	A	A
K 5	K 1	A	A	A	A

Tab. 14

Daneben wurde die Angebotsqualität für die Straßenkategorie LS III (Bundesstraße) untersucht. Die zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h liegt hierfür unterhalb des angestrebten Geschwindigkeitsbereichs. Dies führt für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu einer ungenügenden Angebotsqualität für alle untersuchten Szenarien:

Von	Nach	PF E4		PF E6	
		MSS	ASS	MSS	ASS
K 1	K 5	E	E	E	E
K 5	K 1	E	E	E	E

Tab. 15

Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ist die Angebotsqualität indes ausreichend und erreicht Qualitäten von B und C bzw. im Planfall E6 für die abendliche

Spitzenstunde auf der Strecke von Knotenpunkt 5 zu Knotenpunkt 1 von D, was noch ausreichend ist:

Von	Nach	PF E4		PF E6	
		MSS	ASS	MSS	ASS
K 1	K 5	B	B	B	B
K 5	K 1	C	C	C	D

Tab. 16

Im Falle einer künftigen Aufstufung des Streckenabschnitts wäre die Verkehrsqualität bei der Geschwindigkeit von 70 km/h ausreichend, wohingegen die Verkehrsqualität bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h ungenügend wäre. Die zunächst geplante Aufstufung wird jedoch hier weder planfestgestellt noch ist sie konkret absehbar. Es bleibt daher voraussichtlich bei der Straßenkategorie LS IV, sodass die Angebotsqualität für den Streckenabschnitt ausreicht.

Schließlich entstehen auch im Übrigen im nachgeordneten Straßennetz keine unüberwindbaren Konflikte bezüglich der Leistungsfähigkeit, welche im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gelöst werden müssen. Zwar entsteht eine Verkehrszunahme auf dem oben beschriebenen Streckenabschnitt. Diese geht indes nicht mit Konflikten einher, die der hierfür zuständige Straßenbaulastträger nicht lösen kann. Das gilt auch für den fahrbahnbegleitenden Radweg, welcher aktuell nur bei der K 27, nicht jedoch bei der K 12 vorhanden ist. Entgegen der Empfehlung der Untersuchung der regionalen und verkehrsstrukturellen Wirkungen im Bereich des Autobahnkreuzes Kehdingen des Landkreises Stade vom Juni 2010, ist ein straßenbegleitender Geh- und Radweg an der K 12 nicht zwingend erforderlich. In der damaligen Fassung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) war ein eigenständig geführter Radweg bei Verkehrsstärken wie vorliegend von mehr als 4.000 Kfz/24 h „unerlässlich“. In der aktuellen Fassung sind diese jedoch nur noch „sinnvoll“ und es ist dem Straßenbaulastträger überlassen, ob er diese umsetzt. Der zuständige Straßenbaulastträger kann demnach entscheiden, ob er einen eigenständig geführten Radweg an der K 12 errichtet. Durchgreifende Planungshindernisse sind diesbezüglich nicht ersichtlich. Die Planfeststellungsbehörde hat somit hinreichend abgewogen, dass es zu keinen unlösbaren Konflikten im nachgeordneten Straßennetz aufgrund der induzierten Verkehrszunahme kommt.

2.2.3.5.7.2 Immissionsschutz

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass eine mehr als unerhebliche und damit abwägungserhebliche vorhabenbedingte Verkehrslärmzunahme im Bestandsstraßennetz vorliegt, wenn infolge der Verkehrszunahme bei entsprechender Anwendung der einschlägigen Vorschriften für die Erstellung von Prognosen zum Verkehrslärm (Anlage 1 der 16. BImSchV)²³⁹ die Immissionspegel an den maßgeblichen Immissionsorten um mindestens 3 dB gesteigert werden, was einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommen entspricht. Aus Rechtsgründen als abwägungserheblich anzusehen sind ferner stets Beurteilungspegel im Bereich der Gesundheitsgefährdung, die für zumindest auch dem Wohnen dienende Gebiete

²³⁹ Im Rahmen der entsprechenden Anwendung ist es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eher sachgerecht, die Aufrundungsregelungen nicht anzuwenden, da die Bestimmungen der 16. BImSchV nur im Rahmen des Abwägungsgebots Anwendung finden, nicht aber in direkter Anwendung zur Ermittlung der Notwendigkeit von Maßnahmen des aktiven und/oder passiven Schallschutzes.

bei Pegeln von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags angenommen wird.²⁴⁰ Auch dies ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde aber nur abwägungserheblich, wenn der durch das neue Vorhaben induzierte Verkehr bzw. der von ihm bewirkte Lärm gesundheitsgefährliche Verhältnisse am vorhandenen Verkehrsweg auslöst oder mehr als marginal verschlimmert, was ab Pegelsteigerungen von ca. 0,2 dB(A) der Fall sein dürfte.²⁴¹

Kommt es zu vorhabenbedingten abwägungserheblichen Zunahmen des Verkehrslärms um 3 dB(A) und mehr, so ist – in einem zweiten Schritt – zu untersuchen, ob die in § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete festgelegten Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts eingehalten werden. Ist dies der Fall, so braucht grundsätzlich nicht weiter abgewogen zu werden, da dann in den angrenzenden Wohngebieten in der Regel noch zumutbare Wohnverhältnisse gewahrt sind, sodass kein Handlungsbedarf besteht.²⁴² Auf der anderen Seite sind – wie bereits erwähnt – an einer Wohnbebauung vorhabenbedingt anliegende Beurteilungspegel jedenfalls ab einer Schwelle von 60 dB(A) nachts bzw. 70 dB(A) tags als gesundheitsgefährdend anzusehen. Sie können deshalb jedenfalls dann nicht als einem öffentlichen Vorhaben zuzuordnende Folge hingenommen werden, wenn es sich um dauerhafte Zustände handelt und man auf der Wirkungsebene nicht ausschließen kann, dass die in Betracht gezogene Steigerung nicht bloß so geringfügig ist, dass sie praktisch irrelevant ist.²⁴³

Da eine Zunahme der Verkehrslärmbelastung um 3 dB eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens erfordert, sind mit Rücksicht auf die Ergebnisse der Verkehrsprognose Untersuchungen auf der Wirkebene der Immissionen nur erforderlich, soweit im nachgeordneten Straßennetz durch das Vorhaben überhaupt mit einer dem Vorhaben zuzurechnenden Verkehrszunahme zu rechnen ist.

Maßgeblich für die Betrachtung ist dabei der Planfall E3, welcher bezogen auf das Jahr 2030 von einer Fertigstellung der A 20 von Bad Segeberg bis zur Elbquerung, einschließlich Elbtunnel, und der auf niedersächsischer Seite weiterführenden A 20 sowie der fertiggestellten A 26 ausgeht. In diesem Fall käme es auf der K 27/K 12 vom Anschluss des Zubringers bis zur B 495 zu einer sehr erheblichen zusätzlichen Verkehrsbelastung. So würde im ersten Abschnitt direkt nach dem Anschluss des Zubringers die Verkehrsbelastung von 3.800 Kfz/24 h (DTV 2030) auf 10.700 Kfz/24 h steigen. Im letzten Abschnitt vor der B 495 steigt die Verkehrsbelastung von 2.500 Kfz/24 h (DTV 2030) auf 7.900 Kfz/24 h an. Eine entsprechende Verkehrslärmsteigerung ist die Folge und somit auch zu betrachten, da sich der Verkehr mehr als verdoppelt.

Im vorliegenden Fall besteht allerdings die Besonderheit, dass aufgrund des Autobahnkreuzes mit den sich in drei Richtungen (Elbquerung – Bad Segeberg, Stade, Bremervörde) anschließenden weiteren Bauabschnitten, dem unterschiedlichen Fortschritt der Planfeststellung für diese Abschnitte und den noch nicht genau absehbaren Fertigstellungen eine Vielzahl von Zwischenzuständen mit sehr unterschiedlichen Verkehrsbelastungen im nachgeordneten Netz ergeben können. Die Vorhabenträgerin hat diese Netzzustände im Erläuterungsbericht in Kap. 8.4 dargestellt. Gleichwohl geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Betrachtung für den Planfall E3 auch mit Blick auf mögliche Zwischenzustände ausreichend ist.

Die Belastung im Planfall E3 führt bei den realistischerweise zu erwartenden Planfällen zu der höchsten Belastung mit Ausnahme des Planfalls E1. Die im Erläuterungsbericht der Vorhabenträgerin zusätzlich betrachteten Planfälle, welche Szenarien ohne den fertiggestellten Elbtunnel, aber mit einer A 26 von Drochtersen bis Stade Nord (Planfall E6) bzw. mit einer A 20 aus Richtung Bremervörde ohne Elbtunnel, dafür mit der A 26 bis Stade Nord (Planfall E8) beinhalten, bestehen – sollten sie überhaupt eintreten – allenfalls

²⁴⁰ BVerwG, Urt. v. 23.02.2005 – 4 A 5.04, BVerwGE 123, 23 (36); vgl. jüngst auch BVerwG, Urt. v. 15.12.2011 – 7 A 11.10, juris, Rn. 30.

²⁴¹ *Füßer*, UPR 2012, 92 (97).

²⁴² BVerwG, Urt. v. 17.03.2005 – 4 A 18.04, BVerwGE 123, 152 (158).

²⁴³ Dazu *Füßer*, UPR 2012, 92 (97).

vorübergehend. Die Elbquerung ist bestandskräftig planfestgestellt, sodass in absehbarer Zeit auch deren Realisierung angenommen werden kann, schon mit Blick auf die beschränkte Geltungsdauer des Planfeststellungsbeschlusses vom 30.03.2015.

Dies gilt für die Fortführung der A 20 auf schleswig-holsteinischer Seite hingegen nicht in gleicher Weise. Nach dem Elbtunnel schließt sich der dortige Abschnitt 7 von der B 431 bis zur A 23 an, für den ein Planfeststellungsbeschluss bislang noch nicht ergangen ist. Für den Folgeabschnitt 6 von der A 23 bis zur L 114 nördlich Bokel werden aktuell erst noch die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren erarbeitet. Auch auf niedersächsischer Seite gibt es in zeitlicher Hinsicht Unsicherheiten, weil für den sich an das Kreuz Kehdingen anschließenden Abschnitt der A 20 Richtung Bremervörde – bezeichnet als Abschnitt 7 – die Planfeststellungsunterlagen zwar erarbeitet werden, aber noch nicht eingereicht wurden. Dies führt zu der Erkenntnis, dass bis zur Fertigstellung des Projekts „Küstenautobahn“ A 20 und A 26 immer wieder Zwischenzustände eintreten werden, deren konkrete Dauer für die Planfeststellungsbehörde in diesem Verfahren noch nicht absehbar ist. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist es daher sachgerecht, für die Prüfung der Wirkungen im nachgeordneten Netz allein den Zustand im Falle der Fertigstellung des Gesamtprojekts (Planfall E3) zugrunde zu legen. Sollten Zwischenzustände zu höheren Belastungen führen, wären diese nur vorübergehend. Außerdem besteht die Möglichkeit, in den noch folgenden Planfeststellungsbeschlüssen für die Anschlüsse an das Kreuz Kehdingen (Abschnitt 5a der A 26, Abschnitt 7 der A 20) der Frage nachzugehen, ob nicht doch Handlungsbedarf zur Bewältigung der Zwischenzustände besteht. Zu diesem Zeitpunkt wird sich auch der Planungs- und Realisierungsstand der übrigen Abschnitte in zeitlicher Hinsicht besser abschätzen lassen.

Für den somit maßgeblich zu betrachtenden Planfall E3 sieht die Planfeststellungsbehörde entlang der K 27/K 12 bis zur B 495 keinen dieses Verfahren betreffenden Handlungsbedarf. Bei der Untersuchung der Verkehrslärmzunahme hat sich gezeigt, dass diese zwar erheblich ist. Die Schwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts wird jedoch nicht überschritten. An fünf Gebäuden ist mit einer Überschreitung der Werte von 64 dB(A) tags und/oder 54 dB(A) nachts zu rechnen (s. Unterlage 11.6, Kap. 4.1.1 und 4.1.2). Die Überschreitung fällt dabei gering aus; die Gebäude liegen jeweils unmittelbar auf bzw. an der 64 dB(A)/54 dB(A)-Isophone (s. Unterlage 11.6 Anlage 2 Bl. 1.1). Das ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in Anbetracht der mit dem Vorhaben verfolgten Ziele noch hinnehmbar. Da mit der Realisierung des Vorhabens im Endzustand auch Entlastungen an anderer Stelle in stark belasteten Ortslagen mit einer sehr viel höheren Zahl von belasteten Grundstücken (z.B. Drochtersen Ortslage an der L 111 und L 111 Richtung Barnkrug) einhergehen, überwiegen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die mit dem Vorhaben eintretenden Vorteile die unvermeidbaren Nachteile für die Anlieger der Bestandsstraßen an anderer Stelle.

2.2.3.5.8 Naturschutz und Landschaftspflege

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind in den Unterlagen nach § 6 UVPG a.F. (Unterlage 1.a) und im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12) beschrieben. Der Landschaftspflegerische Begleitplan gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten etc. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Die diesbezüglich vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil des Landschaftspflegerischen Begleitplans sowie in den Maßnahmenkarten und -blättern beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben mit den im Planfeststellungsbeschluss aufgeführten Nebenbestimmungen unter 1.1.3.2.5 seitens der Planfeststellungsbehörde für zulässig erachtet bzw. eine andere Lösung als nicht zumutbar angesehen.

Es galt, zunächst das Integritätsinteresse von Natur und Landschaft in die Abwägung einzustellen (sogleich 2.2.3.5.8.1). Sodann war die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

abzuarbeiten (nachfolgend 2.2.3.5.8.2). Schließlich hat die Planfeststellungsbehörde noch die Verordnung (EU) 2024/1991 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24.06.2024 über die Wiederherstellung der Natur und zur Änderung der Verordnung (EU) 2022/869 (WVO), die seit dem 18.08.2024 gilt, in den Blick genommen (zuletzt 2.2.3.5.8.3).

2.2.3.5.8.1 Wahrung der Integrität von Natur und Landschaft

Mit Blick auf Natur und Landschaft ist zunächst nach Möglichkeit das diesbezügliche Integritätsinteresse zu wahren und entsprechend in die fachplanerische Abwägung einzustellen.²⁴⁴ Hierfür liefert die Umweltverträglichkeitsprüfung eine wichtige Grundlage. Darüber hinaus enthält ggf. auch die Landschaftsplanung wichtige Erkenntnisse und Zielvorgaben.

Wie im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung aufgezeigt, ist das Vorhaben mit Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbunden. Vorhabenbedingt geht Lebensraum insb. für Tiere und Pflanzen verloren. Zugleich kommt es zur Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Eine weniger beeinträchtigende Alternative besteht indes nicht (s.o. 2.2.3.3). Gemessen daran und an den für das Vorhaben sprechenden, zugleich die Planrechtfertigung begründenden Belangen (s.o. 2.2.3.1) sind die Einbußen für Natur und Landschaft nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde hinnehmbar. Dies eröffnet das in den §§ 14 ff. BNatSchG, §§ 5 ff. NNatSchG festgeschriebene Folgenbewältigungsprogramm, welches zugleich Auswirkungen auf die fachplanerische Abwägung hat.²⁴⁵

2.2.3.5.8.2 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Das Vorhaben entspricht den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung. Danach sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden; nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich oder zumutbar ist, durch Ersatz in Geld zu kompensieren (vgl. § 13 BNatSchG).

Der Anwendungsbereich der Eingriffsregelung ist eröffnet, wenn Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind. Gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Den Naturhaushalt definiert § 7 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG als die Naturgüter Boden, Wasser, Luft, Klima, Tiere und Pflanzen sowie das Wirkungsgefüge zwischen ihnen. Erheblich ist eine Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts, wenn die Beeinträchtigung in Abhängigkeit von der Empfindlichkeit des Ökosystems und der Schutzwürdigkeit der betroffenen Teile des Naturhaushalts nach Art, Dauer und Schwere nicht völlig unbedeutend ist.²⁴⁶ Ausscheiden sollen nur Bagatellfälle.²⁴⁷

Das Landschaftsbild erfährt eine erhebliche Beeinträchtigung, wenn es sich bei großflächiger Betrachtungsweise infolge einer Gestalt- oder Nutzungsänderung vom Standpunkt eines

²⁴⁴ Vgl. BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 – 9 C 1.06, BVerwGE 128, 76 (Rn. 26).

²⁴⁵ Vgl. BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 – 9 C 1.06, BVerwGE 128, 76 (Rn. 26 ff.).

²⁴⁶ *Gellermann*, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 104. EL Juni 2024, § 14 BNatSchG Rn. 17; *Lütke*, in: ders./Ewer, BNatSchG, 2. Aufl. 2018, § 14 Rn. 13.

²⁴⁷ OVG NRW, Urt. v. 13.07.2022 – 8 D 241/21.AK, juris, Rn. 24.

aufgeschlossenen Durchschnittsbetrachters aus als gestört darstellt.²⁴⁸ Demnach kann selbst eine vollständige Umgestaltung des Landschaftsbildes unter der Erheblichkeitsschwelle bleiben, sofern das bei Umsetzung der Maßnahme entstehende Landschaftsbild sich bei der gebotenen großflächigen Betrachtung durch den aufgeschlossenen Durchschnittsbetrachter als ungestört im Sinne von sich harmonisch in die umgebende Landschaft einfügend darstellt.²⁴⁹

Ausgehend davon stellt das planfestgestellte Vorhaben ausgehend von den Darlegungen des Landschaftspflegerischen Begleitplans, dem die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis folgt, einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG dar. Nur die im Folgenden nicht mehr genannten Beeinträchtigungen erachtet auch die Planfeststellungsbehörde als nicht erheblich.

Ist somit der Anwendungsbereich der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung eröffnet, muss § 15 BNatSchG beachtet werden. § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG verlangt zunächst, dass vermeidbare Beeinträchtigungen zu vermeiden sind. Gemäß § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG sind Beeinträchtigungen dann vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind (sogleich 2.2.3.5.8.2.1). Soweit unvermeidbare Beeinträchtigungen verbleiben, ist der Verursacher nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG verpflichtet, diese durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen (nachfolgend 2.2.3.5.8.2.2). Gelingt der Ausgleich oder Ersatz nicht, ist nach § 15 Abs. 6 BNatSchG Ersatzgeld zu leisten.

Bedarf ein Eingriff nach anderen Rechtsvorschriften einer behördlichen Zulassung oder einer Anzeige an eine Behörde oder wird er von einer Behörde durchgeführt, so hat gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG diese Behörde zugleich die zur Durchführung des § 15 erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen im Benehmen mit der für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörde zu treffen, soweit nicht nach Bundes- oder Landesrecht eine weitergehende Form der Beteiligung vorgeschrieben ist oder die für Naturschutz und Landschaftspflege zuständige Behörde selbst entscheidet. Da das planfestgestellte Vorhaben gemäß § 17 Abs. 1 Satz 1 FStrG der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung bedurfte und diesbezüglich keine weitergehenden Beteiligungsformen vorgeschrieben sind, war die Planfeststellungsbehörde für die nach § 15 BNatSchG erforderlichen Entscheidungen im Benehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde zuständig. Das Benehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde (dem Landkreis Stade) wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung hergestellt.

2.2.3.5.8.2.1 Vermeidung

Das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG stellt nicht das Vorhaben selbst zur Disposition; bei der Eingriffsregelung handelt es sich vielmehr in erster Linie um ein Folgenbewältigungsprogramm.²⁵⁰ § 15 Abs. 1 BNatSchG verpflichtet den Eingriffsverursacher daher lediglich dazu, in allen Planungs- und Realisierungsstadien des Vorhabens dafür zu sorgen, dass es so umweltschonend wie möglich umgesetzt wird.²⁵¹

Mit Blick auf die vorliegend festgestellten vorhabenbedingten erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden folgende Maßnahmen ergriffen:

²⁴⁸ Gellermann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 104. EL Juni 2024, § 14 BNatSchG Rn. 18.

²⁴⁹ NdsOVG, Urt. v. 02.10.2024 – 1 KN 34/23, juris, Rn. 51.

²⁵⁰ BVerwG, Urt. v. 07.03.1997 – 4 C 10.96, BVerwGE 104, 144 (146 f.).

²⁵¹ BT-Drs. 16/12274, S. 57.

Beeinträchtigung	Bezeichnung der Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme bzw. Begründung fehlender Vermeidbarkeit
Vermeidungsmaßnahmen		
Auswirkungen auf Fledermäuse (Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt)	V 1 Pflanzung von Einzelbäumen im Bereich einer Fledermausleitstruktur und zur Aufrechterhaltung von Verbundbeziehungen	Pflanzung von elf großkronigen Laubbäumen im Anschlussbereich an die K 27 sowie von zwei großkronigen Laubbäumen im Verlauf der K 28 zur Schließung von Bestandslücken und zur Wiederherstellung einer Fledermausleitstruktur bzw. zur Aufrechterhaltung von Verbundbeziehungen.
Auswirkungen auf Fledermäuse (Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt)	V 2a Erhalt der Leitstruktur von Fließgewässern für Fledermäuse	Unterführungen des Ritscher Schleusenfleths mit einer lichten Höhe von 4,7 m und einer lichten Weite von 30,85 m sowie des Gauensieker Schleusenfleths jeweils mit einer lichten Höhe von 4,5 m und einer lichten Weite von 19 m zum Durchfliegen von Fledermäusen und zum Erhalt der Flethe als lineares Strukturelement bei Ortswechseln und während der Jagd. Zur Lenkung der Flugbewegungen werden an den Unterführungen beidseitig Kollisionsschutzwände angebracht für einen zusätzlichen Anreiz, die Straßentrasse zu unterfliegen oder aber in größerer, sicherer Höhe zu überfliegen. Die Kollisionsschutzwände dienen außerdem dem Blendschutz.
Auswirkungen auf den Fischotter, Kleinsäuger und Amphibien (Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt)	V 2b Erhalt der Durchgängigkeit von Fließgewässern für Fischotter, Kleinsäuger und Amphibien	Unterführungen des Ritscher Schleusenfleths und des Gauensieker Schleusenfleths; unter den Bauwerken werden am Gewässer beidseitig 2 m bis 2,5 m breite Bermen hergestellt. Die Unterführung des Ritscher Schleusenfleths unter dem Wirtschaftsweg wird fischottergerecht mit einer einseitig angeordneten Berme an der östlichen Seite des Durchlasses ca. 10 cm über Mittelwasser ausgeführt. Die Bermen dienen ebenfalls Kleinsäufern und Amphibien als Querungshilfen. Anschließend an die Kollisionsschutzwände werden Fischotterzäune aufgestellt, um eine Absperrfunktion zu gewährleisten.

Beeinträchtigung	Bezeichnung der Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme bzw. Begründung fehlender Vermeidbarkeit
Auswirkungen auf Fische, Libellen und Makrozoobenthos (Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt)	V 2c Erhalt der Durchgängigkeit von Fließgewässern für Fische, Libellen und Makrozoobenthos	Unterführung des Ritscher Schleusenfleths und des Gauensieker Schleusenfleths mit ausreichender Dimensionierung (vgl. Maßnahmen V 2a und V 2b). Im Bereich der Wirtschaftswegequerung muss das Fleth auf wenigen Metern verlegt werden. Das Gauensieker Schleusenfleth wird durch zwei weite Brückenbauwerke im Bereich der A 26 und des Zubringers zur L 111 unterführt.
Auswirkungen auf gehölzgebundene Brutvogelarten (Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt)	V 3a Beschränkung von Fäll- und Rodungsarbeiten auf den Zeitraum vom 01.10. bis 28./29.02. zum Schutz gehölzgebundener Brutvogelarten	Die Rodungsarbeiten oder der Rückschnitt von Gehölzen und Röhrichten zur Herrichtung der Baustelleneinrichtung bzw. im Nahbereich der Trasse sind im Winterhalbjahr (vom 01.10. bis 28./29.02.) durchzuführen.
Auswirkungen auf Brutvögel des Offenlandes (Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt)	V 3b Bauzeitenregelung zum Schutz von Brutvögeln des Offenlandes	Beginn der Bautätigkeit auf der gesamten Baustrecke außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten (Mitte Juli bis Ende Februar) von Vogelarten der halboffenen Standorte und des Offenlandes (Bodenbrüter, insb. Feldlerche und Kiebitz – Brutzeit von Anfang März bis Mitte Juli).
Auswirkungen auf Fledermäuse (Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt)	V 3c Bauzeitenregelung zwecks Einhaltung des Tötungsverbots in Bezug auf Fledermäuse	Vor Beginn der Bauarbeiten ist der zu fällende Gehölzbestand auf die potenzielle Eignung als Quartier für Fledermäuse von November bis Februar vor der Rodung zu prüfen. Werden tagesversteck- bzw. wochenstubengeeignete Strukturen nachgewiesen, sind im Verhältnis 1:2 Fledermausquartiere sowie jeweils auch ein Meisenkasten anzubringen, um eine Besiedlung der Fledermauskästen durch Meisen zu verhindern. Die Fäll- und Rodungsarbeiten in den Gehölzbeständen werden zwischen dem 01.11. und 28./29.02. durchgeführt.
Auswirkungen auf Oberflächengewässer und Wasserorganismen	V 4 Bauzeitliche Schutzmaßnahmen an Gewässern	Im Rahmen des Vorhabens werden Gräben und einzelne Flethe verlegt und überbaut bzw. gequert. Es ist eine Vielzahl an Sicherheitsvorkehrungen vorgesehen, die im Detail dem

Beeinträchtigung	Bezeichnung der Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme bzw. Begründung fehlender Vermeidbarkeit
(Wasser)		Maßnahmenblatt entnommen werden können. Die Umsetzung der genannten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen ist im Rahmen der zu beauftragenden Umweltbaubegleitung zu kontrollieren.
Auswirkungen auf Oberflächengewässer (Wasser und Boden)	V 5 Maßgaben für Baugrundkonsolidierung	Das im Zuge des Baus ausgepresste eisenhaltige Porenwasser wird auf Behandlungsflächen (Gesamtgröße 3,67 ha) geleitet. Auf diesen Flächen werden geschlungene Gräben oder Becken angelegt, in denen das Eisen durch Sauerstoff zur Ausfällung gebracht wird. Es sind weitere Maßnahmen für die Baugrundkonsolidierung vorgesehen, die im Detail dem Maßnahmenblatt entnommen werden können.
Schutzmaßnahmen		
Auswirkungen auf straßenbegleitende Einzelbäume (Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt)	S 1 Einzelbaumschutz gemäß RAS-LP 4	Stammschutz nach RAS-LP 4, ZTV-Baumpflege und DIN 18920
Auswirkungen auf Gehölze (Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt)	S 2 Schutz flächiger Gehölzbestände gemäß RAS-LP 4	Stammschutz nach RAS-LP 4, ZTV-Baumpflege und DIN 18920 Im Bereich der Arbeitsstreifen ist zudem zum Schutz von flächigen Gehölzbeständen die Anlage von Schutzzäunen vorgesehen.
Gestaltungsmaßnahmen		
Auswirkungen auf Gehölze und das Landschaftsbild, Störung von Sichtbeziehungen (Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt; Landschaftsbild)	G 1 Ansaat von Landschaftsrasen	Die Böschungen und alle sonstigen Flächen im Trassenbereich erhalten auf einer Fläche von 33,13 ha eine Einsaat mit einer Kräuter-Gräser-Mischung, um blütenreiche Flächen zu schaffen.
Auswirkungen auf Gehölze und das Landschaftsbild, Störung von Sichtbeziehungen (Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt; Landschaftsbild)	G 2 Gestaltung der Kreisverkehre	Unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit wird eine möglichst attraktive Gestaltung der Kreisverkehre im Bereich des Anschlusses des Zubringers K 27 an die K 27, des Zubringers L 111 an die A 26 und des Zubringers L 111 an die L 111, betreffend eine Fläche von insgesamt 0,15 ha, angestrebt.

Tab. 17

Flächen, die während der Bauphase vorübergehend genutzt werden, insb. Baustelleinrichtungsflächen, und später nicht für landschaftspflegerische Maßnahmen genutzt werden, sollen nach Abschluss der Arbeiten ihre Funktion und ihren Wert für den Naturhaushalt, das Landschaftsbild oder die landwirtschaftliche Nutzung wiedererlangen, indem sie rekultiviert werden (Rekultivierungsmaßnahmen). Hierzu zählt der weit überwiegende Teil der Arbeitsstreifen entlang der Trassen. Die Flächen für die Behandlung des anfallenden Porenwassers werden nach Abschluss der Bauarbeiten der Sukzession überlassen.

Baubedingt werden insgesamt 1,01 ha Biotope der Wertstufen III, IV und V in Anspruch genommen. Die Gehölzbestände sowie die höherwertigen Grünländer und Ruderalflächen können mittelfristig auf den in Anspruch genommenen Flächen oder auf eingriffsnahen Flächen neu entwickelt werden. Die baubedingt in Anspruch genommenen geringerwertigen Vegetationsbestände sind nach Abschluss der Bauarbeiten kurzfristig wiederherstellbar.

Insgesamt werden ca. 37,08 ha baubedingt in Anspruch genommener Boden (31,2 ha Arbeitsstreifen und 5,88 ha Arbeitsflächen für die Verlegung von Leitungen) rekultiviert. Dafür findet eine Entsiegelung der Flächen bzw. die Wiederherstellung des ehemaligen Bodengefüges und Bodenaufbaus statt. Weitere Maßnahmen wie das Entfernen und Entsorgen von Fremdmaterialien, die tiefgründige Auflockerung des Bodens, die stellenweise Wiederherstellung von Gräben und die anschließende Bepflanzung sind vorgesehen. Die Flächen, die rekultiviert werden sollen, ergeben sich aus den Lageplänen der Unterlage 12.3.2.

Weitere zumutbare Vermeidungsmaßnahmen sind nicht ersichtlich.

2.2.3.5.8.2.2 Ausgleich und Ersatz

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

Ausweislich § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG stehen Ausgleich und Ersatz gleichberechtigt nebeneinander. Die Planfeststellungsbehörde macht sich bei der Bestimmung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die Erwägungen der Vorhabenträgerin methodisch und inhaltlich zu eigen; diese genügen den Anforderungen an die Sicherstellung eines funktionalen Zusammenhangs zwischen Beeinträchtigung und Kompensation sowie dem Ziel der Eingriffsregelung, eine ausgeglichene ökologische Gesamtbilanz zu gewährleisten.

In der Tab. 11-1 des Landschaftspflegerischen Begleitplans (dort Kap. 11) „Vergleichende Gegenüberstellung von erheblichen Beeinträchtigungen und landschaftspflegerischen Maßnahmen“ werden die mit dem Vorhaben einhergehenden, nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft aufgelistet und den jeweils vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gegenübergestellt.²⁵²

Hinsichtlich der Bewertung des Eingriffs einerseits und von Ausgleich und Ersatz andererseits hat sich die Vorhabenträgerin ebenso wie die Planfeststellungsbehörde an dem von ihr und dem NLWKN entwickelten Bewertungsverfahren für den Aus- und Neubau von Straßen²⁵³ orientiert. Danach erfolgt eine Bewertung anhand von Biotoptypen. Für Biotoptypen der Wertstufen V und IV, die zerstört oder sonst erheblich beeinträchtigt werden, ist die Entwicklung möglichst gleicher Biotoptypen in gleicher Ausprägung und auf gleicher Flächengröße anzustreben. Hierfür sind möglichst Flächen mit Biotoptypen der Wertstufen I

²⁵² In Tab. 11-1 sind die Lebensräume gruppiert in ha aufgeführt und manuell summiert. Dabei erfolgte eine Rundung auf zwei Kommastellen. Soweit sich in Tab. 10-2 des LBP ein teils abweichender Kompensationsbedarf ergibt, beschränkt sich diese Abweichung auf Rundungsdifferenzen ohne praktische Auswirkungen.

²⁵³ Siehe Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 1/2006, S. 14 f.

oder II zu verwenden. Sofern die betroffenen Ausprägungen nicht innerhalb von 25 Jahren wiederherstellbar sind, vergrößert sich der Flächenbedarf im Verhältnis 1:2 bei schwer regenerierbaren Biotopen und im Verhältnis 1:3 bei kaum oder nicht generierbaren Biotopen. Grundsätzlich können mit einer einzelnen Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme Beeinträchtigungen mehrerer Funktionen und Werte kompensiert werden.

Erfolgt eine Versiegelung von Böden mit besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt, sind im Verhältnis 1:1 Kompensationsmaßnahmen durchzuführen. Bei den übrigen Böden genügt ein Verhältnis von 1:0,5. Soweit die Kompensation nicht durch die Entsiegelung von Flächen erfolgen kann, sind möglichst Flächen aus der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung zu nehmen und zu Biototypen der Wertstufen V oder IV zu entwickeln. In jedem Fall ist darauf zu achten, dass nicht nur die Zerstörung des auf der versiegelten Fläche vorkommenden Biototyps kompensiert wird, sondern zusätzlich auch die weiteren mit der Versiegelung von Boden verbundenen Beeinträchtigungen. Zusätzlich zu den Biotopverlusten sind daher eigens für den vollständigen Verlust der Bodenfunktionen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bei Böden mit besonderer Bedeutung im Verhältnis 1:1 und bei den übrigen Böden im Verhältnis 1:0,5 vorzunehmen.

Ausgehend davon sind zum Ausgleich oder Ersatz der unvermeidbaren eingriffsrelevanten Beeinträchtigungen folgende Maßnahmen vorgesehen:

Beeinträchtigung	Bezeichnung der Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme
Ausgleichsmaßnahmen		
Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und Störung von Sichtbeziehungen durch Gehölzverlust auf 1,61 ha (Landschaftsbild)	A 1 Anlage von Gehölzgruppen	Pflanzung von 10,49 ha standortheimischen Gehölzgruppen in lockerer Anordnung (Flächenanteil bis zu 50 % der Gesamtfläche) entlang der Straßenverläufe auf den Flachböschungen und im Bereich der Innenflächen an der Anschlussstelle des Zubringers zur L 111 und des Zubringers zur K 27 und der A 26 sowie am Autobahnkreuz A 20/A 26.
	A 2 Anlage von geschlossenen Gehölzpflanzungen	Vornahme von 2,47 ha standortheimischen geschlossenen Gehölzpflanzungen in Bereichen von Böschungen entlang der Trassenverläufe sowie von Innenflächen des Autobahnkreuzes.
Voll-/Teilversiegelung sowie Überbauung auf ca. 77,04 ha (Boden, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt)	A 3 Entsiegelung von Flächen	Abschnittsweise Entsiegelung und Rückbau auf 0,82 ha von nicht mehr benötigten Straßen- und Wegeflächen der K 27, des Landernweges, des Ritscher Weges, der L 111 und Teilbereichen kleinerer Wirtschaftswege.
Verdichtung besonderer Böden und dauerhafte Überbauung von 3,67 ha Fläche zur Behandlung von Drainagewasser	A 4 Entwicklung von halbruderalen Gras- und Staudenfluren	Entwicklung von halbruderalen Gras- und Staudenfluren auf 5,06 ha in Bereichen außerhalb des Dammkörpers sowie an Gewässerverläufen. Auf den Flächen sollen sich durch Nutzungsverzicht artenreiche und

Beeinträchtigung	Bezeichnung der Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme
(Boden, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt)		standorttypische Bestände entwickeln.
Verlust von Gehölzbeständen mit Habitatfunktion für Brutvögel und Verlust von Nahrungslebensräumen von Fledermäusen; Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und Störung von Sichtbeziehungen durch Gehölzverlust auf 1,61 ha; Voll- und Teilversiegelung sowie Überbauung auf insgesamt ca. 77,04 ha (Boden, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt; Landschaftsbild)	A 5 Sukzession mit Initialbegrünung durch Gehölzpflanzungen	Im Bereich der Trogstrecke und des Lärmschutzwalles der bereits planfestgestellten A 20 ist eine 3 ha große Sukzessionsfläche vorgesehen, auf der durch Initialpflanzungen von Gehölzgruppen eine natürliche Entwicklung stattfinden soll. Die Pflanzung von Gehölzgruppen aus standortheimischen Arten soll in lockerer Anordnung auf einem Flächenanteil von bis zu 30 % erfolgen. Der Kompensationsumfang leitet sich aus der bau- (1,19 ha) und anlagebedingten (1,81 ha) Flächeninanspruchnahme von Biotoptypen der Wertstufen III, IV und V ab.
Auswirkungen auf Fledermäuse und Brutvögel (Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt)	A 6 _{CEF} Anbringen von Fledermausersatzquartieren und Nisthilfen für Brutvögel	<u>Anbringen von mind. sechs Fledermausersatzquartieren:</u> Im Falle des Nachweises von tagesversteck- bzw. wochenstubengeeigneten Strukturen in den zu fällenden Gehölzen ist entsprechender art- und funktionsbezogener Ersatz der betroffenen Quartierräume sicherzustellen. Es sind Fledermausquartiere im Verhältnis 1:2 anzubringen. Nahe jedem Ersatzquartier ist jeweils auch ein Meisenkasten zu installieren, um eine Besiedlung der Fledermauskästen durch Meisen zu verhindern. <u>Anbringen von Nisthilfen für den Gartenrotschwanz</u> (ein auszugleichendes Brutpaar): Im Bereich eines Siedlungsgehölzes sind zwei Nisthilfen für den Gartenrotschwanz anzubringen.
Ersatzmaßnahmen		
Auswirkungen auf Fledermäuse, Brut- und Rastvögel; Auswirkungen auf das Landschaftsbild, den Boden-	E 1 _{CEF} Schaffung eines Ersatzlebensraums für	Zur Kompensation der Beeinträchtigungen des Bodens und Wasserhaushalts sowie von Lebensräumen für Brutvögel und Fledermäuse wird ein intensiv

Beeinträchtigung	Bezeichnung der Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme
<p>und den Wasserhaushalt</p> <p>(Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt; Landschaftsbild)</p>	Wiesenbrüter auf dem Gauensieker Sand	<p>bewirtschafteter Flächenkomplex mit vorwiegender Grünlandnutzung auf dem Gauensieker Sand zukünftig extensiv bewirtschaftet. Dies kommt den vom Eingriff betroffenen Brutvögeln des Offenlandes und der Röhrichte sowie den Fledermäusen zugute. Zudem werden die Lebensraumbedingungen für Rastvögel verbessert.</p> <p>Die Flächen sind als Extensivweide oder als extensive Mähwiese zu unterhalten.</p> <p>Die notwendige Flächengröße von 37,21 ha (25,83 ha Nettofläche) leitet sich insb. aus dem Kompensationsbedarf für die bau- und anlagebedingte Inanspruchnahme von Böden sowie aus dem Kompensationsbedarf für die erheblichen Beeinträchtigungen von Brutvogellebensräumen sowie dem Verlust von Jagdhabitaten von Fledermäusen ab.</p>

Tab. 18

Mit diesen Maßnahmen sind – multifunktional – die Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts kompensiert. Soweit sich zwischenzeitlich die für Niedersachsen empfohlene Biotopbewertung geändert hat, ergeben sich daraus nur geringfügige Verschiebungen und ändert sich nichts an der Gesamtbilanz (siehe Unterlage 12.1.7).

Was die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes betrifft, so sind diese nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde in erster Linie durch eine landschaftsgerechte Eingrünung der Trasse zu vermeiden bzw. zu kompensieren. Daher wurden die trassennahen Ausgleichspflanzungen für das Landschaftsbild (Maßnahmen A 1, A 2) schwerpunktmäßig in den Bereichen angesiedelt, von denen eine erhebliche Beeinträchtigung ausgeht. Verbleibende Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie die landschaftsgebundene Erholungsfunktion werden multifunktional durch die Maßnahmen A 5 und E 1_{CEF} kompensiert.

Gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG ist zudem bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, insb. sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen. Fernerhin ist vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden. Die Vorschrift enthält ein Rücksichtnahmegebot und eine besondere Prüfpflicht.

Was die Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange angeht, so ist der Begriff der agrarstrukturellen Belange in Anlehnung an Art. 91a Abs. 1 Nr. 2 GG zu verstehen als sämtliche Maßnahmen zur Verbesserung der Produktions-, Arbeits- und Absatzbedingungen

in Land-, Forst-, und Fischwirtschaft.²⁵⁴ Als Regelbeispiel nennt § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG die Inanspruchnahme von für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneten Böden. Solche Böden sind vorliegend nicht betroffen. Auch ansonsten ist eine Betroffenheit agrarstruktureller Belange, die über das Maß dessen hinausgeht, was mit jeder Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen verbunden ist, nicht ersichtlich. § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG wird daher genügt.

Was sodann die Prüfpflicht des § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG betrifft, so reicht diese nicht so weit, dass die Vorhabenträgerin verpflichtet wäre, mit Hilfe von Ausschreibungen/Inseraten auf Flächen- und Maßnahmensuche zu gehen oder sich mit (nicht landwirtschaftlich genutzten) Flächen zu bevorraten.²⁵⁵

Vorliegend hat die Vorhabenträgerin mit der Ausgleichsmaßnahme A 3 eine Entsiegelungsmaßnahme vorgesehen und damit den Kompensationsumfang im Hinblick auf den Zugriff auf landwirtschaftlich genutzte Flächen reduziert. Für die Ausgleichsmaßnahmen A 1 und A 2 werden des Weiteren nur Flächen im unmittelbaren Vorhabensbereich in Anspruch genommen, die ohnehin vorhabenbedingt für die landwirtschaftliche Nutzung verlorengehen.

Von der Ausgleichsmaßnahme A 4 werden lediglich 5,06 ha umfasst, überwiegend in Gewässernähe. Soweit davon auch landwirtschaftlich genutzte Flächen betroffen sind, geschieht dies mithin in geringem Umfang und zumindest zum Teil auf Flächen, die ohnehin nur eingeschränkt landwirtschaftlich nutzbar sind. Andere geeignete Maßnahmen mit entsprechendem funktionalem Zusammenhang sind nicht ersichtlich.

Die Ausgleichsmaßnahme A 5 umfasst ebenfalls lediglich eine geringe Fläche (3 ha). Sie dient überdies nicht nur dem Ausgleich von Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts, sondern auch des Landschaftsbildes. Dies erfordert einen entsprechend engen räumlichen Zusammenhang, sodass hier keine Alternative im Sinne des § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG in Betracht kam.²⁵⁶ Ähnlich verhält es sich bei den Maßnahmen A 6_{CEF} und E 1_{CEF}. Diese erfüllen zugleich artenschutzrechtliche Funktionen entsprechend § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG und erfordern daher ebenfalls einen entsprechend engen räumlichen Zusammenhang.

Die für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen benötigten Flächen sind zudem entsprechend § 15 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG ausreichend rechtlich gesichert und die erforderliche Unterhaltung der Maßnahmen wird nach den planfestgestellten Maßnahmenblättern gewährleistet. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden (überwiegend) auf Flächen der öffentlichen Hand sowie auf Flächen Dritter und nur selten auf Flächen der Vorhabenträgerin erfolgen. Soweit die Flächen der Vorhabenträgerin oder einer anderen Person des öffentlichen Rechts gehören, bedarf es keiner zusätzlichen rechtlichen Sicherung, da insoweit bereits unmittelbar aus Art. 20 Abs. 3 GG eine Bindung an Recht und Gesetz besteht. Soweit sich die Flächen im Eigentum von Privatpersonen befinden, sind sie im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 14.2.2) eingetragen. Es handelt sich um die Flächen, die dort in Spalte 12 mit „d“ gekennzeichnet sind. Wegen der enteignungsrechtlichen Vorwirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses gemäß § 19 Abs. 2 FStrG waren diesbezüglich für die Zwecke der Planfeststellung keine weitergehenden Sicherungsmaßnahmen erforderlich.

Die Kompensationsverpflichtungen werden dinglich gesichert, um die Umsetzung der Maßnahmen für die festgeschriebene Dauer festzulegen. Hierbei werden mit den Grundstückseigentümern Gestattungsverträge zur Durchführung der Kompensationsmaßnahmen abgeschlossen, die zugleich die Bewilligung einer grundbuchlichen Sicherung enthalten (Eintragung beschränkt persönlicher Dienstbarkeiten in das Grundbuch). Sofern ein Flächeneigentümer nicht nur sein Grundstück zur Verfügung stellt, sondern auch die

²⁵⁴ Schrader, in: Giesberts/Reinhardt, BeckOK Umweltrecht, 72. Edt. 01.07.2024, § 15 BNatSchG Rn. 41.

²⁵⁵ Vgl. Schrader, in: Giesberts/Reinhardt, BeckOK Umweltrecht, 72. Edt. 01.07.2024, § 15 BNatSchG Rn. 43.

²⁵⁶ Vgl. BVerwG, Urt. v. 22.11.2016 – 9 A 25.15, NVwZ 2017, 627 (Rn. 30).

Herstellung und Unterhaltung einer Kompensationsmaßnahme übernimmt, werden Verträge zur Durchführung der Kompensationsmaßnahme mit der Verpflichtung zur grundbuchlichen Sicherung abgeschlossen.

Im Ergebnis verbleiben bei Durchführung der aufgeführten Vermeidungsmaßnahmen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes. Der Eingriff ist somit vollständig ausgeglichen bzw. ersetzt im Sinne des § 15 Abs. 2 BNatSchG.

2.2.3.5.8.3 Vorgaben der WVO

Gemäß ihres Art. 1 WVO will die Verordnung eine langfristige und nachhaltige Erholung biodiverser und widerstandsfähiger Ökosysteme in den Land- und Meeresflächen der Mitgliedstaaten durch die Wiederherstellung geschädigter Ökosysteme erreichen. Sie sieht dazu zeitlich fixierte quantitative Ziele für die Erreichung eines guten Zustands für die Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie, der Habitate geschützter Arten sowie weiterer Biotop- bzw. Ökosysteme, ebenso wie die Vernetzung von Gewässern vor. Flankiert werden diese Ziele mit Verschlechterungsverboten.

Zur Erreichung der Ziele müssen die Mitgliedstaaten einen nationalen Wiederherstellungsplan erstellen und die dazu erforderlichen Vorarbeiten durchführen, Art. 14 Abs. 1 WVO. Dieser Plan ist das zentrale Instrument zur Operationalisierung der Wiederherstellungspflichten.²⁵⁷

Die WVO entfaltet als europäische Verordnung gemäß Art. 288 Abs. 1 AEUV unmittelbare Geltung. Doch auch bei einer Verordnung können konkretisierungsbedürftige Regelungen erst angewendet werden, wenn die Konkretisierung erfolgt ist.²⁵⁸

Derzeit fehlt es noch an dem zu erstellenden Wiederherstellungsplan. Ohne diesen Plan ist es nicht möglich, die Wiederherstellungspflichten und Verschlechterungsverbote der WVO in der Weise anzuwenden, dass hieraus Rechtsfolgen für einzelne Flächen und Vorhaben abgeleitet werden können. Demnach können (derzeit) die Wiederherstellungspflichten und Verschlechterungsverbote der WVO nicht im Sinne eines Versagungsgrundes in einzelnen Zulassungsverfahren angewendet werden, sondern können diese allenfalls eine gewisse Relevanz für die Abwägungsentscheidung entfalten.²⁵⁹

Das planfestgestellte Vorhaben nimmt nur in geringfügigem Umfang wertgebende Biotop- in Anspruch. Überdies werden Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Es ist nicht ersichtlich, inwieweit dieses Vorhaben die Wiederherstellungs- und Entwicklungsziele der WVO gefährden könnte. Daher steht auch die WVO der Planfeststellung nicht entgegen.

2.2.3.5.9 Bodenschutz

Auswirkungen auf den Boden ergeben sich im Hinblick auf die Versiegelung, Teilversiegelung und Überbauung von Flächen, der Flächen für die Behandlung von Drainagewasser sowie temporär mit Blick auf die dafür notwendigen Baustelleneinrichtungsflächen und Zufahrten.

Freilich verändert sich in den betroffenen Arealen der Boden durch die Versiegelung, Teilversiegelung und Überbauung. Diese Bodenveränderung ist jedoch nicht schädlich im Sinne des BBodSchG. Gemäß § 2 Abs. 3 BBodSchG ist eine Bodenveränderung schädlich, wenn es zu Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen kommt, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen. Dies ist vorliegend nicht der Fall.

²⁵⁷ *Bodenbender*, NuR 2024, 525 (532).

²⁵⁸ *Schroeder*, in: Streinz, EUV/AEUV, 3. Aufl. 2018, Art. 288 AEUV Rn. 46.

²⁵⁹ *Schieferdecker*, NVwZ 2024, 1865 (1873).

Zur Minimierung der Beeinträchtigungen für den Boden hat die Planfeststellungsbehörde nach § 4 Abs. 5 BBodSchV die Durchführung einer bodenkundlichen Baubegleitung angeordnet (siehe Nebenbestimmung 1.1.3.2.7). Der Schwellenwert des § 4 Abs. 5 BBodSchV wird vorliegend deutlich überschritten. Mit dem Vorhaben gehen grundsätzlich Gefahren für den Boden einher, welche mit der bodenkundlichen Baubegleitung reduziert werden können. Daher ist es nach Ausübung des Ermessens angezeigt gewesen, die bodenkundliche Baubegleitung, welche inhaltlich den Anforderungen der DIN 19639 entspricht, anzuordnen. Hierbei ist auch zu beachten, dass die Vorhabenträgerin die Durchführung einer bodenkundlichen Baubegleitung – ebenso wie die Erstellung eines Bodenschutzkonzeptes – zugesagt hat. Die Anordnung geht nur insofern über die Zusage hinaus, als sie aufgrund des Verweises auf die entsprechende DIN-Vorschrift den Inhalt der bodenkundlichen Baubegleitung konkretisiert.

2.2.3.5.10 Landwirtschaft

Die Belange der Landwirtschaft sind in der Planfeststellung des Vorhabens angemessen berücksichtigt. Der Bau des Zubringers zur K 27/L 111, des Kreuzes Kehdingen und der Anschlussstelle der A 20 an die A 26 sind ohne die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen nicht realisierbar. Die damit verbundene Beeinträchtigung der Belange der Landwirtschaft treten zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde jedoch in der Abwägung hinter dem überwiegenden Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurück. Betrachtet wurden die vorhabenbedingten Flächeninanspruchnahmen (sogleich 2.2.3.5.10.1), Bewirtschaftungserschwernisse (nachfolgend 2.2.3.5.10.2), mögliche Existenzgefährdungen (sodann 2.2.3.5.10.3), Umwege (danach 2.2.3.5.10.4), Bodenschädigungen (unten 2.2.3.5.10.5), eventuelle Beschädigungen von Drainagen (unten 2.2.3.5.10.6), Betroffenheiten durch ladschaftspflegerische Maßnahmen (anschließend 2.2.3.5.10.7), Auswirkungen auf die Tierhaltung (unten 2.2.3.5.10.8) und die diesbezüglich zu gewährenden Entschädigungen (zuletzt 2.2.3.5.10.9).

2.2.3.5.10.1 Flächeninanspruchnahme

Für die Realisierung des Vorhabens ist die Inanspruchnahme von Grundstücken und Teilflächen, die auch landwirtschaftlich genutzt werden, nicht vermeidbar. Diese Inanspruchnahme erfolgt jedoch nur im absolut notwendigen Umfang.

Landwirtschaftliche Flächen werden dauerhaft durch den Bau der Trasse samt Zubringer zur K 27/L 111 „Drochtersen“, Anschlussstelle der A 20 an die A 26 und des Kreuzes Kehdingen, sowie temporär durch die Flächen für die Baudurchführung in Anspruch genommen.

Eine Optimierung gemäß den in den Einwendungen vorgetragenen Forderungen wurde soweit wie möglich vorgenommen. 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 zu beeinträchtigen, ist nicht zu verwirklichen. Die Planfeststellungsbehörde ist nach sorgfältiger Abwägung und Gewichtung zu der Auffassung gelangt, dass das dringende öffentliche Interesse an der Umsetzung des Vorhabens die Einwendungen überwiegt, die im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme privater Flächen vorgetragen wurden. Für die mit diesem Beschluss zugelassenen Inanspruchnahmen von Flächen oder anderen Eingriffen in privates Eigentum ist grundsätzlich Entschädigung zu leisten. Die Festsetzung der Entschädigung für Eingriffe in das Privateigentum oder für andere Vermögensnachteile erfolgt außerhalb der Planfeststellung in dem dafür vorgesehenen Entschädigungsfeststellungs- oder Enteignungsverfahren (hierzu unter 2.2.3.5.10.9). Darüber hinaus ist die Vorhabenträgerin bemüht, Ersatzflächen für die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen zu erwerben,

damit der Flächenverlust durch Tausch und Neuordnung der Flurstücke nach Möglichkeit ausgeglichen werden kann.

Insgesamt erfolgt im Rahmen der Verwirklichung des Vorhabens eine anlagebedingte, dauerhafte Flächeninanspruchnahme einschließlich der Neuversiegelung über bestehende Verkehrsflächen hinaus von insgesamt 77,04 ha Fläche (Unterlage 12.1, Kap. 6.2.1, S. 90). Dabei sind durch Vollversiegelung 16,51 ha betroffen, eine Teilversiegelung erfolgt auf einer Fläche von 7,23 ha und eine Überbauung der vorhandenen Böden, einschließlich der Flächen für die Behandlung von Drainagewasser erfolgt auf 56,97 ha. Sofern hierfür landwirtschaftlich genutzte Flächen beansprucht werden, werden diese von den betroffenen Eigentümern erworben bzw. erfolgen für deren Inanspruchnahme – wie soeben ausgeführt – Entschädigungen in einem separaten Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Zusätzlich zum eigentlichen Straßenkörper werden durch den Baubetrieb weitere Flächen als Baustelleneinrichtungsflächen wie Baustraßen und Lagerflächen, Flächen zur Behandlung des anfallenden Drainagewassers sowie die benötigten Arbeitsstreifen (auch für die Verlegung von Leitungen) in Anspruch genommen (Unterlage 12.1, Kap. 6.1.1, S. 82). Die für den Baubetrieb beanspruchte Fläche umfasst insgesamt 40,76 ha und ist in Unterlage 12.2 (Bestands-Konfliktplan) dargestellt. Mit der dauerhaften Flächeninanspruchnahme von 77,04 ha ergibt sich zusammen eine beanspruchte Fläche von 117,80 ha.

Sofern bereits versiegelte Verkehrsflächen nicht mehr benötigt werden, erfolgt deren Entsiegelung. Das hierdurch anfallende Material wird entsprechend entsorgt, der Untergrund wieder aufgelockert und diese Flächen – sofern sie nicht als Nebenanlagen für das Bauvorhaben (Bereitstellungsflächen) benötigt werden – wieder rekultiviert (Unterlage 12.1, Erläuterungsbericht, Kap. 9.3.2, S. 134). Insgesamt werden im Rahmen der Baumaßnahme ca. 0,82 ha versiegelte Fläche, die nicht im Anschluss durch Nebenanlagen beansprucht werden, entsiegelt und Bestandteil von Gestaltungsmaßnahmen sein.

Außerdem wurde im Rahmen der 1. Deckblattänderung, u.a. zur Vergrößerung des Abstands zwischen Windenergieanlage und der Rampenfahrbahn, der Radius der nördlichen Schleifenrampe des Zubringers K 27/L 111 von 80 m auf 50 m verkleinert. Dadurch verringert sich der Flächenverbrauch der Anschlussstelle und es werden ca. 0,5 ha landwirtschaftliche Nutzfläche weniger in Anspruch genommen als noch in der ursprünglichen Planung aus dem Jahr 2017 vorgesehen.

Auch der Ausrundungshalbmesser des Anschlusses der L 111 im Bereich Drochtersen mittels Kreisverkehrs an den Zubringer L 111 wurde so gewählt, dass möglichst wenig landwirtschaftliche Nutzfläche in Anspruch genommen wird (Unterlage 1, Erläuterungsbericht, Kap. 4.1.9, S. 50). Die Positionierung des Mittelpunkts des Kreisverkehrs in der Achse der L 111 ohne Verschwenkung der L 111 dient der geringeren Beanspruchung landwirtschaftlicher Nutzflächen (Unterlage 1, Erläuterungsbericht, Kap. 4.3.3, S. 67).

Durch die weitgehende Parallelführung des Zubringers zur A 26, der Tangentialrampe und der A 20, sowie der geradlinigen Führung ab „Hohenblöcken“ zur L 111 und der Gestaltung des Knotenpunkts Zubringer L 111/Zubringer K 27 als halbes Kleeblatt entsteht nur ein minimal breiter Korridor, der zwar keine landwirtschaftliche Flächennutzung mehr zulässt, aber insgesamt zugleich weniger landwirtschaftliche Fläche in Anspruch nimmt (Unterlage 1, Erläuterungsbericht, Kap. 3.3, S. 46). Das Entstehen großer landwirtschaftlicher Restflächen wird hierdurch – anders als z.B. bei der Trassenführung der Variante 2b – vermieden. Restflächen entstehen für die Landwirtschaft ausschließlich im Bereich des Zubringers und der Anschlussstelle.

Die landwirtschaftliche Nutzung auf der Fläche außerhalb dieses Nutzungskorridors bleibt weiterhin möglich. Dauerhaft der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen werden lediglich die Flächen für den Zubringer zur K 27/L 111, die Fahrbahnen und das Autobahnkreuz Kehdingen.

Im Übrigen wird der vorliegend maßgebliche Streckenabschnitt der A 26 anbau- und zufahrtenfrei hergestellt, sodass hierdurch keine weiteren Flächen in Anspruch genommen und der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung entzogen werden.

Darüber hinaus sollen nach der Planung auch temporäre Zwischenlagerungen von Aushubmassen möglichst vermieden und entnommenes Bodenmaterial direkt wieder eingebaut bzw. bei keiner Verwendung im eigenen Baubereich zeitgleich mit dem Anfall auch zur Weiterverwendung abgefahren werden (Unterlage 1, Erläuterungsbericht, Kap. 4.4.3.1, S. 71). Daher werden – abgesehen von den für Störungen unerlässlich vorzuhaltenden Puffern – keine Bodenbereitstellungsflächen benötigt. Die unter Umständen erforderlich werdende Zwischenlagerung von Oberboden erfolgt auf der späteren Trassenfläche der A 20 und der A 26 sowie auf den Innenflächen der Anschlussstelle und in den Bereichen des Autobahnkreuzes, sodass auch hierdurch keine zusätzlichen Landwirtschaftsflächen in Anspruch genommen werden.

2.2.3.5.10.2 Bewirtschaftungerschwernisse

Entstehen vorhabenbedingt durch Zerschneidungen von Flächen oder bestehenden Verkehrsverbindungen Umwege oder landwirtschaftliche Restflächen für landwirtschaftliche Betriebe, ist dies ebenfalls ein abwägungserheblicher Belang.

Vorliegend entstehen solche Restflächen für die Landwirtschaft lediglich im Bereich des Zubringers und der Anschlussstelle. Sofern hierdurch tatsächlich Bewirtschaftungerschwernisse oder sonstige finanzielle oder ertragswirtschaftliche Beeinträchtigungen für die Landwirte entstehen sollten, werden diese in einem separaten Verfahren finanziell ausgeglichen (hierzu unter 2.2.3.5.10.9).

Im Übrigen beträgt der Abstand zwischen der Achse der A 26 und dem südlich parallel verlaufenden Verbandsgewässer Landern Ost zwischen 450 m und 580 m. Angesichts der verbleibenden Fläche zwischen der Trasse und dem Gewässer mit einer durchschnittlichen Breite von ca. 500 m entstehen in diesem Bereich keine unwirtschaftlichen Restflächen für die Landwirtschaft. Gleiches gilt für die Flächen nördlich der Achse der A 26.

Da die Trasse der A 26 nahezu senkrecht auf die Trasse der A 20 trifft und die landwirtschaftlich genutzten Flächen hierdurch senkrecht zur Hauptbewirtschaftungsrichtung gequert werden, bleibt auch in diesem Bereich eine landwirtschaftliche Nutzung weiterhin sinnvoll möglich.

Soweit es bau- und vorhabenbedingt vereinzelt zu einer Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Wege kommt, ist diese den Betroffenen mit Blick auf die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele zumutbar.

Da im Zuge der Maßnahme vorhandene Wirtschaftswege durchschnitten und bestehende Flurstücke geteilt werden, ist die Erstellung von Wirtschaftswegen, privaten Zuwegungen sowie Betriebs- und Unterhaltungswegen zur Wiedererschließung von Flurstücken erforderlich. Die Trassierung und Bemessung der Wirtschaftswege und ihrer Knotenpunkte erfolgte gemäß den gültigen Richtlinien für den ländlichen Wegebau, Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V., Ausgabe August 2016 (DWA-A 904-1). Dementsprechend werden die Anschlüsse der Wirtschaftswege an das öffentliche Straßennetz in Form von plangleichen Einmündungen ausgebildet. In den Einmündungsbereichen wurde die Wegekronen auf mindestens 25 m Länge aufgeweitet, um das Abbiegen von der übergeordneten Straße durch wartende oder von dem Weg einbiegende Fahrzeuge nicht zu behindern.

Auch wurden die geplanten Kreisverkehrsplätze an der K 27, der L 111 und dem Zubringer zur L 111 gemäß den gültigen Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) dimensioniert. Mit einem Außendurchmesser von 45 m und einer Breite der Kreisfahrbahn von 7 m genügen sie allen gängigen Bemessungsfahrzeugen.

2.2.3.5.10.3 Existenzgefährdungen

Wird durch den Flächenentzug, der infolge eines planfeststellungsbedürftigen Vorhabens eintritt, die Existenz von (landwirtschaftlichen) Betrieben gefährdet, so ist dies für die Planfeststellung stets ein besonders schwerwiegender, wenn auch in der Abwägung nicht unüberwindbarer Belang. Speziell bei landwirtschaftlichen Betrieben geht die Rechtsprechung davon aus, dass ein existenzfähiger Betrieb jedoch in der Lage ist, einen gewissen Flächenverlust zu verkraften. In der Regel ist bei einem Abtretungsverlust von weniger als 5 % der Betriebsfläche nicht von einer Existenzgefährdung auszugehen.²⁶⁰ Unterhalb dieser Grenze kann eine Existenzgefährdung nur angenommen werden, wenn besondere betriebliche Umstände dafür sprechen.²⁶¹ Insofern ist auch zu beachten, dass von der Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebs überhaupt nur dann auszugehen ist, wenn er durch den Flächenentzug nicht mehr in der Lage ist, den Ausgleich hinsichtlich seiner Erträge und Aufwendungen langfristig zu halten, den angemessenen Lebensunterhalt des Betriebsinhabers und seiner Familie sowie der Angestellten zu gewährleisten und hinreichende Rücklagen für die Betriebserhaltung und Neuanschaffungen sowie Gewinne zu erwirtschaften.²⁶²

Aufgrund der Größe der geplanten Baumaßnahme sind dauerhafte sowie temporäre Flächeninanspruchnahmen unvermeidlich. Die grundlegenden Auswirkungen auf die Agrarstruktur wurden bereits im Rahmen der Variantenprüfung betrachtet. Zudem wurden die Auswirkungen des Vorhabens einschließlich der vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen bei der Planung berücksichtigt. Die individuelle Betroffenheit einzelner landwirtschaftlicher Betriebe wurde auf Grundlage der vorgebrachten Einwendungen fortlaufend ermittelt, um sicherstellen zu können, dass die Auswirkungen und Folgen des antragsgegenständlichen Vorhabens auf das vernünftigerweise gebotene Mindestmaß beschränkt bleiben.

Zwar wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung von einzelnen Einwendern eine Existenzgefährdung behauptet, diese wurde jedoch überwiegend nicht hinreichend substantiiert geltend gemacht bzw. hat sich in der Nachprüfung durch die Planfeststellungsbehörde nicht bestätigt.

Sofern landwirtschaftliche Haupterwerbsbetriebe von erheblichen Flächeninanspruchnahmen betroffen sind, bemüht sich die Vorhabenträgerin, für diese Betriebe Ersatzflächen zu beschaffen und zur Verfügung zu stellen, damit der Flächenverlust durch Tausch und Neuordnung der Flurstücke nach Möglichkeit ausgeglichen werden kann. Dies gilt jedoch nur dann verbindlich, sofern eine Existenzgefährdung tatsächlich anzunehmen ist und somit ein Rechtsanspruch auf die Beschaffung von Ersatzland besteht. Mit dem Einwender Nr. 29, der von den Flächeninanspruchnahmen besonders stark betroffen ist, fanden Einigungsgespräche statt. Hierbei wurde dem Einwender u.a. ein konkretes Angebot zur Übernahme einer von der Vorhabenträgerin angekauften Hofstelle vorgelegt. Im Übrigen werden berechnete Entschädigungsansprüche (Durchschneidungs-, Anschneidungsschäden, Umwege etc.) sowie Übernahmeansprüche bezüglich unrentabler Restflächen im Planfeststellungsverfahren nur dem Grunde nach festgestellt. Die konkrete Höhe wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt (dazu unter 2.2.3.5.10.9).

Im Verhältnis zu den jeweils bewirtschafteten Grundstücken wird – mit Ausnahme des Betriebs des Einwenders Nr. 29 (dazu unter 2.4.2.29) – durch die Inanspruchnahme dieser Flächen jedoch nicht die Schwelle der Existenzgefährdung überschritten. Die Planfeststellungsbehörde ist daher nach sorgfältiger Abwägung und Gewichtung zu der Auffassung gelangt, dass das

²⁶⁰ SächsOVG, Urt. v. 10.09.2020 – 4 C 1/18, juris, Rn. 31.

²⁶¹ Grundlegend zum Ganzen BVerwG, Urt. v. 14.04.2010 – 9 A 13.08, BVerwGE 136, 332 ff.

²⁶² BVerwG, Urt. v. 31.10.1990 – 4 C 25.90, juris, Rn. 24; SächsOVG, Urt. v. 10.09.2020 – 4 C 1/18, juris, Rn. 31.

dringende öffentliche Interesse an der Verbesserung der Infrastruktur und Verbindung der Verkehrswege zwischen Polen, Dänemark, Norddeutschland, dem Ruhrgebiet und den Niederlanden durch die Ergänzung der A 20 durch das vorliegende Vorhaben unter möglichst weiträumiger Umfahrung der fernstraßenschwachen Region Hamburg die Belange der Eigentümer und sonstigen Flächennutzer überwiegt.

Anhaltspunkte dafür, dass die Feldarbeit durch die Verwirklichung des Vorhabens vollständig verhindert wird, liegen der Planfeststellungsbehörde nicht vor. Soweit die Arbeit lediglich erschwert wird, wird auch hier die Schwelle der Existenzgefährdung nicht erreicht. Zudem werden etwaige Einbußen durch Bewirtschaftungsschwernisse in einem separaten Entschädigungsverfahren finanziell ausgeglichen (hierzu unter 2.2.3.5.10.9).

Das Baufeld wird weitestgehend über die öffentlichen Straßen, insb. die L 111, erschlossen und Massentransporte erfolgen möglichst innerhalb des Baufeldes bzw. auf der bereits fertiggestellten oder in Bau befindlichen Trasse der A 20 (Elbquerung), sodass die Flächeninanspruchnahmen auch mit Blick auf die Baudurchführung begrenzt bleiben und nicht zu Existenzgefährdungen führen.

2.2.3.5.10.4 Umwege

Entstehen vorhabenbedingt durch Zerschneidungen von Flächen oder bestehenden Verkehrsverbindungen Umwege, insb. für landwirtschaftliche Betriebe, ist dies ebenfalls ein abwägungserheblicher Belang.²⁶³

Im Zusammenhang mit der Realisierung des planfestgestellten Vorhabens wird ein Ersatzwegesystem geschaffen, das zumutbare Wege der landwirtschaftlichen Betriebe zu ihren Flächen schafft. Soweit die bestehende Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen durch die Verwirklichung des Vorhabens in Teilbereichen unterbrochen wird, werden als Ersatz Wirtschaftswege im erforderlichen Umfang neu hergestellt (siehe Unterlage 1, Erläuterungsbericht, Kap. 4.3.4, S. 67 ff.). Darüber hinaus steht dem landwirtschaftlichen Verkehr die Nutzung der vorhandenen Wirtschaftswege (wie Landernweg, Wetterweg und Fleetstraße) offen. Die Anbindung des landwirtschaftlichen Wegenetzes im Bereich der L 111 erfolgt zum Teil über den Zubringer zur L 111, der als Landesstraße gewidmet werden soll.

Diese neu eingerichteten Wirtschaftswege und ihre Knotenpunkte entsprechen hinsichtlich ihrer Trassierung und Bemessung auch den gültigen Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW)²⁶⁴, sodass u.a. die Anschlüsse der Wirtschaftswege an das öffentliche Straßennetz in Form von plangleichen Einmündungen ausgebildet werden. In den Einmündungsbereichen wurde die Wegekrone auf mindestens 25 m Länge aufgeweitet, um das Abbiegen von der übergeordneten Straße durch wartende oder von dem Weg einbiegende Fahrzeuge nicht zu behindern. Auch die geplanten Kreisverkehrsplätze an der K 27, L 111 und dem Zubringer zur L 111 sind gemäß den gültigen Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) gestaltet und mit einem Außendurchmesser von 45 m und einer Breite der Kreisfahrbahn von 7 m hinreichend dimensioniert für die Nutzung durch alle gängigen Bemessungsfahrzeuge.

Bspw. hat der Einwender Nr. 12 im Beteiligungsverfahren 2017 vorgetragen, dass zwei Auffahrten zu dem von ihm genutzten Wirtschaftsweg (Landern) in der Planung nicht berücksichtigt würden. Dem ist jedoch nicht so. Ein neu errichteter Wirtschaftsweg, parallel zum Zubringer K 27, erschließt zukünftig die landwirtschaftlichen Flächen des Einwenders nördlich des Landernwegs. Dieser Ersatzweg erhält mit seiner geplanten befestigten Breite von 4,20 m den bereits im Bestand vorhandenen Ausbaustandard und mündet in den bestehenden Landernweg, mit dem er an die K 27 anschließt (Unterlage 7, Lageplan, Blatt 1

²⁶³ BVerwG, Urt. v. 27.04.1990 – 4 C 18.88, NVwZ 1990, 1165 (1166); NdsOVG, Urt. v. 21.10.2009 – 7 KS 32/08, juris, Rn. 36 f.

²⁶⁴ Richtlinien für den Ländlichen Wegebau (RLW), Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.; DWA-Regelwerk, Arbeitsblatt DWA-A 904-1, Stand: Aug. 2016.

und 2).

Demgegenüber ist landwirtschaftlicher Verkehr auf den Rampen der Anschlussstelle sowie auf dem Zubringer zur K 27 nicht vorgesehen, da der Zubringer als Bundesstraße gewidmet und als Kraftfahrstraße betrieben werden soll. Gemäß § 18 Abs. 1 StVO dürfen Kraftfahrstraßen (Zeichen 331.1) jedoch nur mit Kraftfahrzeugen benutzt werden, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt. Dies ist bei landwirtschaftlichen Fahrzeugen grundsätzlich nicht der Fall. Unabhängig davon sprechen auch Gründe der Verkehrssicherheit gegen die Nutzung des Zubringers und der Rampen der Anschlussstelle. Dem landwirtschaftlichen Verkehr stehen stattdessen die vorgesehenen Ersatzwege sowie die durch das Vorhaben unverändert gebliebenen Wirtschaftswege zur Verfügung. Entstehen Umwege für die Landwirte und ergeben sich hierdurch finanzielle Einbußen des jeweils betroffenen Unternehmens, sind diese ebenfalls in einem separaten Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens auszugleichen. Anhaltspunkte für die Existenz solch wirtschaftlicher oder finanzieller Nachteile angesichts etwaiger Umwege bestehen jedoch nicht.

Auch etwaige Auswirkungen des Vorhabens und des befürchteten ansteigenden Verkehrs auf den Zufahrtsstraßen zur Autobahn bzw. der dort herrschenden höheren Fahrgeschwindigkeiten auf die Nutzung von Hofzufahrten – wie sie z.B. der Einwender Nr. 23 im Beteiligungsverfahren 2017 vorgetragen hat – stehen der Planung nicht entgegen. Die Nutzung einer Straße (hier der K 12 und 27) ist jeder Person im Rahmen der Widmung und der Verkehrsvorschriften zum Verkehr als Gemeingebrauch gestattet (§ 14 Abs. 1 Satz 1 NStrG). Der Gemeingebrauch als solcher verkörpert allerdings keine Rechtsposition und kein Vermögensrecht. Auf das Fortbestehen von Vorteilen, die sich aus dem Gemeingebrauch an einer Straße und damit aus einer bestimmten Verkehrslage zu einer bestimmten Zeit ergeben, hat ein Anlieger keinen Rechtsanspruch.²⁶⁵ Der Gemeingebrauch kann von einem Anlieger stets nur im Rahmen der jeweiligen Widmung der öffentlichen Straße ausgeübt werden. Er muss den Gemeingebrauch anderer und die üblichen Verkehrsbeschränkungen dulden, die sich aus einer Verkehrsregelung ergeben, solange die Straße für die Verkehrsvermittlung erhalten bleibt. Letzteres ist vorliegend der Fall.

Auch aus dem Anliegergebrauch folgt nichts anderes, da sich aus diesem bereits kein Anspruch auf Fortbestand einer Verkehrsverbindung, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist, herleiten lässt.²⁶⁶ Der Anliegergebrauch garantiert nicht, dass ein Grundstück ohne jegliche Einschränkung erreicht werden kann.

2.2.3.5.10.5 Bodeneingriffe

Etwaige Beeinträchtigungen des Bodens wurden u.a. im Hinblick auf die Aspekte des Bodenschutzes und des Bodenmanagements im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1) gewürdigt. Die Vorhabenträgerin wird neben einer Umweltbaubegleitung auch eine bodenkundlichen Baubegleitung durchführen (s.o. 2.2.3.5.9).

Den Ertrag mindernde Schädigungen der Bodenstruktur und Bodenverdichtungen – vor allem durch die Verdichtung des Bodens im Bereich der Bauzufahrten – sind nicht zu befürchten. Sofern Verdichtungen bei dauerhaft in Anspruch genommenen Flächen erfolgen, werden diese der landwirtschaftlichen Nutzung ohnehin entzogen.

Verdichtungen im Oberboden sowie Beeinträchtigungen des Luftaustauschs und der Versickerung von Niederschlagswasser erfolgen auch durch die temporäre Lagerung von Baumaterialien und Boden sowie durch das Befahren des Bodens mit schweren Baufahrzeugen und Maschinen im Bereich des Arbeitsstreifens (siehe Unterlage 12.1, Erläuterungsbericht, Kap. 6.1.1, S. 85). Der Sauerstoffmangel des Bodens führt dabei auch

²⁶⁵ Vgl. OVG NRW, Beschl. v. 11.10.2024 – 8 B 731/24, juris, Rn. 11 ff.

²⁶⁶ BayVGh, Beschl. v. 10.08.2021 – 8 CE 21.1989, juris, Rn. 49.

zur negativen Beeinflussung der Entwicklung bodenbildender Mikroorganismen. Allerdings werden die Bereiche des Arbeitsstreifens und der Lagerflächen im Anschluss an die Baumaßnahme für Ausgleichsmaßnahmen herangezogen oder rekultiviert (einschließlich Bodenlockerung), was zu einer Regeneration des Bodens führt.

Für die Böden von allgemeiner Bedeutung, die überwiegend durch intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägt sind, sind ohnehin keine erheblichen Beeinträchtigungen durch die temporäre Inanspruchnahme zu erwarten. Hohe Empfindlichkeiten gegenüber Verdichtung, auch in tiefere Bodenschichten, ergeben sich jedoch für die Böden des Planungsgebiets mit besonderer Bedeutung (Organomarsch), deren baubedingte Inanspruchnahme mit ca. 2,11 ha als erhebliche Beeinträchtigung einzuordnen ist. Allerdings stehen diese Beeinträchtigungen nach erfolgter Abwägung dem Bedürfnis nach Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens nicht entgegen.

Berücksichtigt wurde auch, dass es durch die Realisierung des Vorhabens temporär zu einer erhöhten Gefahr von Schadstoffeinträgen in den Boden und in Gewässer wie das Gauensieker Schleusenfleth, das Ritscher Schleusenfleth sowie in das angrenzende Grabensystem bei Unfällen oder durch unsachgemäßen Umgang mit Gefahrenstoffen auf der Baustelle kommen kann (siehe Unterlage 1, Erläuterungsbericht, Kap. 6.1.2, S. 89). Allerdings werden die Bauarbeiten entsprechend dem Stand der Technik ausgeführt und überwacht (örtliche Bauüberwachung, Umweltbaubegleitung), sodass nicht von einer Beeinträchtigung durch die zeitlich befristeten Bauarbeiten auszugehen ist.

Mögliche Belastungen des Bodens durch Schadstoffeinträge durch verunreinigtes, von der Verkehrsfläche abfließendes Oberflächenwasser sind – wenn überhaupt – auf den unmittelbaren Nahbereich der Trasse beschränkt. Auch die vorgesehene Bepflanzung/Eingrünung trägt hierbei zur Reduzierung der Immissionen bei. Zudem wird das Oberflächenwasser überwiegend beidseitig durch Versickerung über die Bankette auf die hinreichend breit dimensionierte Böschung abgeführt. Sofern die Fahrbahn an einzelnen Stellen zum Mittelstreifen geneigt ist, erfolgt der Abfluss über Pflasterrinnen und Straßenabläufe, deren Anschlussleitungen in die straßenbegleitenden Gräben münden, welche in die bestehenden Verbandsgewässer führen. Das so geschaffene Entwässerungssystem gewährleistet eine gedrosselte Abgabe des anfallenden Oberflächenwassers und eine Schadstoffausdünnung durch Versickerung (siehe Unterlage 12.1, Erläuterungsbericht, Kap. 6.3.1, S. 103). Angesichts der Filterwirkung des begrünten Dammkörpers und der guten Pufferkapazität der im Vorhabengebiet überwiegend vorhandenen Kleiböden sind allenfalls sehr geringe Schadstoffeinträge in das oberflächennahe Grundwasser zu erwarten, die nicht zu einer messbaren Beeinträchtigung führen.

Im Übrigen wurde auch beachtet und bewertet, dass Schadstoffeinträge wie Einträge von Nitrat, Pflanzenschutzmitteln und anderen wassergefährdenden Stoffen durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung von Flächen im Vorhabengebiet selbst bereits bestehen.

Beeinträchtigungen der Oberflächenentwässerungen der landwirtschaftlich genutzten Flächen und mithin Auswirkungen auf die Be- und Entwässerung des Bodens bzw. Verschlammungen/Austrocknungen und eine damit einhergehende Ertragsminderung der Böden sind im Rahmen der Umsetzung des Bauvorhabens ebenfalls nicht zu erwarten.

Um die Flächenentwässerung auch zukünftig zu gewährleisten, wurde das Gewässersystem neu strukturiert und Auswirkungen des Vorhabens auf die Flächenentwässerung in der Wassertechnischen Untersuchung (Unterlage 13) gewürdigt, mögliche Beeinträchtigungen der vorhandenen Be- und Entwässerungssysteme aufgezeigt und untersucht. Soweit erforderlich sind entsprechende hydraulisch leistungsfähige Ersatzgewässer geplant. Insgesamt werden die Funktion des Gewässersystems sowie auch der Flächenentwässerung durch geeignete bauliche Ersatzmaßnahmen jederzeit aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt (dazu näher unter 2.2.3.4.5 und 2.3.3).

Sofern dennoch Schädigungen des Bodens durch die Realisierung des Vorhabens entstehen, die sich negativ auf die Betriebe der betroffenen Landwirte auswirken, erfolgt auch für diese

eine Entschädigung in einem separaten Entschädigungs- bzw. Enteignungsverfahren.

2.2.3.5.10.6 Beschädigung von Drainagen

Soweit für die Realisierung des Bauvorhabens die Umverlegung von Drainagen erforderlich werden sollte, ist eine Beweissicherung der Vorhabenträgerin vorgesehen. Bestands- bzw. Ausbaupläne für das künstlich geschaffene Entwässerungssystem liegen vor und wurden bei den Planungen berücksichtigt.

Grundsätzlich wird im Rahmen des Bauablaufs zur Vermeidung bzw. Minimierung von Einwirkungen des Baus auf vorhandene Entwässerungsstrukturen und auf das Wirtschaftswegenetz frühzeitig mit der Umsetzung der Änderungen und Anpassungen im Ersatzgewässer- und Ersatzwegenetz begonnen (Unterlage 1, Erläuterungsbericht, Kap. 8.1, S. 84). Sofern auch Anpassungen und Verlegungen von sonstigen Ver- und Entsorgungsleitungen zur Gewährleistung der Baufreiheit erforderlich sind, werden auch diese frühzeitig erfolgen. Zur Vorbereitung des Untergrundes für die endgültige Leitungsverlegung im Straßendamm müssen bei Kreuzung der Drainagesammelleitungen mit dem Zubringer zur K 27 zunächst provisorische Verrohrungen errichtet werden.

Die für die Leitungsanpassung und -verlegung benötigten Flächen sind in den Grunderwerbsunterlagen ausgewiesen und berücksichtigt (siehe Unterlage 14).

Insgesamt werden lokale Flächenentwässerungen allenfalls geringfügig beeinträchtigt. Im Bereich des Schleusenverbands Ritsch müssen auf den angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen bauliche Anpassungen an den vorhandenen Drainagesystemen vorgenommen werden. Die Art der Anpassungen sind im Erläuterungsbericht zur wassertechnischen Untersuchung eingehend dargestellt (Unterlage 13.1, Erläuterungsbericht, Kap. 6.3.3, S. 28). Auch im Bereich des Gauensieker Schleusenverbands (Unterlage 13.1, Erläuterungsbericht, Kap. 6.4.3, S. 30 ff.) und des Entwässerungsverbands Drochtersen (Unterlage 13.1, Erläuterungsbericht, Kap. 6.5.3, S. 33 ff.) sind Änderungen an den Drainagen erforderlich.

Sollten Drainagen bei der Ausführung der Tiefbauarbeiten beschädigt werden, so werden diese provisorisch repariert, sodass es zu keiner Vernässung von Flächen kommt. Nach Abschluss der Arbeiten werden etwaige beschädigte Drainagen vollständig und fachgerecht wiederhergestellt bzw. Schäden an diesen ersetzt. Dies folgt bereits aus den allgemeinen deliktischen Regeln (§ 823 Abs. 1 BGB).

2.2.3.5.10.7 Betroffenheit durch landschaftspflegerische Maßnahmen

Sofern umfangreiche Flächen auf dem Gauensieker Sand für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden, begründet sich dies aus dem Umstand, dass es sich hierbei um öffentliche Flächen des Landes bzw. Bundes handelt. Die Wirtschaftsfähigkeit der Flächen wird im Rahmen ihrer Verpachtung durch die Vorhabenträgerin mit den Flächenpächtern besprochen.

Die Flächeninanspruchnahme für Kompensationszwecke führt hingegen nicht zu einem Entzug der landwirtschaftlichen Fläche. Die öffentlichen Flächen werden der Landwirtschaft weiterhin als Pachtflächen angeboten, wobei die Bewirtschaftungsform von einer intensiven Landwirtschaft hin zu extensiven Nutzungsformen umgestellt wird.

2.2.3.5.10.8 Auswirkungen auf die Tierhaltung

Sofern Nutztiere den Auswirkungen der Baumaßnahme und des fertiggestellten Vorhabens ausgesetzt sind, existieren keine Gründe, die einer Realisierung des Vorhabens entgegenstehen.

Insb. führt die zu erwartende gleichbleibende und stetige Lärmeinwirkung des Verkehrs nicht zu unzumutbaren Auswirkungen auf die Haltung von Nutztieren. Zwar gibt es noch keine abschließende wissenschaftliche Einschätzung, die Zumutbarkeitsschwellen von Verkehrslärm für Nutztiere definiert. Gleichwohl können für den vorliegenden Fall jedenfalls solche Auswirkungen ausgeschlossen werden, die zu Immissionen führen, welche für Nutztiere unzumutbar sind. Soweit nämlich Tiere in Weidehaltung betroffen wären, ist es Sache der Tierhalter, die Weiden so zu wählen, dass die Lärmbelastung für Nutztiere erträglich bleibt. Dies kann von den Haltern erfahrungsgemäß am besten eingeschätzt werden. Der Raum um das hier planfestgestellte Autobahnkreuz ist auch nicht dergestalt intensiv in Anspruch genommen, dass nicht auch lärmarme Bereiche vorhanden wären, zumal die schalltechnische Untersuchung für das Vorhaben ergeben hat, dass die Immissionsbelastung durch den Verkehr beidseits der Trasse mit zunehmender Entfernung schnell abnimmt.

Da die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen durch das Vorhaben die Schwelle der Existenzgefährdung der betroffenen Betriebe nicht überschreitet, verfängt auch das Argument, die Tierhaltung sei an die (insb.) lärmbelasteten Flächen gebunden, nicht.

Bei Nutztieren in Stallhaltung sorgen die Stallungen für eine gewisse Abschirmung des Verkehrslärms und es ist auch nicht ersichtlich und in der Öffentlichkeitsbeteiligung auch nicht vorgetragen, dass einzelne Tierhaltungen aufgrund ihrer Lage übermäßig stark in der Nähe zur Autobahn lärmbeeinträchtigt sein könnten.

Dagegen können plötzliche, unregelmäßig und sehr laut auftretende Lärmereignisse – wie etwa bei den Bauarbeiten – zu Stresssituationen bei den Tieren führen. Es wird daher vor allem während der Bauphase in der Nähe zu Stallanlagen darauf geachtet werden, dass keine stark lärmverursachenden Baustellenfahrzeuge oder Lkws in unmittelbarer Nähe der Ställe fahren. Sollte dies nicht zu verhindern sein, wird die Errichtung von zusätzlichen Schutzeinrichtungen geprüft.

Auch die Einleitung von eisenhaltigem Porenwasser während der Bauphase, welches beim Aufschütten und Setzen des Vorbelastungsdamms aus dem Untergrund herausgedrückt wird, beeinträchtigt die landwirtschaftliche Nutztierhaltung nicht. Anlässlich der Planung der A 26 wurden im Jahr 2003 in einem Abstimmungsprozess zwischen dem damaligen Vorhabenträger, dem Umweltamt des Landkreises Stade (Untere Wasserbehörde) sowie externen Gutachtern die Einleitgrenzwerte für die Einleitung von eisenhaltigem Porenwasser festgelegt. Es wurde ein Konzept entwickelt, das sich mit den Anforderungen an die Einleitung dieses Porenwassers beschäftigt (Konzept zur Behandlung von ausgepresstem, eisenhaltigem Porenwasser – Materialband II-1). Hiernach soll der Einleitwert von 2,0 mg Eisen pro Liter für alle Einleitungen in Oberflächengewässer nicht überschritten werden. Das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft empfiehlt als Orientierungswert für die Eignung als Trinkwasser einen Eisengehalt von < 3,0 mg/l,²⁶⁷ sodass die Eignung der vorhandenen Gewässer als Viehtränke vorliegend durch die bauzeitliche Einleitung behandelten Porenwassers nicht beeinträchtigt wird. Der bauzeitliche Betrieb der Porenwasser-Behandlungsanlagen wird durch ein ggf. mehrjähriges Überwachungsprogramm mit bedarfsgerechter Steuerung der Einleitstellen begleitet, sodass die Einhaltung der Einleitwerte für das Porenwasser auch über den gesamten Bauzeitraum gewährleistet wird.

²⁶⁷ Empfehlung des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft für Orientierungswerte in mg/l zur Bewertung der chemischen Trinkwasserqualität (eingespeistes und im Verteilersystem befindliches Trinkwasser) im Sinne der Futter- und Lebensmittelsicherheit; online abrufbar unter: <https://www.bmel.de/DE/themen/tiere/futtermittel/orientierungsrahmen-traenkwasser.html#doc8814bodyText3> (zuletzt abgerufen am 20.12.2024).

Die Flächen zur Behandlung des Porenwassers werden nach Beendigung der Bauphase beräumt und zurückgebaut (s. Nebenbestimmung 1.1.3.2.3).

2.2.3.5.10.9 Entschädigung für Beeinträchtigungen

Für die mit diesem Beschluss zugelassenen Inanspruchnahmen von Flächen oder anderen Eingriffen in privates Eigentum ist grundsätzlich Entschädigung zu leisten. Sollte es trotz Berücksichtigung der landwirtschaftlichen Belange mithin zu Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Betriebe und Inanspruchnahmen landwirtschaftlich genutzter Grundstücke kommen, werden diese von der Vorhabenträgerin finanziell ausgeglichen.

Hierunter fallen u.a. Entschädigungen für Durchschneidungs- und Anschneidungsschäden sowie für Umwege und Übernahmeansprüche bezüglich unrentabler Restflächen, Wirtschafterschwernisse, Ertragsminderungen und sonstige Nachteile, welche durch das Vorhaben verursacht werden und zu wirtschaftlichen Nachteilen der betroffenen Landwirte führen.

Diese Entschädigungsansprüche werden im Planfeststellungsbeschluss jedoch nur dem Grunde nach festgestellt. Die konkrete Höhe wird in einem nachgeordneten Entschädigungs- bzw. Enteignungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens festgesetzt. Gegen die Festsetzung der Entschädigungshöhe im Entschädigungsverfahren steht den Beteiligten dann der Rechtsweg zu den Zivilgerichten offen.

Die Vorhabenträgerin erwirbt zudem den für die Durchführung des Bauvorhabens benötigten Grund und Boden – möglichst frühzeitig – freihändig von den jeweiligen Eigentümern (Unterlage 1, Erläuterungsbericht, Kap. 8.3, S. 85). Aus den Grunderwerbsplänen und dem Grunderwerbsverzeichnis ergibt sich dabei der Umfang des für die Baumaßnahme erforderlichen Grunderwerbs, wobei die Flächenangaben aus den Planunterlagen planimetrisch ermittelt wurden und vorbehaltlich des Ergebnisses der Schlussvermessung gelten. Kommt es nicht zu einer Einigung zwischen der Vorhabenträgerin und den betroffenen Grundstückseigentümern, erfolgt die Inanspruchnahme der Flächen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Wege eines Enteignungsverfahrens.

Etwaige Gräben, Zäune, Wege, Drainagen und ggf. bauseitig entfernte Grenzzeichen werden auf Kosten der Vorhabenträgerin vollständig und fachgerecht wiederhergestellt bzw. ersetzt.

2.2.3.5.11 Jagd

Ein grundsätzlich abwägungserheblicher privater Belang ist auch das Jagdausübungsrecht gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 NJagdG.

Im Zuge des Vorhabens erfolgt eine Zerschneidung des Jagdbezirks Assel in der Gemeinde Drochtersen auf einer nicht unerheblichen Länge. Die A 26, die auf 3,6 km Länge mittig durch den Jagdbezirk verläuft, zerteilt den Jagdbezirk in eine ca. 966 ha große Fläche südlich der A 26 und eine rund 1.171 ha große Fläche nördlich der A 26. Die A 20, die auf einer Länge von ca. 6,3 km entlang des westlichen Rands des Jagdbezirks verläuft, schneidet darüber hinaus einzelne Flächen vom bisherigen Jagdbezirk ab. Diese Beeinträchtigung wurde im Rahmen der Planung und Abwägung berücksichtigt.

Das geschmälerte Jagdausübungsrecht wird durch die Zerschneidungen jedoch nicht vollständig entwertet, sodass diese Beeinträchtigung hinter dem öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des im vordringlichen Bedarf gemäß Anlage 1 FStrAbG stehenden Vorhabens zurücksteht.

Die Verkleinerung des Jagdgebiets und die damit einhergehende Jagdwertminderung sowie die sich auf Wildwechselbeziehungen auswirkende Durchschneidung der bejagbaren Fläche durch die Verwirklichung des Vorhabens werden nach Einholung eines Jagdwertgutachtens

durch die Vorhabenträgerin finanziell entschädigt. Die Vereinbarung über die Entschädigung und deren Höhe ist jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern wird im Rahmen eines nachgelagerten Entschädigungsverfahrens behandelt.

2.2.3.5.12 Fischerei

Belange der (Erwerbs-)Fischerei sind nicht betroffen. Zwar werden Gewässer gekreuzt. Diese besitzen indes für die Fischerei keine Bedeutung. Soweit in den betroffenen Gewässern Arten vorkommen, die dem Fischfang unterliegen, ist nicht erkennbar, dass diese durch das Vorhaben beeinträchtigt werden.

2.2.3.5.13 Wege- und Gewässerunterhaltung

Durch das Vorhaben werden auch die Belange der Gewässerunterhaltung tangiert. Angesichts der überragenden öffentlichen Bedeutung des Vorhabens treten diese Einschränkungen der Gewässerunterhaltung im Rahmen der Abwägung jedoch zurück.

Im Rahmen der Planung wurde eine möglichst geringe Beeinträchtigung bzw. Umgestaltung der bestehenden wasserwirtschaftlichen Verhältnisse angestrebt.

Die größeren, offenen Verbandsgewässer (Gauensieker Schleusenfleth und Ritscher Schleusenfleth) werden in nahezu bestehender Lage unter den geplanten Straßen unterführt (hierzu eingehend Materialband III-2, Kap. 4.1.2, S. 69).

Grundsätzlich wird im Rahmen des Bauablaufs zur Vermeidung bzw. Minimierung von Einwirkungen des Baus auf vorhandene Entwässerungsstrukturen und auf das Wirtschaftswegenetz frühzeitig mit der Umsetzung der Änderungen und Anpassungen im Ersatzgewässer- und Ersatzwegenetz begonnen (vgl. Unterlage 01, Erläuterungsbericht, Kap. 8.1, S. 84).

Sofern Drainagen von den Wirkungen des Vorhabens und dessen Ausführung betroffen sind, wird auf die Ausführungen unter 2.2.3.5.10.6 verwiesen.

2.2.3.5.14 Kommunale Belange

Gemäß § 38 Satz 1 Hs. 2 BauGB sind städtebauliche Belange in der Planfeststellung zu berücksichtigen. Mangels weiterer ersichtlicher und vorgetragener Beeinträchtigungen von städtebaulichen Belangen treten die kommunalen Belange hinter das öffentliche Interesse am Vorhaben zurück. Im Übrigen treten die wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens in der Gemeinde Drochtersen auf. Es wird daher auf die Ausführungen zur Stellungnahme der Gemeinde Drochtersen (2.4.1.13) verwiesen.

2.2.3.5.15 Eigentum

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

Der Planfeststellungsbeschluss beinhaltet zwar die sog. enteignungsrechtliche Vorwirkung gemäß § 19 Abs. 2 FStrG, die Enteignung inklusive Entschädigung im Nichteinigungsfall ist jedoch einem gesonderten Enteignungsverfahren gemäß dem NEG vorbehalten. Die Planfeststellung regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten.

Bestehende Eigentumsverhältnisse werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind daher auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Im Enteignungs- bzw. Entschädigungsverfahren sind nach ständiger Rechtsprechung auch die vorhabenbedingten Wirkungen auf das Grundstück insgesamt als entschädigungspflichtige Folgewirkungen eines teilweisen Flächenentzugs zu behandeln.²⁶⁸ Es wird also auch ein Ausgleich für eine eventuell eintretende vorhabenbedingte Wertminderungen am unberührt verbleibenden Grundstücksteil gewährt. Diese Entscheidungen sind aber dem Entschädigungs- bzw. Enteignungsverfahren vorbehalten.²⁶⁹

Grundstückseigentümer, die lediglich mittelbar durch die Nähe ihrer Grundstücke zur Trasse betroffen sind, von deren Grundstücken deshalb keine Flächen benötigt werden, müssen eventuell eintretende Wertminderungen im Rahmen der Situationsgebundenheit des Eigentums bis zur Grenze der Zumutbarkeit ausgleichslos hinnehmen.²⁷⁰ Die Planfeststellungsbehörde geht jedoch für das Vorhaben im vorliegenden Fall nicht davon aus, dass bei mittelbar betroffenen Grundstückseigentümern im Einzelfall die Zumutbarkeitsgrenze überschritten wird.

Enteignungsbetroffenheiten wie auch sonstige Eigentumsbetroffenheiten durch das planfestgestellte Vorhaben erschöpfen sich im Übrigen in den bereits aufgezeigten landwirtschaftlichen Betroffenheiten (s.o. 2.2.3.5.10) sowie der Belastung durch Straßenverkehrslärm (s.o. 2.2.3.4.6 und 2.2.3.5.7.2). Auch soweit dabei Grundrechtseingriffe nach Art. 14 Abs. 3 GG in Rede stehen, überwiegen jedoch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde die für das Vorhaben sprechenden Belange.

Die aktuelle Fassung des FStrAbG ordnet den Bau der A 20 einschließlich ihrer Anbindung an die A 26 und damit auch das Kreuz Kehdingen dem vordringlichen Bedarf zu.²⁷¹ Das Kreuz Kehdingen verknüpft die A 20 mit der A 26 und partizipiert folglich an den Gründen für die beiden Vorhaben. Die A 20 ist Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes der Europäischen Union entsprechend der Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13.06.2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (TEN-V). Sowohl die A 20 als auch die A 26 dienen der Entlastung überlasteter Verkehrsadern – insb. der A 7 in Nord-Süd-Richtung oder der A 1 in Ost-West-Richtung. Der mit der massiven Belastung der Bestandsstrecken verbundene Stop-and-Go-Verkehr und die erfolgenden Umfahrungen belasten nicht nur die betroffenen Anlieger, sondern auch die Wirtschaft und führen auch zu zusätzlichen THG-Emissionen. Gerade seitens der Wirtschaft wird daher auch die Verwirklichung der Autobahnprojekte eingefordert, wie nicht zuletzt eine jüngere Umfrage der acht IHKs zwischen Emden und Flensburg, an der 429 Unternehmen teilgenommen haben, zeigt. Insb. die A 20 erweist sich dabei auch als ein Magnet für Zukunftsinvestitionen; 11 % der befragten Unternehmen planen bereits konkret mit Standorten entlang der künftigen Trasse. Fernerhin wird mit dem Vorhaben die Verkehrssicherheit verbessert. Dieser hohe Allgemeinwohlnutzen überwiegt die Eigentumsbetroffenheiten, auch soweit ein landwirtschaftlicher Betrieb existenziell betroffen ist.

2.2.3.5.16 Gesamtabwägung

Nach Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange und Gesichtspunkte, insb. die in der Umweltverträglichkeitsprüfung gebündelt beschriebenen und bewerteten Umweltbelange, kommt die Planfeststellungsbehörde mithin zu dem Ergebnis, dass nach

²⁶⁸ BVerwG, Urt.v. 07.07.2004 – 9 A 21.03, NVwZ 2004, 1358 (1359).

²⁶⁹ BGH, Urt. v. 09.11.2000 – III ZR 18/00, NVwZ 2001, 351; BGH, Urt. v. 08.11.1979 – III ZR 87/78, NJW 1980, 835.

²⁷⁰ BVerwG, Urt. v. 23.02.2005 – 4 A 5.04, BVerwGE 123, 23 (36 ff.).

²⁷¹ BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, BVerwGE 156, 215 (Rn. 48), zur Vorgängerauslegung des FStrAbG.

Verwirklichung des hier planfestgestellte Vorhabens einschließlich der vorgesehenen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen keine überwiegenden Beeinträchtigungen schutzwürdiger Belange zurückbleiben werden und das planfestgestellte Vorhaben zulässig ist. Die dem Vorhaben entgegenstehenden Interessen haben nicht ein solches Gewicht, dass sie das erhebliche öffentliche Interesse an dem Bauvorhaben überwinden könnten. Es wurde die insgesamt beste Variante gewählt (s.o. 2.2.3.3), sodass im Rahmen der Gesamtabwägung dem planfestgestellten Vorhaben nur noch die „Nullvariante“ gegenüberzustellen war.²⁷² Im Ergebnis der Berücksichtigung aller abwägungserheblicher Belange im Lichte der Umweltverträglichkeitsprüfung ist jedoch ein Verzicht auf das planfestgestellte Vorhaben nicht vorzugswürdig, da sich im Rahmen einer großräumigen Perspektive massive Beeinträchtigung erheblicher öffentlicher Belange ergeben würde bzw. gewichtige Allgemeinwohlziele nicht erreicht würden. Nach Abwägung überwiegen daher die für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Interessen die vorgenannten und sonstigen privaten und öffentlichen Belange.

2.3 Wasserrechtliche Erlaubnisse

Die wasserrechtlichen Erlaubnisse wurden mit Unterlage 13.3 sowie dem Materialband II-1 bei der Planfeststellungsbehörde beantragt.

Zwar fehlt es an einer förmlichen Antragstellung, allerdings sind die Unterlage 13.3, der Materialband II-1 sowie die restlichen Antragsunterlagen analog §§ 133, 157 BGB auslegungsfähig. Insb. aus der Überschrift der Unterlage 13.3 „Daten zum Wasserrechtsantrag (Erlaubnis nach § 10 NWG)“ wird deutlich, dass eine wasserrechtliche Erlaubnis an (zunächst) insgesamt 16 Einleitstellen beantragt werden sollte.

Während die Unterlage 13 den endgültigen Zustand des planfestgestellten Straßenbauvorhabens betrifft, bezieht sich Materialband II-1 auf die bauzeitliche Entwässerung. Die Entwässerungsabschnitte sind dabei nicht immer identisch. Unterschiede bestehen hinsichtlich der Einleitmengen und teilweise auch hinsichtlich der Einleitstellen. Die konkreten Einleitmengen wurden mit der Vorhabenträgerin im Dezember 2024 abgestimmt.

Mit Schreiben vom 16.12.2024 stellte die Vorhabenträgerin zudem klar, dass gehobene wasserrechtliche Erlaubnisse im Sinne des § 15 WHG beantragt worden seien. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass sich dies auf beide Zustände (Bauphase ebenso wie endgültiger Zustand) bezieht.

Der Antrag bezieht sich auf Gewässerbenutzungen im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG. Danach ist das Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer eine Benutzung im Sinne des WHG. Das „Einleiten von Stoffen“ ist auch die Einleitung von Wasser in ein Gewässer.²⁷³ Gemäß § 8 Abs. 1 WHG bedürfen Gewässerbenutzungen der wasserrechtlichen Erlaubnis oder Bewilligung.

Nicht erforderlich ist vorliegend hingegen auch eine Direkteinleiterlaubnis nach § 57 Abs. 1 WHG für das Einleiten von Abwässern in Gewässer. Zwar handelt es sich bei dem von den Straßenflächen abfließenden Niederschlagswasser um Abwasser im Sinne des § 54 Abs. 1 Nr. 2 WHG. Allerdings fließt dieses Niederschlagswasser über den Böschungsdamm oder über ein Kanalsystem den jeweiligen Straßenbegleitgräben zu. Bei diesen handelt es sich aufgrund der Freistellung in § 1 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 NWG nicht um oberirdische Gewässer im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 1 WHG, sodass die spezielle Erlaubnispflicht aus § 57 Abs. 1 WHG nicht greift. Wird Wasser in einen Graben eingeleitet, der selbst nicht unter den Gewässerbegriff fällt, so wird im Rechtssinne erst in das Gewässer eingeleitet, welches das Wasser des Straßenbegleitgrabens schlussendlich aufnimmt.²⁷⁴

²⁷² Zur Nullvariante BVerwG, Urt. v. 18.07.2013 – 7 A 4.12 BVerwG, BVerwGE 147, 184 (Rn. 53); BVerwG, Urt. v. 09.06.2004 – 9 A 11.03, NVwZ 2004, 1486 (1493).

²⁷³ *Czychowski/Reinhardt*, WHG, 13. Aufl. 2023, § 9 Rn. 35.

²⁷⁴ *Czychowski/Reinhardt*, WHG, 13. Aufl. 2023, § 9 Rn. 36.

2.3.1 Zuständigkeit

Die Planfeststellungsbehörde ist gemäß § 19 Abs. 1 WHG zuständig für die Erteilung der beantragten wasserrechtlichen Erlaubnisse; denn die beantragten wasserrechtlichen Erlaubnisse betreffen Gewässerbenutzungen, die mit dem planfestgestellten Vorhaben verbunden sind. Ein solches Verbundensein liegt vor, wenn die Gewässerbenutzung Bestandteil des Vorhabens ist; dies ist wiederum dann der Fall, wenn die Planunterlagen die Benutzung vorsehen.²⁷⁵

Gemäß § 19 Abs. 1 WHG kommt es zwar zu einer Zuständigkeits- und Verfahrenskonzentration; von einer Entscheidungskonzentration sieht § 19 Abs. 1 WHG als die gegenüber § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG speziellere Regelung aber ausdrücklich ab.²⁷⁶ Damit tritt die erforderliche und in diesem Beschluss ausgesprochene wasserrechtliche Entscheidung als rechtlich selbstständiges Element neben die Planfeststellung.²⁷⁷

2.3.2 Formelle Voraussetzungen

Die formellen Voraussetzungen liegen vor. Das für die Erteilung einer gehobenen Erlaubnis gemäß § 15 Abs. 1 WHG erforderliche öffentliche Interesse oder berechtigte Interesse des Gewässerbenutzers besteht (sogleich 2.3.2.1) und die beantragten gehobenen Erlaubnisse wurden in einem ordnungsgemäßen Verfahren unter Beachtung der sonstigen formellen Voraussetzungen erteilt (nachfolgend 2.3.2.2).

2.3.2.1 Öffentliches Interesse an Erteilung einer gehobenen Erlaubnis

Die Erteilung einer gehobenen wasserrechtlichen Erlaubnis ist nur unter den Voraussetzungen des § 15 Abs. 1 WHG zulässig. Danach bedarf es für eine gehobene Erlaubnis entweder eines öffentlichen Interesses oder eines berechtigten Interesses des Gewässerbenutzers.

Der Begriff des öffentlichen Interesses deckt sich mit dem Begriff des Wohls der Allgemeinheit in § 6 Abs. 1 Nr. 3 WHG.²⁷⁸ Ein solches öffentliches Interesse wird etwa bei der Niederschlagswasserbeseitigung von Verkehrsflughäfen²⁷⁹ oder öffentlichen Straßen²⁸⁰ bejaht. Angesichts dessen liegt für die beantragten gehobenen wasserrechtlichen Erlaubnisse das erforderliche öffentliche Interesse vor.

Gegenstand der beantragten gehobenen wasserrechtlichen Erlaubnisse ist die Entwässerung des hier planfestgestellten Autobahnkreuzes Kehdingen. Dieses ist einerseits als Netzverknüpfungspunkt Bestandteil des FStrAbG und damit schon grundsätzlich hinsichtlich seiner Funktion als Netzverknüpfung der planfestgestellten A 20 mit der geplanten A 26 verbindlich. Andererseits dient das planfestgestellte Autobahnkreuz, zu deren Entwässerung die gehobenen Erlaubnisse erteilt werden, dem Anschluss der A 20 sowie der A 26 an das nachgeordnete Straßennetz.

2.3.2.2 Verfahren

In verfahrensrechtlicher Hinsicht ordnet § 15 Abs. 2 WHG unter Verweis auf § 11 Abs. 2 WHG

²⁷⁵ SaarOVG, Urt. v. 20.6.2023 – 2 C 250/21, juris, Rn. 79.

²⁷⁶ SächsOVG, Beschl. v. 15.12.2005 – 5 BS 300/05, LKV 2006, 373 (375).

²⁷⁷ BVerwG, Urt. v. 18.03.2009 – 9 A 39.07, BVerwGE 133, 239 (Rn. 32).

²⁷⁸ *Czychowski/Reinhardt*, WHG, 13. Aufl. 2023, § 15 Rn. 8.

²⁷⁹ VG Augsburg, Urt. v. 20.12.2016 – Au 3 K 15.789, juris, Rn. 90.

²⁸⁰ VG Regensburg, Urt. v. 30.07.2012 – RN 8 K 12.504, juris, Rn. 19.

weitergehende an. Diese verfahrensrechtlichen Sonderregelungen sind vorliegend jedoch gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht anzuwenden. Im Anwendungsbereich von § 19 Abs. 1 WHG – wie hier – erfolgt eine Einbindung der Erlaubniserteilung in das Planfeststellungsverfahren, wodurch zugleich zum Ausdruck gebracht wird, dass sich das Verfahren grundsätzlich insgesamt nach den Vorschriften des jeweiligen Planfeststellungsrechts richtet.²⁸¹

Soweit in der Literatur vertreten wird, dass spezielle verfahrensrechtliche Vorgaben des WHG im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu berücksichtigen seien,²⁸² folgt dem die Planfeststellungsbehörde nicht. § 19 WHG trifft eine in sich abschließende Regelung. Ungeachtet dessen verlangt § 11 Abs. 2 WHG lediglich ein Verfahren, in dem die Betroffenen und die beteiligten Behörden Einwendungen geltend machen können. Dies ist über das fernstraßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren gewährleistet.

Auf die Erteilung der beantragten gehobenen wasserrechtlichen Erlaubnisse finden damit die verfahrensrechtlichen Regelungen des FStrG sowie die Vorschriften der §§ 72 bis 78 VwVfG Anwendung. Diese wurden vorliegend eingehalten. Insoweit kann auf die Ausführungen unter 2.2.1.4 verwiesen werden.

Die zusätzliche Verfahrensvoraussetzung des § 19 Abs. 3 WHG liegt ebenfalls vor. Demnach ist eine Entscheidung im Sinne des § 19 Abs. 1 WHG im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde zu treffen. Das gemäß § 19 Abs. 3 WHG erforderliche Einvernehmen für die beantragten Gewässerbenutzungen wurde vom insoweit zuständigen Landkreis Stade am 11.11.2024 und mit Blick auf zwischenzeitliche Ergänzungen bzw. Klarstellungen der Planunterlagen und die avisierte, hier schlussendlich auch angeordnete Nebenbestimmung am 18.02.2025 jeweils per E-Mail erteilt.

2.3.3 Materielle Voraussetzungen

Darüber hinaus liegen auch die materiellen Voraussetzungen für die Erteilung der beantragten gehobenen wasserrechtlichen Erlaubnisse vor. Es sind keine Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 Nr. 1 und 2 WHG ersichtlich (sogleich 2.3.3.1). Zudem steht die Erteilung der beantragten Erlaubnisse gemäß § 12 Abs. 2 WHG im Bewirtschaftungsermessen der zuständigen Planfeststellungsbehörde (sodann 2.3.3.2).

2.3.3.1 Keine Versagungsgründe

Gemäß § 12 Abs. 1 WHG sind wasserrechtliche Erlaubnisse nach Nr. 1 zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind, und nach Nr. 2, wenn andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden. Diese Voraussetzungen sind erfüllt.

Der Begriff der schädlichen Gewässerveränderungen des § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG wird in § 3 Nr. 10 WHG legaldefiniert. Darunter zu verstehen sind demnach alle Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insb. die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus diesem Gesetz, aus aufgrund dieses Gesetzes erlassenen oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben. Unter den Begriff des Wohls der Allgemeinheit können alle Belange gefasst werden, die einen unmittelbaren wasserwirtschaftlichen Bezug haben. Davon erfasst sind insb. die Belange des § 6 Abs. 1 WHG.²⁸³

²⁸¹ BVerwG, Urt. v. 18.03.2009 – 9 A 39.07, BVerwGE 133, 239 (Rn. 32).

²⁸² So etwa *Schenk*, in: Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp, WHG AbwAG, 59. EL August 2024, § 19 WHG Rn. 22.

²⁸³ *Faßbender*, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 104. EL Juni 2024, § 3 WHG Rn. 78.

Zu den schädlichen Gewässerveränderungen gehört daher bspw. die einleitungsbedingte Überforderung der hydraulischen Leistungsfähigkeit von Gewässern (vgl. § 6 Abs. 1 Nr. 6 WHG), die Verunreinigung der Gewässer durch Schadstoffeintrag oder auch die Erosion der Einleitstelle (vgl. § 6 Abs. 1 Nr. 1 WHG). Zu den Anforderungen aus dem WHG zählen insb. die auf europarechtliche Vorgaben zurückgehende Bewirtschaftungsziele der §§ 27 bis 31 WHG oder auch die Reinhaltebestimmungen der §§ 32, 45, 48 WHG.

Vorliegend gehen mit den mit dem planfestgestellten Vorhaben verbundenen Einleitungen keine schädlichen Gewässerveränderungen gemäß § 3 Nr. 10 WHG einher, sodass der Versagungsgrund des § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG nicht erfüllt ist. Zugleich sind auch keine Verstöße gegen sonstige öffentlich-rechtlich Vorschriften im Sinne von § 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG ersichtlich. Im Einzelnen:

2.3.3.1.1 Verschlechterungsverbot

Gemäß § 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG sind oberirdische Gewässer, soweit sie nicht nach § 28 als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird. Gleiches regelt § 27 Abs. 2 Nr. 1 WHG in Bezug auf die nach § 28 als künstlich oder erheblich verändert eingestuften Gewässer. Des Weiteren sieht § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG vor, dass das Grundwasser so zu bewirtschaften ist, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird. Diese auf Art. 4 Abs. 1 WRRL zurückgehende Vorgaben sind sowohl für das Grundwasser als auch für die betroffenen oberirdischen Gewässer eingehalten.

2.3.3.1.1.1 Grundwasser

Hinsichtlich des betroffenen Grundwasserkörpers Land Kehdingen Lockergestein ist potenziell ein Eintrag von Schadstoffen in den Grundwasserkörper durch die beantragte Einleitung von Straßenoberflächenwasser vorstellbar. Damit wären potenziell Auswirkungen auf den chemischen und mengenmäßigen Zustand verbunden.

Zu einer Verschlechterung des mengenmäßigen oder chemischen Zustands im Sinne des § 47 Abs. 1 WHG durch die Versickerung von Straßenoberflächenwasser kommt es im Ergebnis entsprechende Prüfung allerdings nicht. Die Druckhöhe des Grundwassers reicht bis an die Geländeoberkante bzw. teilweise darüber hinaus, sodass aufgrund dieser hydrogeologischen Situation kein Niederschlagswasser und keine Straßenabflüsse bis in den Grundwasserleiter versickern können. Der Eintrag von Chlorid, Cyanid und sonstigen Schadstoffen in das Grundwasser ist angesichts dessen ausgeschlossen (siehe Materialband III-2, S. 99).

2.3.3.1.1.2 Oberirdische Gewässer

Die erlaubte Einleitung des Straßenniederschlagswassers erfolgt ausschließlich in nicht-berichtspflichtige Oberflächenwasserkörper. Diese unterliegen grundsätzlich nur insoweit den Vorgaben des Verschlechterungsverbots des § 27 Abs. 1 Nr. 1 bzw. Abs. 2 Nr. 1 WHG, wie sie schlussendlich in berichtspflichtige Gewässer münden und dort zu einer Verschlechterung führen.

Die Einleitung des Straßenoberflächenwassers zeigt durch den potenziellen Eintrag von Schadstoffen in Oberflächengewässer mögliche Auswirkungen sowohl auf die biologischen Qualitätskomponenten als auch den chemischen Zustand. Im Ergebnis kommt es jedoch nicht zu einer Verschlechterung:

2.3.3.1.1.2.1 Tausalz

Die Schadstoffbelastung der Straßenabwässer führt sowohl hinsichtlich des Chlorideintrags als auch hinsichtlich des Cyanideintrags nicht zu einer Verschlechterung im Sinne von § 27 Abs. 1 Nr. 1 bzw. Abs. 2 Nr. 1 WHG.

Chlorideintrag

Eine Beeinträchtigung der biologischen Qualitätskomponenten ist insb. durch den Eintrag von Chlorid zu prüfen gewesen. Bei entsprechender Witterung wird Tausalz im Winterbetrieb auf die Straßen aufgebracht, das durch abfließendes Oberflächenwasser in die Straßenbegleitgräben und von dort schlussendlich in berichtspflichtige Oberflächenwasserkörper gelangt. Da Chlorid in Wasser vollständig gelöst auftritt, ist ein Rückhalt von Chlorid-Frachten in den Behandlungsanlagen nicht möglich. Daher stellen sowohl der Böschungsdamm mit seiner reinigenden Versickerungsleistung als auch die Sedimentationsgräben oder die Rückhaltebauwerke an der jeweiligen Einleitstelle keine geeigneten Verhinderungsmaßnahmen für einen Chlorideintrag in Oberflächengewässer dar.

Bei den mittelbar betroffenen berichtspflichtigen Oberflächenwasserkörpern Ruthenstrom und Wischhafener Süderelbe handelt es sich um Marschengewässer. Umweltqualitätsnormen für Chlorid enthält Anlage 7 OGeWV für diesen Gewässertyp nicht; für sonstige Gewässertypen gilt für den guten ökologischen Zustand bzw. das gute ökologische Potenzial nach Anlage 7 OGeWV eine Chlorid-Konzentration von unter 200 mg/l im Mittelwert. Für die Elbe als Übergangsgewässer gilt nach Anlage 7 OGeWV eine Salinität von 3,6 bis 23,4 PSU.

Nachteilige Auswirkungen durch den betriebsbedingten Chlorideintrag sind bei keinem der mittelbar betroffenen berichtspflichtigen Oberflächenwasserkörper zu erwarten (siehe Materialband III-2, Erläuterungsbericht zum wasserrechtlichen Fachbeitrag, S. 105 f. und 118).

Für den berichtspflichtigen Oberflächenwasserkörper Ruthenstrom erhöht sich durch den betriebsbedingten Chlorideintrag der mittlere Chloridgehalt auf 196,5 mg/l. Abgesehen davon, dass für das Marschengewässer Ruthenstrom nach Ziff. 1.1.2 Anlage 7 OGeWV keine Umweltqualitätsnorm besteht, liegt diese auch für sonstige Gewässertypen bei 200 mg/l. Selbst dieser Wert wird durch den mittelbar betriebsbedingten Chlorideintrag in den Ruthenstrom nicht überschritten. Angesichts dessen können nachteilige Auswirkungen auf biologische Qualitätskomponenten im Oberflächenwasserkörper Ruthenstrom ausgeschlossen werden (siehe Materialband III-2, Erläuterungsbericht zum wasserrechtlichen Fachbeitrag S. 106).

Auch für den berichtspflichtigen Oberflächenwasserkörper Wischhafener Süderelbe führt der betriebsbedingte Chlorideintrag nicht zu einer Verschlechterung der biologischen Qualitätskomponenten. Der bestehende mittlere Chloridgehalt von 194 mg/l erhöht sich durch die Sickerwasserzuflüsse aus Straßendämmen und Direkteinleitungen um lediglich 1,16 mg/l auf 195,16 mg/l. Abgesehen davon, dass es sich lediglich um kurzzeitige Belastungsspitzen handelt, bleibt auch die Konzentration unterhalb der allgemeinen Umweltqualitätsnorm von 200 mg/l. Dazu kommt, dass diese Umweltqualitätsnorm für Marschengewässer, wie hier die Wischhafener Süderelbe, gerade nicht gilt, da diese Gewässer durch die Gezeiten ohnehin schon hohe und sich stetig ändernde Chloridgehalte aufweisen (siehe Materialband III-2, Erläuterungsbericht zum wasserrechtlichen Fachbeitrag, S. 118).

Auch unter Berücksichtigung der Berechnungsansätze aus dem Merkblatt WRRL zur Ermittlung der Chloridbelastung ergeben sich keine Verschlechterungen. Ausweislich der Begutachtung „Abschätzung der Chloridbelastung der aufnehmenden Oberflächenwasserkörper durch den Winterdienst im Bereich des Autobahnkreuzes Kehdingen – Vergleich der Berechnungsansätze bezüglich des M WRRL“ vom November 2024 (in den hier nachrichtlich in Bezug genommenen Unterlagen ebenfalls in Materialband III-2 enthalten) ergeben sich für den Oberflächenwasserkörper Wischhafener Süderelbe eine Chloridgesamtkonzentration von 194,04 mg/l und für den Oberflächenwasserkörper

Ruthenstrom eine vorhabenbedingte Chloridgeamtkonzentration von 181,03 mg/l. Die Berechnungen aus dem Materialband III-2 liegen angesichts dessen auf der sicheren Seite.

Hinzu kommt, dass im Rahmen der von der Vorhabenträgerin vorgenommenen Untersuchung nicht nur eine jährliche Gesamtbetrachtung erfolgte, sondern auch vorübergehende Spitzenbelastungen betrachtet wurden (siehe Abschätzung der Chloridbelastung der aufnehmenden Oberflächenwasserkörper durch den Winterdienst im Bereich des Autobahnkreuzes Kehdingen, Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Lange vom 09.12.2020, enthaltenen in Materialband III-2). Auch unter diesem Gesichtspunkt kann demnach eine Verschlechterung ausgeschlossen werden.

Cyanideintrag

Der betriebsbedingte Eintrag von Cyaniden in berichtspflichtige Oberflächenwasserkörper führt ebenfalls nicht zu einer Verschlechterung des ökologischen Potenzials bzw. ökologischen Zustands und des chemischen Zustands.

Ferrocyanid bzw. Natriumferrocyanid wird dem Tausalz beigemischt, um die Rieselfähigkeit zu erhöhen. Ähnlich wie bei Chlorid ist davon auszugehen, dass Cyanide nicht durch Regenwasserbehandlungsanlagen zurückgehalten werden, weswegen von einem vollständigen Eintrag der Cyanide über die Straßenbegleitgräben bis in die berichtspflichtigen Oberflächenwasserkörper auszugehen ist.

Die Umweltqualitätsnorm für Cyanid liegt bei 10 µg/l. Für den Oberflächenwasserkörper Ruthenstrom liegen keine Erkenntnisse über Cyanidbelastungen vor, da alle Ergebnisse unterhalb der Nachweisgrenze von 0,003 mg/l liegen. Für das Vorhaben wird – konservativ – mit einer Erhöhung des betriebsbedingten Cyanideintrags von 0,0001 mg/l gerechnet. Dies liegt unterhalb der Bestimmungsgrenze, weshalb für den Oberflächenwasserkörper Ruthenstrom nicht mit einer Verschlechterung des ökologischen Potenzials bzw. des chemischen Zustands durch Cyanideintrag zu rechnen ist (siehe Materialband III-2, Erläuterungsbericht zum wasserrechtlichen Fachbeitrag, S. 106).

Dies trifft in gleicher Weise auf den Oberflächenwasserkörper Wischhafener Süderelbe zu. Auch hier liegt der betriebsbedingte Cyanid-Mehreintrag unterhalb der Bestimmungsgrenze, weshalb eine Verschlechterung des ökologischen Zustands bzw. des chemischen Zustands ausgeschlossen werden kann (siehe Materialband III-2, Erläuterungsbericht zum wasserrechtlichen Fachbeitrag, S. 118).

2.3.3.1.1.2.2 Schwermetalle und andere Stoffe

Vor allem mit dem Hinblick auf den chemischen Zustand war zudem der betriebsbedingte Eintrag von Schwermetallen und anderen Stoffen zu betrachten. Auch dieser Eintrag führt im Ergebnis der Prüfung nicht zu einer Verschlechterung nach § 27 Abs. 1 Nr. 1 bzw. Abs. 2 Nr. 1 WHG für die mittelbar betroffenen berichtspflichtigen Oberflächenwasserkörper.

Durch die Einleitung von Straßenabflüssen ist potenziell der Eintrag von flussspezifischen Schadstoffen nach Anlage 6 OGeWV, insb. Schwermetalle, sowie Zehr- und Nährstoffe gemäß Anlage 7 OGeWV möglich. Dazu kommt der potenzielle Eintrag von Stoffen, die in Anlage 8 OGeWV für die Beurteilung des chemischen Zustands aufgeführt sind.

Vor Einleitung in die Vorflut erfolgt in jedem Entwässerungsabschnitt eine Regenwasserbehandlung nach den Vorgaben des DWA-Merkblatts 153 (Unterlage 13.2, S. 53 ff.) und entspricht damit dem Stand der Technik.

Bei den Einleitstellen E1 sowie E5, E6 und E8 bis E12 sowie E14 und E15 erfolgt eine Versickerung des Niederschlagswassers vollständig im Böschungsdamm. Dieser ist mit einer 20 cm dicken Oberbodenschicht bedeckt. Während des Versickerungsprozesses findet nicht nur eine Verzögerung der Abflussmengen statt, sondern zugleich auch eine Reinigung des Niederschlagswassers. Bereits die Versickerung des Niederschlagswassers in der Dammböschung führt dazu, dass 80 % der Schadstofffrachten zurückgehalten werden. Sofern

die Einleitung zudem über ein Regelungsbauwerk erfolgt, erhöht sich die zurückgehaltene Schadstofffracht auf 96 % (siehe Unterlage 13.1, S. 21).

Sofern den Einleitstellen keine vollständige Versickerung über den Böschungsdamm vorgeschaltet ist, sondern Teile des Niederschlagswassers über ein Kanalnetz unmittelbar in die Straßenseitengräben abgeleitet werden, erfolgt die Regenwasserbehandlung nach dem Stand der Technik über Sedimentationsanlagen, die durch die bewachsenen und trockenfallenden Straßenseitengräben gebildet werden. Dies betrifft die Einleitstellen E2 bis E4 sowie E7 und E13. Auch in diesen Fällen werden die Vorgaben des DWA-Merkblatts 153 zur Regenwasserbehandlung eingehalten (Unterlage 13.2, S. 53). Die vorgesehene Regenwasserbehandlung ist an allen Einleitstellen ausreichend dimensioniert und entspricht dem Stand der Technik (s. Unterlage 13.1, S. 21).

Die demnach sichergestellte Versickerung bzw. Behandlung führt zu einer vergleichbaren Reinigungswirkung wie der Einbau von Retentionsbodenfiltern. Angesichts dieser Reinigungswirkung kann eine Überschreitung der Umweltqualitätsnormen für die flussspezifischen Schadstoffe nach Anlage 6 OGeWV ausgeschlossen werden. Dies gilt in gleicher Weise für die Stoffe nach Anlage 7 OGeWV. Auch hier ist – ausgenommen von o-PO₄ – bereits durch die reinigende Versickerung sichergestellt, dass es zu keiner Verschlechterung des chemischen Zustands sowie des ökologischen Zustands bzw. Potenzials kommt.

Hinsichtlich der Stoffe nach Anlage 8 OGeWV ist unter Berücksichtigung der Reinigungswirkung der Versickerung lediglich für Benzo[a]pyren und für Blei eine konkrete Auswirkungsbetrachtung erforderlich gewesen. Für die anderen Stoffe kann eine Verschlechterung bereits aufgrund des Versickerungsprozesses ausgeschlossen werden (siehe Materialband III-2, Erläuterungsbericht zum wasserrechtlichen Fachbeitrag, S. 96 f.).

Für die verbleibenden Wirkpfade ist eine Verschlechterung der Jahresdurchschnitts-Umweltqualitätsnormen im Oberflächenwasserkörper Ruthenstrom weder für die Stoffe der Anlage 6 noch der Anlagen 7 und 8 OGeWV zu befürchten. (siehe Materialband III-2, Erläuterungsbericht zum wasserrechtlichen Fachbeitrag, S. 106 f.). Auch eine Verschlechterung hinsichtlich der zulässigen Höchstkonzentrationen ist hinsichtlich der bestehenden Wirkpfade nicht zu erwarten (siehe Materialband III-2, Erläuterungsbericht zum wasserrechtlichen Fachbeitrag, S. 108 f.). Dies trifft in gleicher Weise auch für den Oberflächenwasserkörper Wischhafener Süderelbe zu. Auch hier ist keine Verschlechterung des ökologischen Zustands bzw. des chemischen Zustands durch die geplanten Einleitungen zu erwarten.

Ferner ist auch für das berichtspflichtige Übergangsgewässer Elbe eine Verschlechterung des chemischen Zustands bzw. des ökologischen Potenzials ausgelöst durch die erlaubten Einleitungen ausgeschlossen.

Dies gilt auch für die Bauphase im Hinblick auf die Einleitung eisenhaltigen Wassers. Durch die bauzeitliche Errichtung eines Vorbelastungsdamms wird eisenhaltiges Porenwasser aus dem Baugrund ausgepresst. Das Porenwasser wird an den Einleitstellen E1, E2 und E15 sowie E16 und E17 in Oberflächengewässer eingeleitet. Während an den Einleitstellen E16 und E17 ausschließlich Porenwasser eingeleitet wird und diese Einleitstellen nach Abschluss der Bauphase nicht mehr genutzt werden, werden die Einleitstellen E1, E2 und E15 nach Abschluss der Bauphase weiterhin dauerhaft als Einleitstellen für die Ableitung von Straßenniederschlagswasser genutzt.

Das aus dem Boden ausgepresste Porenwasser enthält voraussichtlich hohe Konzentrationen von Eisen-II-Oxid und ist daher ohne Nachoxidierung schädlich insb. für Gewässerorganismen. Angesichts dessen wird das Porenwasser nachbehandelt, indem das Eisen-II-Oxid zu Eisen-III-Oxid oxidiert und die Eisenkonzentration auf einen gewässerverträglichen Wert abgesenkt wird.

Schädliche Gewässerveränderungen sind durch die Einleitung des ausgepressten Porenwassers demnach nicht zu erwarten. Durch die Nebenbestimmung 1.1.3.2.3 und

zwingender Befolgung der Vorgaben des Maßnahmenblatts V5 in Verbindung mit dem Gutachten in Materialband II-1 ist die ordnungsgemäße Nachbehandlung des eisenhaltigen Porenwassers sichergestellt und damit die Einhaltung ökologisch vertretbarer Grenzwerte.

2.3.3.1.1.2.3 Hydraulische Leistungsfähigkeit der Vorflut

Die hydraulische Leistungsfähigkeit der Einleitgewässer wird durch die erlaubten Einleitungen nicht beeinträchtigt oder überschritten (siehe Unterlage 13.2, S. 51).

Die Einleitgewässer sind auf eine maximale Abflussspende in Höhe von 1,2 l/(s x ha) ausgelegt. Diese maximale Abflussspende wird an keinem der Einleitgewässer überschritten. Durch die bauliche Ausgestaltung des Entwässerungssystems des Vorhabens ist für jede Einleitung sichergestellt, dass die Einleitungen so gedrosselt erfolgen, dass die maximale Abflussspende von 1,2 l/(s x ha) nicht überschritten wird.

Das Vorhaben ist in die Entwässerungsabschnitte EA 1 sowie EA K 27 und EA L 111 unterteilt (Unterlage 13.1, S. 16). Dabei wird über die Einleitstellen E1 bis E6 sowie E8 und E13 die Entwässerung des Entwässerungsabschnitts E1 sichergestellt, über die Einleitstellen E10 bis E14 die Entwässerung des Entwässerungsabschnitts L 111 sowie über die Einleitstellen E7 und E15 die Entwässerung des Abschnitts EA K 27 (Materialband III-2, Erläuterungsbericht zum wasserrechtlichen Fachbeitrag, S. 94 f.).

Grundsätzlich erfolgt dabei eine Abführung des Niederschlagswassers beidseitig über Bankette und Böschungen in die jeweiligen Straßenbegleitgräben am Böschungsfuß. Obgleich die Planung noch auf der Grundlage der Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Entwässerung (RAS-Ew) 2005 erarbeitet worden ist, entspricht sie dem aktuellen Stand der Technik gemäß den Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (REwS) 2021. Dies wurde seitens der Vorhabenträgerin im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde bestätigt (Anhang zur Unterlage 13.1). Demnach ist grundsätzlich eine flächenhafte Versickerung des Straßenoberflächenwassers über die Straßenböschungen anzustreben.

Davon ausgenommen sind die baulichen Sondersituationen im Bereich des Autobahnkreuzes selbst sowie im Bereich des Zubringers zur K 27 und bei den Brückenbauwerken. Hier wird das anfallende Straßenabwasser jeweils über Bordrinnen mit Straßenabläufen über eine Kanalisation in die Straßenbegleitgräben geleitet (Unterlage 13.1, S. 18 f.). Ein solcher Kanalzulauf zu den Straßenbegleitgräben ist bei den Einleitungen E2 bis E4 sowie E7 und E13 gegeben (siehe Unterlage 13.2, S. 14).

Vor Einleitung wird zudem an den Einleitstellen E1 bis E4, E7 sowie E8, E13 und E15 ein Regelungsbauwerk mit Drosselblende errichtet (Unterlage 13.2, S. 3) sowie an den Einleitstellen E5 und E6 durch ein Regelungsbauwerk ohne Drosselblende.

Bei der Regenwasserableitung über die Fahrbahnböschung versickert das Niederschlagswasser im Straßendamm bis auf die wasserundurchlässige Kleibodenschicht auf Geländeneiveau. Erst anschließend kommt es zu einer horizontalen Ausbreitung des Sickerwassers innerhalb des Dammkörpers und einem teilweisen Austritt des Sickerwassers in die angrenzenden Straßenbegleitgräben (Unterlage 13.1, S. 22). Die Verzögerungen aus dem Sickerprozess führen dazu, dass das Niederschlagswasser zeitlich versetzt den Straßenbegleitgräben zufließt und bereits dadurch eine ausreichende Drosselung der Einleitung in die Oberflächengewässer an den Einleitstellen erfolgt.

Als versickerungswirksame Böschungsbreite, bei der das gesamte anfallende Niederschlagswasser in Bankett und Böschung versickern kann und damit das gesamte anfallende Straßenabwasser aufgenommen wird, ergibt sich für die breitesten Fahrbahnabschnitte eine erforderliche Mindestböschungsbreite von 8 m (Unterlage 13.1, S. 20). Da bereits für die Errichtung des Vorbelastungsdamms Seitengräben zur Aufnahme des austretenden Porenwassers in einer Entfernung von 8,25 m errichtet werden, werden

auch die Böschungen des anschließenden Vorhabens bis zu diesen Gräben gezogen und weisen daher ebenfalls eine Breite von 8,25 m auf.

Damit weist die Böschungsbreite selbst für die breitesten Fahrbahnabschnitte (der A 20) mit einer Breite von 12 m einen Sicherheitszuschlag auf. Für geringere Fahrbahnbreiten mit geringeren Straßenwassermengen erhöht sich dieser Sicherheitszuschlag nochmals (Unterlage 13.1, S. 20).

Sofern für einige Straßenabschnitte keine Böschungen angelegt werden können, etwa bei Brückenbauwerken, ist die verzögerte Zuleitung und damit Erhaltung der hydraulischen Leistungsfähigkeit der Einleitgewässer durch die Errichtung von Regelungsbauwerken, teils mit Drosselblende, sichergestellt. Bei den Regelungsbauwerken handelt es sich um Schachtbauwerke, die in zwei Kammern unterteilt sind und einen Sandfang sowie eine Tauchwand zur Leichtstoffabscheidung enthalten. Sofern eine Drosselblende verbaut wird, handelt es sich um eine einfache Lochblende im Überlauf. Die Regelungsbauwerke enthalten zudem einen Notüberlauf (Unterlage 13.1, S. 23).

Auf diese Weise ist gewährleistet, dass auch die Einleitung an den Einleitstellen E1 bis E4, E7 und E8 sowie E13 und E15 die maximal hydraulisch verkräftbare Abflussspende in das Vorflutersystem von 1,2 l/(s x ha) nicht überschreiten.

Daran ändert sich auch nichts während der Bauphase. Zwar sind hier die Einleitmengen teilweise höher als im endgültigen Zustand. Die vorliegend erlaubten maximalen Einleitmengen – deren Einhaltung wiederum durch die Regelungsbauwerke sichergestellt ist – übersteigen jedoch ebenfalls die Grenze der hydraulischen Leistungsfähigkeit der Vorfluter nicht.

2.3.3.1.1.2.4 Ausgestaltung der Einleitstellen

Eine Verschlechterung (und sonstige schädliche Gewässerveränderung) ist auch nicht in Gestalt von Auswaschungen oder Erosionen an der Einleitstelle zu erwarten.

Sofern die Einleitstellen durch ein Regelungsbauwerk ausgestaltet sind, ist bereits dadurch sichergestellt, dass es nicht zu Uferabbrüchen oder sonstigen Erosionsschäden am Ufer bzw. der Einleitstelle kommt. Zudem erfolgt die Einleitung jeweils über ein Rohr, dessen Durchlass unmittelbar in die Grabensohle übergeht.

Ferner ist durch die Nebenbestimmung 1.2.3 gewährleistet, dass die Uferabschnitte so zu sichern sind, dass durch die Einleitung keine schädlichen Gewässerveränderungen eintreten.

2.3.3.1.2 Verbesserungsgebot

Gemäß § 27 Abs. 1 Nr. 2 bzw. Abs. 2 Nr. 2 WHG sind oberirdische Gewässer so zu bewirtschaften, dass ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand bzw. ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Diese Verbesserungsgebote verlangen nicht, dass jedes Vorhaben einen Beitrag zur Zielerreichung erbringen muss, sondern verbieten lediglich die Verhinderung der Verbesserung. Die Zielerreichung selbst ist hingegen Aufgabe der Maßnahmenprogramme nach § 82 WHG und deren Umsetzung.

Eine Vereitelung des Verbesserungsgebots ist mit den beantragten Einleitungen indes bei keinem der berichtspflichtigen Oberflächengewässer zu erwarten (siehe Materialband III-2, Erläuterungsbericht zum wasserrechtlichen Fachbeitrag, S. 116 f, 126 und 128).

2.3.3.2 Ermessen

Gemäß § 12 Abs. 2 WHG steht die Erteilung wasserrechtlicher Erlaubnisse im pflichtgemäßen Bewirtschaftungsermessen der zuständigen Behörde. Vorliegend hat die Planfeststellungsbehörde ihr demnach zustehendes Bewirtschaftungsermessen dahingehend ausgeübt, dass die beantragten gehobenen Erlaubnisse erteilt werden.

Zu berücksichtigen sind im Rahmen der Ermessensausübung neben den Grundsätzen der Gewässerbewirtschaftung gemäß § 6 Abs. 1 WHG insb. die Belange der Gewässerqualität und -reinheit unterhalb der zwingenden gesetzlichen Vorgaben sowie etwaige Erschwernisse der Gewässerunterhaltung und der hydraulischen Leistungsfähigkeit der Gewässer.

Eine Gefährdung der Gewässermorphologie ist durch die Einleitungen nicht zu erwarten. Die Einleitstellen werden durch entsprechende Regelungsbauwerke ausgestaltet, wodurch Ausspülungen und Uferabbrüche verhindert werden.

Eine Überlastung der Vorfluter sowie Schöpfwerke ist durch das Vorhaben nicht gegeben. Durch die Versickerung über den Böschungsdamm bzw. die gedrosselte Einleitung im Rahmen von Drosselbauwerken ist sichergestellt, dass Straßenabwässer lediglich in dem Maße in die Vorflut eingeleitet werden, dass es nicht zu einer Überlastung des Vorflutersystems oder der Schöpfwerkkapazitäten kommt. Allenfalls bei sehr ungewöhnlichen Starkregenereignissen können Niederschlagsmengen auftreten, die die prognostizierten Mengen überschreiten und die Rückhaltefähigkeit von Böschungsdamm, Grabensystem und Regelungsbauwerk übersteigen. Diesbezüglich bestehen Notüberläufe und ansonsten handelt es sich um höhere Gewalt, die niemals vollständig beherrscht werden kann.

Auch hinsichtlich der Gewässerreinheit sind durch die bauliche Ausgestaltung des Vorhabens allenfalls geringfügige Beeinträchtigungen zu erwarten. Dies betrifft insb. solche Schadstoffe, die bereits durch die Versickerung über die Böschung bzw. in den Sickergräben aus dem Wasser gereinigt werden oder in den Regelungsbauwerken abgeschieden werden.

Ein nicht reduzierbarer Schadstoffeintrag ist lediglich noch für Chlorid- und Cyanidfrachten zu erwarten, da diese Stoffe im Wasser gelöst auftreten und daher ein Rückhalt in den Behandlungsanlagen nicht möglich ist.

Eine Beeinträchtigung des Grundwasserkörpers durch diese Schadstoffe ist durch die hydrologischen Verhältnisse vor Ort indes ausgeschlossen. Das Vorhabengebiet ist durch eine wasserundurchlässige Kleischicht geprägt, wodurch ein Einsickern von verunreinigtem Straßenwasser oder sonstiges Oberflächenwasser in den Grundwasserleiter ausscheidet.

Hinsichtlich der Oberflächengewässer verbleiben geringfügige Beeinträchtigungen. Bei den Oberflächengewässern handelt es sich jedoch überwiegend um Marschgewässer oder Übergangsgewässer, welche bereits natürlicherweise durch einen steten Wechsel von Ebbe und Flut geprägt sind. Dadurch wird regelmäßig salzhaltiges Meerwasser in die Oberflächengewässer gespült und vermischt sich dort mit abfließendem Süßwasser. Angesichts dessen weisen die Oberflächengewässer schon natürlicherweise nicht nur hohe, sondern auch schwankende Salzgehalte auf. Der vorhabenbedingte Chlorideintrag erfolgt lediglich in Zeiten des Winterdienstes und damit zeitlich begrenzt. Ein dauerhafter oder fortwährender Salzeintrag ist mit dem Vorhaben nicht verbunden. Darüber hinaus wird der Salzgehalt vorhabenbedingt nur geringfügig erhöht, wie dies für die Oberflächenwasserkörper Wischhafener Süderelbe und Ruthenstrom nachgewiesen ist. Auch für die übrigen Oberflächengewässer werden keine spürbar höheren Zusatzbelastungen durch Chlorideintrag erwartet.

In gleicher Weise trifft dies auf den Eintrag von Cyanid zu. Die vorhabenbedingten Erhöhungen bleiben hinsichtlich der untersuchten Gewässer unterhalb der Bestimmungsgrenze. Eine messbare Belastung der Oberflächengewässer ist damit nicht verbunden.

Im Rahmen einer Abwägung all dieser Gesichtspunkte mit den für das Vorhaben sprechenden Gründen überwiegt für die Planfeststellungsbehörde das hohe öffentliche Interesse an der Errichtung des Autobahnkreuzes die verbleibenden geringfügigen Belastungen für den

Wasserhaushalt. Die A 20 findet sich hinsichtlich ihrer Netzverknüpfung sowie der Kapazität im formell-gesetzlichen Bedarfsplan wieder, sodass dieser Bedarfsplanfeststellung ein hohes Gewicht zukommt. Die Errichtung der A 20 einschließlich ihrer Netzverknüpfungspunkte schafft darüber hinaus eine sowohl nationale als auch europäisch bedeutsame Ost-West-Magistrale, welche Teil des europäischen Verkehrsverbundsystems ist. Auch dies verdeutlicht das hohe Gewicht, das dem Vorhaben zukommt.

Die unter 1.2.2 für bauzeitliche Wassereinleitungen erteilten gehobenen wasserrechtlichen Erlaubnisse werden überdies zeitlich auflösend bedingt für die Dauer der Porenwasserbehandlung erteilt und erlöschen mit Abschluss des Rückbaus der Porenwasserbehandlungsanlagen. Diese auflösende Bedingung ist gemäß § 13 Abs. 2 WHG zulässig. Die dortige Aufzählung ist ausweislich des Wortlauts der Vorschrift („insb.“) nicht abschließend und ermächtigt die Planfeststellungsbehörde damit auch zur Anordnung von Bedingungen.

Die Ermächtigung des § 13 Abs. 2 WHG ist dabei auch auf gehobene wasserrechtliche Erlaubnisse im Sinne des § 15 WHG anwendbar, wie der Umkehrschluss aus § 13 Abs. 3 WHG zeigt. § 13 Abs. 3 WHG enthält eine Einschränkung lediglich für wasserrechtliche Bewilligungen, nicht aber für gehobene wasserrechtliche Erlaubnisse.

Auch die Anordnung von Nebenbestimmung nach § 13 Abs. 2 WHG steht im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde. Vorliegend ist die auflösende Bedingung zum Schutz des Wasserschatzes gegen übermäßige Belastungen erforderlich. Nach Abschluss der Porenwasserbehandlung bedarf die Vorhabenträgerin der gegenüber dem endgültigen Zustand höheren Einleitmengen und zusätzlichen Einleitstellen nicht mehr, um das Vorhaben zu realisieren. Angesichts dessen werden die für die Bauphase notwendigen Einleiterlaubnisse anschließend wieder entzogen.

2.4 Stellungnahmen und Einwendungen

Das Vorhaben ist mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Die Forderungen, Anregungen und Hinweise der Fachbehörden und Verbände berücksichtigt die Planfeststellungsbehörde soweit wie möglich oder stellt deren Beachtung durch die Inhalts- und Nebenbestimmungen dieses Beschlusses sicher. Im Einzelnen ist zu den Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange (sogleich 2.4.1) und zu den Privateinwendungen (nachfolgend 2.4.2) Folgendes festzuhalten:

2.4.1 Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange

2.4.1.1 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen

Das Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN) weist darauf hin, dass bei der Verwendung von Angaben und Präsentationen des amtlichen Vermessungswesen die Nutzer nach den sog. Verwendungs- und Geschäftsbedingungen der niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung vom 29.07.2014 verpflichtet seien, Veröffentlichungen mit dem Quellenvermerk und dem Logo des LGLN zu versehen. Diese Angaben fehlten auf den Anlagen zur Planunterlage (Übersichtslagepläne und Einzellagepläne 1:1000), sie seien daher zu ergänzen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Vorhabenträgerin hat den Hinweis zur Kenntnis genommen und die betreffenden Planunterlagen entsprechend ergänzt.

2.4.1.2 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie

Das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) führt aus, dass im Untergrund des geplanten Autobahnkreuzes keine löslichen Gesteine bekannt seien. Es bestehe keine Erdfallgefahr, konstruktive Sicherungsmaßnahmen bezüglich Erdfallgefährdung seien daher im Rahmen des Bauvorhabens nicht erforderlich.

Nach den dem Landesamt vorliegenden Unterlagen stünden als Baugrund im Planungsbereich weiche bindige Lockergesteine (Klei, Schluff bis Ton), zum Teil organisch und lagenweise Torf und Sand an. Aufgrund der sehr geringen bis geringen Tragfähigkeit des anstehenden Baugrundes seien im Rahmen des Bauvorhabens besondere Gründungsmaßnahmen (z.B. Bodenaustausch, Tiefgründung) erforderlich.

Für die geotechnische Erkundung des Baugrundes seien die allgemeinen Vorgaben der DIN EN 1997-1:2014-03 mit den ergänzenden Regelungen der DIN 1054:2010-12 und nationalem Anhang DIN EN 1997-1/NA:2010-12 zu beachten. Der Umfang der geotechnischen Erkundung sei nach DIN EN 1997-2:2010-10 mit ergänzenden Regelungen DIN 4020:2010-12 und nationalem Anhang DIN EN 1997-2/NA:2010-12 vorgegeben.

Das Landesamt weist darauf hin, dass die Stellungnahme keine geotechnische Erkundung des Baugrundes ersetze.

Nach erfolgter 1. Deckblattänderung gab das Landesamt folgende Hinweise:

Die Grundlage zur fachlichen Beurteilung des Schutzguts Boden liefere in Deutschland das BBodSchG und fokussiere dabei auf die Bewertung der Bodenfunktionen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollten Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktionen und der Archivfunktion vermieden werden.

In den vorliegenden Unterlagen würden zentrale bodenschutzfachliche Aspekte nicht behandelt. Im Folgenden gebe das Landesamt Hinweise und Empfehlungen mit dem Ziel, einen dem Stand der Technik entsprechenden Bodenschutz zu gewährleisten und negative Auswirkungen des Vorhabens zu vermeiden oder zu mindern.

Durch das Vorhaben seien besonders schutzwürdige und besonders empfindliche Böden betroffen. Diese würden teilweise in den Unterlagen benannt.

Im Plangebiet befänden sich laut den Daten des LBEG Suchräume für schutzwürdige Böden entsprechend Geoberichte 8 (Stand: 2019). Im Plangebiet handele es sich um folgende Kategorien:

- Marschhufenbeet,
- extrem nasse Böden,
- hohe – äußerst hohe Bodenfruchtbarkeit.

Gemäß dem NROP seien diese Böden, welche die natürlichen Bodenfunktionen und die Archivfunktion in besonderem Maße erfüllen, vor Maßnahmen der Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung besonders zu schützen.

Entsprechend den Daten des LBEG seien die Böden empfindlich gegenüber Bodenverdichtung. Verdichtungen seien durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden.

Durch die Planung würden kohlenstoffreiche Böden mit Bedeutung für den Klimaschutz beansprucht. Böden mit hohem Kohlenstoffgehalt sollten entsprechend dem NROP in ihrer Funktion als natürliche Speicher für klimarelevante Stoffe erhalten werden.

Laut den Datengrundlagen des LBEG kämen im Plangebiet sulfatsaure Böden der niedersächsischen Küstengebiete vor:

Jeweils im Tiefenbereich von 0 bis 2 m

- Kalkfreies toniges Material; örtlich mit sulfatsaurem Material
 - Als Maßnahme sei die Erkundung bei begründeten Hinweisen im Bodenprofil wie schwarzes Eisensulfid, Jarosit und/oder Eisenausfällungen (Feststellung

durch bodenkundiges Fachpersonal) oder bei gehemmtem Pflanzenwachstum vorzusehen.

- Kalkfreies, aktuell und potenziell sulfatsaures Material
 - Als Maßnahme sei die flächige Erkundung mit engem Raster und tiefenorientiert vorzusehen.
- Kalkhaltiges toniges Material, zum Teil mit erhöhten Schwefelgehalten
 - Als Maßnahme sei die Erkundung bei begründeten Hinweisen im Bodenprofil wie schwarzes Eisensulfid, Jarosit und/oder Eisenausfällungen (Feststellung durch bodenkundliches Fachpersonal) oder bei gehemmtem Pflanzenwachstum vorzusehen.

Sulfatsaure Böden könnten zu bedeutenden Problemen bei Bauvorhaben führen. Ursache dieser Probleme seien hohe, geogen bedingte Gehalte an reduzierten anorganischen Schwefelverbindungen (vor allem Eisensulfide wie Pyrit) in den Böden. Probleme träten dann auf, wenn diese z.B. im Rahmen von Bauvorhaben entwässert und/oder das Material aus dem natürlichen Verbund herausgenommen werde. Bei der daraus resultierenden Belüftung des Bodens bzw. des Bodenmaterials wird Pyrit oxidiert und erhebliche Mengen an Sulfat und Säure (bis $\text{pH} < 4$) werden freigesetzt. Durch die Entwässerung und Umlagerung sulfatsaurer Böden ergäben sich erhebliche Gefährdungspotenziale für Boden, Wasser, Flora, Fauna und Bauwerke.

Das Landesamt weist auf die erschienenen LBEG Veröffentlichungen „Sulfatsaure Böden in niedersächsischen Küstengebieten“ und „Handlungsempfehlungen zur Bewertung und zum Umgang mit Bodenaushub aus (potenziell) sulfatsauren Sedimenten“ hin. Zudem liege der Erlass „Umlagerung von potenziell sulfatsauren Aushubmaterialien im Bereich des niedersächsischen Küstenholozäns“ vor. Dort würden Hinweise für das Vor-Ort-Management gegeben und Möglichkeiten zum Umgang mit potenziell sulfatsaurem Aushubmaterial aufgezeigt.

Das Landesamt empfiehlt aufgrund der zum Teil besonderen Empfindlichkeiten und der flächenhaften Betroffenheit des Schutzguts Boden die aktive Beteiligung der Belange des vorsorgenden Bodenschutzes bei der Planung, der Durchführung auf der Baustelle und der Kontrolle der Flächenwiederherstellung. Bei der Umsetzung des Vorhabens sollte eine bodenkundliche Baubegleitung eingebunden werden. Ziel der bodenkundlichen Baubegleitung sei es, die Belange des vorsorgenden Bodenschutzes im Rahmen von Baumaßnahmen zu erfassen, zu bewerten und negative Auswirkungen auf das Schutzgut Boden durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden. Konkret sollten negative stoffliche und bodenphysikalische Bodenveränderungen vermieden bzw. minimiert sowie natürliche Bodenfunktionen wiederhergestellt oder erhalten werden. Als fachliche Grundlage sollte die DIN 19639 (Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben) dienen. Der Geobericht 28 „Bodenschutz beim Bauen“ des LBEG diene zudem als Leitfaden zu diesem Thema in Niedersachsen. Weitere Hinweise zur Vermeidung und Minderung von Bodenbeeinträchtigungen sowie zur Wiederherstellung von Bodenfunktionen seien zudem in Geofakt 31 „Erhalt und Wiederherstellung von Bodenfunktionen in der Planungspraxis“ zu finden.

Zudem werde empfohlen, ein Bodenschutzkonzept zu erstellen. Mithilfe eines Bodenschutzkonzeptes könnten frühzeitig die bodenschutzrelevanten Faktoren ermittelt sowie Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Bodenbeeinträchtigungen festgelegt werden. Inhalt eines solchen Konzeptes sei z.B. eine Beschreibung des Ausgangszustands der von der Planung betroffenen Böden, die Darlegung konkreter an die Bodeneigenschaften angepasster Schutzmaßnahmen oder eine Beschreibung geeigneter Rekultivierungsmaßnahmen der nur temporär genutzten Flächen. Es werde empfohlen, die bodenkundliche Baubegleitung bereits bei der Erarbeitung des Bodenschutzkonzeptes einzubeziehen. Das zu erarbeitende Bodenschutzkonzept sollte hierbei auf Grundlage der entsprechenden fachlichen Regelwerke, insb. der DIN 19639 und der entsprechenden

Bodenuntersuchungen erstellt werden.

Für die Überschussmassen bedürfe es einer Verwertung nach Maßgabe der entsprechenden rechtlichen und fachlichen Vorgaben. Hierbei werde eine möglichst frühzeitige Absprache mit den entsprechenden Behörden empfohlen. In diesem Zusammenhang könne zudem die Aufstellung eines Verwertungs- oder Bodenmanagementkonzeptes, in dem diese Sachverhalte transparent festgeschrieben werden und welches mit den Behörden abgestimmt werde, sinnvoll sein. In Kap. 4.4.3 des Erläuterungsberichts werde ein solches Konzept angedeutet. Das Landesamt weist auf die ab August 2023 gültige Mantelverordnung (EBV) hin.

Um dauerhaft negative Auswirkungen auf die Böden zu vermeiden, sollte der Boden im Bereich der Bewegungs-, Arbeits- und Lagerflächen durch geeignete Maßnahmen (z.B. Überfahrungsverbotzonen, Baggermatten) geschützt werden. Boden sollte schichtgetreu ab- und aufgetragen werden. Die Lagerung von Boden in Bodenmieten sollte ortsnahe, schichtgetreu, in möglichst kurzer Dauer und entsprechend vor Witterung geschützt vorgenommen werden (u.a. gemäß DIN 19639). Außerdem sollte das Vermischen von Böden verschiedener Herkunft oder mit unterschiedlichen Eigenschaften vermieden werden. Auf verdichtungsempfindlichen Flächen sollten Stahlplatten oder Baggermatten zum Schutz vor mechanischen Belastungen ausgelegt werden. Besonders bei diesen Böden sollte auf die Witterung und den Feuchtegehalt im Boden geachtet werden, um Strukturschäden zu vermeiden.

Das Landesamt teilt mit, dass durch das Plangebiet bzw. in unmittelbarer Nähe dazu erdverlegte Gashochdruckleitungen bzw. Rohrfernleitungen verliefen. Bei diesen Leitungen seien Schutzstreifen zu beachten, die von jeglicher Bebauung und von tiefwurzelndem Pflanzenbewuchs freizuhalten seien. Der aktuelle Leitungsbetreiber solle direkt am Verfahren beteiligt werden. Der Leitungsbetreiber könne sich ändern, ohne dass es eine gesetzliche Mitteilungspflicht gegenüber dem LBEG gebe. Die beim LBEG vorliegenden Daten zu den betroffenen Leitungen seien folgende:

Objektname	Betreiber	Leitungstyp	Leitungsstatus
Erdgastransportleitung Drochtersen – Götzdorf	EWE NETZ GmbH	Gashochdruckleitung	Betriebsbereit / in Betrieb
Erdgastransportleitung Kutenholz – Drochtersen	EWE NETZ GmbH	Gashochdruckleitung	Betriebsbereit / in Betrieb
Erdgastransportleitung Drochtersen – Großenwörden	EWE NETZ GmbH	Gashochdruckleitung	Betriebsbereit / in Betrieb
Ethylen Pipeline Stade-Brunsbüttel / Dow Chemical Werk Stade – Sasol Werk Brunsbüttel	Sasol Germany GmbH	Gashochdruckleitung	Betriebsbereit / in Betrieb

Tab. 19

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Das Schutzgut Boden wurde entsprechend untersucht und gewürdigt (s.o. 2.2.2.2.2.4, 2.2.2.2.3.4, 2.2.2.3.4 und 2.2.3.5.9). Auch die Inanspruchnahme von Böden mit hohem Kohlenstoffgehalt bzw. Böden mit Klimaschutzfunktion wird berücksichtigt (s.o. 2.2.3.5.5).

Die Vorhabenträgerin hat überdies die Erstellung eines Bodenschutzkonzeptes einschließlich einer bodenkundlichen Baubegleitung zugesagt und die Planfeststellungsbehörde eine

entsprechende Nebenbestimmung in diesen Planfeststellungsbeschluss mit aufgenommen (s.o. 1.1.4.2 und 1.1.3.2.7).

Um den Bau des Autobahnkreuzes einschließlich der Zubringer und Anschlussstrecken auf dem vorhandenen, wenig tragfähigen Baugrund zu ermöglichen, ist das Überschüttverfahren als Bauverfahren geplant.

Die Bodenverdichtung im Bereich der vorgesehenen Baustraßen ist überwiegend auf den Trassen der ohnehin vorgesehen Ersatzwege bzw. auf den späteren Unterhaltungstreifen vorgesehen, sodass eine Rekultivierung und spätere landwirtschaftliche Nutzung dieser Flächen ohnehin nicht beabsichtigt ist.

Auf den vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen sind im Rahmen der Ausführungsplanung sowie unter Hinzuziehung der bodenkundlichen Baubegleitung Maßnahmen zu ergreifen, um einen möglichst schonenden Umgang mit den in Anspruch genommenen Böden zu gewährleisten.

Der Vorhabenträgerin ist aus den vorliegenden Unterlagen bekannt, dass potenziell sulfatsaure Böden insb. am westlichen Rand des geplanten Autobahnkreuzes auftreten. Im benachbarten Abschnitt 7 der A 20 ist dies in Teilabschnitten ebenso der Fall. Aufgrund dessen wurden Erkenntnisse aus der dortigen Planung einbezogen und auf das hiesige Verfahren übertragen. Im Bauabschnitt 7 der A 20 der Bereich zwischen Bau-km 710+100 und km 711+100 ist dies besonders relevant. Ähnliche Verhältnisse liegen beim Kreuz Kehdingen zwischen etwa Bau-km 3+500 und km 3+900 vor. Durch das vorgesehene Überschüttverfahren zur Setzungsvorwegnahme als gewähltes Bauverfahren werden Eingriffe in den Untergrund weitestgehend vermieden. Die Problematik der sulfatsauren Böden ist daher insb. bei der Anlage von offenen Gräben und Einzelbaugruben zu berücksichtigen. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dies im Rahmen des Bodenschutzkonzeptes zu tun.

Das Vorhaben weist im Bereich der Gemarkung Drochtersen am Landernweg zwei Kreuzungen mit einer Erdgashochdruckleitung, DN 300 der EWE auf (vgl. Unterlage 10, lfd. Nr. 509). Parallel dazu verläuft die Gashochdruckleitung DN 150 der SASOL, Ethylenfernleitung Stade – Brunsbüttel (Unterlage 10, lfd. Nr. 501), die ebenfalls zweimal gekreuzt wird. Weitere Gasleitungen der EWE verlaufen im Eingriffsbereich der Baumaßnahme entlang des Gauensieker Schleusenfleths (DN 150, Unterlage 10, lfd. Nr. 517) sowie im Bereich des geplanten Kreisverkehrs an der L 111 (DN 200, Unterlage 10, lfd. Nr. 526).

Um der Leitungsthematik angemessen zu begegnen, hat die Vorhabenträgerin die Friedrich Vorwerk KG aus Tostedt als Fachplanerin verpflichtet. Diese erstellte einen Fachbeitrag zum Schutz der Fremdleitungen, welcher 2017 den Planunterlagen der ersten öffentlichen Auslegung im Materialband II-2 beigelegt war.

Im Januar 2019 fanden in Tostedt erste Abstimmungsgespräche der Vorhabenträgerin mit der EWE Netz GmbH sowie der Sasol Germany GmbH zur Sicherung und Neuverlegung der vorhandenen Gashochdruckleitungen statt. Die im Januar 2019 zwischen der Vorhabenträgerin und der EWE Netz GmbH sowie der Sasol Germany GmbH im Rahmen von Abstimmungen besprochenen Planungen und Konzepte haben nach wie vor Bestand und sind unveränderter Bestandteil der Planunterlagen zum Kreuz Kehdingen (siehe z.B. Unterlagen 7, 10, 14.1 sowie Materialband II-2). Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Gespräche mit den Leitungsbetreibern in Vorbereitung der Bauausführung wieder aufzunehmen (s.o. 1.1.4.4).

Die teilweise vorhandenen Salzabbaugerechtigkeiten hindern den Grunderwerb und die Nutzbarkeit der entsprechenden Flurstücke nicht,²⁸⁴ ein Hindernis für das Vorhaben ergibt sich somit nicht.

Die weiteren Hinweise werden berücksichtigt, soweit sie für das Vorhaben relevant sind. Das schließt die erforderlichen Abstimmungen mit den zuständigen Behörden mit ein.

²⁸⁴ Vgl. BGH, Beschl. v. 13.12.2012 – V ZB 49/12, juris, Rn. 9.

2.4.1.3 Kreisbauernverband Stade e.V.

Der Kreisbauernverband Stade e.V. führt aus, dass die flächenbezogenen Eingriffe für die betroffenen landwirtschaftlichen Flächen durch Ersatzflächen kompensiert werden könnten.

Es würden vorhabenbedingt erhebliche Veränderungen im regionalen Verkehrsaufkommen ausgelöst. Insb. auf der K 27 sei mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen. Für die westlich des Anschlusskreises an der K 27 gelegenen landwirtschaftlichen Betriebe und Obstbaubetrieben ergäben sich dadurch erhebliche Belastungen insoweit, als die überwiegend nördlich der K 27 belegenen Nutzflächen mit den landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Gespannen angefahren werden müssten. Dies erfolge im Einzelfall durch Kreuzen der K 27 bzw. im weiteren Verlauf der K 12 sowie durch Anfahrten auf diesen Strecken zu den jeweiligen Grundstückszufahrten. Ein landwirtschaftliches gesondertes Wegenetz sei parallel in diesen Bereichen nicht vorhanden. Damit müssten sich die landwirtschaftlichen Verkehre zukünftig in das verstärkte Verkehrsaufkommen eingliedern. Die sich daraus ergebenden Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit bei dem gegebenen Ausbauzustand der K 27 bzw. der K 12 seien nicht berücksichtigt worden, insb. hinsichtlich des Begegnungsverkehr landwirtschaftlicher Fahrzeuge mit Lkw.

Der Verband fordert daher für die zahlreichen landwirtschaftlichen Hofstellen eine entsprechende Verkehrsregelung mit Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h im Bereich der Hofstellenzufahrten, insb. dort, wo auch derzeit keine Rad- oder Fußwegeverbindungen parallel vorhanden sind.

Nach Auffassung des Verbands fehlten zudem in der luftschadstofftechnischen Untersuchung notwendige Aussagen über die Belastung mit Benzol und Benzo[a]pyrene. Auch wenn es für diese keine unmittelbaren Grenzwerte gebe, sei deren Auftreten insb. für die landwirtschaftlichen Flächen von Bedeutung. Eine Disposition dieser Schadstoffe insb. auf Weideflächen sowie Obstbaukulturen könne aus Sicht der Betriebe nicht hingenommen werden. Aussagen zu diesen Schadstoffen seien zu ergänzen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz, auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit, hat im Rahmen der Abwägung hinreichende Berücksichtigung gefunden. Hierauf sei verwiesen (s.o. 2.2.3.5.7.1). Dies gilt gerade auch für die Auswirkungen auf die Landwirtschaft (s.o. 2.2.3.5.10.4).

In der Luftschadstoffuntersuchung vom 31.01.2022 ist eine gesonderte Untersuchung zu Schadstoffeinträgen auf landwirtschaftlichen Flächen nicht vorgenommen worden, da eine solche hier nicht erforderlich ist. Die vorhabenbedingte Zusatzbelastung ist hier nicht relevant, da die Zusatzbelastung – wenn überhaupt – jeweils einen relativ geringen Anteil an der Gesamtbelastung ausmacht. Darüber hinaus sind etwaige Schadstoffeinträge nur im unmittelbaren Umfeld der Trasse zu erwarten, dort würden sie sich allerdings im Bankett ablagern. Hinzu kommen die hohen Windgeschwindigkeiten und die dadurch guten Luftaustauschbedingungen, die dazu führen, dass etwaige verbleibende Schadstoffe sich nicht konzentriert ablagern, sondern weit abtransportiert werden. Daher ist davon auszugehen, dass die Schadstoffdeposition vorwiegend in den trassennahen Bepflanzungsbereichen bzw. Bepflanzungstreifen gebunden wird, nicht gebundene Schadstoffe durch die Winde weitertransportiert werden. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) bereits seit vielen Jahren die Immissionen an Straßenrändern von Fernverkehrsstraßen untersucht und auswertet.²⁸⁵ Danach beschränkt sich der Einwirkungsbereich der von der Straße ausgehenden Staubemissionen grundsätzlich auf die

²⁸⁵ Düring et al., in: BAST, Relevanz von Nicht-Abgas Partikelemissionen, Endbericht FE 84.0525/2016, 22.12.2017 (verfügbar unter https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/1886/file/Relevanz_von_Nicht_Abgas_Partikelemissionen_84_0525.pdf – zuletzt abgerufen am 20.12.2024) m.w.N.

ersten 10 m zum Fahrbahnrand.

Aufgrund dessen kann eine mehr als bagatellhafte Belastung landwirtschaftlicher Flächen durch Schadstoffe ausgeschlossen werden.

2.4.1.4 Zentralverband der Jagdgenossenschaften und Eigenjagden in Niedersachsen

Der Verband führt im Auftrag der Jagdgenossenschaft Drochtersen I aus, dass der Jagdbezirk ca. 1.850 ha jagdbare Fläche umfasse. Dieser reiche – im Norden begrenzt durch den Siedlungskomplex Drochtersen – nach Süden über den Landernweg und die Ortslage Drochtersermoor und Aschhornermoor bis an die südlich angrenzenden Torfabbaugelände bzw. die Gemarkungsgrenze nach Engelschoff heran.

Durch die Planung des Zubringers zur K 27 werde der östliche Revierteil mit der Teilfläche von ca. 600 ha durchschnitten.

In dem Bereich gebe es erheblichen Wildwechsel, sodass ein Wildschutzzaun erforderlich sei. Die Überführung des Stützens über den Gauensieker Schleusenfleth sei so auszugestalten, dass dort auch Wildwechsel grundsätzlich möglich blieben.

Eine Entschädigung für die sich ergebende Jagdwertminderung sei zuzusagen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen. Das Vorbringen des Verbandes vermag an der Planung jedoch nichts zu ändern. Das von dem Verband geltend gemachte Jagdausübungsrecht gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 NJagdG ist grundsätzlich ein abwägungserheblicher (privater) Belang, der im Rahmen der Planung beachtet wurde (s.o. 2.2.3.5.11).

Die Verkleinerung des Jagdgebiets und die damit einhergehende Jagdwertminderung sowie die sich auf Wildwechselbeziehungen auswirkende Durchschneidung der bejagbaren Fläche durch die Verwirklichung des Vorhabens werden nach Einholung eines Jagdwertgutachtens durch die Vorhabenträgerin finanziell entschädigt. Die Vereinbarung über die Entschädigung und deren Höhe ist jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern wird im Rahmen eines nachgelagerten Entschädigungsverfahrens behandelt. Entschädigungsansprüche werden im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach festgestellt.

Die Planung sieht am Böschungsfuß der Autobahn die Anordnung eines Wildschutzzauns vor, der auch am Zubringer zur K 27 beidseitig bis zum geplanten Kreisverkehr an der K 27 (Aschhorn) fortgeführt wird (Unterlage 7, Blatt 1, Lageplan). Die Bauwerke zur Überführung des Gauensieker Schleusenfleths verfügen mit einer lichten Weite von 19 m und einer lichten Höhe von 4,50 m über ausreichend Raum für die Nutzung jedenfalls durch Niederwild.

2.4.1.5 EWE NETZ GmbH

Die EWE NETZ GmbH weist als Betreiberin von Versorgungsanlagen im Plangebiet darauf hin, dass das Erdgas Hochdrucknetz durch Näherung der Baumaßnahme beeinflusst werden könne und bittet um Kontaktaufnahme zur zuständigen Fachleitung. Sie bittet um Einbeziehung in die weiteren Planungen und um frühzeitige Beteiligung. Sofern Anpassungen an ihren Anlagen erforderlich würden, sollten die gesetzlichen Vorgaben und anerkannten Regeln der Technik gelten. Die notwendigen Kosten seien vollständig von der Vorhabenträgerin zu tragen und der EWE NETZ GmbH zu erstatten.

Nach erfolgter 1. Deckblattänderung wiederholte die EWE NETZ GmbH ihre Ausführungen und teilte mit, keine weiteren Bedenken oder Anregungen vorzubringen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die geplante Bedarfsplanmaßnahme „A 20 Kreuz Kehdingen“ weist im Bereich der Gemarkung Drochtersen, Landernweg, zwei Kreuzungen mit einer Erdgashochdruckleitung, DN 300, der EWE auf (Unterlage 10, lfd. Nr. 509).

Des Weiteren sind im Bereich des Kreuzes Kehdingen zwei weitere bestehende Gasleitungen der EWE betroffen: Eine Gasleitung DN 150 der EWE verläuft entlang des Gauensieker Schleusenfleths und ist in ihrem Verlauf unter den Brückenbauwerken 10.2 sowie 10.3 zu sichern (Unterlage 10, lfd. Nr. 517). Eine andere bestehende Gasleitung DN 200 der EWE wird im Anpassungsbereich der L 111 überbaut (Unterlage 10, lfd. Nr. 526). Zur Durchführung der Baumaßnahme ist auch diese Leitung zu sichern und im notwendigen Maß zu ändern.

Der fachgerechte Umgang mit den Fernleitungen ist im Fachbeitrag zum Schutz von Fremdleitungen erarbeitet worden. Auf diesen wird verwiesen (siehe Materialband II-2).

Es ist geplant, die als Bauvorbereitung erforderliche Versetzung der EWE-Anlagen in Planung und Durchführung von der EWE NETZ GmbH bzw. einem von ihr beauftragten Unternehmen durchführen zu lassen. Dies erfolgt in enger Abstimmung mit der Vorhabenträgerin.

Die Kostentragung bestimmt sich nach den bestehenden Verträgen bzw. gesetzlichen Regelungen. Zur Übernahme der Kosten sowie zu den sich aus der Leitungskreuzung ergebenden Rechten und Pflichten wird rechtzeitig vor Baubeginn eine Vereinbarung zwischen der Vorhabenträgerin und dem Versorgungsunternehmen/Leitungsbetreiber abgeschlossen. Demgegenüber sind der Planfeststellungsbehörde im Regelfall Anordnungen über die Kostentragung bei kreuzenden Infrastrukturen ohne gesonderte Rechtsgrundlage verwehrt.²⁸⁶

Die Vorhabenträgerin hat die weiteren Hinweise zur Kenntnis genommen und wird diese, soweit sie für das Vorhaben relevant sind, berücksichtigen.

2.4.1.6 Unterhaltungsverband Kehdingen

Der Unterhaltungsverband Kehdingen moniert einerseits, dass die hydraulische Bemessung der Entwässerungsanlagen unzureichend sei, da eine veraltete Regenwasserspense nach KOSTRA-DWD-2000 zugrunde gelegt worden sei und angesichts dessen eine Überarbeitung der hydraulischen Berechnung zwingend erforderlich sei.

Zudem seien unter Umständen erforderliche Anpassungen der Schöpfwerkskapazitäten durch zusätzliche Wassermengen kostenpflichtig durch die Vorhabenträgerin vorzunehmen.

Sofern neue Brücken anzulegen seien, seien die Unterhaltung der Gewässer unterhalb dieser Brücken ebenfalls von der Vorhabenträgerin vorzunehmen und unter Umständen Erschwerniszuschläge für die Unterhaltung der Gewässer im Kreuzungsbereich zu erbringen.

Sofern nach Fertigstellung des Vorhabens ferner wider Erwarten die Wasserstände anstiegen und damit die Entwässerung der landwirtschaftlichen Flächen beeinträchtigt wird, sei eine Umstellung der Betriebsweise des Ruthenstromsperrwerks beim Land Niedersachsen zu erwirken.

Zudem sei dem Unterhaltungsverband Kehdingen ein qualitativer Nachweis der einzuleitenden Wassermengen vorzulegen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Zutreffend ist, dass die statistische Regenspense nach KOSTRA-DWD-2000 veraltet ist. In den aktualisierten Planunterlagen wird daher für die Berechnungen der prognostischen Einleitmengen der Bemessungsregen nach KOSTRA-DWD-2010R zugrunde gelegt. Mit Datum vom 01.01.2023 wurden die Datensätze KOSTRA-DWD 2010R ihrerseits durch die Regenspense-Daten KOSTRA-DWD-2020 ersetzt. Die Vorhabenträgerin hat daher die

²⁸⁶ BVerwG, Beschl. v. 29.06.2017 – 9 A 8.16, juris Rn. 7.

möglichen Auswirkungen der neuen Datensätze (KOSTRA-DWD-2020) geprüft. Im Ergebnis war festzustellen, dass die maßgebenden Regenspenden gemäß KOSTRA-DWD-2020 geringer ausfallen als unter Zugrundelegung der Daten nach KOSTRA-DWD-2010R. Damit liegen die Berechnungen in der Planunterlage 13.2 auf der sicheren Seite.

Ausgehend davon ergibt sich ein Bemessungsregen von 102,2 l/(s x ha). Angesichts dessen sowie in Ausrichtung an dem Einzugsgebiet wird die landwirtschaftliche Abflussspende weiterhin mit 1,2 l/(s x ha) festgelegt (Unterlage 13.2, S. 3). Die Einleitung in die Oberflächengewässer orientiert sich an dieser landwirtschaftlichen Abflussspende und wird auf das Maß von 1,2 l/(s x ha) gedrosselt (s.o. 2.3.3.1.1.2.3).

Eine Anpassung des Schöpfwerksbetriebs ist daher grundsätzlich nicht erforderlich, da auch die zusätzlich anfallenden Wassermengen der schon bestehenden landwirtschaftlichen Abflussspende entsprechen und der Schöpfwerksbetrieb auf diese Parameter ausgelegt ist. Im Übrigen hat die Problematik bereits Eingang in die Nebenbestimmung 1.2.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses zur A 20 – Elbquerung gefunden, die weiterhin gilt.

Ferner sind durch die planfestgestellten Brückenbauwerke und Gewässerkreuzungen keine Erschwernisse der Gewässerunterhaltung zu erwarten. Dies ist Tatbestandsvoraussetzung der jeweiligen Genehmigungen und Erlaubnisse und konnte jeweils verneint werden (s.o. 2.2.3.5.13).

Hinsichtlich der Gewässerunterhaltung unter den Brückenbauwerken gelten die gesetzlichen Bestimmungen, sodass insoweit keine weitergehenden oder darüberhinausgehenden Zusicherungen der Vorhabenträgerin erforderlich waren.

Eine Vorlegung qualitativer Nachweise der einzuleitenden Wassermengen hält die Planfeststellungsbehörde für nicht erforderlich. Im Rahmen der erteilten gehobenen wasserrechtlichen Erlaubnisse konnten prognostisch keine schädlichen Gewässerveränderungen durch die Einleitungen festgestellt werden, sodass von qualitativen Gewässerveränderungen nicht auszugehen ist (s.o. 2.3.3). In gleicher Weise stellt auch der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie keine Verschlechterung des ökologischen oder chemischen Potenzials bzw. Zustands fest (s.o. 2.2.3.4.5.1 und 2.3.3). Fernerhin verbleibt es bei der Zuständigkeit der Unteren Wasserbehörde, die bestehende Gewässerbenutzungen zu überwachen und bei Handlungsbedarf entsprechend einzuschreiten.

Darüber hinaus sind Veränderungen der Wasserstände sowie eine Beeinträchtigung des Schöpfwerksbetriebs im Vorhabengebiet vorhabenbedingt nicht zu erwarten. Sofern im theoretischen Fall unvorhersehbare Auswirkungen gegeben sein sollten, fehlt sowohl der Planfeststellungsbehörde als auch der Vorhabenträgerin die rechtliche Handhabe gegenüber dem Land Niedersachsen.

2.4.1.7 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen – RD Hameln – Hannover – Kampfmittelbeseitigungsdienst

Das Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen – RD Hameln – Hannover – Kampfmittelbeseitigungsdienst weist darauf hin, dass die Gemeinden als Gefahrabwehrbehörden auch für Maßnahmen der Gefahrerforschung zuständig seien. Es könne nicht unterstellt werden, dass keine Kampfmittelbelastung im Vorhabenbereich vorliege. Sofern eine Luftbildauswertung durchgeführt werden soll, bittet das Landesamt um entsprechende schriftliche Auftragserteilung.

Nach erfolgter 1. Deckblattänderung wiederholt das Landesamt seine Ausführungen und nimmt zum öffentlichen Belang der Kampfmittelbeseitigung insofern Stellung, dass aufgrund der Sachlage bezüglich der Flächen B kein Handlungsbedarf bestehe, da nach durchgeführter Luftbildauswertung keine Kampfmittelbelastung vermutet werde. Für die Flächen A hingegen wurde keine Luftbildauswertung durchgeführt, es bestehe der allgemeine Verdacht auf Kampfmittel. Eine Luftbildauswertung werde empfohlen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt. Für die Flächen A ist keine ergänzende Luftbilddauswertung erforderlich. Zu den Flächen nordwestlich des Gauensieker Schleusenfleths und der K 27 bei Aschhorn ist ein ausreichender Abstand gewahrt (alle Bauteile liegen in den Flächen B). Der Anschlussbereich süd-östlich der K 28 (Ritschermoorstraße) ist durch die vorhandene Untersuchung des Nachbarabschnitts 5a zur A 26 abgedeckt.

2.4.1.8 Schleusenverband Bauernschaft Ritsch

Der Schleusenverband Bauernschaft Ritsch hatte eingewandt, dass die zukünftige Unterhaltung des ausgebauten Rückhaltegrabens zwischen Einleitungsstelle E4 und E3 die Vorhabenträgerin tragen müsse.

Zwischen L 111, A 20 und Zubringer werde ein neues Kleinschöpfwerk angelegt, entlang der A 20 ein neuer Drainsammler gelegt und die vorhandenen Drainagen angeschlossen. Durch die Baumaßnahmen der A 20 müsse mit Versackungen des Sammlers gerechnet werden. Reparatur- und Ausbaukosten seien von der Vorhabenträgerin zu übernehmen.

Der Schleusenverband fordert bei der Anpassung des Gewässerverlaufs an der Kreuzung des geplanten Wirtschaftsweges mit dem Gewässer für das geplante Wellstahl-Maulprofil eine Spannweite von 4,5 m statt 3,5 m.

Von Polder 1 würden Flächen bei Polder 4 angeschlossen (Rohrleitung C). Die jetzige Leitung sei dann nicht mehr ausreichend, da der Starkregen in den letzten Jahren sehr zugenommen habe. Die Leitung DN 300 sei daher neu zu verlegen.

Ab Landern werde der dritte Sammler von der A 26 überbaut. Sauger könnten dann nicht mehr entwässern. Es sei daher ein neuer Sammler neben der A 26 zu verlegen, damit die Sauger angeschlossen werden könnten.

Nach erfolgter 1. Deckblattänderung hat der Schleusenverband keine Stellungnahme mehr abgegeben, da seine Forderungen aus der Stellungnahme 2017 eingearbeitet worden seien.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die ursprüngliche Kritik wurde von der Vorhabenträgerin berücksichtigt; nach der Planänderung besteht diesbezüglich kein weiterer Handlungsbedarf.

2.4.1.9 Gauensieker Schleusenverband

Der Gauensieker Schleusenverband führt aus, dass Sohle an der Einleitstelle E4 als auch an den Einleitstellen E12 und E13 Rückhaltegräben bzw. Ersatzgewässer für die Aufnahme von Straßenwasser sowie der anliegenden Geländeentwässerung hergestellt würden. Die Unterhaltung dieser Gräben sei von der Vorhabenträgerin zu übernehmen und nicht vom Entwässerungsverband, da die Gräben ausschließlich der Entwässerung des Straßenkörpers dienen. Zudem sei eine Ertüchtigung der Polderschöpfwerke Landern und Wettern erforderlich, da durch die Versiegelung höhere Wassermengen abzupumpen seien. Darüber hinaus weist der Verband darauf hin, dass die durch Autobahn und Zubringer erforderliche Neuverlegung der Polderleitungen Bodenvermischungen verursache, welche die Tragfähigkeit gefährden könnten. Eventuell erforderliche Reparaturkosten infolge von Versackungen der Leitungen seien von der Vorhabenträgerin zu tragen.

Ferner weist der Gauensieker Schleusenverband darauf hin, dass alle Anlagen des Verbandes sowohl während der Bauzeit als auch danach funktionsfähig bleiben müssten.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Sowohl hinsichtlich des Rückhaltegrabens an der Einleitstelle E4 als auch hinsichtlich des Ersatzgewässers an den Einleitstellen E12 und E13 gelten hinsichtlich der Unterhaltungslast

bzw. der Zuordnung zu einem Unterhaltungsträger die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen. Mit dem Planfeststellungsbeschluss ist weder eine Änderung der gesetzlich geltenden Unterhaltungslastverteilung noch eine Veränderung eventueller Kostenfolgen verbunden.

Darüber hinaus hält die Planfeststellungsbehörde eine Ertüchtigung der Polderschöpfwerke Landern und Wettern für nicht erforderlich, da die Straßenentwässerung auf die bestehende landwirtschaftliche Abflussspende von 1,2 l/(s x ha) gedrosselt wird. Im Übrigen hat die Problematik bereits Eingang in die Nebenbestimmung 1.2.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses zur A 20 – Elbquerung gefunden, die weiterhin gilt.

Hinsichtlich eventuell anfallender Reparaturkosten nimmt die Planfeststellungsbehörde den Hinweis des Trägers öffentlicher Belange zur Kenntnis. Vorhabenbedingte Absackungen und dadurch ausgelöste Entwässerungerschwernisse sind nicht zu erwarten.

Darüber hinaus ist sowohl durch den Bauablauf als auch die zunehmenden Ersatzmaßnahmen im Entwässerungssystem sichergestellt, dass die Entwässerung der Poldergebiete funktionsgleich erhalten oder wiederhergestellt wird.

2.4.1.10 Entwässerungsverband Mittelkehdingen

Der Entwässerungsverband Mittelkehdingen moniert, dass die Anlieferung des Bodenmaterials für den Vorbelastungsdamm mittels Baufahrzeugen über die K 12 erfolge, welche im Verbandsgebiet liege und durch acht Durchlässe gedückt sei. Durch die schweren Baufahrzeuge seien Sackungen zu befürchten, die die Entwässerung beeinträchtigen könnten.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Ausweislich des Erläuterungsberichts erfolgt der Antransport der Baumaterialien über das öffentliche Straßennetz, insb. die K 27 und die L 111 sowie wegen der bestehenden Gewichtsbeschränkungen vor allem über das Baufeld des bereits planfestgestellten angrenzenden A 20-Abschnitts in Niedersachsen.

Eine Inanspruchnahme der K 12 sowie Beeinträchtigung der Durchlässe in der K 12 sind angesichts dessen nicht zu erwarten.

2.4.1.11 Friedrich Vorwerk SE & Co. KG

Die Friedrich Vorwerk SE & Co. KG handelt im Auftrag der SASOL für die Ethylenfernleitung Stade-Brunsbüttel. Im Zuge dessen weist sie darauf hin, dass mit dem Zubringer zur K 27 im Zuge dieser Baumaßnahmen Rohrfernleitungen der EWE und der SASOL überbaut würden. Durch die Bauweise der Straße im Überschüttverfahren komme es zu Setzungen im Bereich der heutigen Rohrzone der Rohrleitungen.

Es seien die benannten Maßnahmen der Vorzugsvariante aus dem Fachbeitrag „Verlegung Rohrfernleitungen SASOL und EWE“ anzuwenden.

Die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr habe die Kosten für alle technischen Maßnahmen und Produktionsausfälle zu übernehmen.

Vor Beginn der Baumaßnahmen sei die SASOL Fernleitung durch das Betriebsführungspersonal der Friedrich Vorwerk SE ggf. zu orten und die Lage mittels Probeaufgrabung zu bestätigen. Die Arbeiten im Schutzbereich der Fernleitung dürften nur unter Aussicht der Friedrich Vorwerk SE vorgenommen werden. Das Überfahren der Leitung sei nur mit Baggermatratzen zulässig. Baumaschinen dürften nicht näher als 2 m neben der Leitung arbeiten oder abgestellt werden. Für die Schwerlasttransporte habe die Vorhabenträgerin nachzuweisen, dass keine Setzungen im Bereich der Rohrzone aufträten. Die Maßnahmen seien von der SASOL vor Beginn der Arbeiten freizugeben.

Die Friedrich Vorwerk SE verweist auf die Regeln der der Stellungnahme beigelegten Broschüre.

Die Bauausführung der Rohrbaumaßnahmen an der Leitung erfolge durch von SASOL beauftragte Unternehmen. Zur Sicherung des Schutzstreifens seien zugunsten der SASOL beschränkte persönliche Sicherheiten einzutragen.

Nach erfolgter 1. Deckblattänderung verweist die Friedrich Vorwerk SE auf ihre Stellungnahme von 2017 und hat keine weiteren Anmerkungen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

In Reaktion auf die erste Stellungnahme hat die Vorhabenträgerin Zusagen erteilt, die weiterhin Bestand haben (s.o. 1.1.4.4). Das gilt auch für die am 23.01.2019 in Tostedt besprochenen Planungen und Konzepte. Die in Vorbereitung der Baumaßnahme erforderliche Versetzung der SASOL-Anlagen werden in Planung und Durchführung von der SASOL bzw. einem beauftragten Unternehmen in Abstimmung mit der Vorhabenträgerin durchgeführt.

Die Kostentragung erfolgt nach bestehenden Verträgen und den gesetzlichen Regelungen. Zur Übernahme der Kosten sowie zu den sich aus der Kreuzungssituation ergebenden Rechte und Pflichten wird vor Baubeginn eine Vereinbarung zwischen Vorhabenträgerin und Versorgungsunternehmen/Leitungsbetreiber geschlossen. Weitere diesbezügliche Regelungen sind der Planfeststellungsbehörde verwehrt.

2.4.1.12 Entwässerungsverband Drochtersen

Der Entwässerungsverband Drochtersen moniert zum einen, dass die Polderleitungen B und C des Polders C überbaut würden und beim Ersatzbau der Leitungen mit Versackungen zu rechnen sei, welche erst Jahre später aufträten. Angesichts dessen seien von der Vorhabenträgerin die anfallenden Reparaturkosten für Versackungen zu übernehmen.

Zudem sei eine Anpassung der Pumpenleistung des Verbandsschöpfwerks erforderlich, da durch die beidseitigen Straßenentwässerungsgräben mehr Wasser über das Entwässerungssystem des Verbands in das Schöpfwerk eingeleitet würde.

Weiterhin seien auch zwei Quersammler bzw. Saugrohre neu anzuschließen, welche ebenfalls von Versackungen betroffen sein könnten. Die unter Umständen anfallenden Reparaturkosten seien ebenfalls von der Vorhabenträgerin zu tragen.

Schließlich weist der Träger öffentlicher Belange darauf hin, dass alle Anlagen des Verbandsgebiets sowohl während der Bauzeit als auch während der Betriebszeit funktionsfähig bleiben müssten.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Hinsichtlich anfallender Schäden an Drainage- und Polderleitungen des Entwässerungsverbands gelten die gesetzlichen Bestimmungen. Die Planfeststellungsbehörde weist angesichts dessen darauf hin, dass Reparaturkosten von der Vorhabenträgerin nur insoweit zu übernehmen sind, wie die aufgetretenen Schäden ursächlich und zweifelsfrei dem planfestgestellten Vorhaben zugeordnet werden können. An den geltenden Voraussetzungen und Grenzen für eventuelle Schadensersatzansprüche ändert der vorliegende Planfeststellungsbeschluss nichts.

Zudem ist keine Anpassung oder Erweiterung des Verbandsschöpfwerks erforderlich, da mit dem planfestgestellten Vorhaben keine Erhöhung der abzuführenden Wassermengen verbunden ist. Allenfalls fließt das in der Menge unverändert anfallende Niederschlagswasser über die versiegelten Flächen schneller in die Straßenseitgräben. Durch Rückhaltung und Drosselung der Niederschlagsmengen etwa durch Versickerung im Böschungsdamm, durch Rückhaltung in den Entwässerungsgräben oder auch durch Einleitbauwerke mit Drosselklappe ist sichergestellt, dass die Einleitung aus den Straßenseitengewässern in die Verbandsgewässer mengenmäßig der bisherigen landwirtschaftlichen Abflussspende

entspricht, auf welche die bestehenden Verbandsschöpfwerke sowie Verbandsgewässer mengenmäßig bereist ausgerichtet sind.

Auch hinsichtlich der zu verlegenden Quersammler und unter Umständen daran auftretenden Schäden weist die Planfeststellungsbehörde daran hin, dass der vorliegende Planfeststellungsbeschluss die insoweit geltenden gesetzlichen Bestimmungen weder erweitert noch begrenzt. Anfallende Schäden sind von der Vorhabenträgerin angesichts dessen dann zu ersetzen, wenn die Schäden kausal und nachweisbar durch das Vorhaben ausgelöst worden sind.

Darüber hinaus stellt die Planfeststellungsbehörde klar, dass das Vorhaben von Beginn an unter der Prämisse geplant worden ist, dass Eingriffe in das bestehende Entwässerungssystem soweit wie möglich zu vermeiden und sofern unvermeidbar funktionsgleich auszugleichen sind. Angesichts dessen ist die Funktionsfähigkeit der landwirtschaftlichen Flächenentwässerung sowie die hydraulische Leistungsfähigkeit der Ersatzgewässer jederzeit gewährleistet.

2.4.1.13 Gemeinde Drochtersen

Die Gemeinde Drochtersen weist darauf hin, dass während der Bauphase die verkehrliche Erschließung für die landwirtschaftliche Nutzung nebst Entwässerung sichergestellt werden müsse.

Sie beantragt Lärmschutzmaßnahmen für Anlieger, die im Gebiet von der nördlichen Zubringerstraße über die K 27 (Aschhorn) und die K 12 (Buschhörne/Dornbuschermoor) bis zur B 495 (Wolfsbruchermoor) an den Straßen wohnen.

Die Alternativstrecke sei entsprechend der Vorgaben des RROP des Landkreises Stade im Wolfsbruchermoor zu gestalten. Das neue Wohngebiet sei in Richtung der B 495 zu umfahren.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit sei entlang der Zubringerstraßen der Bau von Rad- und Fußwegen möglichst beidseitig, wenigstens aber einseitig in notwendiger Breite vorzunehmen. Vorhandene Bushaltestellen seien auszubauen, Kreuzungsbereiche mit Ampelanlagen und Abbiegespuren ebenso.

Die Gemeinde beantragt, dass für die Aufstufung der K 12 und K 27 zur Bundesstraße ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werde.

Der 7. Bauabschnitt der A 20 sei gleichzeitig mit der Verkehrsfreigabe des Elbtunnels freizugeben und unter Verkehr zu nehmen.

Der vorgesehene Anschlusspunkt (Kreisel Kreuzung Landernweg/K 27) der Zubringerstraße zur K 27 (Aschhornermoor) sei so zu planen und auszugestalten, dass ein zusätzlicher Anschluss mittels Anbindungs- bzw. Umgehungsstraße an die südlichen Wohngebiete der Ortschaft Drochtersen ermöglicht werde. Hier soll langfristig eine Ortsumgehung möglich sein.

Nach erfolgter 1. Deckblattänderung hielt die Gemeinde an ihrer Stellungnahme von 2017 fest. Die durch das Vorhaben entstehenden Kosten für Entwässerungsmaßnahmen seien von der Vorhabenträgerin zu tragen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Erschließung und Entwässerung während der Bauphase werden gewährleistet.

Die vorhabenbedingten Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz sind hinreichend berücksichtigt worden (s.o. 2.2.3.5.7).

Eine Ausstattung der Zubringerstraßen mit Rad- und Fußwegen ist nicht angezeigt, da die Zubringer allein zur Autobahn führen, die für den Fußgänger- und Radverkehr nicht zugänglich ist. Soweit sich die Stellungnahme auf die die K 27 und K 12 zwischen Aschhorn und der B 495 bezieht, betrifft sie nicht das planfestgestellte Vorhaben selbst, sondern das nachgeordnete Netz. Insoweit ist auf die beschränkte Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde und der

Vorhabenträgerin zu verweisen, die sich auf das Vorhaben eines Autobahnkreuzes und die zum Anschluss an andere Anlagen erforderlichen Folgemaßnahmen im Sinne von § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG beschränken müssen (näher dazu unter 2.2.3.5.7).

Bereits durch die aktuelle Planung wird eine Verkehrsentslastung erreicht. Eine verknüpfte, gleichzeitige Verkehrsfreigabe von Elbtunnel und Abschnitt 7 der Küstenautobahn ist nicht angezeigt.

Die Funktionen des Gewässersystems und die Entwässerung der Flächen werden durch bauliche Ersatzmaßnahmen aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt. Die Kosten dieser Maßnahmen hat die Vorhabenträgerin zu tragen. Die notwendigen Maßnahmen sind im Rahmen des wassertechnischen Fachbeitrags ermittelt worden (siehe Unterlage 13).

Nach Fertigstellung der wasserwirtschaftlichen Einrichtungen gehen Eigentum und Baulast auf die zuständigen Wasser- und Bodenverbände über, die sodann für Unterhaltung, Betrieb und Erneuerung der Anlagen zuständig sind. Die hierfür erforderlichen finanziellen Mittel werden gemäß Verordnung zur Berechnung von Ablösungsbeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz (Ablösebeträge-Berechnungsverordnung – ABBV) berechnet und den Verbänden in Form einer einmaligen Ablösezahlung durch die Vorhabenträgerin zur Verfügung gestellt.

Der Übergang des Eigentums und die finanzielle Ablösung werden zwischen Vorhabenträgerin und den Verbänden vereinbart und vor Baubeginn abgeschlossen.

Etwaige Bewirtschaftungserschwernisse (z.B. Gewässerunterhaltung unterhalb von Brücken) werden gegenüber den Verbänden im Rahmen der Vereinbarungen durch einen einmaligen Ablösebetrag entschädigt.

Schadlose Ableitung und Behandlung des Regenwasserabflusses von der Straße sind gewährleistet; es kommt zu keiner zusätzlichen hydraulischen Belastung durch das Vorhaben. Die vorgesehene Entwässerung bewirkt eine starke Drosselung und zeitliche Verzögerung des Abflusses (s.o. 2.3.3.1.1.2.3).

2.4.1.14 Wasser- und Bodenverband Krautsand

Der Wasser- und Bodenverband Krautsand führt aus, dass durch vorhabenbedingte Versiegelungen erhöhte Wassermengen abzuführen seien, die schlussendlich in das Verbandsgebiet des Wasser- und Bodenverbands Krautsand eingeleitet würden. Insb. bei geschlossenen Sperrbauwerken würden diese erhöhten Niederschlagsmengen in das Verbandsgebiet des Trägers öffentlicher Belange eingeleitet und die niedrig liegenden landwirtschaftlichen Flächen dadurch überflutet.

Angesichts dessen seien die Sperrbauwerke zur Elbe so zu schließen, dass die Verbandsgewässer noch nicht gefüllt sind und erhöhte Abflüsse aus den vorhabenbetroffenen Verbandsgebieten aufnehmen können.

Zudem sei zu gewährleisten, dass die von den versiegelten Flächen abfließenden Wassermengen nicht mit Schadstoffen belastet seien und müssten alle zusätzlichen Unterhaltungsmaßnahmen an Gewässern von der Vorhabenträgerin übernommen werden.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Durch die vorhabenbedingten Versiegelungen sind keine erhöhten Wasserabflüsse zu erwarten. Bei gleichbleibenden Regenmengen ändert sich die über die Verbands- sowie Schöpfwerke abzuleitende Wassermenge nicht. Allenfalls ist eine beschleunigte Einleitung der von den versiegelten Straßenflächen ablaufenden Niederschlagswasser in die Verbandsgewässer zu erwarten. Um solche Lastspitzen zu verhindern, erfolgt die Einleitung des Straßenniederschlagswassers in die Verbandsgewässer gedrosselt, insb. durch Versickerung über die Straßenböschung sowie durch Rückhaltung in den Straßenseitgräben und Regelungsbauwerke mit Drosselklappe. Durch diese Maßnahmen ist sichergestellt, dass

die Einleitung der auf den Straßen anfallenden Niederschlagswässer über die Straßenseitgräben nur verzögert erfolgt und nicht den Wert der landwirtschaftlichen Abflussspende, auf welche die Verbandsgewässer und die Schöpfwerke ausgelegt sind, übersteigt.

Darüber hinaus stellt die Planfeststellungsbehörde klar, dass der Betrieb des Ruthenstromsperrwerks im Zuständigkeitsbereich der Bundeswasserstraßenverwaltung liegt und daher außerhalb des rechtlichen Einflussnahmebereichs der Planfeststellungsbehörde.

Darüber hinaus ist durch die technische Vorhabenausgestaltung gewährleistet, dass ein straßenbedingter Schadstoffeintrag in die Verbands- oder Oberflächengewässer nicht erfolgt. Zum einen werden Schadstoffe entweder über die Versickerung im Böschungsdamm oder in den Straßenseitgräben zurückgehalten oder in den Regelungsbauwerken. Hinsichtlich im Wasser gelöster Tausalze, welche nicht im Rahmen der Bodenpassage gereinigt werden können, ist keine schädliche Gewässeränderung zu erwarten (s.o. 2.3.3.1.1.2.1). Hinsichtlich des ausgepressten eisenhaltigen Porenwassers ist sichergestellt, dass eine Behandlung dieses Wassers in Behandlungs- und Absetzbecken erfolgt und dieses Wasser erst dann in die Oberflächen- oder Verbandsgewässer eingeleitet wird, wenn ein (ökologisch) verträglicher Einleitrichtwert eingehalten ist.

Darüber hinaus weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die Übernahme der Unterhaltungslast für neu zu errichtende Entwässerungsanlagen durch die Vorhabenträgerin nicht vorgesehen ist. Hinsichtlich der Unterhaltungslast sowie der Unterhaltungsverpflichtung gelten die gesetzlichen Bestimmungen.

2.4.1.15 Landwirtschaftskammer Niedersachsen

Die Landwirtschaftskammer Niedersachsen sieht gravierende negative Effekte für die örtliche Landwirtschaft. So führe das Vorhaben zu Flächenverlusten, An- und Durchschneidungen und in der Folge zu ungünstigen Zuschnitten oder Umwegen, Zerstörung von Wirtschaftswegverbindungen sowie eine Unterbrechung des Entwässerungssystems.

Bezüglich des Wirtschaftswegenetzes fehlten parallel zur Autobahn geführte Ersatzwege.

Für 35 Betriebe liege eine schwere Betroffenheit vor, für einen Großteil seien sogar Existenzgefährdungen anzunehmen; diese seien gutachterlich zu prüfen.

Ein weitgehend neues Entwässerungssystem sei vorhabenbedingt erforderlich und somit aufzubauen.

Die Landwirtschaftskammer könne ihre aus landwirtschaftlicher Sicht bestehenden Bedenken zurückstellen, wenn diese Probleme im Flurbereinigungsverfahren Assel-Bützfleth bewältigt werden könnten.

Nach erfolgter 1. Deckblattänderung trägt die Landwirtschaftskammer ergänzend vor, dass für die Anschlussstelle Drochtersen eine Umtrassierung vorgenommen werden solle, um einen ausreichenden Abstand von 150 m zwischen der südlichsten Anlage des Sonderflächengebiets Windenergieanlagen und dem Fahrbahnrand zu gewährleisten. Die Auswirkungen der Umtrassierung auf die Landwirtschaft seien zu prüfen, negative Effekte möglichst zu minimieren.

Bezüglich der Aufnahme des landwirtschaftlichen Verkehrs von den Wirtschaftswegen auf die öffentlichen Straßen weist die Landwirtschaftskammer darauf hin, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge entweder eine Beschleunigungsspur benötigen, um sich in den fließenden Verkehr einordnen zu können, oder Kreisverkehre vorhanden sein müssten, die eine ausreichende Dimensionierung für den landwirtschaftlichen Verkehr aufweisen.

Bezüglich der Maßnahmen zum bauzeitlichen Schutz von Gewässern wünscht sich die Landwirtschaftskammer eine Konkretisierung, bei welchem Prüfwert von Eisen eine Einleitung erfolgen dürfe. Die Einhaltung der Einleitwerte für eisenhaltiges Porengewässer sei sicherzustellen.

Kritisch sei die Vergrößerung des zu schaffenden Ersatzlebensraums für Wiesenbrüter auf dem Gauensieker Sand von 33,50 ha auf 37,21 ha, da auf dem Gauensieker Sand bereits ein großer Teil der Flächen extensiviert worden sei. Eine langfristige ökonomische Sicherung der landwirtschaftlichen Nutzung bedürfe eines gewissen Mindestanteils intensiv geführter Grünländereien.

Die Einbeziehung der Belange von Boden und Wasser in den Aufgabenumfang der Umweltbaubegleitung sei unbedingt erforderlich. Hier seien verbindliche Zusagen und konkrete Vorgaben wünschenswert.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Das Wirtschaftswegenetz ist detailliert untersucht worden, entsprechende Netzergänzungen sind vorgesehen (s.o. 2.2.3.5.10.4). Auch im Zusammenhang mit dem benachbarten Planungsabschnitt ist ein hinreichender Aufbauzustand des Wirtschaftswegenetzes gewährleistet.

Die vorhabenbedingt stark betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe wurden ermittelt. Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen wurden bestmöglich berücksichtigt. Auch durch die Bereitstellung von Ersatzland sollen hier Lösungen gefunden werden, auch wenn eine verbindliche Zusage von Ersatzland nicht gegeben werden kann. Berechtigte Entschädigungsansprüche werden in einem nachgeordneten Verfahren geregelt. Hierzu sei auf die Ausführungen unter 2.2.3.5.10.3 verwiesen.

Die Be- und Entwässerung im Plangebiet wurde detailliert untersucht. Eine Verschlechterung der Entwässerungssituation in der Region durch das Vorhaben kann ausgeschlossen werden. Es werden geeignete bauliche Ersatzmaßnahmen für die Aufrechterhaltung und/oder Wiederherstellung der Entwässerung vorgenommen (s.o. 2.2.3.4.5.2).

Das Flurbereinigungsverfahren Assel-Bützfleth liegt weitgehend außerhalb des Planungsbereichs des Kreuzes Kehdingen, landwirtschaftliche Probleme werden daher außerhalb des Flurbereinigungsverfahrens bewältigt.

Negative Auswirkungen durch die Umtrassierung auf die Landwirtschaft können ausgeschlossen werden, da infolge der Umtrassierung weniger landwirtschaftliche Nutzfläche in Anspruch genommen wird als vor der Planänderung. Die Trassierung und Bemessung der Wirtschaftswege und ihrer Knotenpunkte ist gemäß den Richtlinien für die ländlichen Wegebau, Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V., Ausgabe August 2016 (DWA-A 904-1) vorgenommen worden. Die Anschlüsse an das öffentliche Straßennetz wurden dementsprechend in Form plangleicher Einmündungen ausgebildet. Die geplanten Kreisverkehrsplätze wurden gemäß den Richtlinien für die Anlagen von Landstraßen (RAL) geplant. Dadurch wird allen gängigen Bemessungsfahrzeugen ausreichend Platz eingeräumt.

Bezüglich der Behandlung des Porenwassers wird auf den Fachbeitrag zur Behandlung des ausgepressten eisenhaltigen Porenwassers (Materialband II-1) verwiesen. Die Einhaltung der Grenzwerte für eisenhaltiges Porenwasser wird sichergestellt. Die Anforderungen an das einzuleitende Wasser sind wie folgt:

- Eisengehalt gesamt $\leq 2,0$ mg/l,
- Sauerstoffsättigung ≥ 65 %,
- PH-Wert 6,5 bis 8,5.

Ein begleitendes Monitoring gewährleistet die Einhaltung der Grenzwerte.

Im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen wird keine landwirtschaftliche Fläche entzogen. Die hierfür herangezogenen öffentlichen Flächen werden der Landwirtschaft weiterhin als Pachtfläche angeboten, lediglich die Bewirtschaftungsform wird von intensiver auf extensive Landwirtschaft umgestellt. Die Wirtschaftsfähigkeit der durch die Extensivierung von Landwirtschaftsflächen betroffenen Betriebe wird im Rahmen der Verpachtung der Flächen durch die Vorhabenträgerin mit den Flächenpächtern erörtert.

Die Vorhabenträgerin hat im Übrigen neben einer Umweltbaubegleitung auch die Einbindung einer bodenkundlichen Baubegleitung zugesagt. Dadurch werden Bodenschutz und Bodenmanagement hinsichtlich der Baudurchführung beachtet.

Auch eine wasserfachliche Bauüberwachung ist gegeben. Es besteht bereits eine umfangreiche hydrogeologische Beweissicherung im Rahmen eines Monitorings, das auch während der Bauzeit fortgesetzt wird.

2.4.1.16 Gemeinde Wischhafen

Die Gemeinde Wischhafen erkennt, dass für die vorübergehende Nutzung der K 12/K 27 eine Aufstufung zur Bundesstraße vorgesehen sei. Der nördliche Zubringer von der B 495/Ostener Straße in Wischhafen bis zur Anschlussstelle Auffahrt Autobahnkreuz in Drochtersen sei indes mit Ausnahme der Betrachtungen zur Entwicklung von Verkehrslärm und der Umstufungsplanung kein Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Damit sei nicht dargestellt, ob und/oder in welcher Form eine Ertüchtigung der Straße vorgesehen sei. Dadurch seien weder für die Anlieger der Straße noch für die Gemeinden die Auswirkungen aus der Nutzung der K 12/K 27 als Zubringer und die Aufstufung bis zur B 495 erkennbar. Durch die prognostizierte erhebliche Zunahme des Straßenverkehrs seien erhebliche Auswirkungen zu erwarten.

Da das Planfeststellungsverfahren die Zubringersituation nicht erkennen lasse, sich hieraus aber eine Folgennutzung ergebe, müsse für die geplante Veränderung bzw. Ertüchtigung der K 12/K 27 eine Beteiligung der Anlieger und der Kommunen und sonstiger Träger öffentlicher Belange gewährleistet sein. Daher sei eine Bestimmung aufzunehmen, dass für die Ertüchtigung der K 12/K 27 zur Bundesstraße und Nutzung als nördlicher Zubringer unabhängig von Art und Weise und Umfang der Ertüchtigung ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen sei.

Im Rahmen der Ertüchtigungsplanung fordert die Gemeinde,

- einen begleitenden Radweg vorzusehen,
- für die Anbindung des Zubringers an die B 495 im Kreuzungsbereich B 495/K 12 die Errichtung eines Kreisverkehrs alternativ zu betrachten,
- für den Siedlungsbereich entlang des Fasanenweges in der Gemeinde Wischhafen die Ausbildung des Straßenquerschnitts in einem Vorgespräch mit der Gemeinde Wischhafen zu erörtern,
- eine kleinräumige Umfahrung des Siedlungsbereichs im nördlichen Teil des Fasanenweges mit Anbindung an die B 495 zwischen den Ortschaften Wolfsbruchermoor und Neuland als Alternative zu betrachten.

Die Umstufung für den Streckenabschnitt K 12 bis Fähranleger Glückstadt und Wischhafen werde mit der sinkenden Verkehrsbedeutung dieser Strecke begründet, dies scheine zu weit gegriffen. Die Bedeutung der Fährverbindung Glückstadt-Wischhafen nach dem Bau der festen Elbquerung werde verkannt. Die Umstufung für den Streckenabschnitt L 111 bis K 12 zur Kreisstraße erscheine ebenfalls nicht angemessen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz wurden umfangreich ermittelt und untersucht. Eine Aufstufung der K 12/K 27 bis zur B 495 erfolgt durch diesen Planfeststellungsbeschluss nicht. Wird dies weiterhin angestrebt, sind die damit verbundenen Fragen im Rahmen des erforderlichen Aufstufungsverfahrens zu klären. Auf die einschlägigen Ausführungen in der Begründung dieses Planfeststellungsbeschlusses sei verwiesen (s.o. 2.2.3.5.7).

Die avisierte Abstufung für die Streckenabschnitte K 12 bis Fähranleger Glückstadt und Wischhafen sowie L 111 bis K 12 wird in einem eigenständigen Verfahren untersucht und bewertet. Dies ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung.

2.4.1.17 Samtgemeinde Nordkehdingen

Die Samtgemeinde Nordkehdingen trägt die gleichen Einwände wie die Gemeinde Wischhafen vor. Auf die Ausführungen dort wird verwiesen.

2.4.1.18 Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven

Das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven teilt mit, dass ihm im Einwirkungsbereich des Autobahnkreuzes keine Betriebsbereiche nach Störfallverordnung bekannt seien. Nach erfolgter 1. Deckblattänderung empfiehlt es, einen entsprechenden Absatz zu ergänzen, damit dokumentiert sei, dass der Punkt gesehen und bewertet wurde.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen und beachtet, dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1) wurde im Kap. 5 ein Abschnitt 5.7 (A 20/A 26 als Schutzobjekt im Sinne des BImSchG) hinzugefügt.

2.4.1.19 Landkreis Stade

Der Landkreis Stade führt aus, dass im Bereich des geplanten Vorhabens zwischen dem geplanten Kreisverkehr an der K 27 und der Anschlussstelle Zubringer K 27/Zubringer L 111 zwei Bodendenkmale (Drochtersen, Fundstellen-Nr. 23, ur- und frühgeschichtliche Wurt, und Drochtersen, Fundstellen-Nr. 20, mittelalterliche Deichreste unterhalb des jetzigen Landernwegs) gemäß § 3 Abs. 4 NDSchG vorhanden seien. Die im Bereich der Baumaßnahme liegende Denkmalsubstanz werde komplett zerstört, ohne dass hierfür ein Ausgleich oder Ersatz erfolgen könne. Der Verlust könne ausschließlich durch eine fachgerechte Dokumentation und Bergung kompensiert werden. Dies sei von der Vorhabenträgerin (durch eine archäologische Fachfirma) zu besorgen. Die Kosten habe nach § 6 Abs. 3 NDSchG der Verursacher zu tragen. Es sei neun Monate vor Beginn der Erdarbeiten eine einvernehmliche Regelung mit der archäologischen Denkmalpflege des Landkreises Stade zu treffen. Von der Vereinbarung sei die Planfeststellungsbehörde zu unterrichten; komme eine Vereinbarung nicht zustande sei eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

Die erforderlichen archäologischen Maßnahmen seien in den Bauablauf einzubeziehen. Die Ausdehnung der Bodendenkmale sei auf allen Planunterlagen und späteren Ausführungsplänen darzustellen.

Im Bereich Hohenblöcken, südlich Gauensiek, befindet sich die als Baudenkmal gemäß § 3 Abs. 2 und 3 NDSchG eingetragene Hofanlage Gut Hohenblöcken. Der Zubringer zur L 111 soll östlich dieser Baudenkmalgruppe geführt werden. Daneben werde sich die Trassenführung der A 20 (Tunneleinfahrt) befinden. Das Baudenkmal werde durch die Trassenführung beeinträchtigt. Es fehlten Ausführungen dazu, ob diese Beeinträchtigung erheblich sei.

Ebenfalls würden die eingetragenen Einzelbaudenkmale Gauensiekermoor 19 und Ritschermoor 33 beeinträchtigt. Die Beeinträchtigung sei wohl nicht erheblich, dennoch sollte eine Minderung der Beeinträchtigung vor Ausführung der Planung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde erfolgen. Ein Abtragen des Denkmals Deichrestlänge Ritscherseedeich müsse ausgeschlossen werden.

Vor Maßnahmenbeginn sollten Beweissicherungsverfahren erfolgen.

Bezüglich des Straßenzuges K 27/K 12 wird empfohlen, als Alternative den Neubau einer Verbindungsstraße zwischen dem Kreuz Kehdingen und der B 495 zu verfolgen. Die Umstufung der K 27 und der K 12 zur Bundesstraße wird hingegen kritisch gesehen.

Das nachgeordnete Straßennetz werde durch die Anbindung an das Kreuz Kehdingen größere Verkehrsmengen aufnehmen müssen. Damit einhergehende erforderliche Maßnahmen zur Anpassung und Ertüchtigung der Straßen seien durch die Vorhabenträgerin zu veranlassen. Gleiches gelte für sonstige erforderliche Maßnahmen, bspw. den Bau von Rad- und Fußwegen oder erforderliche Lärmschutzmaßnahmen.

Die Umsetzung der Maßnahmen an K 27 und K 12 müsse vor Inbetriebnahme des Autobahnkreuzes erfolgen. Alternativ müssten Verkehrsbeschränkungen des Zubringers zur K 27 vorgenommen werden.

Es sei zu prüfen, ob eine höhere Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes K 27/Zubringer K 27 erreicht werden sollte.

Der Landkreis lehnt die vorgesehene Abstufung der B 495 zu einer Kreisstraße ohne Kenntnis der zukünftigen Verkehrsbelastung ab. Dies sei erst nach Inbetriebnahme der A 20 – Elbquerung zu entscheiden. Die Voraussetzungen für eine Abstufung zu einer Kreisstraße seien nicht gegeben, das Teilstück zwischen B 495 und L 111 werde weiterhin eine überregional wirksame, wichtige Verbindung zwischen L 111 und B 495 darstellen.

Die bestehende Einmündung des Wirtschaftsweges Landernweg in die K 27 werde auch von Fahrzeugen zum Bau und zur Unterhaltung von Windenergieanlagen im Bereich des Landernweges genutzt. Hier sei sicherzustellen, dass z.B. überlange Sondertransporte diese mit vertretbarem Umbaufwand passieren könnten.

Hinsichtlich der betroffenen wasserrechtlichen Belange führt der Landkreis aus, dass die geplanten Gewässerkreuzungen der Gewässer II. Ordnung mit unbefestigter Sohle zu errichten seien, um eine spätere Sohlvertiefung durch die Verbände nicht zu verunmöglichen. Die hydraulischen Bemessungsansätze in der wassertechnischen Untersuchung seien zu überprüfen.

Zudem wird darauf hingewiesen, dass die berührten Wasser- und Bodenverbände eigene Stellungnahmen abgeben würden, die zu berücksichtigen seien. Ferner sei hinsichtlich der geplanten Kreuzung zweier Poldersammler und der Einleitung von Straßenwasser in den Polder des Entwässerungsverbands Drochtersen eine einvernehmliche Lösung zu erarbeiten.

Hinsichtlich des Konzepts zur Behandlung von ausgepresstem, eisenhaltigem Grundwasser bestünden keine Bedenken.

Bezüglich der Rauch- und Mehlschwalben-Vorkommen im Planungsbereich müsse die Erheblichkeit der Beeinträchtigungen neu bewertet werden.

Die Vermeidungsmaßnahme V 2b sei hinsichtlich des Fischotters zu erweitern.

Die Ausgleichsmaßnahme A 4 sei hinsichtlich der Mähfrequenz zu überarbeiten, da die vorgesehene, mögliche jährliche Mahd zu häufig sei, um eine naturbelassene Gras- und Staudenflur entwickeln zu können.

Für die Prüfung der Ersatzmaßnahmen E_{1CEF} sei die Größe der geplante Röhrichtfläche zu beziffern und im Maßnahmenplan darzustellen. Der Landkreis weist darauf hin, dass innerhalb des Vogelschutzgebiets „Untereibe“ ein Management zur Regulierung von Prädatoren durchgeführt werde. Dieses Management sollte auch auf der Maßnahmenfläche E_{1CEF} möglich sein. Eine entsprechende Klausel sei in die Maßnahmenblätter aufzunehmen. Darüber hinaus sei ein klarstellender Absatz für das FFH- und Vogelschutzgebiet „Untereibe“ bzgl. der Maßnahme E_{1CEF} in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, um etwaigen über die Maßnahme hinausgehenden Bedarf, der aktuell nicht vorhersehbar/abschätzbar sei, abzubilden.

Hinsichtlich der Eingriffsfolgenbewältigung gemäß § 14 ff. BNatSchG wird das Benehmen hergestellt. Auch hinsichtlich des FFH- und Vogelschutzgebiets „Untereibe“ wird seitens des Landkreises das Benehmen über die Verträglichkeit hergestellt.

Nach erfolgter 1. Deckblattänderung kritisiert der Landkreis, dass die empfohlene Alternative eines Neubaus einer Verbindungsstraße zwischen dem Kreuz Kehdingen und der B 495

aktuell nicht von der Vorhabenträgerin vorgesehen sei, auch die Umstufung der K 27 und der K 12 zu einer Bundesstraße werde nicht geplant.

Der Landkreis führt erneut aus, dass das nachgeordnete Straßennetz durch die Anbindung an das Kreuz Kehdingen größere Verkehrsmengen aufnehmen müsse und damit einhergehende erforderliche Maßnahmen zur Anpassung und Ertüchtigung durch die Vorhabenträgerin zu veranlassen seien. Gleiches gelte für alle sonstigen erforderlichen Maßnahmen, z.B. Bau von Rad- und Fußwegen oder Lärmschutzmaßnahmen.

Auch während des bauzeitlichen Zwischenzustands ohne Anbindung der A 20 würden die von der A 26 gebündelten Verkehre u.a. der K 27 und der L 111 den vorhandenen weiterführenden Straßenzug K 27/K 12 erheblich stärker belasten als zuvor. Die Wirksamkeit der geplanten Lenkung der Schwerverkehre von der A 26 über die L 111 durch Drochtersen werde bezweifelt, sodass die K 27 und K 12 auch durch Schwerverkehre erhebliche Mehrbelastungen erfahren würden. Daher seien bereits mit diesem Verfahren verbindliche Zusagen bezüglich der erforderlichen Ertüchtigungen der beiden Kreisstraßen zu treffen, nicht erst in einem gesonderten Planverfahren.

Des Weiteren sei eine Evaluation der tatsächlichen Verkehrsstärken nach Verkehrsfreigabe erforderlich sowie die Zusage, sich daraus ergebende Abweichungen zulasten der Vorhabenträgerin auszugleichen.

Die erforderlichen Maßnahmen an K 27 und K 12 müssten vor der Inbetriebnahme des Kreuzes Kehdingen erfolgen. Alternativ müssten bis dahin Verkehrsbeschränkungen des Zubringers zur K 27 eingerichtet werden. Dann wären zusätzliche Verkehrsbelastungen auf der L 111 zu betrachten.

Es seien künftige Radwegbreiten von 2,50 m zzgl. zweimal 0,5 m Bankett sowie erforderliche Trennstreifen zu berücksichtigen. Die Sicherheit der Radfahrer im Bereich des Brückenbauwerks 10.05 über die K 28 sei zu gewährleisten.

Weitere Ausführungen wiederholen bereits getätigte Einwendungen aus der Stellungnahme von 2017.

Bezüglich der vorhandenen Baudenkmale seien erhebliche zusätzliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben zu erwarten. Um die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten, seien nachfolgende Auflagen der unteren Denkmalschutzbehörde vor und während der Ausführung zu beachten:

- Die Höhe des Straßendamms müsse auf die minimal notwendigen Abmessungen in Höhe und Breite beschränkt werden.
- Der das Denkmal umgebende Grünstreifen sei um die in der Planzeichnung dargestellte Grünfläche bis an den geplanten Straßendamm mit Anpflanzungen heimischer Bäume zu erweitern.
- Vor Ausführung der Maßnahme sei ein Beweissicherungsverfahren vorzunehmen sowie der Unteren Denkmalschutzbehörde eine Unbedenklichkeitsbescheinigung eines Statikers vorzulegen, dass die durch den Bau bedingten Erschütterungen dauerhaft keine negativen Auswirkungen auf die Gebäudestatik hätten.
- Im Bereich der Ziegelei Gauensiek, Ritscher Außendeich II, sei die Trassenführung als weitere Linienführung dargestellt. Auch hier seien ein Beweissicherungsverfahren vorzunehmen sowie potenziell abschirmende Grünstreifen anzulegen.
- Der Unteren Denkmalschutzbehörde seien vor Ausführung Visualisierungen vorzulegen, wie sich die jeweiligen Trassenführungen im Kontext der Denkmale optisch in die Landschaft einfügen.

Hinsichtlich des wasserrechtlich relevanten Inhalts der Stellungnahme vom 24.02.2023 wird auf die Ausführungen im Erwiderungsschreiben der Vorhabenträgerin vom 28.02.2024 (dort S. 13-19) verwiesen.

Es sei eine bodenkundliche Baubegleitung vorzusehen unter Beachtung und Anwendung der DIN 19639 und DIN 19731.

Die Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung seien teilweise hinsichtlich der Daten und Pläne zu aktualisieren. Insb. die in der Abb.9 auf Seite 37 der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung aufgelisteten Schutzgebiete seien nicht mehr aktuell, da sie mit dem Inkrafttreten des Naturschutzgebiets NSG LÜ 345 ganz oder teilweise außer Kraft getreten seien. Die davon betroffenen Schutzgebiete könnten dem § 10 NSG-VO entnommen werden. Der in der Verträglichkeitsuntersuchung als unbedenklich bezeichnete Abstandswert zwischen Immissionsort und Natura 2000-Gebieten von 770 m sei nicht nachvollziehbar; auch nicht mit dem Verweis auf FGSV (2014). In diesem Fall gehörten die Schadstoff- und Lärmimmissionen zu den abgeleiteten Wirkfaktoren, die in die Natura 2000-Gebiete wirken könnten. Den Unterlagen fehle ein nachvollziehbares Bewertungsmodell zur Prüfung von Stickstoffeinträgen durch das Vorhaben und unter Berücksichtigung der Empfindlichkeit von Ökosystemen (Critical Loads). Die in den Unterlagen zur Stickstoffthematik getroffenen Aussagen könnten derzeit nicht nachvollzogen werden.

Im Ergebnis sei festzustellen, dass hinsichtlich der möglichen Stickstoffbelastungen des Projekts nach der Darstellung in den Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsuntersuchung der betroffenen Gebiete noch Klärungsbedarf bestehe, während den Aussagen in den Unterlagen für das betroffenen EU-Vogelschutzgebiet gefolgt werde. Ob erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können, könne erst nach Klärung der vorgenannten offenen Punkte beurteilt werden. Die Verträglichkeit des Projekts könne aktuell nicht bestätigt werden.

Beim besonderen Artenschutz seien die Aussagen zu Rastvögeln lückenhaft und nicht nachvollziehbar, es fehlten Ergebnisse und Bewertungen aus den Untersuchungen. Die Verbreitung des Fischotters sei gesichert, sodass bei der Umgestaltung von Durchlässen sowie Unterführungen zwingend auf eine fischottergerechte Ausgestaltung sowie Durchgängigkeit zu achten sei.

Es sei sicherzustellen, dass alle Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt würden. Es sei eine ökologische Baubegleitung vorzunehmen und die Berichte der Unteren Naturschutzbehörde 14-tägig zu übermitteln. Bei artenschutzrechtlichen Konflikten seien diese darzulegen und das weitere Vorgehen mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Bei der Kartierung der Biotoptypen sei eine veraltete Kartieranleitung nach Drachenfels (2016) angewandt worden. Die Ergebnisse seien anzupassen und es müsse neu bilanziert werden. Sich hieraus ergebende Änderungen seien in der Eingriffsbilanzierung zu berücksichtigen. Es sei differenziert darzustellen, welche geschützten Biotope zerstört bzw. welche erheblich beeinträchtigt würden, welche Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen geplant seien.

Der Landkreis weist darauf hin, dass gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG die Ausgleichs- und Ersatzflächen nach Planfeststellungsbeschluss unaufgefordert der Naturschutzbehörde zur Aufnahme in das Kompensationsverzeichnis zu übermitteln seien.

In einer gesonderten E-Mail meldete der Landkreis nochmals Bedenken hinsichtlich der Denkmalpflege an. Das sehr nahe Heranrücken der Zubringerstraße L 111 an das Denkmalgut Hohenblöcken sei problematisch. Die angeforderte Visualisierung unter Darstellung möglicher optischer Kompensationen durch zusätzliche Begrünungen sei bisher nicht vorgelegt worden. Des Weiteren gebe es aufgrund der durch den Bau der Zubringerstraße entstehenden Erschütterungen Bedenken, dass sich diese dauerhaft auf die Statik auf des Wohn-/Wirtschaftsgebäudes sowie der vorhandenen Nebenanlagen auswirken würden. Hier seien ein Beweissicherungsverfahren vorzunehmen sowie eine Unbedenklichkeitsbescheinigung eines Statikers vorzulegen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, im Bereich der angeführten Bodendenkmale in Absprache mit der zuständigen Behörde Erkundungsarbeiten vorzunehmen und anschließend etwaig notwendige Ausgrabungsarbeiten vorzunehmen, wofür die Vorhabenträgerin die Kosten übernimmt. Für das Gut Hohenblöcken hat sie ein Beweissicherungsverfahren zugesagt (s.o. 1.1.4.4).

Die Vorhabenträgerin hat die nahe an der Trasse liegenden Baudenkmale im Rahmen der Planung berücksichtigt. Im Übrigen ist das Thema Denkmalschutz ausführlich behandelt worden (s.o. 2.2.3.4.4).

Die Einmündung des Landernweges in die K 27 ist im Bestand eine ebene, weiträumig geschotterte Fläche mit einer mittig liegenden asphaltierten Fahrspur. Die Höhenentwicklung der K 27 zum geplanten Kreisverkehr hin beginnt erst hinter der Einmündung des Landernweges bzw. weist im Bereich der Einmündung erst einen geringen Anstieg auf. Dadurch können (überlange) Sondertransporte dort weiterhin passieren.

Nach Gegenprüfung der Erwidern der Vorhabenträgerin zu den geltend gemachten artenschutzrechtlichen Aspekten schließt sich die Planfeststellungsbehörde diesen Erwägungen an; hierauf sei verwiesen. Mit der Nebenbestimmung 1.1.3.2.5 wird darüber hinaus sichergestellt, dass die landschaftspflegerischen Maßnahmen durch eine ökologische Baubegleitung fortlaufend überwacht werden. Für eine 14-tägige Berichtspflicht sieht die Planfeststellungsbehörde hingegen keinen Anlass.

Auch im Übrigen folgt die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis ihrer Prüfung im Wesentlichen den Erwägungen der Vorhabenträgerin im Rahmen deren Erwidern auf die Stellungnahme des Lankreises Stade. Was die Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz angeht, so erfolgten diesbezüglich ergänzende Ermittlungen und hat die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis ihrer Prüfung keinen weiteren ihr obliegenden Handlungsbedarf festgestellt (s.o. 2.2.3.5.7.1).

Die Vorhabenträgerin hat überdies zugesagt, die offenbar falsche Plandarstellung der Fließrichtung der Sietwender Landern zu prüfen und ggf. zu korrigieren.

Hinsichtlich der Gewässersohle vorhabenbedingter Gewässerkreuzungen bleibt die bauliche Ausführung der Ausführungsplanung überlassen.

Zudem wurden die hydraulischen Berechnungsansätze im Rahmen der wassertechnischen Untersuchungen angepasst. Zugrunde gelegt wurde nunmehr die Regenspende nach KOSTRA-DWD-2010R, welche allerdings nur geringfügig von den ursprünglich zugrunde gelegten Wetterdaten abweichen. Hinsichtlich der Berechnung wird auf die Unterlage 13.2 verwiesen. Die übrigen Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Insb. wird auf die Stellungnahmen der betroffenen Wasser- und Bodenverbände selbstständig erwidert. Darauf wird Bezug genommen.

Hinsichtlich der Stellungnahme von 2023 macht sich die Planfeststellungsbehörde die Ausführungen der Vorhabenträgerin in deren Erwidern vom 28.02.2024 (dort S. 13-19; Materialband VI) zu eigen. Auf die dortigen Ausführungen wird vollumfänglich Bezug genommen.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Hinweise zu aktualisierten Daten, Plänen und Schutzgebieten der betroffenen FFH-Gebiete zur Kenntnis genommen und im Rahmen ihrer FFH-Vorprüfung und -Verträglichkeitsprüfung berücksichtigt. Die Prüfungen haben ergeben, dass das Vorhaben unter jedem Gesichtspunkt gebietsverträglich ist, insb. auch hinsichtlich der Wirkfaktoren Schadstoff- und Lärmimmissionen einschließlich der Problematik der verkehrsbedingten Stickstoffeinträge. Die Vorhabenträgerin hat dazu eine klarstellende Ergänzung in Kap. 2.5 der Unterlage 1b 01 vorgenommen.

Bezüglich der Einwände zur Verwendung einer veralteten Kartieranleitung hat die Vorhabenträgerin zwischenzeitlich eine ergänzende Bewertung nach der aktuellen Kartieranleitung vorgenommen. Daraus ergeben sich keine neuen Konflikte im Hinblick auf gesetzlich geschützte Biotope. Was die Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung betrifft, so verschiebt sich infolge der Neubewertung teilweise zwar die Beurteilung der Betroffenheit, umgekehrt aber auch die Beurteilung des Aufwertungspotenzials der geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Im Ergebnis bleibt die Gesamtbilanz ausgeglichen, sodass es keiner weiteren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bedarf. Im Einzelnen sei auf den hier nachrichtlich in Bezug genommenen Anhang 7 zur Unterlage 12.1 verwiesen.

Der Hinweis zu § 17 Abs. 6 BNatSchG wird zur Kenntnis genommen. Nach Aussage der Vorhabenträgerin sind die entsprechenden Flächen bereits übermittelt worden.

2.4.1.20 Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade

Die Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade weist darauf hin, dass die mit Aus- und Umbau verbundenen Beeinträchtigungen bei der Erreichbarkeit von Kunden und Lieferverkehr weitgehend zu vermeiden seien. Die Tätigkeiten dürften nicht zu unzumutbaren Störungen der Betriebe führen.

Nach erfolgter 1. Deckblattänderung wiederholt die Handwerkskammer ihre Hinweise und führt außerdem aus, dass die Vorhabenträgerin rechtzeitig und ausführlich vor Ort auf die Baumaßnahmen hinweisen und Alternativstrecken bzw. Umleitungen ausweisen solle.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Vorhabenträgerin hat die Hinweise zur Kenntnis genommen und wird diese im Rahmen der Bauausführung berücksichtigen.

2.4.1.21 Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg

Das Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg weist darauf hin, dass auch die Hofstelle auf dem Flurstück 89/1 (Flur 4 Gemarkung Drochtersen) ebenfalls von der Vorhabenträgerin zu erwerben sei.

Nach erfolgter 1. Planänderung führt das Amt aus, dass eine Betroffenheit von Vorranggebieten Windenergie nicht auszuschließen sei, da einzelne dieser Gebiete sich um das Kreuz Kehdingen gruppieren. Es sei eine detaillierte Überprüfung einer möglichen Betroffenheit durch den Landkreis Stade vorzunehmen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Der Erwerb der Hofstelle wird von der Vorhabenträgerin im Rahmen von gesonderten Grunderwerbsverhandlungen geregelt.

Die Vorgaben des RROP werden durch die Windenergieanlagen eingehalten. Eine mögliche Betroffenheit des Landkreises Stade in Form von Vorranggebieten Windenergie erfolgt nicht. Durch die örtliche Bauleitplanung ist eine Rotor-In-Regelung festgesetzt worden. Daraus ergibt sich ein Mindestabstand des Turms einer Windenergieanlage vom Fahrbahnrand in Höhe von 100 m + Rotorradius, sodass die Anbaubeschränkungszone des § 9 FStrG von allen Teilen der Windenergieanlage einschließlich ihres Rotors freigehalten wird. Dies gilt auch für die Windenergieanlagen des mittlerweile genehmigten Windparks der Gemarkungen Drochtersen und Assel.²⁸⁷

Im Übrigen gelten § 9 Abs. 2 und § 9 Abs. 2a FStrG gemäß § 9 Abs. 2b Satz 1 FStrG nicht für Windenergieanlagen, wenn nur deren Rotor in die Anbaubeschränkungszone hineinragt.

2.4.1.22 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Stade – merkt nach erfolgter 1. Planänderung zum (bisher) vorgesehenen Umstufungskonzept an, dass im ursprünglichen Umstufungskonzept von 2017 eine Widmung des Zubringers zur K 27 als Bundesstraße und weiter eine Aufstufung der K 27 bis zum Anschluss B 495 ebenfalls als B 495 bei gleichzeitiger Abstufung der B 495 in Richtung Elbfähre vorgesehen gewesen sei. Dies bilde ein in sich geschlossenes Netz. Eine nunmehr nur vorgesehene Widmung des Zubringers zur K 27 als Bundesstraße bei gleichzeitigem

²⁸⁷ Genehmigungsbescheid des Landkreises Stade für die Umweltmanagement UMaAG, Az. 63-4110-10253/23 v. 27.09.2024.

Beibehalt der K 27 sei ursprünglich nur für den Zwischenzustand ohne Elbquerung vorgesehen gewesen. Eine Widmung des Zubringers zur K 27 als Bundesstraße bis zur K 27 sei problematisch, da es sich nach § 1 Abs. 1 FStrG bei Bundesstraßen des Fernverkehrs um öffentliche Straßen handle, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bildeten und einem weiträumigen Verkehr dienten oder zu dienen bestimmt seien. Bei einem Anschluss an die K 27, die eine andere Funktion habe, sei das nicht gegeben.

Eine Widmung des Zubringers zur L 111 zur Landesstraße werde problematisch gesehen, da gemäß § 3 Abs. 1 NStrG Landesstraßen so definiert seien, dass sie innerhalb eines Landesgebiets untereinander oder zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bildeten und überwiegend u.a. über das Gebiet benachbarter Landkreise hinausgehenden Verkehr, insb. dem Durchgangsverkehr dienten oder zu dienen bestimmt seien. Angesichts der Länge des Zubringers von nur etwa 3 km und der verbleibenden L 111 erscheine für den Zubringer zur L 111 der Charakter einer Kreisstraße gegeben.

Das Umwidmungskonzept sei einvernehmlich abzustimmen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Planfeststellungsbehörde folgt im Ergebnis ihrer Prüfung im Wesentlichen den Erwägungen der Vorhabenträgerin. In diesem Zusammenhang wird auch auf die umfangreiche Erwidern der Vorhabenträgerin verwiesen. Darüber hinaus wurden die Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz umfangreich gewürdigt. Auf die entsprechenden Ausführungen sei an dieser Stelle verwiesen (s.o. 2.2.3.5.7.1).

2.4.1.23 Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz – Betriebsstelle Stade

Der Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) äußert im Rahmen seiner Stellungnahme Bedenken hinsichtlich der vorliegenden Antragsunterlagen. Hinsichtlich der für die Prüfung der Wasserrahmenrichtlinie zu erstellenden Auswirkungsprognose seien insb. Worst-Case-Betrachtungen anzustellen und die Prüfung der Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie unter den jeweils ungünstigsten anzunehmenden Bedingungen vorzunehmen. Die betreffe sowohl die Stoffe nach Anlage 6 bis 8 OGWV als auch die niedrigsten mittleren Abflussverhältnisse im Gewässer (MNQ bzw. Niedrigwasser).

Zudem seien im Rahmen der Prognose mögliche Spitzenbelastungen, z.B. durch Zuflüsse aus Notüberläufen zu berücksichtigen.

Ferner äußert der NLWKN Bedenken hinsichtlich der Ermittlung der Abflussbedingungen. So sei zum einen das Einzugsgebiet der jeweiligen Oberflächenwasserkörper und zum anderen die Ermittlung des mittleren Niedrigwassers aus dem mittleren Abfluss nicht nachvollziehbar.

Zudem sollten im Rahmen der Berechnungen für die Einleitung der Straßenabwässer die tatsächlich vorhandenen Vorbelastungen der jeweiligen Stoffe bzw. Verbindungen in den Gewässern berücksichtigt werden.

Hinsichtlich des vorgelegten Gutachtens zur Behandlung des Porenwassers sei zudem lediglich auf Eisenverbindungen abgestellt, nicht aber auf organische Verbindungen. Darüber hinaus sei im Rahmen eines Abstimmungstermins am 20.09.2019 eine Liste der relevanten Schad- bzw. Nährstoffe erarbeitet worden, welche auch den Stoff Arsen enthalte. Dieser Parameter werde in dem Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie ebenfalls nicht geprüft.

Angesichts dessen sei von einer direkten Einleitung unbehandelten Oberflächenwassers in die umliegenden Gewässer abzusehen und sicherzustellen, dass zulaufendes Wasser vor der Einleitung einer Behandlung zur Reduktion der Schad- und Nährstoffe unterzogen wird. Zudem seien die Einleitpunkte nach Möglichkeit mit Feldlesesteinen regionaler Herkunft zu sichern, um die Wasserbeschaffenheit nicht nachträglich zu beeinflussen. Insb. dürften keine industriellen Rückstandsprodukte, sog. Schlackesteine zum Einsatz kommen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Planfeststellungsbehörde macht sich die Erwidern der Vorhabenträgerin auf diese Stellungnahme zu eigen. Angesichts dessen kann vollumfänglich auf die Erwidern der Vorhabenträgerin vom 10.06.2024 und im Übrigen auf die Ausführungen unter 2.2.3.4.5.1 sowie 2.3.3.1 verwiesen werden.

2.4.1.24 Sonstige Stellungnahmen

Folgende Träger öffentlicher Belange haben im Übrigen mitgeteilt, von dem Vorhaben nicht betroffen zu sein oder keine Bedenken gegen das Vorhaben zu haben: Industrie- und Handelskammer Stade, Niedersächsisches Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit (LAVES) – Fischereikundlicher Dienst, Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – WSA Elbe-Nordsee, Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – WSA Hamburg, Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Klosterkammer Hannover, Niedersächsische Landesforsten – Forstamt Sellhorn, Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) – Betriebsstelle Lüneburg, regionaler Naturschutz.

2.4.2 Einwendungen

Über die Einwendungen der anerkannten Umweltvereinigungen sowie privat Betroffener²⁸⁸ hat die Planfeststellungsbehörde, soweit sie nicht bereits im Allgemeinen Teil dieses Beschlusses aufgegriffen wurden, wie folgt entschieden: Sämtliche Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht gefolgt wurde, sie nicht zurückgenommen wurden oder sie sich nicht anderweitig erledigt haben. Bei der Abhandlung der Einwender wurden zum Teil Einwender zusammengefasst, die entweder einen weitgehend übereinstimmenden Vortrag gebracht haben oder Einwender, die sich auf ein und dasselbe Grundstück beziehen.

2.4.2.1 Unzulässige Einwendungen

Eine Einwendungsbefugnis besteht gemäß § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG nur hinsichtlich eigener Belange. Es muss sich also um Betroffenheiten der Einwender selbst handeln. Auswirkungen des Vorhabens, die nur andere Personen betreffen oder gar keinen personalen Bezug haben, begründen keine Einwendungsbefugnis.²⁸⁹ Die Einwendungsbefugnis korrespondiert mit den privaten Belangen bzw. bei den anerkannten Umweltvereinigungen mit ihrem satzungsgemäßen Aufgabenbereich, die dem Abwägungsgebot nach § 17 Abs. 1 Satz 6 FStrG unterliegen. Die Planfeststellungsbehörde geht deshalb davon aus, dass eine Einwendungsbefugnis nur bei Einwendern gegeben ist, deren Eigentum durch das Vorhaben in Anspruch genommen wird oder bei Einwendern, die sich im weitesten Sinne im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden bzw. wohnen, oder bei Einwendern, die sonstige eigene Betroffenheiten geltend machen können. Soweit Einwendungen demnach unzulässig sind, weil es an einer eigenen Betroffenheit der Einwender und damit der Einwendungsbefugnis fehlt, ist eine gesonderte Auseinandersetzung mit diesen Einwendungen zusätzlich zu den im Planfeststellungsbeschluss erfolgten allgemeinen Begründungsausführungen entbehrlich.

Zur Bestimmung der unzulässigen Einwendungen hat die Planfeststellungsbehörde ermittelt,

²⁸⁸ Zum Zwecke der Anonymisierung werden nachfolgend die Einwender unabhängig von ihrem tatsächlichen Geschlecht (bei natürlichen Personen) oder ihrer Rechtsform (bei juristischen Personen) in der maskulinen Form („der Einwender“) bezeichnet.

²⁸⁹ *Lieber*, in: Mann/Sennekamp/Uechtritz, VwVfG, 2. Aufl. 2019, § 73 Rn. 186.

welche Einwender, deren Grundeigentum nicht in Anspruch genommen wird, im Einwirkungsbereich des Vorhabens leben bzw. wohnen.

Im Ergebnis dessen werden die Einwendungen der Einwender Nr. 37b und 37c nachfolgend nicht näher individuell behandelt, weil diese außerhalb des Einwirkungsbereichs des Vorhabens leben bzw. wohnen und insb. hinsichtlich der Immissionen nicht einwendungsbefugt sind und auch ihr Grundeigentum für das Vorhaben nicht benötigt wird.²⁹⁰

Dabei verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass sich diese Einwender eventuell zeitweise – etwa als Spaziergänger – im Einwirkungsbereich des Vorhabens aufhalten können. Dies begründet jedoch keine Einwendungsbefugnis, da diese Aufenthalte nicht dauerhaft sind, alle Grenz- und Richtwerte aber hinsichtlich ihrer Höhe auf Dauerbelastungen abstellen und somit Flächen, die nicht dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, hinsichtlich ihrer Immissionen nicht betrachtet werden müssen.²⁹¹

Schließlich verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass Wirkungen des Vorhabens grundsätzlich auch außerhalb des Einwirkungsbereichs der Immissionen auftreten können, die unter Umständen abwägungserheblich sein können. Dazu zählen die von mehreren Einwendern behaupteten Wertminderungen ihrer Grundstücke oder die Einschränkung des Wohnumfeldes und des Landschaftserlebnisses. Auch dem musste jedoch nicht näher nachgegangen werden. Es ist weder dargelegt noch sonst ersichtlich, dass die geltend gemachten Wertminderungen gegenüber den tatsächlichen Beeinträchtigungen eigenständige Bedeutung hätten; vielmehr sind Wertminderungen nur ein Indikator für die tatsächlichen Belastungen des Vorhabens.²⁹² Bestehen solche Belastungen nicht oder liegen diese unter der Schwelle der Abwägungserheblichkeit, treten mithin auch keine Wertminderungen ein bzw. sind etwaige mehr Wertminderungen dem Vorhaben nicht zurechenbar. Optische Einwirkungen müssen sich auf konkrete Grundstücke beziehen und sind – auch unterhalb der Schwelle der erdrückenden Wirkung – nur bei massiver und bedrängender Wirkung eines Baukörpers abwägungserheblich.²⁹³ Dafür ist vorliegend nichts ersichtlich.

2.4.2.2 Einwender Nr. 1

Der Einwender führt aus, dass es bei Realisierung des Vorhabens zu einer höheren Geräuschkulisse und damit zur Einschränkung der Lebensqualität komme. Zudem nehme durch die Zunahme des Verkehrs die Sicherheit für die betroffenen Menschen und Tiere ab. Bis der Anschlussabschnitt der A 20 nach Westen für den Verkehr zur Verfügung stehe, dürfe das Kreuz Kehdingen nicht für den Verkehr freigegeben werden.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Planfeststellungsbehörde hat die vorhabenbedingten Lärmimmissionen sowie die Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz untersucht und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden und in der Abwägung die für das Vorhaben sprechenden Belange überwiegen (s.o. 2.2.3.4.6 und 2.2.3.5.7.2).

Die Planfeststellungsbehörde geht auch nicht von einer gesteigerten Unfallgefahr aus, da das nachgeordnete Straßennetz hinreichend leistungsfähig ist (s.o. 2.2.3.5.7.1). Sollten sich entgegen dieser Annahme Gefahrenstellen herausbilden, so erfordert dies keine weiteren Maßnahmen der Planfeststellungsbehörde, da es zuvörderst Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde ist, bestehenden Gefährdungslagen durch geeignete Verkehrsbeschränkungen, insb. Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Aufstellung von

²⁹⁰ An sich trifft dies auch auf die Einwender Nr. 6, 7, 12, 16, 17, 19, 21, 25, 26, 33, 36 und 39 zu. Auf diese Einwendungen wird gleichwohl im Weiteren näher eingegangen.

²⁹¹ BVerwG, Urt. v. 10.10.2012 – 9 A 18.11, BVerwGE 144, 243 (Rn. 18).

²⁹² BVerwG, Urt. v. 06.04.2017 – 4 A 1.16, NVwZ 2018, 336 (Rn. 51).

²⁹³ Vgl. BVerwG, Urt. v. 14.03.2018 – 4 A 5.17, BVerwGE 161, 263 (Rn. 89).

Gefahrenzeichen zu begegnen. Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht erkennbar, dass etwaige Problemlagen damit nicht gelöst werden könnten.

Soweit mit der Einwendung die Planrechtfertigung für das Vorhaben in Frage gestellt wird, wird auf die Ausführungen unter 2.2.3.1 verwiesen und betont, dass die gesetzliche Bedarfsfeststellung für die Planfeststellung verbindlich ist und im Grundsatz die Nachprüfung eines Verkehrsbedarfs ausschließt.²⁹⁴

2.4.2.3 Einwender Nr. 2

Der Einwender, der durch den Kreisbauernverband Stade vertreten wurde, bewirtschaftet einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb ca. 450 m westlich des geplanten Kreisverkehrs an der K 27. Der Betrieb plane eine Erweiterung der Obstbaufläche nördlich der K 27. Durch das Vorhaben würde es wegen des gesteigerten Verkehrsaufkommens nicht nur zu massiven Erschwernissen bei den An- und Abfahrten zum Hof kommen, sondern auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmer beim Befahren der K 27 mit landwirtschaftlichen Gespannen, speziell in der Erntezeit.

Es werden folgende Alternativen durch den Einwender aufgeführt: Die sich aus der zeitlich früher zu erwartenden Realisierung der A 20 ergebenden verkehrlichen Möglichkeiten sollten genutzt werden. Die Anbindung der L 111 an das Autobahnkreuz Kehdingen allein für diesen Übergangszeitraum sei ausreichend. Akzeptabel wäre eine Weiterführung des Stutzens über Aschhorn hinaus als mögliche B 73n in Richtung Hemmoor/Cadenberge. Wenigstens sei im Bereich Aschhorn bis zur Anbindung der K 12 eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h festzulegen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Mögliche Auswirkungen des Vorhabens und der Verkehrszunahme auf die Nutzung von Hofzufahrten stehen der Planung nicht entgegen (s.o. 2.2.3.5.7.1 und 2.2.3.5.10.4). Dem landwirtschaftlichen Verkehr stehen außerdem die vorgesehenen Ersatzwege sowie die durch das Vorhaben unverändert gebliebenen Wirtschaftswege zur Verfügung.

Das planfestgestellte Vorhaben ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die optimale Vorhabensvariante; hierzu wird auf die Ausführungen unter 2.2.3.3 verwiesen. Da die A 20 bereits planfestgestellt ist, stellt diese einen Zwangspunkt dar, an den die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich gebunden ist.

Die Festsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen ist hier mangels Anlasses im Sinne einer notwendigen Folgemaßnahme gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG nicht Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses. Sollte sich in der weiteren Entwicklung zeigen, dass die Verkehrssicherheit eine weitergehende Geschwindigkeitsbegrenzung erfordert, obliegt es der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, entsprechende Anordnungen zu treffen.

2.4.2.4 Einwender Nr. 3

Der Einwender ist Eigentümer des Flurstücks 2/1 der Flur 41 und Flur 42, der Flurstücke 39 und 45 der Flur 37 sowie des Flurstücks 32/2 der Flur 41 der Gemarkung Drochtersen, die durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden.

Der Einwender sei durch das Vorhaben existenzgefährdet. Neben den mit den Vorhaben einhergehenden Flächenverlusten sei die derzeitige Betriebsumstellung auf gentechnikfreie Milchkuhfütterung und Weidemilcherzeugung bedroht. Zudem sei der geplante Mehrerlös von bis zu 20.000 Euro jährlich gefährdet.

²⁹⁴ BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, BVerwGE 175, 312 (Rn. 17) m.w.N.

Die nördlich der Landern gelegene Nutzfläche mit ca. 30 ha sei bei Realisierung des Vorhabens nicht mehr über die Eigentumsflächen und Querungen, sondern künftig nur über den Anschlusskreisel und die K 27 erreichbar, was einen nicht unwesentlichen Mehraufwand bei der Bewirtschaftung und für die Erreichbarkeit der Flächen bedeute. Daher sei der Kreisel weitestmöglich nach Norden (in Richtung auf die Landern) zu verschieben.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Für die mit diesem Beschluss zugelassenen Inanspruchnahmen von Flächen oder anderen Eingriffen in privates Eigentum ist grundsätzlich Entschädigung zu leisten, wobei die vorhabenbedingten Wirkungen auf das Grundstück insgesamt als entschädigungspflichtige Folgewirkungen eines teilweisen Flächenentzugs zu behandeln sind. Diese Entscheidungen sind dem nachgelagerten Entschädigungs- bzw. Enteignungsverfahren vorbehalten.

Inwieweit die geplante Betriebsumstellung durch das planfestgestellte Vorhaben beeinträchtigt wird, wird nicht substantiiert dargelegt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist das Vorhaben nicht mit Existenzgefährdungen für den Einwender verbunden. Durch das Vorhaben werden von den Flächen des Einwenders zwar 23.033 m² dauerhaft in Anspruch genommen, 1.249 m² dauerhaft grundbuchlich belastet und 10.130 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Anhaltspunkte dafür, dass damit die von der Rechtsprechung geforderte 5 %-Grenze erreicht oder überschritten wird, werden vom Einwender jedoch nicht vorgetragen und sind auch ansonsten nicht ersichtlich.

Zutreffend ist, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit landwirtschaftlicher Verkehr auf den Rampen der Anschlussstelle sowie auf dem Zubringer zur K 27 nicht vorgesehen ist, da der Zubringer K 27 als Kraftfahrstraße betrieben werden soll. Dem landwirtschaftlichen Verkehr stehen stattdessen die vorgesehenen Ersatzwege sowie vorhandene Wirtschaftswege zur Verfügung. Die Anbindung des landwirtschaftlichen Wegenetzes von der L 111 her erfolgt zum Teil über den Zubringer L 111, der als Landesstraße gewidmet werden soll.

Die Lage des Kreisverkehrs am Knotenpunkt K 27/Zubringer K 27 ist das Ergebnis einer Gesamtabwägung aller ernsthaft in Betracht kommender Varianten im Planungsprozess (s.o. 2.2.3.3.4).

2.4.2.5 Einwender Nr. 4

Der Einwender ist Eigentümer der Flurstücke 7, 8, 9/1, 13/1, 14, 15, 16, 17/1, 19/1 der Flur 39 und des Flurstücks 83/3 der Flur 40 der Gemarkung Drochtersen sowie der Flurstücke 11/2, 12/1 und 13/1 der Flur 25 der Gemarkung Assel. Er bewirtschaftet einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb.

Infolge des planfestgestellten Vorhabens würde einer seiner landwirtschaftlichen Ackerkomplexe in Dochtersen-Aschhornermoor durchschnitten. Durch den Flächenverlust und das mit dem Vorhaben einhergehende Abschneiden von Ackerflächen käme es zu gravierenden Auswirkungen auf die jetzige Tierhaltung sowie die gesamte Betriebsorganisation. Vor allem wäre die Erreichbarkeit der Betriebsflächen erschwert. Die derzeit mögliche Verbindung der Weiderinder über die Eigentumsflächen des Betriebs mit Grünlandflächen sei zukünftig nicht mehr möglich. Stattdessen sei ein kostenaufwändiger Transport der Tiere notwendig. Überdies komme es zum Wertverlust eines im Eigentum des Einwenders befindlichen Eigenjagdbezirks. Bei Umsetzung des Vorhabens seien Vorkehrungen für den Wildwechsel zu treffen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Für die mit diesem Beschluss zugelassenen Inanspruchnahmen von Flächen oder anderen Eingriffen in privates Eigentum ist grundsätzlich Entschädigung zu leisten, wobei die vorhabenbedingten Wirkungen auf das Grundstück insgesamt als entschädigungspflichtige Folgewirkungen eines teilweisen Flächenentzugs zu

behandeln sind. Diese Entscheidungen sind dem nachgelagerten Entschädigungs- bzw. Enteignungsverfahren vorbehalten.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist das Vorhaben für den Einwender Nr. 4 nicht mit Existenzgefährdungen verbunden. Durch das Vorhaben werden von den Flächen des Einwenders 76.199 m² dauerhaft in Anspruch genommen, 1.515 m² dauerhaft grundbuchlich belastet und 20.715 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Anhaltspunkte dafür, dass damit die von der Rechtsprechung geforderte 5 %-Grenze erreicht oder überschritten wird, werden vom Einwender jedoch nicht vorgetragen und sind auch ansonsten nicht ersichtlich.

Durch das Vorhaben entstehen im Bereich des Zubringers und der Anschlussstelle unwirtschaftliche Restflächen für die Landwirtschaft. Sofern hierdurch tatsächlich Bewirtschaftungserschwernisse oder sonstige finanzielle oder ertragswirtschaftliche Beeinträchtigungen entstehen sollten, werden diese in einem separaten Verfahren finanziell ausgeglichen (s.o. 2.2.3.5.10.2, 2.2.3.5.10.4 und 2.2.3.5.10.9). Mögliche Auswirkungen des Vorhabens und der Verkehrszunahme auf die Nutzung von Hofzufahrten stehen der Planung nicht entgegen, wie unter 2.2.3.5.7.1 erläutert wird. Dem landwirtschaftlichen Verkehr stehen außerdem die vorgesehenen Ersatzwege sowie die durch das Vorhaben unverändert gebliebenen Wirtschaftswege zur Verfügung.

Eine etwaige Jagdwertminderung sowie die sich auf Wildwechselbeziehungen auswirkende Durchschneidung der bejagbaren Fläche werden nach Einholung eines Jagdwertgutachtens durch die Vorhabenträgerin finanziell in einem nachgelagerten Verfahren entschädigt. Vorkehrungen für den Wildwechsel wurden berücksichtigt (vgl. Unterlage 7, Blatt 1).

2.4.2.6 Einwender Nr. 5

Der Einwender bewirtschaftet unmittelbar angrenzend an den geplanten Kreisel K 27 einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb. Durch die Verkehrszunahme sei die Bewirtschaftung seines Betriebs erheblich betroffen. Aufgrund der zu erwartenden Wartezeiten der landwirtschaftlichen Gespanne bei der Einordnung in den fließenden Verkehr verlängere sich der Zeitaufwand für die auf den Grünlandflächen und zur Maisernte eingesetzten Lohnunternehmern (angegeben werden je Einzelfahrt ca. 5-10 Minuten). Da sich der überwiegende Teil der landwirtschaftlich genutzten Fläche nördlich der K 27 befinde, müsse die K 27 gekreuzt werden. Dabei sei insb. das Einbiegen auf die K 27 in nordwestlicher Richtung als Linksabbieger sowie die Rückfahrt von den nördlich gelegenen Flächen besonders problematisch. Insgesamt seien die notwendigen An- und Abfahrten zu den landwirtschaftlichen Flächen nach Realisierung des Vorhabens mit erheblichem Risiko für die Fahrzeuge und den Betrieb verbunden. Es sei eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h festzusetzen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Sofern durch das Vorhaben tatsächlich Bewirtschaftungserschwernisse oder sonstige finanzielle oder ertragswirtschaftliche Beeinträchtigungen für die Landwirte entstehen, werden diese in einem separaten Verfahren finanziell ausgeglichen.

Mögliche Auswirkungen des Vorhabens und der Verkehrszunahme auf die Nutzung von Hofzufahrten stehen der Planung nicht entgegen (s.o. 2.2.3.5.10.4). Dem landwirtschaftlichen Verkehr stehen außerdem die vorgesehenen Ersatzwege sowie die durch das Vorhaben unverändert gebliebenen Wirtschaftswege zur Verfügung.

Die Festsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen ist hier mangels Anlasses im Sinne einer notwendigen Folgemaßnahme gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG nicht Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses. Sollte sich in der weiteren Entwicklung zeigen, dass die Verkehrssicherheit eine weitergehende Geschwindigkeitsbegrenzung erfordert, obliegt es der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, entsprechende Anordnungen zu treffen.

2.4.2.7 Einwender Nr. 6 und 7

Die Einwendungen sind inhaltsgleich. Es wird geltend gemacht, dass durch das Vorhaben die Pläne der Bundesregierung, vor allem den CO₂-Ausstoß zu reduzieren, untergraben werde. Überdies seien durch die Zurverfügungstellung landwirtschaftlicher Flächen für Kompensationsmaßnahmen landwirtschaftliche Höfe gefährdet. Da die Trassenvarianten durch zahlreiche Niederungen und Feuchtgebiete führen würden, müsse die Entwässerungsstruktur an vielen Stellen neu geordnet werden. Grundbesitzer hätten höhere Beiträge für die Wasser- und Bodenverbände zu befürchten. Das Vorhaben zerstöre das Landschaftsbild und damit das Naherholungsgebiet. Aufgrund der Direktverbindung zur Küste, schade es auch dem lokalen Tourismus im Hinterland. Zudem würden diverse Wegverbindungen unterbrochen. Viele Straßen und Wege müssten mit Brücken überwunden werden, was das Landschaftsbild zusätzlich zerstöre.

Aufgrund eines enormen Anstiegs der Energiepreise in den nächsten Jahren würde Individualverkehr ohnehin nachlassen. Zudem würde die Bevölkerungszahl sinken. Der Güterverkehr auf der Straße werde zu preisintensiv. Aus diesen Gründen sei die A 20 überflüssig. Vielmehr solle in bereits vorhandene Landstraßen investiert und sollten öffentliche Verkehrsmittel ausgebaut werden. Da die A 20 die Häfen in Rotterdam und Amsterdam stärke, steige der Konkurrenzdruck der deutschen Häfen. Der Warenverkehr werde auf die Straßen verlagert und der umweltpolitisch günstigere Schiffsverkehr untergraben. Es wird zudem befürchtet, dass sich an den Anschlussstellen der Autobahn große Einkaufszentren ansiedeln könnten, die den Einzelhandel in den Dörfern schaden und Arbeitsplätze gefährdet seien. Das Vorhaben würde außerdem zur Wertlosigkeit der Grundstücke bzw. des Wohneigentums führen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es ist bereits zweifelhaft, dass die Einwender einwendungsbefugt sind. Überwiegend machen sie Allgemeinwohlbelange geltend.

Ungeachtet dessen wurde der Klimaschutz in der Planung ausreichend berücksichtigt, ferner hat die Planfeststellungsbehörde ergänzend eigene Ermittlungen angestellt und die negativen Auswirkungen des Vorhabens auf das Globalklima gewürdigt (s.o. 2.2.3.5.5).

Inwieweit landwirtschaftliche Höfe durch erforderliche Kompensationsmaßnahmen gefährdet werden, wird nicht substantiiert vorgetragen. Eine Eigentumsbetroffenheit der Einwender, die selbst keine Landwirte sind, liegt nicht vor.

Durch die landschaftsgerechte Eingrünung des Straßenbauwerks und die landschaftsgerechte Neugestaltung kommt es nicht zu einer Zerstörung des Landschaftsbildes (s.o. 2.2.3.5.8.2.2). Die Kompensationsmaßnahmen wirken zusammen mit der Gestaltungsmaßnahme G 1 und G 2.

Hinsichtlich eines etwaigen Wertverlusts von Immobilien wird auf die eingangs dieses Kapitels erfolgten Ausführungen unter 2.4.2.1 verwiesen.

Negative Auswirkungen auf den Tourismus sind nicht ersichtlich.

Zutreffend ist, dass das Vorhaben in ein bestehendes Entwässerungssystem eingreift und bestehende Vorfluter, Drainagen und Poldergebiete zerschneidet bzw. beeinträchtigt. Dabei werden diese Beeinträchtigungen auf ein Minimum reduziert. Durch die gedrosselte Einleitung von anfallendem Straßenwasser ist zudem sichergestellt, dass die bestehenden Vorfluter in ihrer hydraulischen Leistungsfähigkeit nicht überfordert werden (s.o. 2.2.3.4.5.2 und 2.3.3.1.1.2.3).

Die klassifizierten Verbandsgewässer Gauensieker Schleusenfleth und Ritscher Schleusenfleth werden jeweils durch zwei Brückenbauwerke gekreuzt, Bauwerke Nr. 10.02 und 10.03 beim Gauensieker Schleusenfleth sowie Bauwerke Nr. 10.05 und 10.06 beim Ritscher Schleusenfleth (Unterlage 10.1, lfd. Nr. 16, 19, 36 und 41). Diese sind so

ausgestaltet, dass keine Querschnittsverengung erfolgt und die hydraulische Leistungsfähigkeit durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt wird (Unterlage 13.1, S. 35).

Unabhängig davon werden auf dem Gebiet des Schleusenverbands Ritsch, des Schleusenverbands Gauensiek sowie im Entwässerungsverband Drochtersen die geringfügige Neuverlegung bzw. der Neuanschluss von Drainagen und Poldersammlern erforderlich, allerdings wird das bestehende Entwässerungssystem nur geringfügig geändert.

Im Bereich des Ritscher Schleusenverbands verläuft sowohl die Trasse der A 20 als auch die Trasse der A 26 auf einer lokalen Wasserscheide zwischen einzelnen Poldergebieten, weswegen die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen in ihrer Funktion nahezu unverändert bleiben. Größere Umstrukturierungen der Polderungen sind angesichts dessen nicht erforderlich (Unterlage 13.1, S. 8 ff.). Erforderlich ist lediglich der Neuanschluss des Poldergebiets 4 an die Hauptsammelleitung C bzw. D sowie eine Verlegung eines Sammlers im Poldergebiet 2 (Unterlage 13.1, S. 29).

Auf dem Gebiet des Gauensieker Schleusenverbands werden die Sammler A und B bzw. C und D zusammengeschlossen und gemeinsam unter den Straßenkörpern durchgeführt und anschließend an das Verbandsgewässer Landern angeschlossen (Unterlage 13.1, S. 31 f).

Auf dem Gebiet des Entwässerungsverbands Drochtersen werden die Poldersammler B und C zusammengelegt.

Zerschnittene Drainagen und Sammler werden funktionsgleich wiederhergestellt.

Auf diese Weise werden die vorhabenbedingten Eingriffe in das Entwässerungssystem der Polder- und Marschgebiete funktionsgleich und durch geeignete Maßnahmen kompensiert (Unterlage 13.1, S. 35). Eine Beeinträchtigung oder nachteilige Veränderung der Gebietsentwässerung ist mit dem Vorhaben daher nicht verbunden.

Ein erhöhter Unterhaltungsaufwand, welcher über die Mitgliedsbeiträge auf die Grundstücksnutzer umgelegt werden könnte, ist mit den geplanten Maßnahmen zur funktionsgleichen Neuordnung der Flächenentwässerung nicht verbunden, da eventuelle Mehrkosten gegenüber dem betroffenen Wasser- und Bodenverband durch die Vorhabenträgerin dauerhaft finanziell abgelöst werden.

Entgegen den Ausführungen der Einwender ist das Vorhaben notwendig; es besteht hierfür ein gesetzlich festgelegter Bedarf (s.o. 2.2.3.1).

2.4.2.8 Einwender Nr. 8

Der Einwender ist ein örtlich ansässiger landwirtschaftlicher Beratungsverein. Er führt an, dass für sechs verschiedene landwirtschaftliche Betriebe Flächenstrukturen zerschnitten werden und dadurch nur unwirtschaftliche Restflächen verbleiben würden. Es würden die fruchtbarsten und damit wertvollsten Flächen der Region zerstört. Außerdem seien die landwirtschaftlichen Flächen nur noch über Umwege zu erreichen. Um den Anteil an wirtschaftlichen Restflächen nicht noch weiter zu erhöhen, solle die Zubringerstraße im Westen der Autobahn dichter an die geplante Trasse verschoben werden.

Auch die Entwässerung Richtung Landern sei durch das Vorhaben unterbrochen.

Bei steigendem Verkehr könnten die Erntefahrzeuge in der vorhandenen 70er-Zone nur schwer die Straße erreichen. Zudem werde der Begegnungsverkehr durch die geringe Straßenbreite erschwert.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es ist bereits zweifelhaft, dass der Einwender einwendungsbefugt ist. Überwiegend macht er Belange anderer geltend.

Durch das Vorhaben entstehen unwirtschaftliche Restflächen für die Landwirtschaft lediglich im Bereich des Zubringers und der Anschlussstelle. Sofern des Weiteren durch das Vorhaben

tatsächlich Bewirtschaftungerschwernisse oder sonstige finanzielle oder ertragswirtschaftliche Beeinträchtigungen für die Landwirte entstehen, werden diese in einem separaten Verfahren finanziell ausgeglichen. Mögliche Auswirkungen des Vorhabens und der Verkehrszunahme auf die Nutzung von Hofzufahrten stehen der Planung nicht entgegen (s.o. 2.2.3.5.7.1 und 2.2.3.5.10.4). Dem landwirtschaftlichen Verkehr stehen außerdem die vorgesehenen Ersatzwege sowie die durch das Vorhaben unverändert gebliebenen Wirtschaftswege zur Verfügung.

Soweit der Einwender vorträgt, dass die Entwässerung in Richtung des Verbandsgewässers Landern unterbrochen werde, trifft dies nicht zu. Zerschnittene Polderleitungen werden umverlegt und funktionsgleich wiederhergestellt. Dies trifft auf den Poldersammler DC Landern zu, welcher nordöstlich des Autobahnkreuzes geführt wird und unterhalb des Zubringers zur K 27 Richtung Landern und Polderschöpfwerk Landern gedükert wird. An der Einleitstelle E9 wird das Polderwasser sowie zugleich anfallendes Niederschlagswasser aus Straßenabflüssen in die Landern eingeleitet. Auf diese Weise ist die Funktionsfähigkeit der Flächenentwässerung gewährleistet.

Die Lage der Zubringerstraße ist das Ergebnis einer Gesamtabwägung aller ernsthaft in Betracht kommenden Varianten (s.o. 2.2.3.3.4). Da die A 20 bereits planfestgestellt ist, stellt diese grundsätzlich einen Zwangspunkt dar, an den die Planfeststellungsbehörde gebunden ist.

Die Planfeststellungsbehörde geht auch nicht von einer gesteigerten Unfallgefahr aus, da das nachgeordnete Straßennetz hinreichend leistungsfähig ist (s.o. 2.2.3.5.7.1). Sollten sich entgegen dieser Annahme Gefahrenstellen herausbilden, so erfordert dies keine weiteren Maßnahmen der Planfeststellungsbehörde, da es zuvörderst Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde ist, bestehenden Gefährdungslagen durch geeignete Verkehrsbeschränkungen, insb. Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Aufstellung von Gefahrenzeichen zu begegnen. Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht erkennbar, dass etwaige Problemlagen damit nicht gelöst werden könnten.

2.4.2.9 Einwender Nr. 9

Die Einwender gehen durch die steigende Lärmbelastigung und zusätzlichen Abgase von einer gesundheitsgefährdenden Belastung durch das Vorhaben aus. Ferner sind sie der Ansicht, dass es durch die verkehrsbedingten Erschütterungen zu negativen Auswirkungen auf die bauliche Substanz der Gebäude kommen könnte. Außerdem sei der Untergrund der Straße, der aus Moor bestehe, nicht tragfähig und die allgemeine Substanz der Straße für die Verkehrszunahme nicht ausreichend. Bereits bestehende Schwierigkeiten bei der Grundstückszufahrt würden sich durch die steigende Verkehrsdichte weiter verschärfen. Weiterhin seien Kinder auf ihrem Schulweg gefährdet, da sie mindestens einmal die Straße queren und mindestens 200 m entlang der Straße laufen müssten. Eine Verbreiterung der Straße erfordere auch eine Abgabe eines Teils des Grundstücks der Einwender sowie ggf. das Fällen einer alten Buche. Die Kreuzung der K 12 mit der B 495 in Wolfsbruchermoor sei zu unübersichtlich, um einen sicheren Verkehrsfluss zu gewährleisten. Besser wäre eine Strecke vom Autobahnkreuz Kehdingen startend mittig zwischen L 111 und K 12 in fast gerader Linie zur B 495. Bis der Anschlussabschnitt der A 20 nach Westen für den Verkehr zur Verfügung steht, dürfe das Kreuz Kehdingen nicht für den Verkehr freigegeben werden.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Lärmbelastung hält sich auch im nachgeordneten Straßennetz innerhalb des vom Gesetzgeber für zumutbar gehaltenen Rahmens (s.o. 2.2.3.5.7.2). Es besteht auch keine Gefahr von Beeinträchtigungen aufgrund von Schadstoffimmissionen wie z.B. Feinstaub. Im unmittelbaren Nahbereich der Autobahn, welche eine deutlich höhere Verkehrsbelastung aufweist als die Zubringer, werden die gesetzlichen Grenzwerte noch unterschritten, sodass dies für die Zubringerstraßen umso mehr gilt (s.o. 2.2.3.4.6.3).

Erschütterungen aufgrund des Schwerlastverkehrs auf der K 12 sind fernliegend. Soweit die Straße nicht für Schwerlastverkehr geeignet ist, wird die Straßenbaulastträgerin in einem gesonderten Verfahren verkehrsregelnde Maßnahmen anordnen.

Die Planfeststellungsbehörde geht auch nicht von einer gesteigerten Unfallgefahr aus, da das nachgeordnete Straßennetz hinreichend leistungsfähig ist (s.o. 2.2.3.5.7.1). Sollten sich entgegen dieser Annahme Gefahrenstellen herausbilden, so erfordert dies keine weiteren Maßnahmen der Planfeststellungsbehörde, da es zuvörderst Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde ist, bestehenden Gefährdungslagen durch geeignete Verkehrsbeschränkungen, insb. Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Aufstellung von Gefahrenzeichen zu begegnen. Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht erkennbar, dass etwaige Problemlagen damit nicht gelöst werden könnten.

Ob es beim Ausbau im nachgeordneten Straßennetz zu Eigentumsbetroffenheiten kommt, ist nicht Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses. Der planfestgestellte Trassenverlauf ist das Ergebnis einer Gesamtabwägung aller ernsthaft in Betracht kommender Varianten im Planungsprozess (s.o. 2.2.3.3.4). Da die A 20 bereits planfestgestellt ist, stellt diese grundsätzlich einen Zwangspunkt dar, an den die Planfeststellungsbehörde gebunden ist.

Unverhältnismäßige Zwischenzustände bis zur Fertigstellung der A 20 sind ebenfalls nicht zu befürchten (s.o. 2.2.3.5.7). Daher war die Planfeststellungsbehörde nicht gehalten, eine entsprechende Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

2.4.2.10 Einwender Nr. 10

Es wird durch den Einwender dargelegt, dass durch das Vorhaben die Verkehrssicherheit für Fußgänger, Radfahrer und Haustiere gefährdet sei. Durch das Vorhaben seien auch Pläne des Hausanbaus erschwert. Bis der Anschlussabschnitt der A 20 nach Westen für den Verkehr zur Verfügung steht, dürfe das Kreuz Kehdingen nicht für den Verkehr freigegeben werden.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde geht nicht von einer gesteigerten Unfallgefahr aus, da das nachgeordnete Straßennetz hinreichend leistungsfähig ist (s.o. 2.2.3.5.7.1). Sollten sich entgegen dieser Annahme Gefahrenstellen herausbilden, so erfordert dies keine weiteren Maßnahmen der Planfeststellungsbehörde, da es zuvörderst Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde ist, bestehenden Gefährdungslagen durch geeignete Verkehrsbeschränkungen, insb. Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Aufstellung von Gefahrenzeichen zu begegnen. Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht erkennbar, dass etwaige Problemlagen damit nicht gelöst werden könnten.

Erschütterung aufgrund des Schwerlastverkehrs auf der K 12 sind fernliegend. Soweit die Straße nicht für Schwerlastverkehr geeignet ist, wird die Straßenbaulastträgerin in einem gesonderten Verfahren verkehrsregelnde Maßnahmen anordnen.

Im Übrigen sprechen für das Vorhaben gewichtige Allgemeinwohlbelange, die sogar den enteignenden Zugriff auf privaten Grund und Boden rechtfertigen (s.o. 2.2.3.5.15). Daher treten die von den Einwendern geltend gemachten, deutlich unter dieser Eingriffsschwelle liegenden Belange erst recht hinter den mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen zurück.

Unverhältnismäßige Zwischenzustände bis zur Fertigstellung der A 20 sind ebenfalls nicht zu befürchten (s.o. 2.2.3.5.7). Daher war die Planfeststellungsbehörde nicht gehalten, eine entsprechende Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

2.4.2.11 Einwender Nr. 11

Die Einwender wenden sich gegen den erhöhten Verkehrslärm und die zusätzlichen Erschütterungen, die infolge des zunehmenden Lastverkehrs entstünden. Der zusätzliche Lastenverkehr würde auch Bauschäden am Torfboden im Hinblick auf ihren Neubau hinterlassen. Er sei zudem nicht mehr auf 7,5 t begrenzt und die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h würde entfallen. Bis der Anschlussabschnitt der A 20 nach Westen für den Verkehr zur Verfügung steht, dürfe das Kreuz Kehdingen nicht für den Verkehr freigegeben werden.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Lärmbelastung hält sich auch im nachgeordneten Straßennetz innerhalb des vom Gesetzgeber für zumutbar gehaltenen Rahmens (s.o. 2.2.3.5.7.2).

Erschütterung aufgrund des Schwerlastverkehrs auf der K 12 sind fernliegend. Soweit die Straße nicht für Schwerlastverkehr geeignet ist, wird die Straßenbauautorität in einem gesonderten Verfahren verkehrsregelnde Maßnahmen anordnen. Auf das planfestgestellte Vorhaben zurückzuführende Erschütterungen, die die Gefahr der Beschädigung anliegender Gebäude bergen, bestehen nicht. Die Straßen im nachgeordneten Straßennetz erfahren keine die Grenze der Leistungsfähigkeit überschreitende Verkehrsbelastung (s.o. 2.2.3.5.7.1).

Die Planfeststellungsbehörde geht auch nicht von einer gesteigerten Unfallgefahr aus, da das nachgeordnete Straßennetz hinreichend leistungsfähig ist (s.o. 2.2.3.5.7.1). Sollten sich entgegen dieser Annahme Gefahrenstellen herausbilden, so erfordert dies keine weiteren Maßnahmen der Planfeststellungsbehörde, da es zuvörderst Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde ist, bestehenden Gefährdungslagen durch geeignete Verkehrsbeschränkungen, insb. Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Aufstellung von Gefahrenzeichen zu begegnen. Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht erkennbar, dass etwaige Problemlagen damit nicht gelöst werden könnten.

Unverhältnismäßige Zwischenzustände bis zur Fertigstellung der A 20 sind ebenfalls nicht zu befürchten (s.o. 2.2.3.5.7). Daher war die Planfeststellungsbehörde nicht gehalten, eine entsprechende Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

2.4.2.12 Einwender Nr. 12

Der Einwender bewirtschaftet zwei landwirtschaftliche Betriebsstätten in der Nähe des Vorhabens. Er ist darüber hinaus Betreiber einer Biogasanlage sowie mehrerer Windenergieanlagen. Er sieht für seine Betriebe bei Umsetzung des Vorhabens eine Existenzgefährdung. Zudem seien zwei Zufahrten zu seinen Betrieben bei der Planung nicht berücksichtigt worden.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Einwender ist von dem Vorhaben nicht unmittelbar betroffen, da keine seiner landwirtschaftlichen Flächen temporär oder dauerhaft verlorengeht. Soweit er geltend macht, dass die beiden Betriebsstätten durch das planfestgestellte Vorhaben zerschnitten würden und dadurch Bewirtschaftungserschwernisse oder sonstige finanzielle oder ertragswirtschaftliche Beeinträchtigungen für ihn entstehen, werden diese – gegebenenfalls – in einem separaten Verfahren finanziell ausgeglichen. Derartige Bewirtschaftungserschwernisse wurden indes nicht hinreichend substantiiert vorgetragen.

Im Übrigen erschließt der neu zu errichtende Wirtschaftsweg parallel zum Zubringer zur K 27 zukünftig die Flächen des Einwenders nördlich des Landernwegs und damit dessen hier befindliche Biogasanlage sowie die Windenergieanlagen des Einwenders. Der Ersatzweg erhält mit seiner geplanten befestigten Breite von 4,20 m den im Bestand vorhandenen Ausbaustandard.

2.4.2.13 Einwender Nr. 13

Der Einwender erwartet erhebliche Einschränkungen durch Abgase und Lärmbelastung aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens auf der K 12/ K 27. Dies führe zu einem Wertverlust der zur Altersvorsorge dienenden Immobilie. Zudem seien Bauschäden durch den zu erwartenden Schwerlastverkehr am Gebäude zu befürchten. Die Ein- und Ausfahrt zum Grundstück sei gefährdet. Das Kreuz Kehdingen dürfe erst in Betrieb genommen werden, wenn ein Anschluss der A 20 in Richtung der B 73 erfolgt sei.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Lärmbelastung hält sich auch im nachgeordneten Straßennetz innerhalb des vom Gesetzgeber für zumutbar gehaltenen Rahmens (s.o. 2.2.3.5.7.2). Es besteht auch keine Gefahr von Beeinträchtigungen aufgrund von Schadstoffimmissionen wie z.B. Feinstaub. Im unmittelbaren Nahbereich der Autobahn, welche eine deutlich höhere Verkehrsbelastung aufweist als die Zubringer, werden die gesetzlichen Grenzwerte noch unterschritten, sodass dies für die Zubringerstraßen umso mehr gilt (s.o. 2.2.3.4.6.3).

Zwar kommt es zu einem Verkehrszuwachs im nachgeordneten Straßennetz. Dieser Zuwachs ist jedoch nach der neusten Untersuchung deutlich geringer als ursprünglich angenommen, da sich die damals der Prognose zugrunde gelegten Planungen erheblich verändert haben (s.o. 2.2.3.5.7.1). Das nachgeordnete Straßennetz ist daher ausreichend leistungsfähig. Daneben ist der zuständige Straßenbaulastträger für den Bau, die Unterhaltung, die Erweiterung oder sonstige Verbesserung, welche für das regelmäßige Verkehrsbedürfnis notwendig sind, zuständig. Sollten hier Maßnahmen veranlasst sein, wird der zuständige Straßenbaulastträger in einem gesonderten Verfahren tätig. Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen der Abwägung hinreichend untersucht, dass dem – sofern notwendig – grundsätzlich keine unüberwindbaren Planungshindernisse entgegenstehen. Es sind daher keine weitergehenden Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses veranlasst.

Hinsichtlich eines etwaigen Wertverlusts von Immobilien wird auf die eingangs dieses Kapitels erfolgten Ausführungen unter 2.4.2.1 verwiesen.

Erschütterung aufgrund des Schwerlastverkehrs auf der K 12 sind fernliegend. Soweit die Straße nicht für Schwerlastverkehr geeignet ist, wird die Straßenbaulastträgerin in einem gesonderten Verfahren verkehrsregelnde Maßnahmen anordnen.

Unverhältnismäßige Zwischenzustände bis zur Fertigstellung der A 20 sind ebenfalls nicht zu befürchten (s.o. 2.2.3.5.7). Daher war die Planfeststellungsbehörde nicht gehalten, eine entsprechende Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

2.4.2.14 Einwender Nr. 14

Der Einwender moniert, dass sich durch das Vorhaben die Wohn- und Lebensqualität in einem bislang ruhigen Ortsteil mit guter Lebensqualität erheblich verschlechtern würde. Weiterhin käme es zu einem Wertverlust des Wohngrundstücks. Mögliche Bauschäden am Gebäude durch die zusätzlichen Erschütterungen seien zu befürchten. Indem die Gebäude auf Holzpfehlern stehen würden, bestehe die akute Gefahr von Folgeschäden durch Dammaufschüttungen, Bodenschwingungen und Grundwasserstandsveränderungen. Notwendig werdende Grundwasserregulierungen können Grundwasserabseukungen zur Folge haben, wobei dann die Gefahr bestehe, dass die Holzpfehle im Trockenen stehen und verfaulen. Die sensible Bodenbeschaffenheit des Moorbodens und der Bausubstanz führe bei Eingriffen in den Wasserhaushalt zu erheblichen Beschädigungen an Gebäuden und Straßen. Bereits jetzt seien Erdabsenkungen bis zu 1 m keine Seltenheit.

Die erhöhte Feinstaubbelastung infolge zunehmender Luftschadstoffe sowie zunehmenden

Verkehrslärms würden überdies zu erheblichen Gesundheitsschädigungen führen, was vor allem Kinder und Jugendliche betreffe. Auch die Verkehrssicherheit der Kinder auf dem Schulweg sei deutlich gefährdet. Insgesamt würde eine Beeinträchtigung der Schutzgüter Mensch, Boden, Wasser, Luft, Klima, Tiere, Pflanzen, Landschaft und Kultur eintreten. Das Kreuz Kehdingen dürfe nicht für den Verkehr freigegeben werden, bis der Anschlussabschnitt der A 20 nach Westen für den Verkehr zur Verfügung stehe. Die Trassenführung soll im Zuge des Planfeststellungsverfahrens derart verändert werden, dass die dargestellten Risiken nicht einseitig zu Lasten der Anwohner der K 12 gehen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der zuständige Straßenbaulastträger hat nach § 9 Abs. 1 Satz 2 NStrG die Verpflichtung, nach seiner Leistungsfähigkeit die Straßen so zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen. Ungeachtet dessen hält sich die Lärmbelastung auch im nachgeordneten Straßennetz innerhalb des vom Gesetzgeber für zumutbar gehaltenen Rahmens (s.o. 2.2.3.5.7.2). Es besteht auch keine Gefahr von Beeinträchtigungen aufgrund von Schadstoffimmissionen wie z.B. Feinstaub. Im unmittelbaren Nahbereich der Autobahn, welche eine deutlich höhere Verkehrsbelastung aufweist als die Zubringer, werden die gesetzlichen Grenzwerte noch unterschritten, sodass dies für die Zubringerstraßen umso mehr gilt (s.o. 2.2.3.4.6.3).

Die Planfeststellungsbehörde geht zudem nicht von einer gesteigerten Unfallgefahr aus, da das nachgeordnete Straßennetz hinreichend leistungsfähig ist (s.o. 2.2.3.5.7.1). Sollten sich entgegen dieser Annahme Gefahrenstellen herausbilden, so erfordert dies keine weiteren Maßnahmen der Planfeststellungsbehörde, da es zuvörderst Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde ist, bestehenden Gefährdungslagen durch geeignete Verkehrsbeschränkungen, insb. Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Aufstellung von Gefahrenzeichen zu begegnen. Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht erkennbar, dass etwaige Problemlagen damit nicht gelöst werden könnten.

Erschütterung aufgrund des Schwerlastverkehrs auf der K 12 sind fernliegend. Soweit die Straße nicht für Schwerlastverkehr geeignet ist, wird die Straßenbaulastträgerin in einem gesonderten Verfahren verkehrsregelnde Maßnahmen anordnen.

Hinsichtlich eines etwaigen Wertverlusts von Immobilien wird auf die eingangs dieses Kapitels erfolgten Ausführungen unter 2.4.2.1 verwiesen.

Grundwasserstandsveränderungen und Grundwasserregulierungen sind mit dem Vorhaben nicht verbunden. Der im Vorhabengebiet liegende Grundwasserkörper Land Kehdingen Lockergestein wird von einer wasserundurchlässigen Kleischicht überdeckt. Bereits gegenwärtig kann daher anfallendes Niederschlagswasser nicht dem Grundwasserkörper zusickern und steht daher nicht für die Grundwasserneubildung zur Verfügung. Aus der vom Vorhaben geplanten Voll- bzw. Teilversiegelung von rund 77 ha folgen daher keine nachteiligen Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung.

Ebenso sind im Rahmen der Vorhabenrealisierung keine Grundwasserstandsregulierungen oder Grundwasserabsenkungen erforderlich. Im Rahmen des Überschüttverfahrens zur Errichtung der Autobahntrassen wird lediglich Porenwasser aus den oberen Bodenschichten ausgepresst. Ein Eingriff in Grundwasserleiter oder Grundwasserkörper ist weder erforderlich noch vorgesehen. Ferner führt diese Bauweise auch nicht zu einer Trockenlegung angrenzender Flächen. Abgesehen davon, dass bereits gegenwärtig im Vorhabengebiet ein umfassendes Drainage- und Entwässerungssystem besteht, welches die Polderflächen des Entwässerungsverbands Drochtersen, des Gauensieker Schleusenverbands sowie des Schleusenverbands Ritsch erst landwirtschaftlich nutzbar macht, beschränkt sich die Auspressung des Porenwassers der oberen Bodenschichten ausschließlich auf den Verlauf der Autobahntrassen.

Vorhabenbedingte Beschädigungen an Häusern und Straßen durch Erdabsackungen sind

angesichts dessen auszuschließen.

Die Ausführungen zu den Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Boden, Wasser, Luft, Klima, Tiere, Pflanzen, Landschaft und Kultur sind zu pauschal und schon deshalb nicht einlassungsfähig. Im Übrigen sei hierzu auf die Umweltverträglichkeitsprüfung verwiesen (s.o. 2.2.2).

Das planfestgestellte Vorhaben ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die optimale Vorhabensvariante; hierzu wird auf die Ausführungen unter 2.2.3.3 verwiesen. Da die A 20 bereits planfestgestellt ist, stellt diese einen Zwangspunkt dar, an den die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich gebunden ist.

Unverhältnismäßige Zwischenzustände bis zur Fertigstellung der A 20 sind ebenfalls nicht zu befürchten (s.o. 2.2.3.5.7). Daher war die Planfeststellungsbehörde nicht gehalten, eine entsprechende Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

2.4.2.15 Einwender Nr. 15

Der Einwender ist Landwirt und Eigentümer der Flurstücke 26/6, 26/7, 27/3, 27/4, 27/5, 32/1, 36/5, 36/6, 36/7 und 36/8 der Flur 25 der Gemarkung Assel. Er führt aus, dass es durch das Vorhaben zu einem Flächenverlust vor allem von Ackerland komme. Künftig erforderliche Mehrwege bzw. Umwege sowie Behinderungen während der Bauphase seien zu entschädigen. Überdies seien Zufahrten zu den Schlägen von beiden Koppenden herzustellen und die Entwässerung zu jeder Zeit sicherzustellen. Der Polder Nr. 4 müsse größer gebaut werden, damit mehr Wasser aufgenommen werden könne. Auch der nördliche Sammler des Polders Nr. 2 müsse erneuert werden, da er derzeit im Damm der A 26 liege.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Für die mit diesem Beschluss zugelassenen Inanspruchnahmen von Flächen oder anderen Eingriffen in privates Eigentum ist grundsätzlich Entschädigung zu leisten, wobei die vorhabenbedingten Wirkungen auf das Grundstück insgesamt als entschädigungspflichtige Folgewirkungen eines teilweisen Flächenentzugs zu behandeln sind. Diese Entscheidungen sind dem nachgelagerten Entschädigungs- bzw. Enteignungsverfahren vorbehalten. Durch das Vorhaben entstehen überdies unwirtschaftliche Restflächen für die Landwirtschaft nur im Bereich des Zubringers und der Anschlussstelle. Sofern vorhabenbedingt tatsächlich Bewirtschaftungsschwernisse oder sonstige finanzielle oder ertragswirtschaftliche Beeinträchtigungen für die Landwirte entstehen, werden diese in einem separaten Verfahren finanziell ausgeglichen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist das Vorhaben für den Einwender Nr. 15 nicht mit Existenzgefährdungen verbunden. Durch das Vorhaben sind 10.916 m² durch dauerhafte Inanspruchnahme und 6.722 m² durch vorübergehende Inanspruchnahme seiner Fläche betroffen. Anhaltspunkte dafür, dass damit die von der Rechtsprechung geforderte 5 %-Grenze erreicht oder überschritten wird, werden vom Einwender nicht vorgetragen und sind auch ansonsten nicht ersichtlich.

Mögliche Auswirkungen des Vorhabens und der Verkehrszunahme auf die Nutzung von Hofzufahrten stehen der Planung nicht entgegen, wie unter 2.2.3.5.7.1 erläutert wird. Dem landwirtschaftlichen Verkehr stehen außerdem die vorgesehenen Ersatzwege sowie die durch das Vorhaben unverändert gebliebenen Wirtschaftswege zur Verfügung.

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt überdies das vorliegende landwirtschaftliche Entwässerungssystem und gewährleistet die jederzeitige Funktionsfähigkeit sowohl während der Bau- als auch während der Betriebsphase. Durch entsprechende Untersuchungen ist die hydraulische Leistungsfähigkeit sowohl der anzulegenden Ersatzgewässer als auch der baulichen Ersatzmaßnahmen geprüft worden.

Zutreffend ist, dass Teile der Polder 1 zukünftig an den Polder 4 angeschlossen und über

diesen entwässert werden. In etwa dem gleichen Umfang wird allerdings auch Entwässerungsfläche des Polders 4 von der Autobahn überbaut. Angesichts dessen stellt sich die zu entwässernde landwirtschaftliche Nutzfläche im Poldergebiet 4 abschließend als im Wesentlichen unverändert dar, weshalb eine hydraulische Überlastung des Poldergebiets 4 und der dortigen landwirtschaftlichen Entwässerung nicht zu erwarten ist. Sofern es vorhabenbedingt zu geringfügigen Mehrbelastungen der Polderentwässerung kommt, ist angesichts der Geringfügigkeit eine Neuverlegung von Drainageleitungen unangemessen.

Sofern durch Errichtung des Baukörpers für die A 26 vorhandene Polderleitungen überbaut werden, werden diese im Zuge der Vorhabenrealisierung parallel zur A 26 neu hergestellt.

2.4.2.16 Einwender Nr. 16

Der Einwender führt an, dass die K 12 für das hohe Verkehrsaufkommen nicht ausgelegt sei. Die kurvige Straßenführung sowie die schlechte Einsehbarkeit führen dazu, dass die Straße nicht sicher gequert oder vom Grundstück aus befahren werden könne. Das Befahren mit dem Fahrrad wäre lebensgefährlich; es sei vermehrt mit Unfällen und Beschädigungen der Straßen zu rechnen. Vor Inbetriebnahme des Kreuzes müssten folgende Maßnahmen durchgeführt werden: Ausbau der K 12/K 27 mit Radweg, durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung mit Blitzer, Verbreiterung der Straße, Einbau von „Flüsterasphalt“ und Schutz vor Immissionen. Es habe zudem eine Sicherstellung dahingehend zu erfolgen, dass kein weiterer Verkehr durch Einschränkungen der Verkehrsflüsse auf L 111 und B 73 auf die K 12/K 27 geführt wird.

Der Einwender meint weiter, dass die K 12 und die K 27 nicht als Zubringer zum Autobahnkreuz Kehdingen geeignet seien. Abgase und Lärm würden ein nicht akzeptables Niveau erreichen. Die Erschütterung durch den Schwerlastverkehr würden aufgrund der schwimmenden Bauweise im Moor im Wohnzimmer zu spüren sein. Die Autobahn bleibe aufgrund der Trägheit der Planung der A 20, Abschnitt 7, ein langfristiges Provisorium. Das Kreuz Kehdingen dürfe nicht für den Verkehr freigegeben werden, solange die Weiterführung der A 20 nach Westen nicht fertiggestellt und ein sicherer Verkehrsfluss nicht gewährleistet ist.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zwar kommt es zu einem Verkehrszuwachs im nachgeordneten Straßennetz. Dieser Zuwachs ist jedoch nach der neusten Untersuchung deutlich geringer als ursprünglich angenommen, da sich die damals der Prognose zugrunde gelegten Planungen erheblich verändert haben (s.o. 2.2.3.5.7.1). Das nachgeordnete Straßennetz ist daher ausreichend leistungsfähig. Daneben ist der zuständige Straßenbaulastträger für den Bau, die Unterhaltung, die Erweiterung oder sonstige Verbesserung, welche für das regelmäßige Verkehrsbedürfnis notwendig sind, zuständig. Sollten hier Maßnahmen veranlasst sein, wird der zuständige Straßenbaulastträger in einem gesonderten Verfahren tätig. Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen der Abwägung hinreichend untersucht, dass dem – sofern notwendig – grundsätzlich keine unüberwindbaren Planungshindernisse entgegenstehen. Es sind daher keine weitergehenden Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses veranlasst.

Die Lärmbelastung hält sich auch im nachgeordneten Straßennetz innerhalb des vom Gesetzgeber für zumutbar gehaltenen Rahmens (s.o. 2.2.3.5.7.2). Es besteht auch keine Gefahr von Beeinträchtigungen aufgrund von Schadstoffimmissionen wie z.B. Feinstaub. Im unmittelbaren Nahbereich der Autobahn, welche eine deutlich höhere Verkehrsbelastung aufweist als die Zubringer, werden die gesetzlichen Grenzwerte noch unterschritten, sodass dies für die Zubringerstraßen umso mehr gilt (s.o. 2.2.3.4.6.3).

Grundwasserstandsveränderungen und Grundwasserregulierungen sind mit dem Vorhaben nicht verbunden. Der im Vorhabengebiet liegende Grundwasserkörper Land Kehdingen Lockergestein wird von einer wasserundurchlässigen Kleischicht überdeckt. Bereits gegenwärtig kann daher anfallendes Niederschlagswasser nicht dem Grundwasserkörper zusickern und steht daher nicht für die Grundwasserneubildung zur Verfügung. Aus der vom

Vorhaben geplanten Voll- bzw. Teilversiegelung von rund 77 ha folgen daher keine nachteiligen Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung.

Ebenso sind im Rahmen der Vorhabenrealisierung keine Grundwasserstandsregulierungen oder Grundwasserabsenkungen erforderlich. Im Rahmen des Überschüttverfahrens zur Errichtung der Autobahntrassen wird lediglich Porenwasser aus den oberen Bodenschichten ausgepresst. Ein Eingriff in Grundwasserleiter oder Grundwasserkörper ist weder erforderlich noch vorgesehen. Ferner führt diese Bauweise auch nicht zu einer Trockenlegung angrenzender Flächen. Abgesehen davon, dass bereits gegenwärtig im Vorhabengebiet ein umfassendes Drainage- und Entwässerungssystem besteht, welches die Polderflächen des Entwässerungsverbands Drochtersen, des Gauensieker Schleusenverbands sowie des Schleusenverbands Ritsch erst landwirtschaftlich nutzbar macht, beschränkt sich die Auspressung des Porenwassers der oberen Bodenschichten ausschließlich auf den Verlauf der Autobahntrassen.

Vorhabenbedingte Beschädigungen an Häusern und Straßen durch Erdabsackungen sind angesichts dessen auszuschließen.

Unverhältnismäßige Zwischenzustände bis zur Fertigstellung der A 20 sind ebenfalls nicht zu befürchten (s.o. 2.2.3.5.7). Daher war die Planfeststellungsbehörde nicht gehalten, eine entsprechende Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

2.4.2.17 Einwender Nr. 17

Durch die Einwender wird vorgetragen, dass aufgrund des Unterbaus der Wohnhäuser und der vorhandenen Bodenverhältnisse ein Schwerlastverkehr nicht genehmigt werden könne. Es habe damit bereits Probleme in der Vergangenheit gegeben. Eine weitere Belastung der K 27 durch erhöhtes Verkehrsaufkommen würde die Straße in absehbarer Zeit unbrauchbar machen. Zur Errichtung des Radwegs müssten nördlich der K 27 Grundstücksflächen abgetrennt werden, eine Feuersalamander- sowie eine Fledermauspopulation umgesiedelt und drei Eichen gefällt werden. Der vorhandene Entwässerungsgraben müsse zum Vorfluter verfüllt werden, was zu einer Vernässung der nördlichen Flächen führen und deren Nutzbarkeit einschränken würde. Auch sei die sichere Zufahrt der eigenen Einfahrt nicht mehr möglich. Der landwirtschaftliche Verkehr von den Höfen auf die Felder beidseitig der K 27 wäre bei Aufstufung zur Bundesstraße nur mit erheblichen Einschränkungen (bis hin zum Fahrverbot) verbunden. Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen käme es zu vermehrten Emissionen wie Lärm, was ohne die Errichtung von Schallschutzwänden zu einer Gesundheitsgefährdung führe.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zwar kommt es zu einem Verkehrszuwachs im nachgeordneten Straßennetz. Dieser Zuwachs ist jedoch nach der neusten Untersuchung deutlich geringer als ursprünglich angenommen, da sich die damals der Prognose zugrunde gelegten Planungen erheblich verändert haben (s.o. 2.2.3.5.7.1). Das nachgeordnete Straßennetz ist daher ausreichend leistungsfähig. Daneben ist der zuständige Straßenbaulastträger für den Bau, die Unterhaltung, die Erweiterung oder sonstige Verbesserung, welche für das regelmäßige Verkehrsbedürfnis notwendig sind, zuständig. Sollten hier Maßnahmen veranlasst sein, wird der zuständige Straßenbaulastträger in einem gesonderten Verfahren tätig. Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen der Abwägung hinreichend untersucht, dass dem – sofern notwendig – grundsätzlich keine unüberwindbaren Planungshindernisse entgegenstehen. Es sind daher keine weitergehenden Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses veranlasst.

Eine Aufstufung der K 27 zur Bundesstraße wird durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss nicht bewirkt. Erst recht sind etwaige Ausbaumaßnahmen der K 27 nicht Gegenstand dieser Planfeststellung. Soweit zukünftig ein solcher Ausbau vorgenommen

werden soll, bedarf es hierfür eines eigenständigen Planfeststellungsverfahrens, in dessen Rahmen dann die berührten Belange zu prüfen und abzuwägen sind.

2.4.2.18 Einwander Nr. 18

Der Einwander moniert, dass es durch den zukünftigen Schwerlastverkehr auf der K 12 zu Erschütterungen im Haus käme, der Lärmpegel steige und mit einer erhöhten Feinstaubbelastung zu rechnen wäre, wobei innerhalb der Familie Vorbelastungen durch Asthmaerkrankung bestünden. Eine Grundwasserabsenkung führe dazu, dass die Bausubstanz beschädigt werde, da die Gebäude fast ausschließlich auf Ramppfählen erbaut seien und diese das Wasser benötigen. Es drohe folglich ein Absacken der Gebäude. Die Zufahrt für Fußgänger, Rad- und Autofahrer würde erschwert. Außerdem beeinträchtige der Moorboden die Festigkeit der Straße. Auf dem Schulweg der Kinder sei es erforderlich, dass sie die Straße überqueren müssten.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Erschütterung aufgrund des Schwerlastverkehrs auf der K 12 sind fernliegend. Soweit die Straße nicht für Schwerlastverkehr geeignet ist, wird die Straßenbaulastträgerin in einem gesonderten Verfahren verkehrsregelnde Maßnahmen anordnen.

Die Lärmbelastung hält sich auch im nachgeordneten Straßennetz innerhalb des vom Gesetzgeber für zumutbar gehaltenen Rahmens (s.o. 2.2.3.5.7.2). Es besteht auch keine Gefahr von Beeinträchtigungen aufgrund von Schadstoffimmissionen wie z.B. Feinstaub. Im unmittelbaren Nahbereich der Autobahn, welche eine deutlich höhere Verkehrsbelastung aufweist als die Zubringer, werden die gesetzlichen Grenzwerte noch unterschritten, sodass dies für die Zubringerstraßen umso mehr gilt (s.o. 2.2.3.4.6.3).

Grundwasserstandsveränderungen und Grundwasserregulierungen sind mit dem Vorhaben nicht verbunden. Der im Vorhabengebiet liegende Grundwasserkörper Land Kehdingen Lockergestein wird von einer wasserundurchlässigen Kleischicht überdeckt. Bereits gegenwärtig kann daher anfallendes Niederschlagswasser nicht dem Grundwasserkörper zusickern und steht daher nicht für die Grundwasserneubildung zur Verfügung. Aus der vom Vorhaben geplanten Voll- bzw. Teilversiegelung von rund 77 ha folgen daher keine nachteiligen Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung.

Ebenso sind im Rahmen der Vorhabenrealisierung keine Grundwasserstandsregulierungen oder Grundwasserabsenkungen erforderlich. Im Rahmen des Überschüttverfahrens zur Errichtung der Autobahntrassen wird lediglich Porenwasser aus den oberen Bodenschichten ausgepresst. Ein Eingriff in Grundwasserleiter oder Grundwasserkörper ist weder erforderlich noch vorgesehen. Ferner führt diese Bauweise auch nicht zu einer Trockenlegung angrenzender Flächen. Abgesehen davon, dass bereits gegenwärtig im Vorhabengebiet ein umfassendes Drainage- und Entwässerungssystem besteht, welches die Polderflächen des Entwässerungsverbands Drochtersen, des Gauensieker Schleusenverbands sowie des Schleusenverbands Ritsch erst landwirtschaftlich nutzbar macht, beschränkt sich die Auspressung des Porenwassers der oberen Bodenschichten ausschließlich auf den Verlauf der Autobahntrassen.

Vorhabenbedingte Beschädigungen an Häusern und Straßen durch Erdabsackungen sind angesichts dessen auszuschließen.

Etwaige Ausbaumaßnahmen der K 27 sind nicht Gegenstand dieser Planfeststellung. Soweit zukünftig ein solcher Ausbau vorgenommen werden soll, bedarf es hierfür eines eigenständigen Planfeststellungsverfahrens, in dessen Rahmen dann die berührten Belange zu prüfen und abzuwägen sind.

Die Planfeststellungsbehörde geht zudem nicht von einer gesteigerten Unfallgefahr aus, da

das nachgeordnete Straßennetz hinreichend leistungsfähig ist (s.o. 2.2.3.5.7.1). Sollten sich entgegen dieser Annahme Gefahrenstellen herausbilden, so erfordert dies keine weiteren Maßnahmen der Planfeststellungsbehörde, da es zuvörderst Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde ist, bestehenden Gefährdungslagen durch geeignete Verkehrsbeschränkungen, insb. Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Aufstellung von Gefahrenzeichen zu begegnen. Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht erkennbar, dass etwaige Problemlagen damit nicht gelöst werden könnten.

2.4.2.19 Einwender Nr. 19

Der Einwender führt aus, dass die Verkehrsbelastung auf der K 27 durch das Vorhaben den Erholungsfaktor der Region störe, die Ruhe, den freien Blick und die frische Luft beeinträchte. Bei den Grundstücksauf- und -abfahrten komme es schon jetzt zu gefährlichen Situationen mit dem Verkehr auf der K 27 bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h, insb. bei Fahrten mit einem Traktor. Zudem sei der Untergrund der Gegend für eine Ertüchtigung der K 27 nicht tragbar. Gerade mit Blick auf eine Asthmaerkrankung stelle die erhöhte Verkehrsbelastung eine Gefahr dar. Das Autobahnkreuz Kehdingen dürfe erst in Betrieb genommen werden, wenn die A 20 nach Westen für den Verkehr freigegeben sei.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Sache nach trägt der Einwender dieselben Argumente vor wie der Einwender Nr. 18, sodass auf die dortigen Ausführungen verwiesen werden kann (s.o. 2.4.2.18). Im Übrigen weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass unverhältnismäßige Zwischenzustände bis zur Fertigstellung der A 20 nicht zu befürchten sind (s.o. 2.2.3.5.7). Daher war die Planfeststellungsbehörde nicht gehalten, eine entsprechende Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

2.4.2.20 Einwender Nr. 20

Der Einwender Nr. 20 ist Eigentümer des Flurstücks 410/43, Flur 40 der Gemarkung Drochtersen, welches durch das Vorhaben beansprucht wird.

Hinsichtlich der Ausgangsplanung moniert er schlagwortartig zahlreiche Beeinträchtigungen der Landwirtschaft durch das planfestgestellte Vorhaben, u.a. Wertminderungen von Grundbesitz, Schadstoffeinträge und Bodenverdichtungen mit der Folge der Wertminderung dieser Böden.

Aufgrund der Flächeninanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen durch das Vorhaben und die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen würde die Konkurrenz um solche Flächen verstärkt, was zu einer Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe führe. Auch müsse die Intensität der Nutzung auf den verbleibenden Flächen erhöht werden. Der Einwender befürchtet eine ausgedehnte Vernichtung eines der wenigen „zukunftsträchtigen Rohstoffe“, nämlich von landwirtschaftlichen Flächen in der Region.

Zudem müsse die Entwässerungsstruktur teilweise neu geordnet werden, da die planfestgestellte Trasse durch viele Niederungen und Feuchtgebiete führe. Für Grundbesitzer sei eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge der Wasser- und Bodenverbände zu befürchten.

Der Einwender zählt weitere Bedenken auf, insb. die Verlärmung der Wohnbereiche und die Wertminderung der Wohngebäude, die Beeinträchtigung der Erholung und Gesundheitsbeeinträchtigungen in physischer und psychischer Hinsicht.

Der Tourismus und die Naherholung in der Region werde nachhaltig negativ dadurch beeinflusst, dass die Trasse der A 20 zahlreiche Fahrradwege kreuze und diese zerstöre und die Touristen, statt im ländlichen Raum zu bleiben, die Autobahn eher in Richtung der Küste und Strandbäder nutzen.

Der Einwender wendet ein, das Vorhaben zerstöre Naturschutzgebiete und natürliche Ausbreitungs- und Wanderkorridore, insb. für das Wild, durch die Zerschneidung der Landschaft.

Der Bau der A 20 sei außerdem „kontraproduktiv“ für die Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung. Alternativ könne man Bahnstrecken oder Schiffswege ausbauen, dies wäre nachhaltiger. Dass der zunehmende Güterverkehr den Bau einer neuen Autobahn erfordere, bestreitet der Einwender. Aufgrund von steigenden Sprit- und Energiekosten werde die A 20 in absehbarer Zeit ohnehin nicht mehr benötigt.

Der Einwender befürchtet überdies, dass der Bau der A 20 die regionale Wirtschaft nicht stärkt, sondern stattdessen niederländische Häfen sowie große Einkaufszentren an den Anschlussstellen der Autobahn. Für den Einzelhandel in den umliegenden Dorfgebieten und auf deutsche Hafenstandorte seien nachteilige Auswirkungen zu besorgen. Auch verlagere sich der Güterverkehr zunehmend auf die Straße, was insb. den umweltpolitisch besseren Schiffsverkehr benachteilige. Der Einwender hält das Vorhaben insgesamt für überflüssig und „steuergeldverschwenderisch“ und fordert stattdessen Investitionen in das Bildungssystem, da Bildung und Fachkräfte entscheidendere Faktoren bei der Ansiedlung von Unternehmen seien als eine gute Infrastruktur.

Es bedürfe aus mehreren Gründen keines Neubaus der A 20: Der Verkehr aus Osteuropa in Richtung der Benelux-Länder verlaufe weiterhin über die A 1, da die A 20 einen kostenintensiveren Umweg darstelle, am Umschlagplatz Wilhelmshaven lösche man nur Güter für die Region, Pkw und „Mautpreller“ würden die Autobahn auf kürzeren Strecken umfahren und aufgrund nur einer Elbquerung in Form des Elbtunnels werde der Verkehr an dieser Engstelle ohnehin aufgehalten. Die Errichtung einer Querung bei Drochtersen sei kurzfristig nicht absehbar und finanziell auch nicht hinreichend abgesichert.

Jahrelanger Bauverkehr führe zu Beschädigungen und Verunreinigungen auf Straßen und erhöhe die Unfallgefahr sowie Lärmbeeinträchtigungen. Das Landschaftsbild werde zerstört, da viele Straßen „höhenungleich mit Brücken überwunden werden“. Auch unterbreche das Vorhaben zahlreiche kleinere Wegverbindungen.

Der Einwender sei durch das Vorhaben konkret persönlich betroffen. Als Eigentümer eines landwirtschaftlichen Betriebs verliere er wertvolle Fläche für den Betrieb mit Pferden. Fläche auf dem Flurstück 169/140, Flur 46 der Gemarkung Drochtersen werde beansprucht. Angesichts eines hohen Flächendrucks sei er auf jeden Quadratmeter angewiesen. Auch werde durch Abschnitt 7 der A 20 Fläche in Hofnähe in Anspruch genommen, der Betrieb liege nur 75 m entfernt von der Trasse.

Der Einwender besorgt Schädigungen der Pferde durch Schadstoffe, durch den Bau- und Verkehrslärm und die Fahrzeuglichter bei Nacht. Das Futter, welches in Autobahnnähe geerntet werde, könne schadstoffbelastet sein, sodass Kundenverlust aufgrund von Qualitätsminderung befürchtet wird. Eine Einschränkung des landwirtschaftlichen Betriebs wird eingewandt. Auch hinsichtlich der Pferdepension wird Kundenschwund befürchtet aufgrund des Baulärms, des betriebsbedingten Verkehrslärms, der zerstörten Natur und den eingeschränkten Ausreitmöglichkeiten. Der Einwender weist darauf hin, dass er unklare Krankheits- und Todesfälle auf Kosten der Vorhabenträgerin untersuchen lassen werde.

Im Rahmen des Abschnitts 7 der A 20 werde die K 27 über die Autobahn geführt und ein Erdwall geschaffen, der die Sicht aus dem Wohnhaus beeinträchtige und eine direkte Auffahrt auf die K 27 zu weiteren betrieblichen Flächen unmöglich mache. Der landwirtschaftliche Betrieb werde durch entstehende Umwege benachteiligt.

Die Errichtung der A 20 beeinträchtige das Gewässernetz und könne das Drainagesystem des Einwenders zerschneiden. Deartige Auswirkungen könnten die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebs gefährden. Der Einwender fordert entsprechende Erstattungen solcher Schäden und eine sorgfältige Dokumentation. Der Einwender befürchtet auch eine Erhöhung der Beiträge an die Schleusenverbände.

Der Einwender macht Ertragsminderungen der Photovoltaikanlage durch Staubimmissionen geltend, die auf seinem Dach durch einen Pächter errichtet wurde. Besagter Pächter habe angekündigt, Entschädigungen für diese Ertragsminderungen verlangen zu wollen.

Durch die Lage des Wohnhauses in nur 75 m Entfernung zum 7. Abschnitt der A 20 besorgt der Einwender Gesundheitsgefährdungen durch Lärm und Schadstoffe. Bei dieser Entfernung existierten bereits Nachweise für Lärm als Krankheitsursache. Er sei durch Tinnitus und eine Herzerkrankung vorbelastet und besorgt eine stressbedingte Verschlechterung beider Erkrankungen. Er sieht darin einen Eingriff in das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit.

Der Außenwohnbereich des Wohnhauses könne nach Errichtung des Vorhabens nur noch beschränkt genutzt werden, worin der Einwender eine Verletzung seiner Privatsphäre sieht. Der Einwender macht Wertminderungen bezogen auf das Wohnhaus, den landwirtschaftlichen Betrieb und den Grundbesitz geltend.

Eine Verminderung der Lebensqualität trete nach Ansicht des Einwenders aufgrund der Lärm- und Schadstoffimmissionen ein. Erholung sei für ihn und für die Pferde nur noch eingeschränkt möglich. Auch Fahrradtouren auf der üblichen Runde seien nicht mehr möglich, da dort zukünftig die Trasse verlaufe.

Der Einwender fordert die Durchführung einer Beweissicherung bezogen auf die Standsicherheit von trassennahen und in Moorgebieten befindlichen Gebäuden. Er befürchtet ein Austrocknen des Untergrunds durch Grundwasserabsenkungen und Schäden aufgrund von Erschütterungen ausgelöst durch den Baustellenbetrieb. Er befürchtet dadurch eine Verletzung seines Eigentums.

Der Einwender fordert, dass sich die Planfeststellungsbehörde zum vollständigen Ersatz seiner eigentumsrechtlichen Nachteile verpflichtet.

Darüber hinaus behält sich der Einwender vor, die Forderung eines Beweissicherungsverfahrens im weiteren Verfahrensverlauf erneut geltend zu machen und rechtliche Schritte zur Durchsetzung von Ansprüchen u.a. wegen Wertminderungen einzuleiten. Auch Klageerhebung behält er sich vor.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Soweit es sich um lediglich schlagwortartig vorgebrachte Einwände handelt, sind diese bereits zu pauschal, als dass sich die Planfeststellungsbehörde mit diesen sachlich auseinandersetzen könnte. Hinsichtlich der Betrachtung landwirtschaftlicher Belange wird auf den Begründungsteil unter 2.2.3.5.10 verwiesen und bezüglich Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm auf die Ausführungen unter 2.2.3.5.7.2.

Einwände zum 7. Bauabschnitt der A 20 können ebenfalls grundsätzlich nicht berücksichtigt werden, da sie nicht das mit diesem Planfeststellungsbeschluss genehmigte Vorhaben betreffen.

Das bestehende Entwässerungssystem wird durch das Vorhaben nur geringfügig verändert. Sofern bestehende Sammler und Drainagen zerschnitten werden, wird die ordnungsgemäße Entwässerung durch funktionsgleiche Kompensationsmaßnahmen gewährleistet.

Zutreffend ist, dass das Vorhaben in ein bestehendes Entwässerungssystem eingreift und bestehende Vorfluter, Drainagen und Poldergebiete zerschneidet. Dabei werden Beeinträchtigungen auf ein Minimum reduziert. Durch die gedrosselte Einleitung von anfallendem Straßenwasser ist zudem sichergestellt, dass die bestehenden Vorfluter in ihrer hydraulischen Leistungsfähigkeit nicht überfordert werden. Eine Beeinträchtigung oder nachteilige Veränderung der Gebietsentwässerung ist mit dem Vorhaben daher nicht verbunden (s.o. 2.2.3.4.5.2).

Ein erhöhter Unterhaltungsaufwand, welcher über die Mitgliedsbeiträge auf die Grundstücksnutzer umgelegt werden könnte, ist mit den geplanten Maßnahmen zur funktionsgleichen Neuordnung der Flächenentwässerung nicht verbunden.

Darüber hinaus sind weder bauzeitliche noch dauerhafte Grundwasserabsenkungen zu befürchten. Das Vorhaben greift nicht in grundwasserführende Schichten ein und auch bauzeitliche Maßnahmen der Wasserhaltung sind weder beantragt noch erforderlich. Die Auspressung des Porenwassers aus den oberen Bodenschichten beschränkt sich auf den Trassenbereich. Dazu kommt, dass bereits bisher das Gebiet gepoldert und durch ein ausdifferenziertes Entwässerungssystem entwässert wird. Dieses wird durch die Baumaßnahmen nicht beeinträchtigt bzw. funktionsgleich wiederhergestellt. Gebäudeschäden sind daher nicht zu befürchten.

Es besteht auch keine Gefahr von Beeinträchtigungen aufgrund von Schadstoffimmissionen wie z.B. Feinstaub. Im unmittelbaren Nahbereich der Autobahn, welche eine deutlich höhere Verkehrsbelastung aufweist als die Zubringer, werden die gesetzlichen Grenzwerte noch unterschritten, sodass dies für die Zubringerstraßen umso mehr gilt (s.o. 2.2.3.4.6.3). Daher wird es auch nicht zu staubbedingten Ertragsminderungen der Photovoltaikanlage des Einwenders kommen.

Hinsichtlich eines etwaigen Wertverlusts von Immobilien wird auf die eingangs dieses Kapitels erfolgten Ausführungen unter 2.4.2.1 verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde geht zudem nicht von einer gesteigerten Unfallgefahr aus, da das nachgeordnete Straßennetz hinreichend leistungsfähig ist (s.o. 2.2.3.5.7.1). Sollten sich entgegen dieser Annahme Gefahrenstellen herausbilden, so erfordert dies keine weiteren Maßnahmen der Planfeststellungsbehörde, da es zuvörderst Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde ist, bestehenden Gefährdungslagen durch geeignete Verkehrsbeschränkungen, insb. Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Aufstellung von Gefahrenzeichen zu begegnen. Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht erkennbar, dass etwaige Problemlagen damit nicht gelöst werden könnten.

Den Vorgaben des Naturschutzrechts wird im Übrigen vollumfänglich genügt (s.o. 2.2.3.4.7 und 2.2.3.5.8).

Die Einwendung wird hinsichtlich des Klimaschutzes zur Kenntnis genommen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Auswirkungen des Vorhabens auf das Globalklima ermittelt und die negativen Auswirkungen auf das Schutzgut und die Klimaziele der Bundesregierung berücksichtigt. Es überwiegen jedoch die Gründe für das Vorhaben (s.o. 2.2.3.5.5).

Soweit mit der Einwendung die Planrechtfertigung für das Vorhaben in Frage gestellt wird, wird auf die Ausführungen unter 2.2.3.1 verwiesen und betont, dass die gesetzliche Bedarfsfeststellung für die Planfeststellung verbindlich ist und im Grundsatz die Nachprüfung eines Verkehrsbedarfs ausschließt.²⁹⁵

2.4.2.21 Einwender Nr. 21

Der Einwender trägt vor, dass die K 27 nicht als Zubringer geeignet sei. Der vorhandene Moorboden sei nicht für eine Autobahn mit dem prognostizierten Verkehrsaufkommen geschaffen. Der Einwender befürchtet auch, dass die Straße, obwohl sie ungeeignet sei, für Schwerlastverkehr freigegeben wird. Zur Herstellung einer ausreichenden Eignung müsse sie auf Pfähle gestellt und verbreitert werden.

Er fordert, dass das Kreuz Kehdingen erst dann für den Verkehr freigegeben wird, wenn der Anschlussabschnitt der A 20 in Richtung Westen ebenfalls für den Verkehr zur Verfügung steht.

Bei Umwidmung der K 27 in eine Bundesstraße sei ein Fahrradweg verpflichtend. Auf der Grundstücksfläche, die dafür zur Verfügung gestellt werden müsse, sei durch den Einwender ein Biotop gepflanzt worden (eine Baum- und Buschhecke), dessen Zerstörung er befürchtet. Dadurch werde auch der typische Lebensraum für besondere Greifvögel und Schleiereulen

²⁹⁵ BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, BVerwGE 175, 312 (Rn. 17) m.w.N.

sowie für Feuersalamander – die in Niedersachsen stark gefährdet seien und als besonders geschützt gelten – gefährdet.

Der Einwender moniert, dass bei zunehmendem Verkehr die Ein- und Ausfahrt auf sein Grundstück gefährlicher werde. Schon jetzt versperren Straßenbäume die Sicht. Insgesamt sei die Sicherheit des Straßenverkehrs gefährdet.

Er befürchtet überdies eine Gefährdung seiner Gesundheit aufgrund von Lärm und Abgasen. Als unmittelbarer Anlieger der K 27 befürchte er Störungen der Nachtruhe und, dass er sich dann nicht mehr draußen auf seinem Grundstück aufhalten könne.

Abschließend nimmt er die durch die Rechtsanwältin Günther erstellte Einwendung in Bezug.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zwar kommt es zu einem Verkehrszuwachs im nachgeordneten Straßennetz. Dieser Zuwachs ist jedoch nach der neusten Untersuchung deutlich geringer als ursprünglich angenommen, da sich die damals der Prognose zugrunde gelegten Planungen erheblich verändert haben (s.o. 2.2.3.5.7.1). Das nachgeordnete Straßennetz ist daher ausreichend leistungsfähig. Daneben ist der zuständige Straßenbaulastträger für den Bau, die Unterhaltung, die Erweiterung oder sonstige Verbesserung, welche für das regelmäßige Verkehrsbedürfnis notwendig sind, zuständig. Sollten hier Maßnahmen veranlasst sein, wird der zuständige Straßenbaulastträger in einem gesonderten Verfahren tätig. Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen der Abwägung hinreichend untersucht, dass dem – sofern notwendig – grundsätzlich keine unüberwindbaren Planungshindernisse entgegenstehen. Es sind daher keine weitergehenden Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses veranlasst.

Eine Aufstufung der K 27 zur Bundesstraße wird durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss nicht bewirkt. Erst recht sind etwaige Ausbaumaßnahmen der K 27 nicht Gegenstand dieser Planfeststellung. Soweit zukünftig ein solcher Ausbau vorgenommen werden soll, bedarf es hierfür eines eigenständigen Planfeststellungsverfahrens, in dessen Rahmen dann die berührten Belange zu prüfen und abzuwägen sind.

Die Planfeststellungsbehörde geht zudem nicht von einer gesteigerten Unfallgefahr aus, da das nachgeordnete Straßennetz hinreichend leistungsfähig ist (s.o. 2.2.3.5.7.1). Sollten sich entgegen dieser Annahme Gefahrenstellen herausbilden, so erfordert dies keine weiteren Maßnahmen der Planfeststellungsbehörde, da es zuvörderst Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde ist, bestehenden Gefährdungslagen durch geeignete Verkehrsbeschränkungen, insb. Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Aufstellung von Gefahrenzeichen zu begegnen. Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht erkennbar, dass etwaige Problemlagen damit nicht gelöst werden könnten.

Unverhältnismäßige Zwischenzustände bis zur Fertigstellung der A 20 sind schließlich ebenfalls nicht zu befürchten (s.o. 2.2.3.5.7). Daher war die Planfeststellungsbehörde nicht gehalten, eine entsprechende Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

2.4.2.22 Einwender Nr. 22

Der Einwender ist Eigentümer der Flurstücke 15/1, 19/1, 26/4, 38/2, 38/1, 46/2, 46/1, 47/5, 42/5, 42/3 der Flur 25 und 73/2 der Flur 18 der Gemarkung Assel, welche durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden. Er wird mit entsprechender Vollmacht vertreten durch den Einwender Nr. 15.

Er fordert Tauschflächen bzw. Ersatzflächen, vorzugsweise in der näheren Umgebung, da die Verpachtung von Ackerflächen seine Existenzgrundlage sei und seine Flächen im Windpark und an festen Straßen bzw. Wegen besonders wertvoll seien. Dafür sei ein entsprechender Ausgleich notwendig ebenso wie für die Verschattung durch den hohen Damm der A 26.

Der Einwender moniert ferner, dass die Gebietsentwässerung weiterhin sichergestellt sein muss. Insb. sei die Umplanung im Bereich des Polders 4 nicht akzeptabel, da die Rohrdurchmesser größer ausgelegt werden müssten. Auch störe das Wasserreinigungsbecken an der Nordseite der A 26 weniger.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Für die mit diesem Beschluss zugelassenen Inanspruchnahmen von Flächen oder anderen Eingriffen in privates Eigentum ist grundsätzlich Entschädigung zu leisten, wobei die vorhabenbedingten Wirkungen auf das Grundstück insgesamt als entschädigungspflichtige Folgewirkungen eines teilweisen Flächenentzugs zu behandeln sind. Diese Entscheidungen sind aber dem Entschädigungs- bzw. Enteignungsverfahren vorbehalten. Ebenso ist Bestandteil des nachgelagerten Entschädigungs- und Enteignungsverfahrens die Zurverfügungstellung von Tausch- bzw. Ersatzflächen, sofern sich der Einwender und die Vorhabenträgerin darüber nicht einvernehmlich einigen bzw. geeinigt haben.

Zutreffend ist, dass das Vorhaben in ein bestehendes Entwässerungssystem eingreift und bestehende Vorfluter, Drainagen und Poldergebiete zerschneidet bzw. beeinträchtigt. Dabei werden diese Beeinträchtigungen auf ein Minimum reduziert. Durch die gedrosselte Einleitung von anfallendem Straßenwasser ist zudem sichergestellt, dass die bestehenden Vorfluter in ihrer hydraulischen Leistungsfähigkeit nicht überfordert werden (s.o. 2.2.3.4.5.2 und 2.3.3.1.1.2.3).

Die klassifizierten Verbandsgewässer Gauensieker Schleusenfleth und Ritscher Schleusenfleth werden jeweils durch zwei Brückenbauwerke gekreuzt, Bauwerke Nr. 10.02 und 10.03 beim Gauensieker Schleusenfleth sowie Bauwerke Nr. 10.05 und 10.06 beim Ritscher Schleusenfleth (Unterlage 10.1, lfd. Nr. 16, 19, 36 und 41). Diese sind so ausgestaltet, dass keine Querschnittsverengung erfolgt und die hydraulische Leistungsfähigkeit durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt wird (Unterlage 13.1, S. 35).

Unabhängig davon werden auf dem Gebiet des Schleusenverbands Ritsch, des Schleusenverbands Gauensiek sowie im Entwässerungsverband Drochtersen die geringfügige Neuverlegung bzw. der Neuanschluss von Drainagen und Poldersammlern erforderlich, allerdings wird das bestehende Entwässerungssystem nur geringfügig geändert.

Im Bereich des Ritscher Schleusenverbands verläuft sowohl die Trasse der A 20 als auch die Trasse der A 26 auf einer lokalen Wasserscheide zwischen einzelnen Poldergebieten, weswegen die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen in ihrer Funktion nahezu unverändert bleiben. Größere Umstrukturierungen der Polderungen sind angesichts dessen nicht erforderlich (Unterlage 13.1, S. 8 ff.). Erforderlich ist lediglich der Neuanschluss des Poldergebiets 4 an die Hauptsammelleitung C bzw. D sowie eine Verlegung eines Sammlers im Poldergebiet 2 (Unterlage 13.1, S. 29).

Auf dem Gebiet des Gauensieker Schleusenverbands werden die Sammler A und B bzw. C und D zusammengeschlossen und gemeinsam unter den Straßenkörpern durchgeführt und anschließend an das Verbandsgewässer Landern angeschlossen (Unterlage 13.1, S. 31 f).

Auf dem Gebiet des Entwässerungsverbands Drochtersen werden die Poldersammler B und C zusammengelegt.

Zerschnittene Drainagen und Sammler werden funktionsgleich wiederhergestellt.

Auf diese Weise werden die vorhabenbedingten Eingriffe in das Entwässerungssystem der Polder- und Marschgebiete funktionsgleich und durch geeignete Maßnahmen kompensiert (Unterlage 13.1, S. 35). Eine Beeinträchtigung oder nachteilige Veränderung der Gebietsentwässerung ist mit dem Vorhaben daher nicht verbunden.

2.4.2.23 Einwender Nr. 23

Der Einwender moniert, dass die Zufahrt auf sein Betriebs- bzw. Hofgrundstück durch das prognostizierte höhere Verkehrsaufkommen aufgrund des Ausbaus der K 27 zur Bundesstraße drastisch erschwert werde und eine Benutzung der einzigen Zufahrt nur noch unter größten Gefahren möglich sei. Ebenso werde das Erreichen seiner Flurstücke hinter dem Fleth neben der K 27 erschwert.

Das Befahren einer ausgebauten Bundesstraße mit landwirtschaftlichen Geräten sei mit höheren Gefahren verbunden, insb. bei Überholvorgängen und bei Dunkelheit. Es habe bereits Unfälle mit Todesopfern gegeben. Die Erfahrung zeige, dass das Befahren mit gleichen Fahrzeugen auf einer Kreisstraße weniger gefährlich sei.

Auch würden die K 27 und die K 12 von Schulbuslinien genutzt, in der Vergangenheit habe es bereits einen tödlichen Unfall gegeben. Das gesteigerte Verkehrsaufkommen und die nun voraussichtlich erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h anstatt von 70 km/h führe zu einer erhöhten Unfallgefahr insb. mit aus- und einsteigenden Schulkindern. Seinen schulpflichtigen Kindern sei das Überqueren der Straße nach dem Aussteigen aus dem Schulbus daher nicht mehr zuzumuten.

Es sei im Herbst nicht zu vermeiden, dass Schmutz und Erde auf der Straße verblieben. Es bestehe dadurch erhöhte Unfallgefahr für die Verursacher und weitere Verkehrsteilnehmer und auch bei der Säuberung.

Über 50 % seiner landwirtschaftlichen Flächen seien nur über den Weg Landern erreichbar. Der Bau eines Kreisels in ca. 800 m Entfernung verhindere künftig die Nutzung dieses Weges, sodass große Umwege von ca. 3 km erforderlich würden. Dies sei für ihn unzumutbar.

Da der Einwender seinen Betrieb nach den Grundsätzen eines „biologisch-dynamischen Landbaus“ bewirtschaftete, haben sich viele besonders geschützte Tierarten auf den ihm gehörenden Flächen nahe der K 27 angesiedelt. Der Ausbau zur Bundesstraße gefährde die angelegten Habitate und Biotope für Insekten in ihrem Bestand.

Ausgleichflächen zur Kompensation des hohen Flächenverbrauchs stünden nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung. Mithin müssten weitere für die Landwirtschaft wertvolle und notwendige Ländereien aus der Bewirtschaftung genommen werden, was die Kauf- und Pachtpreise stark erhöhen würde. Der Konkurrenzkampf unter den Landwirten um die wenigen verbleibenden Flächen nehme dadurch existenzbedrohende Ausmaße an. Der Einwender beruft sich in diesem Zusammenhang auch auf eine Stellungnahme des Umweltbundesamts aus dem Jahr 2016, welches den Bau der A 20 scharf kritisiere.

Es bedürfe keines weiteren Ausbaus des Autobahnnetzes in Form der A 20, der A 26 und des Kehdinger Kreuzes, da bereits zum jetzigen Zeitpunkt in Stade auf die A 26 aufgefahren werden könne. Der Anschluss könne in etwa 20 Minuten erreicht werden. Das Vorhaben führe zu einer Schwächung regionaler Kleinbetriebe und mittelständischer Unternehmen und fördere den Verlust von Arbeitskräften an größere Unternehmen im Raum Hamburg aufgrund der schnelleren Erreichbarkeit. Auch diene der Ausbau lediglich dem Güterverkehr, insb. aus dem Baltikum.

Zuletzt widerspreche das Vorhaben außerdem dem Ziel der Bundesregierung, den Flächenverbrauch in der Bundesrepublik zu reduzieren.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zunächst weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die Aufstufung der K 27 nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Die auf seinem Grundstück gelegenen Biotope und Habitate für verschiedene Tierarten werden durch das gegenständliche Vorhaben weder beansprucht noch sonst beeinträchtigt. Soweit zukünftig ein solcher Ausbau vorgenommen werden soll, bedarf es hierfür eines eigenständigen Planfeststellungsverfahrens, in dessen Rahmen dann die berührten Belange zu prüfen und abzuwägen sind.

Mögliche Auswirkungen des Vorhabens und der Verkehrszunahme auf die Nutzung von Hofzufahrten stehen der Planung nicht entgegen, wie unter 2.2.3.5.7.1 erläutert wird. Dem landwirtschaftlichen Verkehr stehen außerdem die vorgesehenen Ersatzwege sowie die durch das Vorhaben unverändert gebliebenen Wirtschaftswege zur Verfügung.

Die Planfeststellungsbehörde geht zudem nicht von einer gesteigerten Unfallgefahr aus, da das nachgeordnete Straßennetz hinreichend leistungsfähig ist (s.o. 2.2.3.5.7.1). Sollten sich entgegen dieser Annahme Gefahrenstellen herausbilden, so erfordert dies keine weiteren Maßnahmen der Planfeststellungsbehörde, da es zuvörderst Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde ist, bestehenden Gefährdungslagen durch geeignete Verkehrsbeschränkungen, insb. Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Aufstellung von Gefahrenzeichen zu begegnen. Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht erkennbar, dass etwaige Problemlagen damit nicht gelöst werden könnten.

Die Belange der Landwirtschaft berücksichtigt der Planfeststellungsbeschluss angemessen (s.o. 2.2.3.5.10). Für die mit diesem Beschluss zugelassenen Inanspruchnahmen von landwirtschaftlichen Flächen oder anderen Eingriffen in privates Eigentum ist grundsätzlich Entschädigung zu leisten. Diese Entscheidungen sind aber dem nachgelagerten Entschädigungs- bzw. Enteignungsverfahren vorbehalten. Darüber hinaus ist die Vorhabenträgerin bemüht, Ersatzflächen für die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen zum Ausgleich des Flächenverlusts zu erwerben. Anhaltspunkte dafür, dass es durch Umsetzung des planfestgestellten Vorhabens zu Existenzgefährdungen für den Einwender kommt, sieht die Planfeststellungsbehörde nicht. Die Einwendung bleibt insoweit unsubstanziert.

Soweit mit der Einwendung die Planrechtfertigung für das Vorhaben in Frage gestellt wird, wird auf die Ausführungen unter 2.2.3.1 verwiesen und betont, dass die gesetzliche Bedarfsfeststellung für die Planfeststellung verbindlich ist und im Grundsatz die Nachprüfung eines Verkehrsbedarfs ausschließt.²⁹⁶

2.4.2.24 Einwender Nr. 24

Der Einwender wendet sich grundsätzlich gegen die Eignung der K 27 als Zubringerstraße zum Kehdinger Kreuz. Die Planung unterschätze die zukünftige Verkehrs- und Lärmbelastung. Er stellt in Frage, ob Schwerverkehr nach entsprechendem Ausbau nicht doch über die K 27 verkehrt.

Der Einwender wendet schwerwiegende Gesundheitsbeeinträchtigungen aufgrund der Lärmimmissionen ein, insb. Schlafstörungen sowie Minderungen der Leistungs-, Konzentrations- und Lernfähigkeit, die sich auf sein gerade begonnenes Studium sowie das zukünftige Berufsleben negativ auswirken können.

Die erhöhte Schadstoffbelastung durch den Feinstaubausstoß der Fahrzeuge auf der K 27 stelle ein höheres Gesundheitsrisiko dar. Zum Schutz seiner Gesundheit habe er sich vor einigen Jahren zum Kauf einer Immobilie auf dem Land entschieden. Nun könne bereits das Lüften problematisch werden aufgrund der Schadstoffbelastung.

Der Einwender moniert Beeinträchtigungen seiner Lebensqualität sowie der Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten auf seinem Grundstück und dem der Straße zugewandten Teil des Hauses, insb. bei geöffneten Fenstern aufgrund des Verkehrslärms und der Feinstaubbelastung. Diese Grundstücksteile könne er bei Vorhabenumsetzung nur noch eingeschränkt oder auch gar nicht mehr nutzen.

Das zu erwartende gesteigerte Verkehrsaufkommen erhöhe außerdem die Gefahr eines Verkehrsunfalls für alle Anwohner und insb. für Kinder.

²⁹⁶ BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, BVerwGE 175, 312 (Rn. 17) m.w.N.

Der Einwender befürchtet Wertminderungen seiner Immobilie sowie Schäden am Gebäude aufgrund der Feinstaubbelastung und durch Erschütterungen, ausgelöst durch das erhöhte Verkehrsaufkommen. Sein Haus stehe rund 10 m entfernt von der K 27. Aus diesem Grund befürchtet er auch, dass er – sollte es zu baulichen Veränderungen der K 27 kommen – auch Teile seines Grundstücks verlieren könne.

Der Einwender spricht sich zudem gegen eine Freigabe des Kehdinger Kreuzes für den Verkehr aus, bis nicht der Anschlussabschnitt der A 20 nach Westen ebenfalls freigegeben ist.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Etwaige Ausbaumaßnahmen der K 27 sind nicht Gegenstand dieser Planfeststellung. Soweit zukünftig ein solcher Ausbau vorgenommen werden soll, bedarf es hierfür eines eigenständigen Planfeststellungsverfahrens, in dessen Rahmen dann die berührten Belange zu prüfen und abzuwägen sind.

Auf das planfestgestellte Vorhaben zurückzuführende Erschütterungen, die die Gefahr der Beschädigung anliegender Gebäude bergen, bestehen nicht. Die Straßen im nachgeordneten Straßennetz erfahren keine die Grenze der Leistungsfähigkeit überschreitende Verkehrsbelastung (s.o. 2.2.3.5.7.1).

Auch die Lärmbelastung hält sich im nachgeordneten Straßennetz innerhalb des vom Gesetzgeber für zumutbar gehaltenen Rahmens (s.o. 2.2.3.5.7.2). Es besteht fernerhin keine Gefahr von Beeinträchtigungen aufgrund von Schadstoffimmissionen wie z.B. Feinstaub. Im unmittelbaren Nahbereich der Autobahn, welche eine deutlich höhere Verkehrsbelastung aufweist als die Zubringer, werden die gesetzlichen Grenzwerte noch unterschritten, sodass dies für die Zubringerstraßen umso mehr gilt (s.o. 2.2.3.4.6.3).

Die Planfeststellungsbehörde geht zudem nicht von einer gesteigerten Unfallgefahr aus, da das nachgeordnete Straßennetz hinreichend leistungsfähig ist (s.o. 2.2.3.5.7.1). Sollten sich entgegen dieser Annahme Gefahrenstellen herausbilden, so erfordert dies keine weiteren Maßnahmen der Planfeststellungsbehörde, da es zuvörderst Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde ist, bestehenden Gefährdungslagen durch geeignete Verkehrsbeschränkungen, insb. Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Aufstellung von Gefahrenzeichen zu begegnen. Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht erkennbar, dass etwaige Problemlagen damit nicht gelöst werden könnten.

Hinsichtlich eines etwaigen Wertverlusts von Immobilien wird schließlich auf die eingangs dieses Kapitels erfolgten Ausführungen unter 2.4.2.1 verwiesen.

2.4.2.25 Einwender Nr. 25

Der Einwender trägt vor, dass sein Wohnhaus zurzeit in ruhiger Lage und ungestörter Natur etwa 800 m von der Straße entfernt liege. Durch den Bau der A 20/A 26 werde sich dies ändern. Er habe seinen Hof mit dem Ziel gekauft, dass dies sein „Alterssitz“ werde und er habe sämtliche Ersparnisse in diese Immobilie investiert.

Durch die Errichtung der A 20 und A 26 werde sich seine Wohnqualität in unzumutbarer Weise verschlechtern aufgrund der entstehenden Schall- und Schadstoffemissionen. Darin sehe er eine Gefährdung seiner Existenzgrundlage und Gesundheit.

Er führt schlagwortartig auf, welche Beeinträchtigungen er aufgrund des zunehmenden Lärms erfahre. Auch zerstöre das Vorhaben sämtliche Naherholungsbereiche.

Er trägt vor, dass aufgrund des Lärms und der Nähe zur geplanten Autobahn seine Immobilie Wertminderungen erfahre. Diese müssten ausgeglichen werden. Nach Auskunft von Rechtsanwältin Günther könne er pro dB(A) 3,5 % an Wertverlust ersetzt verlangen. Der Einwender legt Erkenntnisse eigener Lärmmessungen dar aufgrund derer er zu dem Ergebnis gelange, dass sich der Lärmpegel in seinem Gartenbereich um 25 dB(A) auf insgesamt 65 dB(A) steigere, sodass er bei einem Gesamtwert seines Anwesens von rund 570.000 Euro

87,5 % Entschädigung erhalten müsse, also insgesamt 498.750 Euro. Dies fordere er auch ein.

Der Einwender rügt weiterhin, dass durch die Errichtung der Autobahn im Moorbereich die Entwässerung über Gräben und Rohrsysteme zerstört werde. Insgesamt gingen 485 ha Fläche verloren und während der Bauarbeiten komme es zu unzumutbaren Beeinträchtigungen durch den Baustellenverkehr.

Der Einwender zählt weitere Gründe auf, aus denen er den Bau der A 20 und auch der A 26 ablehne: die Klimaschädlichkeit des Vorhabens, die hohen Kosten, Nachteile für die Region, die Beeinträchtigung von landwirtschaftlichen Betrieben und auch Wohngrundstücken, für die ein Ausgleich in Geld nicht reiche, die Zerschneidung der Landschaft, die Verkehrszunahme, die Beschädigung von Straßen während der Bauzeit, Wertminderungen von Immobilien, Gesundheitsbeeinträchtigungen, die Schädigung des Naherholungsgebiets sowie von Natur und Artenvielfalt, die Beeinträchtigung der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und von Baudenkmalern sowie die Bedrohung europäischer Schutzgebiete und die wirtschaftliche Unsinnigkeit.

Der Einwender lege auch aus mehreren Gründen Widerspruch gegen den Bau des Elbtunnels ein. Ein juristisches Vorgehen gegen die A 20/A 26 behalte er sich vor.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Da der Einwender lediglich mittelbar durch das Vorhaben betroffen ist und sein Grundstück überdies außerhalb der vom Vorhaben betroffenen Entwässerungsgebiete liegt, fehlt es ihm an der notwendigen Einwendungsbefugnis hinsichtlich der Themen Entwässerung, Klima, Natur- und Artenschutz sowie Boden und Denkmalschutz. Auch hat er nicht vorgetragen, selbst einen landwirtschaftlichen Betrieb zu führen. Der Einwender wird zu diesen Einwänden auf den Begründungsteil des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Ungeachtet dessen möchte die Planfeststellungsbehörde auf die Einwände hinsichtlich der Entwässerung wie folgt sachlich eingehen: Zutreffend ist, dass das Vorhaben geringfügige Eingriffe in die Gebietsentwässerung erforderlich macht. Diese werden allerdings funktionsgleich kompensiert und eine geeignete Gebietsentwässerung wiederhergestellt.

Die Grundstücke des Einwenders liegen außerhalb der vom Vorhaben betroffenen Entwässerungsgebiete. Vom südlichen Vorhabenbereich betroffen ist der Schleusenverband Ritsch. Hier werden ausweislich Unterlage 13.1 (dort S. 29) alle erforderlichen Maßnahmen getroffen, um die Flächenentwässerung zu gewährleisten.

Auf die noch weiter südlich gelegenen Grundstücke des Einwenders sowie die dortigen Mooregebiete hat das Vorhaben allerdings keinen Einfluss. Die dortige Gebietsentwässerung wird durch das Vorhaben nicht angetastet.

Soweit der Einwender Kritik gegen die Errichtung des Elbtunnels oder weiterer Abschnitte der A 20 oder A 26 vorbringt, so weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass diese nicht Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses sind. Aus diesem Grund ist eine sachliche Auseinandersetzung mit diesen Einwänden an dieser Stelle nicht geboten.

Soweit der Einwender lediglich schlagwortartig oder stichpunktartig Einwände aufzählt, so sind diese zu pauschal, um einlassungsfähig zu sein. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass sie sich zu all diesen Einwänden bereits im Begründungsteil des Planfeststellungsbeschlusses verhält. Auf diesen wird nochmals ausdrücklich verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde geht nicht von einer unzumutbaren Beeinträchtigung des Einwenders aufgrund von Schadstoff- oder Schallimmissionen aus. Die Lärmbelastung hält sich auch im nachgeordneten Straßennetz innerhalb des vom Gesetzgeber für zumutbar gehaltenen Rahmens (s.o. 2.2.3.5.7.2). Es besteht fernerhin keine Gefahr von Beeinträchtigungen aufgrund von Schadstoffimmissionen wie z.B. Feinstaub. Im unmittelbaren Nahbereich der Autobahn, welche eine deutlich höhere Verkehrsbelastung aufweist als die

Zubringer, werden die gesetzlichen Grenzwerte noch unterschritten, sodass dies für die Zubringerstraßen umso mehr gilt (s.o. 2.2.3.4.6.3).

Fernerhin kommt es vorhabenbedingt nicht zu einer vollständigen Zerstörung der Naherholungsbereiche. Es ist dem Einwender zwar zuzugeben, dass insb. durch Verkehrslärm und durch visuelle Störungen die Erholungsfunktion im Nahbereich der Autobahn beeinträchtigt wird. Dies bewegt sich jedoch im Rahmen des gesetzlich Zulässigen und Angemessenen; den Vorgaben des Naturschutzrechts wird vollumfänglich genügt (s.o. 2.2.3.4.7 und 2.2.3.5.8).

Wie der Einwender auf eine Steigerung des Lärmpegels um 25 dB(A) im Außenwohnbereich seines Grundstücks kommt, kann durch die Planfeststellungsbehörde nicht nachvollzogen werden. Im Übrigen weist sie darauf hin, dass eventuelle Wertminderungen allein mittelbar betroffener Grundstückseigentümer bis zur Grenze des Zumutbaren ausgleichslos hinzunehmen sind. Derart gravierende Beeinträchtigungen, die die Zumutbarkeitsgrenze überschreiten würden, bestehen hier nicht und werden vom Einwender auch nicht konkret vorgetragen.

Soweit der Einwender Behinderungen durch Baufahrzeuge in der Bauphase des Vorhabens rügt, ist der Einwand zu pauschal, als dass die Planfeststellungsbehörde darauf sachlich eingehen könnte. Da der Baustellenverkehr als solcher mengenmäßig weit hinter den Verkehrsmengen zurückbleibt, die für das Vorhaben nach Fertigstellung prognostiziert wurden, liegen unzumutbare Beeinträchtigungen durch den Baustellenbetrieb fern.

Soweit mit der Einwendung die Planrechtfertigung für das Vorhaben in Frage gestellt wird, wird auf die Ausführungen unter 2.2.3.1 verwiesen und betont, dass die gesetzliche Bedarfsfeststellung für die Planfeststellung verbindlich ist und im Grundsatz die Nachprüfung eines Verkehrsbedarfs ausschließt.²⁹⁷

2.4.2.26 Einwender Nr. 26

Der Einwender trägt vor, es bestehe ein Missverhältnis zwischen den Kosten und dem Nutzen des Vorhabens. Der angebliche Vorteil, zügiger nach Hamburg zu gelangen, trage nicht, da der Weg über Kreis-, Landes- und Bundesstraßen zur Autobahnauffahrt in Stade der schnellere Weg sei.

Er sei durch das Vorhaben aufgrund einer „Fernwirkung“ betroffen, da der Bau des Kehdinger Kreuzes als Verbindung zum Elbtunnel maßgeblich für eine erhöhte Verkehrsentwicklung mit entsprechenden Lärm- und Schadstoffimmissionen an seinem Wohnort Sorge.

Auch verändere der Bau des Belastungsdamms die Wasserführung und drücke vom Moor herausgefilterte Stoffe an die Oberfläche. Es bestehe die Gefahr, dass tieferliegendes „Kehdinger Aquifer“ kontaminiert werde, aus dem das Wasserwerk Himmelpforten Wasser gewinne, welches den Einwender mit Trinkwasser versorge.

Auch sei die geplante Bautechnik für den Vorbelastungsdamm über tiefgehende Moorinseln sehr risikobehaftet. Ein Absacken oder gar Abbrechen der Fahrbahn sei möglich. Zur Vermeidung dessen müsse das Kehdinger Kreuz mittels Pfahlgründungen großflächig abgestützt werden.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Da der Einwender lediglich mittelbar durch das planfestgestellte Vorhaben betroffen ist, fehlt es ihm an der notwendigen Einwendungsbefugnis bezogen auf den Bau des Vorbelastungsdamms und dessen Bautechnik sowie die Planrechtfertigung. Die Planfeststellungsbehörde möchte dennoch wie folgt auf diese Einwände eingehen:

²⁹⁷ BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, BVerwGE 175, 312 (Rn. 17) m.w.N.

Zutreffend ist, dass durch die Errichtung des Vorbelastungsdamms Porenwasser aus den oberen Bodenschichten ausgepresst wird. Dieses ausgepresste Porenwasser wird aufgefangen und in Behandlungsanlagen gesammelt. In diesen findet die Ausfällung des im Wasser gelösten Eisenoxids statt. Durch rechtsverbindliche Nebenbestimmung und die Maßnahme V 5 ist sichergestellt, dass das ausgepresste Wasser erst dann in Oberflächengewässer eingeleitet wird, wenn der Grenzwert für Gesamteisen von 2 mg/l nicht überschritten wird. Auf diese Weise kann ausgeschlossen werden, dass es durch die Einleitung des ausgepressten Porenwassers zu einer nachteiligen Veränderung des chemischen oder ökologischen Zustands von Oberflächengewässern kommt (siehe Materialband III-2, S. 105).

Eine Versickerung von ausgepresstem Porenwasser in den Grundwasserkörper ist ebenfalls nicht zu befürchten, da der Grundwasserleiter mit einer wasserundurchlässigen Kleischicht abgepuffert ist, welche ein Zusickern von Oberflächen- oder Niederschlagswasser in den Grundwasserkörper ausschließt. Angesichts dessen ist auch eine vorhabenbedingte Gefährdung der Trinkwasserversorgung nicht zu befürchten.

Des Weiteren geht die Planfeststellungsbehörde nicht von einer unzumutbaren Beeinträchtigung des Einwenders aufgrund von Schadstoff- oder Schallimmissionen aus. Die Lärmbelastung hält sich auch im nachgeordneten Straßennetz innerhalb des vom Gesetzgeber für zumutbar gehaltenen Rahmens (s.o. 2.2.3.5.7.2). Es besteht weiterhin keine Gefahr von Beeinträchtigungen aufgrund von Schadstoffimmissionen wie z.B. Feinstaub. Im unmittelbaren Nahbereich der Autobahn, welche eine deutlich höhere Verkehrsbelastung aufweist als die Zubringer, werden die gesetzlichen Grenzwerte noch unterschritten, sodass dies für die Zubringerstraßen umso mehr gilt (s.o. 2.2.3.4.6.3).

Soweit mit der Einwendung die Planrechtfertigung für das Vorhaben in Frage gestellt wird, wird auf die Ausführungen unter 2.2.3.1 verwiesen und betont, dass die gesetzliche Bedarfsfeststellung für die Planfeststellung verbindlich ist und im Grundsatz die Nachprüfung eines Verkehrsbedarfs ausschließt.²⁹⁸

2.4.2.27 Einwender Nr. 27

Der Einwender ist Eigentümer der Flurstücke 39, 52, 62, 60, 61, 51, 38 der Flur 39, des Flurstücks 14/2 der Flur 37 sowie des Flurstücks 18/2 der Flur 38 der Gemarkung Drochtersen, welche durch das Vorhaben beansprucht werden. Er wird anwaltlich vertreten.

Der Einwender macht geltend, dass die beanspruchten Flächen auf eine Weise zerschnitten werden, die zu erheblichen Bewirtschaftungsschwernissen führe. Einige Flächenteile könne er gar nicht mehr bewirtschaften und bei anderen Teilen ginge dies nur mit erheblichen Umwegen. Dies habe zur Folge, dass er an „die Grenze der produktiven Bewirtschaftung“ stoße, da die Flächen sehr bedeutsam für seine Tätigkeit seien und der Betrieb in Zukunft auch durch einen seiner Söhne übernommen und fortgeführt werden soll. Eine der beanspruchten Flächen sei überdies verpachtet, sodass ihm weitere wirtschaftliche Einbußen drohten.

Der Bau der A 20 und des Autobahnkreuzes betreffend die A 20 und A 26 beeinträchtige die landwirtschaftliche Infrastruktur erheblich, indem den Betrieben notwendige Flächen entzogen würden. Ein Ausgleich sei nicht möglich und es drohten Existenzgefährdungen.

Der Einwender möchte das Vorhaben vorzugsweise gänzlich verhindern. Sollte dies unmöglich sein, regt er an, das Autobahnkreuz und die Anschlussstelle Drochtersen in Richtung Süden zu verschieben, sodass bestehende Wegeverbindungen genutzt und die Zerscheidung seiner Flächen verhindert werden könne. Die Vorhabenplanung entspreche

²⁹⁸ BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, BVerwGE 175, 312 (Rn. 17) m.w.N.

sonst nicht dem „Grundsatz des geringsten Eingriffs“, der in die Abwägung einbezogen werden müsse.

Überdies sei die Thematik der Entwässerung nicht hinreichend bei der Vorhabenplanung berücksichtigt worden. Um die Ackerflächen mit Ertrag bewirtschaften zu können, sei eine gut funktionierende Entwässerung erforderlich. Die bestehenden Entwässerungsanlagen würden durch das Vorhaben zerschnitten, eine alternative Planung zur Entwässerung des Oberflächenwassers über die bestehenden Gräben in die Elbe sei den Unterlagen nicht zu entnehmen.

Auch Belange des Natur- und Artenschutzes seien nicht hinreichend betrachtet. Die beanspruchten Flächen stellten wichtige Rastflächen für Zugvögel dar und insb. für Gänse auch Nahrungsplätze. Teilweise befänden sich alte Hochstammobstbäume auf den Flächen, die besonders schutzwürdig seien.

Zuletzt würden auch Flächen beansprucht, auf denen zum jetzigen Zeitpunkt Windenergieanlagen betrieben werden. Mindestens für zwei Windenergieanlagen müssten neue Standorte gesucht werden. Da der Einwender über Pachten und weitere Vereinbarungen an diesen beteiligt sei, stelle jeglicher Verlust aufgrund von Leistungsbeeinträchtigungen zugleich einen Eingriff in sein Eigentum dar. Dies sei in der Abwägung zu berücksichtigen. Auch bezüglich dieser Thematik würde die Verlagerung der Planung in Richtung Süden Abhilfe verschaffen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Eine Verschiebung des Kreuz Kehdingen in Richtung Süden, wie vom Einwender vorgeschlagen, ist nicht möglich, da die A 20 bereits planfestgestellt ist und deren Verlauf damit einen Zwangspunkt bildet, an den die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich gebunden ist. Auch eine Verschiebung in südwestliche Richtung kann nicht umgesetzt werden aufgrund der Bebauung der K 27. Im Übrigen wird auf die Variantenprüfung unter 2.2.3.3 verwiesen.

Zutreffend ist, dass das Vorhaben in ein bestehendes Entwässerungssystem eingreift und bestehende Vorfluter, Drainagen und Poldergebiete zerschneidet bzw. verändert. Dabei werden Beeinträchtigungen auf ein Minimum reduziert. Durch die gedrosselte Einleitung von anfallendem Straßenwasser ist zudem sichergestellt, dass die bestehenden Vorfluter in ihrer hydraulischen Leistungsfähigkeit nicht überfordert werden.

Die vom Einwender bewirtschafteten Flächen der Gemarkung Drochtersen liegen indes auf der Flur 39 und damit innerhalb des östlichen Gebiets des Gauensieker Schleusenverbands im Polder Wettern. Vorhabenbedingte Zerschneidungen des bestehenden Drainage- bzw. Entwässerungssystems sind im Polder Wettern nicht zu befürchten. Weder die Drainageleitung A, C und D werden durch das Vorhaben betroffen noch ist der Betrieb des Schöpfwerks Wettern vorhabenbedingt eingeschränkt. Der Vorfluter Gauensieker Schleusenfleth wird im entsprechenden Poldergebiet ebenfalls nicht durch das Vorhaben berührt. Angesichts dessen kann eine Betroffenheit der landwirtschaftlichen Grundstücke des Einwenders durch eine vorhabenbedingte Zerschneidung von Entwässerungsanlagen ausgeschlossen werden.

Den Vorgaben des Naturschutzrechts wird im Übrigen vollumfänglich genügt (s.o. 2.2.3.4.7 und 2.2.3.5.8) und im Hinblick auf die benachbarten Windenergieanlagen besteht kein Handlungsbedarf (s.o. 2.2.3.4.3).

2.4.2.28 Einwender Nr. 28

Der Einwender trägt vor, dass sein Grundeigentum durch das Vorhaben betroffen sei und dies nicht notwendig sei, wenn eine andere Alternative genutzt werde.

Daneben führt er aus, dass die Finanzierung nicht gesichert sei und der Zubringer zur L 111 überdimensioniert sei. Die Alternative von Aschhorn bis an die Bebauungslinie Drochtersen mit einem Anschluss an die Variante 1b sei vorzugswürdig.

Der Einwender bemängelt weiter, dass keine aktiven Schallschutzmaßnahmen angeordnet wurden und die Schallprognose nicht den ungünstigsten Fall betrachte.

Die Erreichbarkeit seiner landwirtschaftlichen Flächen müsse jederzeit gewährleistet bleiben. Er nutze hierfür auch Betriebswege für die Windenergieanlagen. Der Rückbau der vier Windenergieanlagen müsse mit einer Pachtaufhebungsentschädigung abgegolten werden.

Für die beanspruchten Flächen gäbe es einen Antrag für Kleiabbau. Das Kleivorkommen sei zu entschädigen oder der Abbau sei zu genehmigen.

Für die Entwässerung seiner Flächen trägt der Einwender umfassende Forderungen vor. Die Felddrainagen seien wiederherzustellen, eine Entwässerung über sein Grundstück sei auszuschließen. Daneben seien insb. die Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie nicht ordnungsgemäß abgearbeitet. Hinsichtlich der zu untersuchenden Gewässer seien teilweise biologische Qualitätskomponenten gar nicht oder nicht vollständig ermittelt oder bewertet worden. Zudem fehle die Darstellung der Verbindung zum Grundwasserkörper sowie die Beschreibung der morphologischen Bedingungen der Gewässer. Auch die Beschreibung der unterstützenden Qualitätskomponenten fehle bei den berichtspflichtigen Gewässern und es sei eine Unterschreitung der Umweltqualitätsnorm für polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe nicht nachgewiesen. Da insb. diese Schadstoffgruppe sowie sonstige Schwermetalle und Kohlenwasserstoffe zu den bedeuteten Autobahnabwässern gehörten, sei ohne Feststellung der Basislast dieser Schadstoffe in den Gewässern auch keine Bewertung der Zusatzbelastung möglich und gehe daher die Prüfung des Verschlechterungsgebots ins Leere.

Zudem werde hinsichtlich der Chloridfrachten im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie auf ein Gutachten verwiesen, welches nicht Teil der ausgelegten Unterlagen sei, aber zu den wesentlichen Bewertungsgrundlagen gehöre.

Darüber hinaus sei der Umgang mit ausgepresstem eisenhaltigem Grundwasser unzureichend. Das Behandlungskonzept des eisenhaltigen Grundwassers sei zu unbestimmt und angesichts dessen unzureichend.

Zudem moniert der Einwender, dass keine Absetzecken mit integrierter Müllsperre vor den Einleitungen in die Vorflut vorgesehen seien, obwohl dies seiner Ansicht nach dem Stand der Technik entspreche.

Ferner müsse eine Entwässerung über das Betriebsgelände ausgeschlossen werden. Allerdings seien die vorgelegten Unterlagen teilweise unvollständig, insb. würden Sammler aus Drainageleitungsanlagen fehlen.

Schließlich seien bei der Linienbestimmung der A 20 die wasserseitigen Belange fehlerhaft abgewogen worden und die Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie und des WHG seien nicht erfüllt.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Für die mit diesem Beschluss zugelassenen Inanspruchnahmen von Flächen oder anderen Eingriffen in privates Eigentum ist grundsätzlich Entschädigung zu leisten, wobei die vorhabenbedingten Wirkungen auf das Grundstück insgesamt als entschädigungspflichtige Folgewirkungen eines teilweisen Flächenentzugs zu behandeln sind. Diese Entscheidungen sind dem nachgelagerten Entschädigungs- bzw. Enteignungsverfahren vorbehalten.

Soweit der Einwender die Finanzierung bezweifelt, wird darauf hingewiesen, dass die Finanzierung hinreichend gesichert und im Übrigen nicht Regelungsgegenstand dieser Planfeststellung ist.

Das Vorhaben ist nicht überdimensioniert, vielmehr wurde es entsprechend dem prognostizierten Bedarf geplant. Hinsichtlich der vom Einwender bevorzugten Variante, wird auf die Erwidern der Vorhabenträgerin sowie auf die Variantenuntersuchung (s.o. 2.2.3.3) verwiesen.

Für die Schalluntersuchung wurden realistische Auslastungen betrachtet und dies ist ausreichend. Die Schallbelastung hat die Vorhabenträgerin hinreichend untersucht und die Planfeststellungsbehörde gewürdigt. Dies gilt auch für das nachgeordnete Straßennetz (s.o. 2.2.3.5.7.2).

Hinsichtlich der für Windenergieanlagen verpachteten Flächen, ist darauf hinzuweisen, dass ein etwaiger Eingriff in das Nutzungsrecht eines Pächters gegenüber dem Pächter und nicht gegenüber dem Verpächter entschädigt wird. Ein Rückbau der Windenergieanlagen ist nur erforderlich, wenn die Sicherheit im Straßenverkehr nicht durch technische Maßnahmen gesichert werden kann, was hier indes nicht der Fall ist (s.o. 2.2.3.4.3). Daher stellt sich die Entschädigungsfrage schon dem Grunde nach nicht.

Hinsichtlich des Kleiabbaus, ist der diesbezügliche privatrechtliche Vertrag mit dem Vorhabenträger für die Planfeststellungsbehörde nicht bindend. Da der Antrag nicht vor Beantragung dieses Planfeststellungsbeschlusses gestellt wurde, konnte und musste die Vorhabenträgerin diesen bei ihrer Planung nicht berücksichtigen. Sollte der Eingriff dennoch entschädigungspflichtig sein, wird auf das nachgeordnete Entschädigungsverfahren hingewiesen. Jedenfalls handelt es sich bei Klei nicht um einen so bedeutsamen und seltenen Rohstoff, dass das Abbaubeglehen die für das Vorhaben sprechenden Belange überwiegen könnte.

Das Entwässerungs- und Drainagesystem wird nach Abschluss der Arbeiten funktionsgleich wiederhergestellt und damit die Gebietsentwässerung gewährleistet (siehe Unterlage 13.1, S. 35).

Ausweislich Unterlage 13.1., S. 23 wird an jeder Einleitstelle eines straßenbegleitenden Grabens in die Vorflut ein Regelungsbauwerk errichtet. Dieses stellt sich als zweikammeriges Schachtbauwerk dar, welches durch eine Tauchwand unterteilt wird. Diese dient als Abscheider für Leichtflüssigkeiten (Unterlage 13.1, S. 21) und verhindert damit auch den Eintrag von Ölen oder Kraftstoffen in die Vorflut.

Schädliche Gewässerauswirkungen oder ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot sind mit dem Umgang des ausgepressten eisenhaltigen Porenwassers nicht verbunden. Auf Grundlage der rechtsverbindlich angeordneten Nebenbestimmung und der Maßnahme V 5 der Unterlage 12.3.3 ist sichergestellt, dass das eisenhaltige Porenwasser solange in den Behandlungsanlagen ausgefällt wird, bis eine ausreichende Wasserqualität sichergestellt ist (Einhaltung eines Grenzwertes für Gesamteisen von 2 mg/l). Regelmäßige Kontrollen sind angeordnet. Die Aufweitung der Randgräben sowie die Anpflanzung von Schilf als natürliche Reinigungsstufe stellt lediglich zusätzliche Möglichkeiten der Vorhabenträgerin zur Gewährleistung des Einleitgrenzwertes von 2 mg/l dar.

Nachteilige Auswirkungen auf den chemischen und ökologischen Zustand bzw. das ökologische Potenzial berichtspflichtiger Oberflächenwasserkörper ist ausweislich des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie (Materialband III-2) zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten.

Zwar ist zutreffend, dass die Rechtsprechung regelmäßig eine vollständige Sachverhaltsermittlung des Ist-Zustands fordert. Allerdings beschränkt sich die Pflicht zur vollständigen Sachverhaltsermittlung nur auf solche Qualitätskomponenten im Zuge der Auswirkungsprognose, zu denen ein vorhabenbedingter Wirkpfad besteht.²⁹⁹

Darüber hinaus ergibt sich aus dem Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, dass der Grundwasserkörper im Vorhabengebiet (Land Kehdingen Lockergestein) durch eine

²⁹⁹ BVerwG, Urt. v. 11.07.2019 – 9 A 13.18, BVerwGE 166, 132 (Rn. 163).

wasserundurchlässige Kleischicht bedeckt ist und daher keinerlei hydraulische Verbindung zwischen Oberflächenwasser und Grundwasserkörper besteht. Anfallendes Niederschlagswasser oder Wasser aus Oberflächengewässern sickert nicht dem Grundwasserleiter zu.

Auch die unterstützende Qualitätskomponente der Morphologie ist hinsichtlich der berichtspflichtigen Gewässer im Rahmen des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie ordnungsgemäß bewertet. Eine detaillierte Beschreibung des Gewässerbetts sowie der Uferstruktur ist nicht erforderlich. Vielmehr beschränkt sich die Bewertung nach der OGewV – in Übereinstimmung mit Anhang V WRRL – auf eine dreistufige Skala und bezieht sich zudem nicht auf einzelne Gewässerabschnitte, sondern auf den Gewässerkörper in seiner Gesamtheit.

Auch die Untersuchung des chemischen Zustands bzw. der weiteren unterstützenden Qualitätskomponenten ist im Rahmen des Fachbeitrags zutreffend abgearbeitet worden. Hinsichtlich der flussspezifischen Schadstoffe der Anlage 6 OGewVO führt der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Materialband III-2, S. 97) aus, dass die Versickerung im Böschungsdamm sowie den Sedimentationsgräben eine vergleichbare Reinigungswirkung aufweist wie Retentionsbodenfilter. Angesichts dieser Reinigungswirkung kann eine Überschreitung der Umweltqualitätsnormen für die flussspezifischen Schadstoffe ausgeschlossen werden.

Bei den vom Einwender angesprochenen polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen handelt es sich um Schadstoffe nach Anlage 8 der OGewVO, die für die Bewertung des chemischen Zustands der Oberflächenwasserkörper relevant sind. Grundsätzlich führt der Fachbeitrag auch hierzu auf S. 97 aus, dass die Versickerung des Niederschlagswassers in der Dammböschung bzw. in den Sedimentationsgräben zu einer Reinigungswirkung führe, die denen eines Retentionsbodenfilters vergleichbar sei. Angesichts dessen liege die Konzentration in den Abflüssen grundsätzlich unterhalb der einschlägigen Umweltqualitätsnorm. Für die Parameter Blei und Benzo[a]pyren unternimmt der Fachbeitrag auf S. 107 sowie 119 und 126 den Nachweis, dass diesbezüglich ebenfalls keine Umweltqualitätsnormen überschritten werden. Dazu wurden sowohl für den Oberflächenwasserkörper Ruthenstrom als auch für die Wischhafener Süderelbe ab 2019 monatliche Gütemessungen durchgeführt, um den Ist-Zustand der Gewässer zutreffend bestimmen zu können.

Eine vorhabenbedingte Verschlechterung der berichtspflichtigen Oberflächengewässer ist ausweislich des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie weder hinsichtlich der Schadstoffe in Anlage 6 noch Anlage 7 oder Anlage 8 OGewV gegeben.

Hinsichtlich der Chloridfrachten bedurfte es keiner Auslegung des angesprochenen Chlorid-Gutachtens. Vielmehr müssen nicht sämtliche herangezogenen Gutachten und Abwägungsunterlagen ausgelegt werden, sondern nur diejenigen, die für die Anstoßwirkung erforderlich sind sowie die wichtigsten entscheidungserheblichen Unterlagen.³⁰⁰ Vorliegend enthält der ausgelegte Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie die maßgeblichen Aussagen zu den Chlorid-Frachten sowie deren Auswirkungen auf den ökologischen Zustand der Gewässer. Die erforderliche Anstoßwirkung ist damit erreicht worden und der problematische Umstand erhöhter Chloridfrachten für den Gewässerhaushalt wurde offengelegt.

Schließlich wurden bei der Linienbestimmung zur A 20 die Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie und des WHG hinreichend erfüllt.

Sofern das Vorhaben im Übrigen zu geringfügigen Zerschneidungen des Drainage- und Entwässerungssystems führt, werden diese im Zuge der Vorhabenrealisierung funktionsgleich wiederhergestellt und die ordnungsgemäße Entwässerung der Marschen- und Polderflächen auf diese Weise gewährleistet.

³⁰⁰ BVerwG, Urt. v. 02.07.2020 – 9 A 19.19, BVerwGE 169, 94 (Rn. 18-23).

2.4.2.29 Einwender Nr. 29

Der Einwender hat sowohl 2017 als auch 2023 – anwaltlich vertreten – eine Einwendung erhoben. Er trägt vor, dass durch das Vorhaben sein Grundeigentum betroffen sei. Mit dem Flächenverlust gehe ein Verlust der Erweiterungsmöglichkeiten seines gewerblichen Betriebs einher. Durch das Vorhaben komme es auch zu einer Existenzbedrohung. Grund hierfür sei auch die Staubbelastung während des Bauvorhabens. Er trägt weiter vor, dass die Finanzierung der A 26 für Dekaden ausgeschlossen sei, der Zubringer zur L 111 überdimensioniert und der Planfall E3 unrealistisch sei.

Die Alternative von Aschhorn bis an die Bebauungslinie Drochtersen mit einem Anschluss an die Variante 1b sei vorzugswürdig.

Weiter wird vorgetragen, dass von dem vom Einwender betriebenen Bauschuttrecyclingbetrieb Staubemissionen ausgingen und es fraglich sei, ob hiervon eine Gefahr für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ausginge. Hierfür müsse eine Gefahrenabschätzung vorgenommen werden.

Für die private und betrieblich genutzte Abwasserleitung des Einwenders müsse eine ständige Verfügbarkeit gewährleistet sein.

Der Einwender trägt weiter vor, dass falsche Immissionsgrenzwerte angesetzt seien. Für alle im Gewerbegebiet befindlichen Gebäude sei nach der Zusage vom 20.10.2016 eine Einstufung als Mischgebiet vorzunehmen. Die stärkere Auslastung des Zubringers zur L 111 führe zu einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte und die schalltechnische Untersuchung sei zurückzuweisen.

Die geplante Zuwegung zu seinem Privatweg löse zusätzlichen Flächenverbrauch aus und führe zu absehbaren Verkehrskonflikten.

Sollten Windenergieanlagen zurückgebaut werden, müsse die Fläche wieder für den Ackerbau umgewandelt werden.

Weiter führt er aus, dass seine landwirtschaftlichen Flächen zerschnitten würden und der Betrieb bereits durch die Umstellung auf neue Düngetechnik erheblich belastet sei.

Für die beanspruchten Flächen gebe es eine Kleiabbaugenehmigung. Diese könne er nicht mehr ausnutzen, was zu entschädigen sei.

Für die Entwässerung seiner Flächen trägt der Einwender umfassende Forderungen vor. Es sind letztlich dieselben Bedenken, wie sie der Einwender Nr. 28 vorgetragen hat.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zur Begründung sei – wegen der inhaltlichen Überschneidungen der Argumente – auf die Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde zur Einwendung Nr. 28 verwiesen (s.o. 2.4.2.28).

Eine Existenzgefährdung des Gewerbebetriebs des Einwenders ist nicht ersichtlich. Sie wird lediglich behauptet, ohne jedoch hierfür konkrete Anhaltspunkte zu nennen. Bloße Entwicklungsmöglichkeiten eines Betriebes unterfallen zudem nicht Art. 14 Abs. 1 GG.³⁰¹ Ihnen kommt damit in der Abwägung allenfalls ein geringes Gewicht zu.

Die Auswirkungen des Betriebs des Einwenders auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs wurden hinreichend untersucht und können ausgeschlossen werden. Daher ist auch keine Einschränkung des Betriebs erforderlich und abwägungserheblich.

Was sodann den landwirtschaftlichen Betrieb des Einwenders betrifft, so erleidet dieser durch die vorhabenbedingten Flächeninanspruchnahmen unbestritten eine erhebliche Belastung bis

³⁰¹ BVerfG, Urt. v. 06.12.2016 – 1 BvR 2821/11 u.a., BVerfGE 143, 246 (Rn. 240) m.w.N.

hin zur Existenzgefährdung. Dies ist durch zwei Existenzgefährdungsgutachten aus den Jahren 2010 und 2016 belegt. Damit musste sich das planfestgestellte Vorhaben im Lichte der enteignungsrechtlichen Vorwirkung gemäß § 19 FStrG in besonderem Maße an Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG messen lassen. Hiernach kann zugunsten von Vorhaben, die dem Wohl der Allgemeinheit dienen, auch ein vollständiger Eigentumsentzug im Wege der Enteignung zulässig sein. Dies bedingt die Prüfung, ob die für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Belange so gewichtig sind, dass sie das Interesse des Einwenders an der Erhaltung der Eigentumssubstanz überwiegen.³⁰²

Löst der Eigentumsentzug – wie hier – eine Existenzgefährdung aus, führt dies zu einem hohen Gewicht des Interesses des Eigentümers an der Erhaltung der Eigentumssubstanz. Vorliegend wiegt das öffentliche Interesse an der Realisierung des Straßenbauvorhabens gleichwohl schwerer. Das Vorhaben ist Teil des Baus der A 20. Die aktuelle Fassung des FStrAbG ordnet den Bau der A 20 einschließlich ihrer Anbindung an die A 26 – wie auch schon die Gesetzesfassung zuvor – dem vordringlichen Bedarf zu.³⁰³ Bereits daraus ergibt sich ein sehr hohes Gewicht des öffentlichen Interesses an der Umsetzung des Vorhabens.³⁰⁴ Hinzu kommt, dass die A 20 einschließlich ihrer Anbindung an die A 26 Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes der Europäischen Union entsprechend der Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13.06.2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (TEN-V) ist. Es handelt sich mithin um ein Vorhaben von überragendem öffentlichem Interesse.

Eine vorzugswürdige Alternative ist nicht gegeben (s.o. 2.2.3.3). Auch ist kein milderes Mittel für die Realisierung des Autobahnkreuzes Kehdingen als der planfestgestellte Flächenentzug ersichtlich. Es wird Sache des nachfolgenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahrens sein, den Eingriff so schonend wie möglich umzusetzen, insb. nach Möglichkeit den Flächenentzug in Land zu entschädigen.

2.4.2.30 Einwender Nr. 30

Der anwaltlich vertretene Einwender ist ein Fährunternehmen mit einem fahrplanmäßigen Fährbetrieb zwischen Glückstadt und Wischhafen.

Er stellt eine Vielzahl von Anträgen und trägt vor, sein Betrieb sei bei Realisierung des Elbtunnels nicht aufrechtzuerhalten. Nebst Erläuterung des Planungsstands und der Gerichtsverfahren zu dem betreffenden niedersächsischen und dem schleswig-holsteinischen Abschnitt der A 20 weist er darauf hin, dass bislang entgegen der Zusage des Landes Schleswig-Holstein in der mündlichen Verhandlung kein Gutachten zur Existenzgefährdung eingeholt wurde. Zum anderen betont er die Verknüpfung der Planfeststellungsbeschlüsse der Elbquerungsabschnitte mit den sich anschließenden Abschnitten durch verschiedene Nebenbestimmungen. Unanfechtbares Baurecht für den die Elbe querenden Abschnitt der A 20 bestehe mangels Exekutierbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses für die niedersächsische Seite nicht. Der fehlende Hinweis auf diese Verknüpfung in der Bekanntmachung begründe einen Verfahrensfehler und führe dazu, dass der Einwender auch in diesem Verfahren eigentumsbetroffen sei und einen Vollüberprüfungsanspruch habe. Die teilweise unbefristeten Verträge und öffentlich-rechtlichen Gestattungen, auf denen sein Betrieb beruhe, vermitteln nach Ansicht des Einwenders eine Rechtsposition mit Eigentumsqualität, sodass sich das Vorhaben an Art. 14 Abs. 1 GG messen lassen müsse und deshalb nicht realisiert werden dürfe. Hinsichtlich seiner Rügebefugnis beruft sich der Einwender darüber hinaus auf Art. 11 der UVP-Richtlinie und ist der Ansicht, dass er als

³⁰² BVerwG, Urt. v. 14.05.1992 – 4 C 9.89, UPR 1992, 346 = juris, Rn. 23.

³⁰³ BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18.15, BVerwGE 156, 215 (Rn. 48).

³⁰⁴ Vgl. BVerwG, Urt. v. 27.10.2000 – 4 A 18.99, BVerwGE 112, 140 (148).

„betroffene Öffentlichkeit“ eine objektive Rechtskontrolle, jedenfalls aber Fehler der Umweltverträglichkeitsprüfung rügen könne. Der Einwender führt zudem aus, dass die in der Bekanntmachung angeordnete Präklusion gegen europäisches Recht verstoße und fehlerfrei zu wiederholen sei.

Bezüglich des Bedarfsplans bezweifelt der Einwender die Rechtmäßigkeit der Aufnahme der A 20 in den vordringlichen Bedarf. Die Netzverknüpfung mit der A 26 stimme im Übrigen nicht mit der Linienbestimmung und den Vorgaben der Raumordnung überein. Ein Autobahnkreuz sei im Bedarfsplan nicht enthalten. Der Planung stünden daher unüberwindbare Hindernisse entgegen, sie sei zudem aufgrund des Umstufungskonzepts sowie der neu zu bauenden, parallel verlaufenden Straße in sich widersprüchlich, sodass es an der Planrechtfertigung fehle. Zudem sei zu berücksichtigen, dass dem Vorhaben im Rahmen des transeuropäischen Netzes lediglich nachrangige Bedeutung zukomme.

Sodann erhebt der Einwender detaillierte Rügen hinsichtlich der Verkehrsuntersuchung sowie der Berechnung der Lärm- und Luftschadstoffe. Er kritisiert überdies eine unzureichende Bewältigung der durch das Vorhaben hervorgerufenen hydraulischen Konflikte. Hinsichtlich des Naturschutzes bemängelt der Einwender zum einen das Fehlen naturschutzfachlicher Gutachten, was er (auch) als Verfahrensfehler geltend macht. Die Hinweise und Ausführungen im Landespflegerischen Begleitplan bzw. seiner Anlage 1 reichten insoweit nicht aus, was er unter Bezugnahme auf die Artengruppen Brutvögel, Fledermäuse und Fische erläutert. Weiterhin rügt er eine unzureichende Berücksichtigung der sich aus den Planfeststellungsunterlagen für den niedersächsischen Abschnitt der Elbquerung ergebenden hohen Maximalzahlen der Nonnengans im Bereich der Tunnelauflasten und eine vollständig fehlende Erfassung der Arten Zierliche Tellerschnecke, Schmalbindiger Breitflügel-Tauchkäfer und Grüne Mosaikjungfer. Der Einwender fordert daneben eine originäre Prüfung der Auswirkungen der Elbquerung auf die Natura 2000-Gebiete „Unterelbe“. Hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Prüfung erhebt der Einwender Kritik bezüglich der betroffenen Vogelarten, der Behandlung sog. Gildearten, der Erfassung der Fledermäuse, der Beschreibung und Wirksamkeit der Vermeidungsmaßnahmen V1, V2a und V3c sowie der (unzureichenden) Bewältigung der Unterbrechung der Fledermausstruktur im Bereich des in Unterlage 12.1 zum Planfeststellungsbeschluss der Elbquerung (auf niedersächsischer Seite) erkennbaren Konfliktpunkts K 4. Sodann vertritt und begründet der Einwender seine Ansicht, dass der wasserrechtliche Fachbeitrag aus verschiedenen, einzeln benannten Gründen mangelhaft und umfassend zu überarbeiten sei. Zuletzt rügt er die fehlende Prüfung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf den Klimawandel.

Nach Planänderung anlässlich der 1. Deckblattänderung stellt der Einwender abermals mehrere Anträge, nimmt Bezug auf seine bisherigen Einwendungen und rügt in diesem Zusammenhang, dass die Erwiderung hierauf von einer Anwaltskanzlei verfasst worden sei. Er weist sodann auf einen Gesellschafterwechsel hin und legt den aktualisierten Planungs- und Verfahrensstand zum betreffenden niedersächsischen und schleswig-holsteinischen Abschnitt der A 20 dar. In diesem Zusammenhang weist er darauf hin, dass das zugesagte Gutachten zur Existenzgefährdung immer noch nicht vorliege.

Der Einwender betont erneut, dass der Bau des Elbtunnels von dem Vorliegen eines vollziehbaren Planfeststellungsbeschlusses für das Kreuz Kehdingen abhinge und verweist hinsichtlich seiner Rügebefugnis auf die Umwidmung der B 495 sowie auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 28.04.2016, in dem von abwägungserheblichen Belangen des Einwenders ausgegangen worden sei. Zudem könne er sich unter dem Gesichtspunkt des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs auf Art. 14 GG berufen. Der Einwender weist fernerhin auf im Wasserrecht neu „entstandene“ Rügerechte privater Betroffener sowie auf Art. 9 Abs. 3 der Aarhus-Konvention hin.

Im Übrigen wiederholt der Einwender in Teilen seine bereits zur Ausgangsplanung erhobenen Einwendungen und bemängelt in verfahrensrechtlicher Hinsicht das Fehlen eines aktualisierten Verkehrsgutachtens und naturschutzfachlicher Gutachten. Materiell-rechtlich rügt er das Fehlen einer Planrechtfertigung, die Variantenprüfung als „Fremdkörper“ und „widersprüchliches Verhalten“, Fehler bei der FFH-Verträglichkeitsprüfung, Mängel des

Landschaftspflegerischen Begleitplans, Defizite bei der Bewältigung hydraulischer Probleme sowie hinsichtlich des Wasserrechtlichen Fachbeitrags. Der Einwender ist zudem der Ansicht, es seien sowohl die vorhabenbedingten Auswirkungen auf den Klimawandel als auch die Auswirkungen des Elbtunnels auf den Klimawandel zu prüfen. Als Variante sei insb. der Ausbau der Fährverbindung als Klimaschutzmaßnahme in Betracht zu ziehen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Einwender ist nicht einwendungsbefugt, da seine Belange durch das Vorhaben nicht, wie § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG dies voraussetzt, berührt werden.

Zwar ist der Begriff der Belange weit zu verstehen und umfasst alle rechtlichen und tatsächlichen Interessen,³⁰⁵ die überdies nicht nur bei unmittelbaren Eingriffen, sondern auch bei mittelbaren negativen Auswirkungen berührt werden,³⁰⁶ sodass das Interesse des Einwenders an einem unveränderten Fortbestand seines Fährbetriebs als Belang in diesem Sinne zu verstehen und auch eine Betroffenheit durch das Gesamtvorhaben nicht abzustreiten ist. Die Beeinträchtigung des Gewerbebetriebs geht allerdings nicht von dem hier gegenständlichen Vorhaben, sondern von der bereits bestandskräftig planfestgestellten Elbquerung mittels Tunnel aus. In jenem Planfeststellungsverfahren sowie im sich anschließenden gerichtlichen Verfahren konnte (und hat) der Einwender Rügen sowohl gegen den betreffenden Abschnitt als auch gegen das Gesamtvorhaben erhoben, insb. eine nicht ordnungsgemäße Abwägung seiner geschützten Privatbelange beanstandet,³⁰⁷ sodass seine Belange bereits hinreichend berücksichtigt und die Konflikte schon im vorangegangenen Planungsabschnitt – in welchem Planungsabschnitt die Problembewältigung erfolgen muss, richtet sich nach den Umständen des Einzelfalls³⁰⁸ – bewältigt wurden.

Es gibt keinen Grund, die Rügemöglichkeit des Einwenders auf das hiesige Vorhaben auszuweiten. Dass sich ohne das planfestgestellte Autobahnkreuz nebst Folgemaßnahmen die Betroffenheit des Einwenders nicht oder nicht in gleichem Maß gestellt hätte, ist weder dargetan noch sonst ersichtlich. Die von ihm in Bezug genommene Umstufung der B 495 ist weder vorgesehen noch ist vom Einwender eine diesbezügliche Betroffenheit dargetan. Allein die von ihm betonte Verknüpfung zwischen dem Vorhaben mit den Planfeststellungsbeschlüssen zur Elbquerung reicht nicht aus, um eine Einwendungsbefugnis zu begründen. Die Verklammerung soll sicherstellen, dass kein Planungstorso entsteht und die abschnittsweise Planung dadurch ihren gestalterischen Auftrag verfehlt. Sie führt allerdings nicht dazu, dass die verklammerten Abschnitte zu einem Gesamtabschnitt zusammengefügt würden.³⁰⁹

Auch die „Zwangspunkt“-Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts spricht für dieses Ergebnis. Hiernach kann ein Dritter, der nicht unmittelbar durch den planfestgestellten Abschnitt betroffen wird, durch die Abschnittsbildung in seinen Rechten verletzt sein, wenn ein früherer Abschnitt für einen späteren Abschnitt einen Zwangspunkt setzt,³¹⁰ wobei der Begriff des Zwangspunkts mit folgender Begründung eng verstanden wird:

„Das BVerwG hat wiederholt ausgesprochen, dass eine Planfeststellung einer Bundesfernstraße in Abschnitten zulässig ist [...]. Danach kann ein Dritter, der nicht unmittelbar durch den planfestgestellten Abschnitt betroffen wird, durch die Abschnittsbildung in seinen Rechten verletzt sein, wenn ein früherer Abschnitt für einen späteren Abschnitt einen „Zwangspunkt“ setzt. Das ist allerdings nicht bereits dann der Fall, wenn eine andere Trassenführung im späteren Abschnitt lediglich unvernünftig wäre [...]. Derartige Annahmen

³⁰⁵ Lieber, in: Mann/Sennekamp/Uechtritz, VwVfG, 2. Aufl. 2019, § 73 Rn. 183 m.w.N.

³⁰⁶ BVerwG, Urt. v. 15.04.1977 – IV C 100.74, NJW 1978, 119 (120).

³⁰⁷ Vgl. BVerwG, Urt. v. 28.04.2016 – 9 A 7.15, NVwZ 2016, 1735.

³⁰⁸ BVerwG, Beschl. v. 08.03.2018 – 9 B 25.17, DVBl 2018, 1179 (Rn. 8); BVerwG, Urt. v. 11.07.2019 – 9 A 13.18, BVerwGE 166, 132 (Rn. 205).

³⁰⁹ BVerwG, Urt. v. 28.04.2016 – 9 A 9.15, BVerwGE 155, 91 (Rn. 104).

³¹⁰ BVerwG, Beschl. v. 10.11.2000 – 4 B 47.00, NVwZ 2001, 800 m.w.N.

*erlauben es indes nicht, den von der Rechtsprechung entwickelten Grundsatz, dass die vorlaufende Planung – um Angriffsobjekt sein zu können – einen so genannten Zwangspunkt gesetzt haben muss, aufzulösen. Das würde zu kaum beherrschbaren Folgen führen. Was zunächst aus Gründen des effektiven Rechtsschutzes als Ausnahme gedacht war, würde erhebliche Rechtsunsicherheit begründen. Was der Beschwerde mit ihrem Vorbringen in Wahrheit vorschwebt, ist eine Art Gesamtplanung, in der die Streckenführung des nachfolgenden Abschnitts bereits mit ihren Planungsvarianten einbezogen ist. Danach könnte dann jeder, der durch eine - auch durch eine von ihm selbst entwickelte - Planungsvariante in seinen Rechten betroffen sein könnte, die vorlaufende Planung angreifen. Es ist offenkundig, dass damit der Grundsatz der abschnittsweisen Planung ad absurdum geführt wäre. Einen materiellen Rechtsverlust erfährt die Kl. nicht, wenn ihr vom Erstgericht die Klagebefugnis abgesprochen wird. Sie kann ihre Einwände im nachfolgenden Planungsabschnitt geltend machen.*³¹¹

Letztere Sätze gelten für den Einwender entsprechend: Er konnte seine Einwände im vorangehenden Planungsabschnitt geltend machen, sodass ihm durch die Abschnittsbildung keine Rechtsschutzbeschränkung droht und kein Grund für eine derartige Ausnahme besteht. Es ist nicht Ziel der „Zwangspunkt“-Rechtsprechung, vorhandene und hinreichende Rechtsschutzmöglichkeiten zu erweitern.³¹²

Zuletzt lässt sich auch aus den anderen, von dem Einwender in Bezug genommenen Regelungen bzw. der hierzu zitierten Rechtsprechung keine Einwendungsbefugnis ableiten, zumal sein Vortrag insoweit unsubstanziert bleibt. Fernerhin sei auf die Begründung dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen; die vom Einwender aufgezeigten bzw. pauschal behaupteten Mängel bestehen nicht.

2.4.2.31 Einwender Nr. 31

Der Einwender trägt vor, dass für die Windenergieanlage 1 entgegen dem Erläuterungsbericht der geforderte Mindestabstand eingehalten werde, weshalb weder ein Rückbau noch andere Maßnahmen erforderlich seien. Allerdings bleibe durch die vorgelegte Planung unklar, welche der vier Windenergieanlagen umgerüstet und welche zurückgebaut werden sollen. Zudem bestehe die Gefahr, dass der sichere Betrieb der Windenergieanlagen durch Turbulenzen, die durch die Errichtung von Lärmschutzwänden und/oder Brückenbauwerken im näheren Umkreis entstehen könnten, gefährdet werde. Diese Turbulenzen könnten auch zu möglichen Einbußen führen.

Ein weiteres Problem sei die fehlende Festlegung über die Kosten für verschiedene Maßnahmen, darunter Umrüstungen, Rückbauarbeiten und den Umbau des Leitungsnetzes. Sollte es zu einem Rückbau von Windenergieanlagen 3 und 4 kommen, wären zudem eine neue Masteranlage zur Anbindung an die Netzanschlussstelle sowie ein Schaltfeld erforderlich, was zusätzliche Kosten verursachen würde. Die Verkabelung der Windenergieanlagen 1 und 2 müsste die geplante Autobahn queren, was eine neue, gebohrte Verlegung unterhalb des Vorhabens erfordere. Wenn nur noch eine Windenergieanlage in Betrieb bleiben kann, stünden die Aufwendungen in keinem Verhältnis zum Ertrag, was die Gesellschaft in ihrer Existenz gefährde. Die Kostentragung für den Umbau der Leitungsnetze sei zu abstrakt, weshalb der Vorhabenträger als Kostenschuldner festgelegt werden sollte. Die geplante Zuwegung zur Windenergieanlage 1 erfolge über Flächen, die vom Einwender gepachtet seien und daher führe die Planung zu einer Nutzungsbeeinträchtigung, für die eine Entschädigung verlangt werde. Im Rahmen der Folgenabschätzung sollte besonders auf die Eigentumsposition und die Existenzgefährdung des Einwenders eingegangen werden.

Der vorgesehene Betriebs- und Unterhaltungsweg wäre nur über die Windenergieanlage 2 erreichbar, während ein Weg zwischen den Windenergieanlagen 1 und 2 fehle, da der

³¹¹ BVerwG, Beschl. v. 10.11.2000 – 4 B 47.00, NVwZ 2001, 800 (800 f.).

³¹² BVerwG, Beschl. v. 14.07.2005 – 9 VR 23.04, juris, Rn. 6.

bisherige Weg durch das Autobahnkreuz durchschnitten werde. Die geplante Zuwegung zur Windenergieanlage 2 erfolge ab dem Verlassen der öffentlichen Straße über Grundstücke, für die der Einwender größtenteils keine Pachtverträge mit den Grundstückseigentümern abgeschlossen habe. Die geplanten Zuwegungen entsprächen nicht den geforderten Spezifikationen der Anlagenhersteller.

Nur wenige Meter von den Windenergieanlagen sei eine Entwässerungsanlage geplant, die zu einer Veränderung der Bodenbeschaffenheit führe, was wiederum zu Schäden am Fundament der Anlagen führen könne. Ebenso könne das zusätzliche Niederschlagswasser zu Schäden an den Anlagen führen. Gleiches gelte für die nicht ausreichend dimensionierten Entwässerungsmulden.

Der Einwender trägt weiter vor, dass das planfestgestellte Vorhaben keine selbstständige Verkehrsbedeutung habe.

Durch den Verkehrsbetrieb und die Bauarbeiten sei die Pflanzen- und Tierwelt in nicht hinnehmbarer Weise gefährdet. Die Filtersysteme für das Grundwasser seien nicht ausreichend und es fehle an einer Untersuchung aller denkbarer Schadstoffeinträge. Das Gebot der Trendumkehr nach dem WHG werde nicht eingehalten.

Schließlich wird vorgetragen, dass die Windenergieanlagen ein übergeordnetes öffentliches Interesse und Allgemeininteresse verfolgten, weshalb ihnen höchste Priorität einzuräumen sei.

2023 ergänzte der Einwender seine Einwendung und weist auf das geplante Repowering des Windparks Drochtersen-Ritsch einschließlich der dadurch bedingten Änderung des Entwässerungssystems (der Sammelleitung C im Ritscher Schleusenverband, der Einleitstellen am Landernweg), der mit der Verlegung des Landernweges auftretenden Erschließungsdefizite für den Windpark und der Auswirkungen des Kreuzes Kehdingen auf die Kabeltrassen für die Windenergieanlagen hin. Des Weiteren fordert der Einwender, das Brückenbauwerk Nr. 10.05 mit einer lichten Höhe von 5,50 m auszustatten, damit Großraum- und Schwertransporte mit großen Windenergieanlagenkomponenten hierüber abgewickelt werden können.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der zu repowernde Windpark wurde hinsichtlich seiner Risiken für das Vorhaben Autobahnkreuz Kehdingen durch das Büro Veenker untersucht. Dessen Gutachten vom 25.05.2020 ist im Materialband V-3 in den Planunterlagen enthalten und kommt zu dem Ergebnis, dass keine relevanten Sicherheitsrisiken bestehen.

Der Rückbau der Windenergieanlage 1 ist nicht erforderlich, der erforderliche Rückbau der Windenergieanlagen 3 und 4 ist bereits mit dem Planfeststellungsbeschluss für die A 20 – Elbquerung festgesetzt und nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Turbulenzen infolge der Schallschutzwände können aufgrund des Abstands ausgeschlossen werden.

Soweit aufgrund notwendiger Folgemaßnahmen an den Windenergieanlagen Kosten entstehen, ist deren Ausgleich nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Vorhabenträgerin sagt jedoch zu, derartige Kosten zu übernehmen (s.o. 1.1.4.4). Eine Existenzgefährdung ist nicht ersichtlich.

Die Vorhabenträgerin stellt das Wegenetz weitestgehend wieder her, sodass Wege grundsätzlich für ihre bisherige Funktion verwendbar sind.

Gefahren für die Fundamente bzw. die Anlagen aufgrund der veränderten Wassersituation können nach den Untersuchungen der Vorhabenträgerin ausgeschlossen werden.

Die Abschnittsbildung ist nicht zu beanstanden (s.o. 2.2.3.2). Die Auswirkungen auf die Umwelt wurden umfassend untersucht (s.o. 2.2.2). Insb. Auswirkungen auf den Grundwasserkörper können ausgeschlossen werden (s.o. 2.2.3.4.5.1.1).

Die Interessen des Einwenders als Windenergieanlagenbetreiber wurden berücksichtigt. Das Interesse an dem Ausbau des Fernstraßennetzes überwiegt jedoch.

Das Repowering des Windparks Drochtersen-Ritsch ist im Übrigen inzwischen immissionsrechtlich genehmigt. Konflikte mit dem planfestgestellten Vorhaben bestehen diesbezüglich nicht (s.o. 2.2.3.4.3).

Eine Erhöhung des Brückenbauwerks Nr. 10.05 kommt nicht in Betracht. Die planfestgestellte lichte Höhe von 4,70 m orientiert sich an § 32 StVZO entsprechend den Vorgaben der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) 2012 einschließlich eines Zuschlags von 20 cm. Sonderbedarfe wie Großraum- und Schwertransporte können nicht den Maßstab für die Konzeption öffentlicher Straßen sein. Diese haben vielmehr lediglich dem Gemeingebrauch zu genügen. Hinzu kommt die erhebliche Kostensteigerung, die durch die vom Einwender gewünschte Erhöhung des Brückenbauwerks entstünde.

Soweit die Realisierung des Repowerings des Windparks Drochtersen-Ritsch eine Änderung des Entwässerungssystems bedingt, ist dies mit Blick auf die Veränderungssperre gemäß § 9a Abs. 1 FStrG Sache des Einwenders. Was die möglicherweise auftretenden Konflikte bei Verlegung des Landernweges angeht, so ist diese nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses, sondern wird eine Verlegung des Landernweges erst im Zuge des Planungsabschnitts 7 der A 20 erforderlich und muss dort abgewogen werden.

Zu der Problematik der Kabeltrassen sei schließlich auf die Erwidern der Vorhabenträgerin vom 12.04.2024 verwiesen, die sich die Planfeststellungsbehörde insoweit zu eigen macht.

2.4.2.32 Einwender Nr. 32

Der Einwender betreibt einen Windpark und trägt vor, dass die Anbindungsschleife einen Abstand von etwa 90 m zu einer seiner Windenergieanlage aufweise. Dieser Abstand liege unter dem im Bebauungsplanverfahren sowie im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren geforderten Mindestabstand von 186 m, der sich aus der Höhe der Windenergieanlage ergebe. Ein weiteres Problem folge aus der fehlenden Rotorblattheizung der Windenergieanlage, da dies dazu führen könnte, dass Eis von den Rotorblättern fällt. Bei einer maximalen Wurfweite von 97 m bzw. 106 m könnte dieses Eis die Autobahnschleife erreichen. Zudem bestehe die Gefahr, dass Kraftfahrzeugführer, die in Richtung Westen auf die Mastmitte der Windenergieanlage zufahren, abgelenkt werden. Eine Alternative sei, die Anbindungsschleife um 100 m nach Osten zu verschieben, auch wenn dies das vorhandene Gewässer, das Gauensieker Schlesenfleth, kreuzen würde.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Windenergieanlagen waren von der zunächst geplanten Trassierung betroffen. Das vom TÜV-Nord erstellte Gutachten hat die Vorhabenträgerin zum Anlass genommen, im Rahmen der 1. Deckblattänderung die Trassierung anzupassen, sodass die Abstände nun ausreichend sind und der Betrieb am Standort ohne zusätzliche technische Maßnahmen an der Anlage bzw. Einschränkungen im Betrieb möglich ist.

2.4.2.33 Einwender Nr. 33

Der Einwender trägt vor, dass es durch die Aufstufung der K 27/K 12 zur Bundesstraße zu erheblichem Verkehrszuwachs und einer Zunahme von Schwerlastverkehr komme. Hierdurch steige auch die Gefahr bei der Auffahrt auf die K 12 mit landwirtschaftlichen Gespannen. Es sei daher ein Ausbau der Zufahrt zu seiner landwirtschaftlichen Hofstelle erforderlich. Daneben dürfe die Oberflächenentwässerung der K 12, welche derzeit westseitig erfolge, nicht beeinträchtigt werden.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zunächst weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die Aufstufung der K 27 nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

Zwar kommt es im Übrigen vorhabenbedingt zu einem Verkehrszuwachs im nachgeordneten Straßennetz. Dieser Zuwachs ist jedoch nach der neusten Untersuchung deutlich geringer als ursprünglich angenommen, da sich die damals der Prognose zugrunde gelegten Planungen erheblich verändert haben (s.o. 2.2.3.5.7.1). Das nachgeordnete Straßennetz ist daher ausreichend leistungsfähig. Daneben ist der zuständige Straßenbaulastträger für den Bau, die Unterhaltung, die Erweiterung oder sonstige Verbesserung, welche für das regelmäßige Verkehrsbedürfnis notwendig sind, zuständig. Sollten hier Maßnahmen veranlasst sein, wird der zuständige Straßenbaulastträger in einem gesonderten Verfahren tätig. Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen der Abwägung hinreichend untersucht, dass dem – sofern notwendig – grundsätzlich keine unüberwindbaren Planungshindernisse entgegenstehen. Es sind daher keine weitergehenden Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses veranlasst.

Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen der Abwägung hinreichend untersucht, dass dem Vorhaben grundsätzlich keine unüberwindbaren Planungshindernisse entgegenstehen. Es sind daher keine weitergehenden Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses veranlasst. Die aktuelle Oberflächenentwässerung der K 12 wird nicht beeinträchtigt.

2.4.2.34 Einwender Nr. 34

Die Einwender tragen vor, dass die Bodensubstanz unter der K 12 für das geplante Vorhaben nicht geeignet sei. Bereits jetzt birge die K 12 ein hohes Sicherheitsrisiko, das sich mit einer Zunahme des Verkehrs und insb. des Schwerlastverkehrs weiter erhöhen würde, was die Unfallgefahr steigert. Radfahrer und Schulkinder, die den Bus nutzen, wären durch den verstärkten Verkehr einem erhöhten Gesundheitsrisiko ausgesetzt. Die Einwender fordern daher den Ausbau von Radwegen und Bushaltestellen.

Zudem führe der Anstieg von Verkehrslärm und Abgasen im Wohnviertel an der K 12 zu einer gesundheitlichen Belastung der Anwohner, da dieses Gebiet als Wohngebiet und nicht als Mischgebiet klassifiziert sei. Die steigenden Lärmimmissionen und Abgase stellen eine erhebliche Belastung dar, und es wird darauf hingewiesen, dass Flächen der Anwohnergrundstücke zur Verbreiterung der Straße, bspw. für Radwege, benötigt würden. Eine alternative Lösung könnte ein Zubringer ab Höhe K 65 (Grüne Straße) durch die Feldmark zur B 495 sein. Eine Übergangslösung lehnen die Einwender ab, stattdessen sei eine dauerhafte Alternative im Ferlemannbogen, die vom Kreuz durch die Feldmark in Richtung Cadenberge führen würde, notwendig. Die Freigabe des Verkehrs am Kreuz sollte erst erfolgen, sobald eine akzeptable Lösung im Hinblick auf den Zubringer gefunden wurde.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Etwaige Ausbaumaßnahmen der K 27 sind nicht Gegenstand dieser Planfeststellung. Soweit zukünftig ein solcher Ausbau vorgenommen werden soll, bedarf es hierfür eines eigenständigen Planfeststellungsverfahrens, in dessen Rahmen dann die berührten Belange zu prüfen und abzuwägen sind.

Die Straßen im nachgeordneten Straßennetz erfahren keine die Grenze der Leistungsfähigkeit überschreitende Verkehrsbelastung (s.o. 2.2.3.5.7.1). Auch die Lärmbelastung hält sich im nachgeordneten Straßennetz innerhalb des vom Gesetzgeber für zumutbar gehaltenen Rahmens (s.o. 2.2.3.5.7.2). Es besteht fernerhin keine Gefahr von Beeinträchtigungen aufgrund von Schadstoffimmissionen wie z.B. Feinstaub. Im unmittelbaren Nahbereich der Autobahn, welche eine deutlich höhere Verkehrsbelastung aufweist als die Zubringer, werden die gesetzlichen Grenzwerte noch unterschritten, sodass dies für die Zubringerstraßen umso mehr gilt (s.o. 2.2.3.4.6.3).

Die Planfeststellungsbehörde geht zudem nicht von einer gesteigerten Unfallgefahr aus, da das nachgeordnete Straßennetz hinreichend leistungsfähig ist (s.o. 2.2.3.5.7.1). Sollten sich entgegen dieser Annahme Gefahrenstellen herausbilden, so erfordert dies keine weiteren Maßnahmen der Planfeststellungsbehörde, da es zuvörderst Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde ist, bestehenden Gefährdungslagen durch geeignete Verkehrsbeschränkungen, insb. Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Aufstellung von Gefahrenzeichen zu begegnen. Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht erkennbar, dass etwaige Problemlagen damit nicht gelöst werden könnten.

2.4.2.35 Einwender Nr. 35

Der Einwender trägt vor, dass eine ca. 0,5 ha große, langfristig verpachtete Fläche, deren Pachteinahmen einen wesentlichen Bestandteil der Einkünfte darstellen, von dem Vorhaben betroffen sei. Der Verkehrswert dieser Fläche sei aufgrund ihrer Lage in unmittelbarer Nähe zum Hof deutlich höher, als es aus der Gesamtschau abzuleiten wäre. Daneben ergäben sich durch die Abtrennung der Flächen nördlich des Landernweges Umwege für die Bewirtschaftung. Zudem sollte das vorhandene Entwässerungssystem, das mit Poldern und Drainagen in Richtung Landern arbeitet, in seiner Funktion nicht eingeschränkt werden. Ggf. wäre es notwendig, eine Ersatz-Polderleitung unmittelbar angrenzend im Süden anzulegen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Flächeninanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen wurde im Rahmen der Planung auf das Notwendige beschränkt (s.o. 2.2.3.5.10.1). Eine Existenzgefährdung kann ausgeschlossen werden. Soweit entschädigungspflichtige Eingriffe bestehen, sind diese im nachgelagerten Enteignungs- und Entschädigungsverfahren geltend zu machen.

Das Entwässerungssystem wird neu geordnet. Soweit erforderlich, sind Ersatzgewässer mit ausreichender Leistungsfähigkeit geplant. Daher wird die Funktion des Gewässersystems durch geeignete bauliche Maßnahmen jederzeit aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt.

2.4.2.36 Einwender Nr. 36

Der Einwender wird vertreten durch den Landvolk Niedersachsen, Kreisbauernverband Stade e.V. Er betreibt einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb mit Hofstelle gelegen an der K 12. Flächen beidseitig der K 12 stehen im Eigentum des Einwenders oder sind von ihm gepachtet.

Er trägt vor, diese Flächen regelmäßig mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen von der Hofstelle aus anfahren zu müssen. Das zukünftig gesteigerte Verkehrsaufkommen durch den Zubringer zur K 27 in Richtung B 495 inklusive eines erheblichen Anteils an Schwerlastverkehr führe zu einer erhöhten Gefährdung der Verkehrssicherheit. Schon zum jetzigen Zeitpunkt sei das Auffahren auf oder das Abbiegen von der Kreisstraße mit Schwierigkeiten verbunden. Z.B. fehle im betreffenden Bereich des Siedlungssplitters Buschhörne ein Rad- und Fußweg, der die Einsichtsmöglichkeiten verbessern könne. Problematisch seien auch die überhöhten Geschwindigkeiten trotz der festgelegten Geschwindigkeitsbegrenzung.

Nach Ansicht des Einwenders sei die K 12 mithin nicht für eine Aufstufung zur Bundesstraße geeignet, jedenfalls nicht ohne entsprechende Ausbaumaßnahmen unter Berücksichtigung der Besonderheiten des landwirtschaftlichen Verkehrs. Solche Ausbaumaßnahmen umfassten die Verbreiterung der Grundstückszufahrten, die Vorbereitung der Fahrbahn sowie das Anlegen eines Rad- und Fußwegs. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung blieben weiterhin erforderlich. Ohne diese Maßnahmen sei die Straße insb. für den prognostizierten Schwerlastverkehr nicht hinreichend belastbar. Unmittelbar auf westlicher Seite der K 12 verlaufe außerdem der Hauptentwässerungsgraben des dortigen Entwässerungssystems,

sodass die Funktionsfähigkeit des offenen Vorfluters ebenfalls durch bauliche Maßnahmen geschützt werden müsse.

Der Einwender fordert im Rahmen eines Ausbaus der K 12 die Grundstückszufahrten zu landwirtschaftlichen Flächen auf insgesamt 6 m zu verbreitern. Allein für seinen Betrieb umfasse dies 13 Feldzufahrten, die vielfach zur Grünlandpflege, zur Düngung und unter Einsatz von Lohnunternehmern mit entsprechend großen Transportgespannen angefahren werden müssten.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass eine etwaige Aufstufung oder ein Ausbau der K 12 nicht Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses ist.

Im Übrigen kommt es zwar zu einem Verkehrszuwachs im nachgeordneten Straßennetz. Dieser Zuwachs ist jedoch nach der neusten Untersuchung deutlich geringer als ursprünglich angenommen, da sich die damals der Prognose zugrunde gelegten Planungen erheblich verändert haben (s.o. 2.2.3.5.7.1). Das nachgeordnete Straßennetz ist daher ausreichend leistungsfähig. Daneben ist der zuständige Straßenbaulastträger für den Bau, die Unterhaltung, die Erweiterung oder sonstige Verbesserung, welche für das regelmäßige Verkehrsbedürfnis notwendig sind, zuständig. Sollten hier Maßnahmen veranlasst sein, wird der zuständige Straßenbaulastträger in einem gesonderten Verfahren tätig. Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen der Abwägung hinreichend untersucht, dass dem – sofern notwendig – grundsätzlich keine unüberwindbaren Planungshindernisse entgegenstehen. Es sind daher keine weitergehenden Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses veranlasst.

Gleiches gilt auch für Maßnahmen der Verkehrssicherheit. Aufgrund der hinreichenden Leistungsfähigkeit des nachgeordneten Straßennetzes geht die Planfeststellungsbehörde nicht von einer gesteigerten Unfallgefahr aus (s.o. 2.2.3.5.7.1). Sollten sich entgegen dieser Annahme Gefahrenstellen herausbilden, so erfordert dies keine weiteren Maßnahmen der Planfeststellungsbehörde, da es zuvörderst Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde ist, bestehenden Gefährdungslagen durch geeignete Verkehrsbeschränkungen, insb. Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Aufstellung von Gefahrenzeichen zu begegnen. Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht erkennbar, dass etwaige Problemlagen damit nicht gelöst werden könnten.

Eine vorhabenverursachte Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des vom Einwender benannten Vorfluters Nindorfer Schleusenfleth wird nicht eintreten. Zudem ist nicht ersichtlich, auf welcher Weise ein unter Umständen zu erwartender erhöhter Schwerlastverkehr auf der K 12 zur Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Entwässerungsgrabens innerhalb seines Verlaufs führen könnte.

2.4.2.37 Einwender Nr. 37

Hinter der Einwender-Nr. 37 verbirgt sich eine Vielzahl natürlicher Personen, die durch dieselbe Rechtsanwaltskanzlei vertreten werden und gesammelt Einwände erheben. Es handelt sich um Anwohner der K 27 und K 12.

Die Einwender beschreiben zunächst noch einmal das Vorhaben insgesamt. Den Unterlagen sei keine detaillierte Begründung zu entnehmen, weshalb die Planung von einem Autobahndreieck hin zu einem Autobahnkreuz geändert wurde.

Außerdem erfolge der Anschluss an die A 26 zum Abschnitt 5 der A 26, wobei dieser Abschnitt verwaltungsintern noch einmal in die Abschnitte 5a und 5b eingeteilt worden sei. Eine erneute Auslegung sei bisher aber nicht erfolgt. Ferner fehle ein realistischer Planfall für die Belastung auf den Zubringern, da der Planfall E3 wirklichkeitsfern sei und die Einwender ihrer Ansicht nach noch deutlich länger mit den Zwischenstadien belastet sein werden, als in den Unterlagen

angenommen wird. Dies werde ausdrücklich gerügt und erfordere eine erneute Beteiligung. Auch fehle es an Angaben zur baulichen Ausstattung der K 47 und K 12.

Bezweifelt wird die Möglichkeit der Finanzierung der Verlängerung der A 26 als B 73 in nordwestlicher Richtung bis nach Cadenberge angesichts der anstehenden erheblichen Investitionen in den nächsten Dekaden.

Der Ausbau der K 27 erfordere Eingriffe in privates Eigentum. Außerdem sei die Standsicherheit der auf Holzpfählen erbauten Wohnhäuser in Straßennähe durch Schwerlastverkehr und Baumaßnahmen gefährdet. Auch die Erschließung landwirtschaftlicher Grundstücke werde erschwert bzw. unmöglich gemacht durch das Anschluss- und Widmungskonzept.

Die in den Unterlagen verwendete Verkehrsprognose sei offensichtlich ungeeignet, da unterschiedliche Werte zugrundegelegt wurden. Der auf der Zunahme des Verkehrs prognostizierte Bedarf des Vorhabens zum Ausbau als volles Autobahnkreuz könne anhand der tatsächlichen Verkehrsbelastungszahlen nicht belegt werden. Das geplante Kreuz Kehdingen sei für die erwarteten Vrekehre überdimensioniert und der Flächenverbrauch zu groß.

Bezogen auf Schallimmissionen verändere sich die Belastungssituation der Anwohner entgegen der Feststellungen im Widmungskonzept. Die Beeinträchtigung der Anwohner sei bereits im Planfeststellungsverfahren abzuwägen. Dazu erforderliches Abwägungsmaterial fehle allerdings gänzlich. Die schalltechnische Untersuchung gehe nicht von einem Worst-Case-Planfall aus, wodurch u.a. der LKW-Anteil zur Nachtzeit deutlich zu gering ausgewiesen sei. Es sei auch kein Gebäude ermittelt worden, bei dem eine Überschreitung von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags festgestellt worden sei. Es komme aber zu einer erheblichen Zunahme des Emissionspegels und bei vier Gebäuden werde auch die Schwelle von 54 dB(A) nachts und an einem Gebäude die Schwelle von 64 dB(A) tags überschritten.

Bei der Umwandlung eines Großteils des Grünlands im Bereich des Kehdinger Kreuzes in Ackerflächen im Jahre 2010 könne es sich um eine vorhabenveranlasste Entscheidung handeln. Dieser Eingriff müsse dann auch im Rahmen der Bilanzierung in der Umweltverträglichkeitsprüfung und des Landschaftspflegerischen Begleitplans aufgenommen werden.

Durch die Überbauung des Gauensieker Schleusenfleths würden Fledermäuse beeinträchtigt. Die hierfür vorgeschlagenen Kollisionsschutzeinrichtungen seien für einige Arten nicht geeignet und würden von anderen Arten vermutlich nicht genutzt. Vermehrte Kollisionen mit Fahrzeugen könnten nicht sicher ausgeschlossen werden.

Durch die Überbauung des Gauensieker Schleusenfleths werde zudem der Fischotter beeinträchtigt. Es müsse sicher nachgewiesen werden, dass 100 m Fischotterzaun am Gauensieker Schleusenfleth ausreichen, um ein Kollisionsrisiko hinreichend auszuschließen. Außerdem müsse beantwortet werden, wie Landgänge und Wechsel zu anderen kleineren Gewässern oder zum Sietwender Schleusenfleth über den Zubringer hinreichend ausgeschlossen werden können. Es könne nicht ausgeschlossen werden, dass Fischotter die Verbindung zwischen Gauensieker Schleusenfleth und Sietwender Schleusenfleth, die mit dem Zubringer zur K 27 bebaut werde, aufsuchen.

Nach Auffassung der Einwender, entfalten die §§ 27, 6 und 12 WHG subjektiv-öffentliche Rechte, weshalb sich auch mittelbar Betroffene auf die Einhaltung des materiellen Wasserrechts berufen könnten.

Sie tragen vor, dass es zu einer Schadstoffbelastung der landwirtschaftlichen Flächen über das Entwässerungssystem kommen könne. Das Niederschlagswasser, das auf den Fahrbahnen anfalle, werde beidseitig zur Versickerung über die Bankette auf die Böschung abgeführt. Davon betroffen seien die Oberflächenwasserkörper Elbe, Ruthenstrom und Wischhafener Süderelbe. Mit diesen Gewässern stünden kleinere Fließgewässer (ohne Gewässercode) in Zusammenhang, die teilweise auf Flächen der Einweder verlaufen oder anschließen. Somit würden die aus den Fahrbahntwässerungen stammenden

schadstoffbelasteten Autobahnabwässer in die privaten Gräben und Verbandsgewässer eingeleitet, sodass der landwirtschaftliche Betrieb potenziell erheblich betroffen sei.

Die Prüfungsdichte entspreche aus mehreren Gründen nicht der Wasserrahmenrichtlinie: Die zu den biologischen Qualitätskomponenten getroffenen Aussagen seien oberflächlich, fehlten teilweise vollkommen oder seien nicht bewertet worden. Die Darstellung der Verbindung zum Grundwasserkörper fehle bei allen drei Oberflächenwasserkörpern wie auch den kleineren Fließgewässern. Die Beschreibung der morphologischen Bedingungen sei nicht ausreichend detailliert. Auch der Beschreibung der chemischen und physikalischen Komponenten in Unterstützung der biologischen Komponenten (hinsichtlich u.a. der Temperaturverhältnisse, Sauerstoffhaushalts, Salzgehalt) fehle bei allen drei Gewässern. Die flussspezifischen Schadstoffe seien für eine Bewertung nicht hinreichend detailliert dargestellt oder fehlten vollständig. Die Unterschreitung der Umweltqualitätsnorm für polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) sei nicht nachgewiesen.

Ohne die Feststellung der Basisbelastung der Schadstoffe in den Gewässern könne auch die Zusatzbelastung nicht bewertet werden und die Prüfung des Verschlechterungsverbots gehe ins Leere. Dies gelte auch im Hinblick auf die Chloridbelastung. Hierzu werde ein Fachbeitrag von Prof. Dr. Lange in Bezug genommen, der den ausgelegten Unterlagen allerdings nicht beigelegt habe. Bei dieser Unterlage handele es sich jedoch um eine wesentliche Bewertungsgrundlage die gemäß §§ 6, 9 UVPG zwingend hätte mit ausgelegt werden müssen.

Die Einleitung von eisenhaltigem Wasser sei grundsätzlich auszuschließen und nicht nur – wie geschehen – „wenn genügend Platz“ zur Verfügung stehe.

Die Verkehrsprognose sei offensichtlich ungeeignet. Die Verkehrsuntersuchung komme im Vergleich zum Bundesverkehrswegeplan 2030 zu drastisch höheren Verkehrszahlen.

Die Einwander rügen des Weiteren einen Verstoß gegen das Konfliktbewältigungsgebot und einen Verfahrensfehler die Umweltverträglichkeitsprüfung betreffend: Die Verschiebung der baulichen Änderung an der K 27 und damit einhergehende Konflikte in ein weiteres Verfahren sei unzulässig, da der Konflikt durch das hiesige Vorhaben ausgelöst werde. Dass die K 27 den prognostizierten Verkehr technisch nicht aufnehmen könne, falle in den Anwendungsbereich des § 78 VwVfG.

Die gesamte Linienbestimmung der A 20, Küstenautobahn habe die wasserseitigen Belange fehlerhaft abgewogen und sei durchgehend von der Irrelevanz sowohl des Verschlechterungsverbots als auch des Verbesserungsgebots auf der Projektebene ausgegangen.

Die Strategische Umweltprüfung im Verfahren zum Bundesverkehrswegeplan 2030 sei erheblich fehlerhaft, weswegen die entsprechende Bedarfsfestlegung der Planung nicht zugrunde gelegt werden könne. Der Plan müsse daher erneut in die öffentliche Beteiligung geführt werden. Die Bewertungen seien zu überarbeiten.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Für einige Einwander wird bezweifelt, dass die notwendige Einwendungsbefugnis besteht. Ungeachtet dessen weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die verwaltungsinterne Teilung der Abschnitte 5a und 5b der A 26 sowie deren Verfahrensstand und Öffentlichkeitsbeteiligung nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens und -beschlusses sind. Mangels unüberwindbarer Planungshindernisse wird die Rechtmäßigkeit dieses Beschlusses nicht tangiert.

Dem Planfeststellungsverfahren haften keine Mängel an (s.o. 2.1.2, 2.2.1.4 und 2.2.2.1).

Soweit mit der Einwendung die Planrechtfertigung für das Vorhaben in Frage gestellt wird, wird auf die Ausführungen unter 2.2.3.1 verwiesen und betont, dass die gesetzliche

Bedarfsfeststellung für die Planfeststellung verbindlich ist und im Grundsatz die Nachprüfung eines Verkehrsbedarfs ausschließt.³¹³

Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass eine etwaige Aufstufung oder ein Ausbau der K 12 und K 27 nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses sind. Es kommt zwar zu einem Verkehrszuwachs im nachgeordneten Straßennetz. Dieser Zuwachs ist jedoch nach der neusten Untersuchung deutlich geringer als ursprünglich angenommen, da sich die damals der Prognose zugrunde gelegten Planungen erheblich verändert haben (s.o. 2.2.3.5.7.1). Das nachgeordnete Straßennetz ist daher ausreichend leistungsfähig. Daneben ist der zuständige Straßenbaulastträger für den Bau, die Unterhaltung, die Erweiterung oder sonstige Verbesserung, welche für das regelmäßige Verkehrsbedürfnis notwendig sind, zuständig. Sollten hier Maßnahmen veranlasst sein, wird der zuständige Straßenbaulastträger in einem gesonderten Verfahren tätig. Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen der Abwägung hinreichend untersucht, dass dem – sofern notwendig – grundsätzlich keine unüberwindbaren Planungshindernisse entgegenstehen. Es sind daher keine weitergehenden Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses veranlasst.

Grundwasserstandsveränderungen und Grundwasserregulierungen sind mit dem Vorhaben nicht verbunden. Der im Vorhabengebiet liegende Grundwasserkörper Land Kehdingen Lockergestein wird von einer wasserundurchlässigen Kleischicht überdeckt. Bereits gegenwärtig kann daher anfallendes Niederschlagswasser nicht dem Grundwasserkörper zusickern und steht daher nicht für die Grundwasserneubildung zur Verfügung. Aus der vom Vorhaben geplanten Voll- bzw. Teilversiegelung von rund 77 ha folgen daher keine nachteiligen Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung.

Ebenso sind im Rahmen der Vorhabenrealisierung keine Grundwasserstandsregulierungen oder Grundwasserabsenkungen erforderlich. Im Rahmen des Überschüttverfahrens zur Errichtung der Autobahntrassen wird lediglich Porenwasser aus den oberen Bodenschichten ausgepresst. Ein Eingriff in Grundwasserleiter oder Grundwasserkörper ist weder erforderlich noch vorgesehen. Ferner führt diese Bauweise auch nicht zu einer Trockenlegung angrenzender Flächen. Abgesehen davon, dass bereits gegenwärtig im Vorhabengebiet ein umfassendes Drainage- und Entwässerungssystem besteht, welches die Polderflächen des Entwässerungsverbands Drochtersen, des Gauensieker Schleusenverbands sowie des Schleusenverbands Ritsch erst landwirtschaftlich nutzbar macht, beschränkt sich die Auspressung des Porenwassers der oberen Bodenschichten ausschließlich auf den Verlauf der Autobahntrassen.

Vorhabenbedingte Beschädigungen an Häusern und Straßen durch Erdabsackungen sind angesichts dessen auszuschließen.

Was die Erschließung oder Anfahrt landwirtschaftlicher Grundstücke angeht, so sei auf die Ausführungen unter 2.2.3.5.10.4 verwiesen.

Das Autobahnkreuz ist auch nicht überdimensioniert, sondern entspricht den einschlägigen technischen Regelwerken. Der planfestgestellte Trassenverlauf ist das Ergebnis einer Gesamtabwägung aller ernsthaft in Betracht kommender Varianten im Planungsprozess (s.o. 2.2.3.3.4). Was konkret anders hätte trassiert werden können und müssen, geben die Einwender nicht an, sodass die Einwendung insoweit ohnehin unsubstanziert ist.

Was die Umwandlung von Grünland in Ackerfläche im Umfeld des Autobahnkreuzes im Jahr 2010 betrifft, so hat die Planfeststellungsbehörde keine Kenntnis darüber, dass es sich dabei um eine vorhabenveranlasste Maßnahme gehandelt hätte. Im Übrigen teilen die Einwender hier auch nur eine Vermutung mit, die nicht näher begründet wird und spekulativ bleibt. Selbst wenn aber diese Vermutung zuträfe, hätte dies keine Auswirkungen auf die Eingriffs-

³¹³ BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, BVerwGE 175, 312 (Rn. 17) m.w.N.

Ausgleichsbilanzierung; denn maßgeblich hierfür ist der tatsächliche Ausgangszustand zum Zeitpunkt der Planfeststellung.³¹⁴

Des Weiteren werden zur Minimierung des Kollisionsrisikos mit Fahrzeugen der betroffenen Fledermausarten auf ein Maß, das dem allgemeinen Lebensrisiko entspricht, unterschiedliche Maßnahmen getroffen. Es werden eine Unterführung des Ritscher Schleusenfleths (Bauwerk Nr. 10.05) mit einer lichten Höhe von 4,70 m und einer lichten Weite von 30,85 m sowie Unterführungen des Gauensieker Schleusenfleths (Bauwerke Nr. 10.02 und Nr. 10.03) jeweils mit einer lichten Höhe von 4,50 m und einer lichten Weite von 19,00 m vorgesehen (Maßnahme V 2a). Die Unterführungen werden, anders als die Einwender meinen, in Anlehnung an die Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr³¹⁵ (dort Tab. 9) als hochwirksam eingestuft. Hinsichtlich der Zwergfledermaus weisen die Unterführungen des Gauensieker Schleusenfleths zwar nicht die empfohlene Höhe von 5 m und mehr auf, dafür übersteigt jedoch der Querschnitt von jeweils 85,50 m² deutlich das empfohlene Mindestmaß für eine hohe Wirksamkeit von 36 m². Die geringfügige Minderhöhe von 50 cm wird dadurch mehr als kompensiert, zumal das Gewässer als maßgebliche Leitstruktur dient. Außerdem werden zur Lenkung der Flugbewegungen an den Unterführungen des Gewässers beidseitig Kollisionsschutzwände angebracht (Maßnahme V 2a) und wird das Kollisionsrisiko dadurch gesenkt, dass die Baumreihe im Bereich der Einmündung des Zubringers zur K 27 erhalten bleibt sowie vorhandene Lücken durch eine weitere Bepflanzung geschlossen werden (Maßnahme V 1).

Es wurden zudem keine Fischotter bei den Untersuchungen nachgewiesen. Die Art wurde rein vorsorglich wegen der potenziellen Eignung des Ritscher Schleusenfleths und des Gauensieker Schleusenfleths in der Weise näher betrachtet, als unterstellt wurde, dass der Fischotter den Nahbereich dieser Gewässer als Wanderroute nutzt. Um das Kollisionsrisiko der Art mit dem Straßenverkehr zu minimieren, sind im Bereich des Gauensieker Schleusenfleths und des Ritscher Schleusenfleths ausreichend dimensionierte Unterführungen bzw. Durchlässe vorgesehen (Maßnahme V 2b). Überdies werden in einem Mindestabstand von 100 m zu den Querungsbauwerken beidseitig Fischotterzäune aufgestellt, sodass eine gefahrenlose Querung der Straßentrasse erfolgen kann.

Den Vorgaben des Naturschutzrechts wird auch im Übrigen vollumfänglich genügt (s.o. 2.2.3.4.7 und 2.2.3.5.8).

Schädliche Gewässerauswirkungen oder ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot sind mit dem Umgang des ausgepressten eisenhaltigen Porenwassers nicht verbunden. Auf Grundlage der rechtsverbindlich angeordneten Nebenbestimmung und der Maßnahme V 5 der Unterlage 12.3.3 ist sichergestellt, dass das eisenhaltige Porenwasser solange in den Behandlungsanlagen ausgefällt wird, bis eine ausreichende Wasserqualität sichergestellt ist (Einhaltung eines Grenzwertes für Gesamteisen von 2 mg/l). Regelmäßige Kontrollen sind angeordnet. Die Aufweitung der Randgräben sowie die Anpflanzung von Schilf als natürliche Reinigungsstufe stellt lediglich zusätzliche Möglichkeiten der Vorhabenträgerin zur Gewährleistung des Einleitengrenzwerts von 2 mg/l dar.

Nachteilige Auswirkungen auf den chemischen und ökologischen Zustand bzw. das ökologische Potenzial berichtspflichtiger Oberflächenwasserkörper ist ausweislich des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie (Materialband III-2) zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten.

Zwar ist zutreffend, dass die Rechtsprechung regelmäßig eine vollständige Sachverhaltsermittlung des Ist-Zustands fordert. Allerdings beschränkt sich die Pflicht zur

³¹⁴ OVG HH, Urt. v. 16.06.2016 – 1 Bf 258/12, juris, Rn. 219; VGH Bad.-Württ., Urt. v. 06.05.2011 – 5 S 1670/09, juris, Rn. 61.

³¹⁵ *Lüttmann* et al., in: BMDV, Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr, Bergisch Gladbach 2023.

vollständigen Sachverhaltsermittlung nur auf solche Qualitätskomponenten im Zuge der Auswirkungsprognose, zu denen ein vorhabenbedingter Wirkpfad besteht.³¹⁶

Darüber hinaus ergibt sich aus dem Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, dass der Grundwasserkörper im Vorhabengebiet (Land Kehdingen Lockergestein) durch eine wasserundurchlässige Kleischicht bedeckt ist und daher keinerlei hydraulische Verbindung zwischen Oberflächenwasser und Grundwasserkörper besteht. Anfallendes Niederschlagswasser oder Wasser aus Oberflächengewässern sickert nicht dem Grundwasserleiter zu.

Auch die unterstützende Qualitätskomponente der Morphologie ist hinsichtlich der berichtspflichtigen Gewässer im Rahmen des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie ordnungsgemäß bewertet. Eine detaillierte Beschreibung des Gewässerbetts sowie der Uferstruktur ist nicht erforderlich. Vielmehr beschränkt sich die Bewertung nach der OGewV – in Übereinstimmung mit Anhang V WRRL – auf eine dreistufige Skala und bezieht sich zudem nicht auf einzelne Gewässerabschnitte, sondern auf den Gewässerkörper in seiner Gesamtheit.

Auch die Untersuchung des chemischen Zustands bzw. der weiteren unterstützenden Qualitätskomponenten ist im Rahmen des Fachbeitrags zutreffend abgearbeitet worden. Hinsichtlich der flussspezifischen Schadstoffe der Anlage 6 OGewVO führt der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Materialband III-2, S. 97) aus, dass die Versickerung im Böschungsdamm sowie den Sedimentationsgräben eine vergleichbare Reinigungswirkung aufweist wie Retentionsbodenfilter. Angesichts dieser Reinigungswirkung kann eine Überschreitung der Umweltqualitätsnormen für die flussspezifischen Schadstoffe ausgeschlossen werden.

Bei den vom Einwender angesprochenen polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen handelt es sich um Schadstoffe nach Anlage 8 der OGewVO, die für die Bewertung des chemischen Zustands der Oberflächenwasserkörper relevant sind. Grundsätzlich führt der Fachbeitrag auch hierzu auf S. 97 aus, dass die Versickerung des Niederschlagswassers in der Dammböschung bzw. in den Sedimentationsgräben zu einer Reinigungswirkung führe, die denen eines Retentionsbodenfilters vergleichbar sei. Angesichts dessen liege die Konzentration in den Abflüssen grundsätzlich unterhalb der einschlägigen Umweltqualitätsnorm. Für die Parameter Blei und Benzo[a]pyren unternimmt der Fachbeitrag auf S. 107 sowie 119 und 126 den Nachweis, dass diesbezüglich ebenfalls keine Umweltqualitätsnormen überschritten werden. Dazu wurden sowohl für den Oberflächenwasserkörper Ruthenstrom als auch für die Wischhafener Süderelbe ab 2019 monatliche Gütemessungen durchgeführt, um den Ist-Zustand der Gewässer zutreffend bestimmen zu können.

Eine vorhabenbedingte Verschlechterung der berichtspflichtigen Oberflächengewässer ist ausweislich des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie weder hinsichtlich der Schadstoffe in Anlage 6 noch Anlage 7 oder Anlage 8 OGewV gegeben.

Hinsichtlich der Chloridfrachten ist zutreffend, dass den ausgelegten Planunterlagen das Gutachten über die zu erwartenden Chloridfrachten zunächst (in der öffentlichen Auslegung 2017) noch nicht beigegeben war. Im Zuge der Auslegung der Deckblattunterlagen 2023 wurde jedoch auch dieses Gutachten öffentlich ausgelegt.

Schließlich wurden bei der Linienbestimmung zur A 20 die Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie und des WHG hinreichend erfüllt.

Darüber hinaus wird hinsichtlich sämtlicher Einwände, das Schutzgut Wasser und sonstige Belange des Gewässerschutzes betreffend, auf die Ausführungen des Begründungsteils dieses Planfeststellungsbeschlusses (s.o. 2.2.3.4.5 und 2.3.3) verwiesen. Schadstoffbelastungen von landwirtschaftlichen Flächen durch verunreinigtes, von der Fahrbahn abfließendes Niederschlagswasser sind auf den unmittelbaren Nahbereich der

³¹⁶ BVerwG, Urt. v. 11.07.2019 – 9 A 13.18, BVerwGE 166, 132 (Rn. 163).

Trasse beschränkt und auch dort sind nur geringe Schadstoffeinträge zu erwarten, sodass eine mögliche Beeinträchtigung durch die Planfeststellungsbehörde als nicht erheblich erachtet wird.

2.4.2.38 BUND, NABU und Bürgerinitiative „Schutz- und Klagefonds gegen die A 20“ (Einwendungen Nr. 38 und 42)

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), der Naturschutzbund Deutschland (NABU) sowie die Bürgerinitiative „Schutz- und Klagefonds gegen die A 20“ haben – anwaltlich vertreten – eine gemeinsame Einwendung zur Ausgangsplanung eingereicht.

Die sehr umfangreiche Einwendung kritisiert insb.

- Bezeichnung, Gestaltung und Inhalt von Teilen der Planunterlagen; die erforderliche Anstoßwirkung werde nicht erreicht,
- das FStrAbG und den Bundesverkehrswegeplan 2030; für die Errichtung der A 20 und A 26 bestehe – was umfangreich dargelegt wird – kein Bedarf,
- die zugrunde gelegte Verkehrsuntersuchung,
- die Abschnittsbildung, die insgesamt willkürlich erscheine,
- die Auseinandersetzung mit den Umweltauswirkungen der A 20, die unterschätzt und beschönigend dargestellt würden,
- die Variantenprüfung und
- die Abarbeitung der Bewirtschaftungsziele der WRRL.

Auf eine detailliertere Wiedergabe der umfangreichen Einwendungen wird an dieser Stelle aus Platzgründen verzichtet.

Darüber hinaus hat der BUND eine weitere, wiederum sehr umfangreiche Stellungnahme anlässlich der 1. Deckblattänderung abgegeben. Darin wird zunächst betont, dass die geltend gemachten Einwände in der Stellungnahme vom 27.11.2017 aufrechterhalten bleiben. Zudem wird ergänzend bzw. vertiefend u.a. gerügt, dass

- den Planunterlagen immer noch die erforderliche Anstoßwirkung fehle,
- eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung nicht vorgelegt worden sei; die allgemeinverständliche Zusammenfassung könne diese nicht ersetzen und lasse im Übrigen Ausführungen zum globalen Klimaschutz vermissen,
- die Datengrundlage und Kartierungen für die naturschutzrechtlichen Fachbeiträge veraltet und die Fachbeiträge im Übrigen nicht hinreichend aussagekräftig bzw. fehlerhaft seien (was im Einzelnen ausgeführt wird),
- die vorgelegte Schalluntersuchung zum nachgeordneten Straßennetz nicht nachvollzogen werden könne,
- die Öffentlichkeitsbeteiligung fehlerhaft erfolgt sei, es bereits Defizite bei der Auslegung der Planunterlagen gegeben habe,
- es für das planfestgestellte Vorhaben keine Planrechtfertigung gebe, da das Kreuz Kehdingen weder als Teilabschnitt der A 20 im 6. FStrAbG noch im Erlass zur Linienbestimmung vom 25.06.2010 enthalten sei,
- die Abschnittsbildung nach wie vor zweifelhaft sei; es handle sich bei dem Vorhaben um einen unzulässigen Planungstorso,
- der Variantenvergleich zur Linienführung in Frage gestellt werden müsse,
- die Verkehrszunahme im nachgeordneten Straßennetz und deren Folgen nicht ausreichend untersucht und gewürdigt würden,
- die Auseinandersetzung mit dem Belang des globalen Klimaschutzes völlig unzureichend sei,
- aufgrund fehlender Berücksichtigung der Bewältigung von Extremwetterereignissen das Vorhaben dem Ziel der Verkehrssicherheit nicht gerecht werde,
- die Betrachtung von Luftschadstoffen und sonstigen Immissionen unzureichend sei,

- aus im Einzelnen näher ausgeführten Gründen die Auswirkungen auf die Gewässer und das Grundwasser unzureichend und unzutreffend ermittelt und bewertet worden seien.

Auf eine detailliertere Wiedergabe der umfangreichen Einwendungen wird an dieser Stelle wiederum aus Platzgründen verzichtet.

Der BUND beantragt zudem die Einstellung des laufenden und die Einleitung eines neuen Planfeststellungsverfahrens. Dies begründet er mit veränderten politischen, gesellschaftlichen und umweltfachlichen Rahmenbedingungen. Die veralteten Daten könnten nicht mehr als Grundlage dienen und aktuelle Entwicklungen (z.B. der Bundesverkehrswegeplan 2040) sollten abgewartet und zukünftig in die Planung einbezogen werden.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Ungeachtet der bezweifelten Einwendungsbefugnis der Bürgerinitiative mangels Anerkennung gemäß § 3 UmwRG oder Offenlegung ihrer Mitglieder geben die umfangreichen, teils aber – aufgrund fehlender Normverwerfungskompetenz der Planfeststellungsbehörde – an den falschen Adressaten gerichteten Einwände keinen Anlass, von der Planfeststellung abzusehen bzw. weitergehende Einschränkungen vorzusehen, als dies vorliegend geschehen ist.

Die Vorhabenträgerin hat auf die Einwendungen ausführlich erwidert. Die Planfeststellungsbehörde folgt im Ergebnis ihrer Prüfung im Wesentlichen den Erwägungen der Vorhabenträgerin. Auf eine Wiederholung der Ausführungen wird an dieser Stelle aus Platzgründen verzichtet. Auf die ausführlichen Erwidern der Vorhabenträgerin – diese sind hier nachrichtlich in Bezug genommen (siehe Materialband VI) – wird verwiesen.

Ergänzend ist hierzu Folgendes festzuhalten:

Was den Einwand einer fehlerhaften Öffentlichkeitsbeteiligung angeht, so sind die Planunterlagen nach Kenntnisstand der Planfeststellungsbehörde vollständig in allen betroffenen Gemeinden ausgelegt worden. Der Wirkraum des Vorhabens umfasst nur die zwei Gemeinden, in denen Planunterlagen ausgelegt haben (siehe Unterlage 1a, S. 9). Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass dieser Wirkraum unzutreffend sei, wurden durch die Einwander nicht vorgetragen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bewirkten die ausgelegten Unterlagen jedenfalls nach Auslegung der Deckblattunterlagen 2023 auch in jeder Hinsicht die erforderliche Anstoßwirkung. Den Unterlagen konnte hinreichend deutlich entnommen werden, ob und in welchem Umfang die Belange Betroffener oder die satzungsgemäßen Interessen von Umweltvereinigungen durch das Vorhaben betroffen werden können.

Entgegen der Ansicht der Einwander hatte auch nicht die Vorhabenträgerin eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen; dies ist vielmehr Aufgabe der Planfeststellungsbehörde. Der Vorhabenträgerin oblag es lediglich, die zur Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlichen Unterlagen vorzulegen. Soweit dazu aktuell § 16 UVPG die Vorlegung eines UVP-Berichts vorsieht, war diese Vorschrift hier gemäß § 74 Abs. 2 UVPG nicht anzuwenden. Es musste sich daher lediglich aus den sonstigen Planunterlagen heraus eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchführen lassen. Dies war hier mit Blick auf die Allgemeinverständliche Zusammenfassung sowie den Landschaftspflegerischen Begleitplan mit Anlagen und Anhängen der Fall. Dadurch wurde zugleich im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung die notwendige Anstoßwirkung erzielt.

Im Übrigen erfolgte das Planfeststellungsverfahren vorschriftsgemäß (s.o. 2.2.1.4).

Die Kritik an der Planrechtfertigung übersieht, dass die Planfeststellungsbehörde an die gesetzliche Bedarfsfeststellung im FStrAbG gebunden ist und sich Fragen der Richtigkeit und Nachvollziehbarkeit insoweit im Planfeststellungsverfahren nicht stellen. Der Bedarf an dem Vorhaben steht vielmehr fest. Das Autobahnkreuz Kehdingen ist hinreichend deutlich im Bundesverkehrswegeplan 2030 und damit auch in der aktuellen Fassung des FStrAbG enthalten (s.o. 2.2.3.1).

Die Abschnittsbildung führt nicht auf einen Planungstorso und ist auch im Übrigen Ergebnis gerechter Abwägung (s.o. 2.2.3.2).

Die Variantenprüfung hat die von der Vorhabenträgerin für vorzugswürdig erachtete Variante sowohl hinsichtlich der großräumigen Verortung des Vorhabens als auch bezogen auf die Ausführung des Knotenpunkts A 20/A 26 als Autobahnkreuz, ebenso wie die konkrete Trassenführung im Hinblick auf den Anschluss an das nachgeordnete Straßennetz klar bestätigt (s.o. 2.2.3.3).

Was die den Untersuchungen zugrunde gelegte Verkehrsuntersuchungen betrifft, so teilt die Planfeststellungsbehörde die Kritik der Einwender nicht. Die Untersuchungen sind noch ausreichend aktuell, methodengerecht erstellt und berücksichtigen alle maßgeblichen Gesichtspunkte.

Die Vorhabenträgerin hat zudem die Auswirkungen des Vorhabens auf das nachgeordnete Straßennetz sowohl unter dem Gesichtspunkt der Leistungsfähigkeit als auch im Hinblick auf die verkehrsbedingten Auswirkungen, insb. Lärmemissionen, untersucht. Defizite sind diesbezüglich nicht ersichtlich; es war der Planfeststellungsbehörde vielmehr möglich, auf der Grundlage der betreffenden Unterlagen die Überzeugung der Verträglichkeit zu erlangen (s.o. 2.2.3.5.7).

Weder greift die Kritik hinsichtlich der Verkehrssicherheit durch (s.o. 2.2.3.4.3) noch bestehen im Hinblick auf den Immissionsschutz unüberwindbare Hürden (s.o. 2.2.3.4.6 und 2.2.3.5.4).

Hinsichtlich des Einwands der veralteten Datenlage ist festzuhalten, dass für das Untersuchungsgebiet in den Jahren 2005, 2006 sowie 2010, 2011 weiträumige faunistische und floristische Untersuchungen durchgeführt wurden. Zwischen September 2015 und September 2016 fand eine erste Plausibilitätsprüfung hinsichtlich der Aktualität der floristischen und faunistischen Erfassungen sowie eine Neuerfassung zuvor nicht betrachteter Bereiche statt. Sodann erfolgte mit Datum vom 18.12.2023 eine Plausibilitätsprüfung. Aus den umfangreichen Erfassungen – zuletzt durch eine aktuelle Auswertung von Luftbildern – über einen Zeitraum von knapp 20 Jahren hinweg ergibt sich, dass es nur zu unwesentlichen Veränderungen bei der Zusammensetzung der Biotoptypen und Habitatstrukturen gekommen ist. Aufgrund dieser nur kleinräumigen Änderungen der Habitat- und Lebensraumausstattung ist das Artenspektrum im Vorhabengebiet weitgehend unverändert geblieben, sodass die vorliegenden Daten noch eine hinreichende Aktualität aufweisen.

Überdies werden die Unterführungen für Fledermäuse in Anlehnung an die aktuelle Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr³¹⁷ als hochwirksam eingestuft. Im Hinblick auf die Zwergfledermaus weisen die Unterführungen des Gauensieker Schleusenfleths zwar nicht die empfohlene Höhe von 5 m und mehr auf, dafür übersteigt jedoch der Querschnitt von jeweils 85,50 m² deutlich das empfohlene Mindestmaß für eine hohe Wirksamkeit von 36 m². Die geringfügige Minderhöhe von 50 cm wird dadurch mehr als kompensiert, zumal das Gewässer weiterhin als maßgebliche Leitstruktur dient.

Im Übrigen gilt bezüglich der Maßnahme E 1_{CEF}, dass die Anerkennungsfähigkeit solcher Maßnahmen als Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen in § 15 Abs. 2 Satz 4 BNatSchG gesetzlich verankert ist.

Die Planfeststellungsbehörde hat zudem im Rahmen ihrer FFH-Verträglichkeitsvorprüfungen und -Verträglichkeitsprüfungen die aktuellen Gebietsdaten, Pläne und Schutzgebiete der betroffenen FFH-Gebiete berücksichtigt. Dies vorangestellt haben die Prüfungen ergeben, dass das Vorhaben unter jedem Gesichtspunkt gebietsverträglich ist, insb. auch hinsichtlich der Wirkfaktoren Schadstoff- und Lärmimmissionen einschließlich der Problematik der verkehrsbedingten Stickstoffeinträge (s.o. 2.2.3.4.7.1).

Die vielfältigen gewässerseitigen Auswirkungen des Vorhabens insb. durch die Verlegung und

³¹⁷ Lüttmann et al., in: BMDV, Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr, Bergisch Gladbach 2023, dort Tab. 9.

Verrohrung oberirdischer Gewässer, die Errichtung von Anlagen in oder an Gewässern, das Überschüttverfahren (bei dem eisenhaltiges Porenwasser aus dem Untergrund ausgepresst wird) sowie die Straßenentwässerung selbst sind ermittelt und umfassend gewürdigt worden (s.o. 2.2.3.4.5 und 2.3.3). Im Ergebnis der Prüfung der Planfeststellungsbehörde bestehen keine Defizite im Hinblick auf die Vorgaben in § 27 Abs. 1 und 2, § 47 Abs. 1 WHG sowie die sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften.

Der Vorbelastung durch die A 20 – Elbquerung tragen die Planunterlagen und damit auch der vorliegende Planfeststellungsbeschluss bereits dadurch Rechnung, dass die mit diesem Vorhaben verbundenen Auswirkungen im Plangebiet nicht dem Ausgangszustand zugeschlagen, sondern als Auswirkungen des Kreuzes Kehdingen behandelt wurden.

Hinsichtlich der Auswirkung des Vorhabens auf das globale Klima hat die Vorhabenträgerin eine ergänzende Unterlage zum Klima vorgelegt (Unterlage 12.1.5). Die Planfeststellungsbehörde hat außerdem noch umfassender die Auswirkungen auf das globale Klima ermittelt, um hinreichend informiert eine Abwägungsentscheidung treffen zu können (s.o. 2.2.3.5.5). Dabei hat sie die negativen Auswirkungen auf das Globalklima auch hinsichtlich des Gesamtprojekts A 20 „Küstenautobahn“ betrachtet und nicht bloß isoliert das Autobahnkreuz, obwohl die Ermittlungspflicht sachlich durch den Gegenstand der jeweiligen Planung oder Entscheidung begrenzt wird.³¹⁸ Dementsprechend hat die Planfeststellungsbehörde in ihrer Abwägung berücksichtigt, dass das Gesamtvorhaben – und somit auch das Kreuz Kehdingen selbst als Teil des Gesamtprojekts „Küstenautobahn“ – den Klimazielen entgegensteht. Die Planfeststellungsbehörde hat sodann bei ihrer Entscheidung, ob der vorliegende Plan festgestellt wird und das Vorhaben somit zugelassen wird, die Auswirkungen hinsichtlich des Globalklimas berücksichtigt und losgelöst und unabhängig von der gesetzlichen Bedarfsfeststellung abgewogen; sie hat sich gerade nicht auf einen Verweis auf den Bundesverkehrswegeplan hinsichtlich der Klimaauswirkungen beschränkt. Dabei ist sie zu dem Ergebnis gekommen, dass die Gründe für das Vorhaben die negativen Auswirkungen auf das globale Klima überwiegen.

Obwohl § 8 Abs. 1 KAnG ausweislich § 8 Abs. 5 KAnG für das Vorhaben noch nicht gilt, hat die Planfeststellungsbehörde schließlich auch die Belange der Klimaanpassung in ihre Entscheidung einfließen lassen. Gründe, die der Planfeststellung des Vorhabens unter diesem Gesichtspunkt entgegenstehen, liegen demnach nicht vor (s.o. 2.2.3.5.5).

2.4.2.39 Einwender Nr. 39

Der Einwender hat seinen Wohn- und Lebensmittelpunkt im Einwirkungsbereich des Abschnitts 7 der A 20. Mit seiner Einwendung nehme er als Sprecher der Betroffenenengemeinschaft im Abschnitt 7 Stellung zum planfestgestellten Vorhaben.

Er moniert die fehlende Bekanntmachung der 1. Deckblattänderung für das Vorhaben „Kreuz Kehdingen“. Diese sei nicht im Stader Tageblatt erfolgt. Darüber hinaus fehlten Übersichtskarten in der ausgelegten Unterlage 3. Der Einwender habe außerdem Schwierigkeiten gehabt, diese im Internet zu finden. Insgesamt sei die Auslegung vor Ort und im Internet sehr bürgerunfreundlich ausgestaltet gewesen, sodass der Eindruck entstanden sei, die Beteiligung von interessierten Bürgern sei nicht erwünscht.

Hinsichtlich der Abschnittsbildung betont der Einwender, dass das Kreuz Kehdingen direkte verkehrliche Auswirkungen auf das nachgelagerte Straßennetz habe und die A 20 daher als Ganzes betrachtet werden müsse. Es handle sich lediglich um ein Autobahnkreuz ohne eigenständige Bedeutung, nicht um einen Autobahnabschnitt. Das nachgeordnete Straßennetz werde konkret in südlicher Richtung in den Unterlagen unverständlicher Weise nicht berücksichtigt.

³¹⁸ *Fellenberg*, in: ders./Guckelberger, Klimaschutzrecht, München 2022, § 13 KSG Rn. 25.

Bei der A 20 handle es sich um eine Transitautobahn.

Zur Thematik Wasser trägt er vor, dass der Bereich des Kreuzes Kehdingen und des Abschnitts 7 der A 20 durch ein zusammenhängendes Wasserführungssystem in moorigem Untergrund geprägt sei, welches in seiner Gesamtheit betrachtet werden müsse. Die A 20 zerschneide die Landschaft, was erhebliche Auswirkungen auf dieses Gewässernetz habe. Auch seien die Datengrundlagen zu Wasserschutz- und Überschwemmungsgebieten veraltet. Hinsichtlich der Oberflächengewässer werden keine Angaben zu Güteklassen gemacht, ausgenommen das Gauensieker Schleusenfleth. Wie ohne Angabe zur Wassergüte dem Verschlechterungsverbot des WHG Rechnung getragen werden soll, sei dem Einwender unklar.

Unter Verweis auf S. 26 der allgemeinverständlichen Zusammenfassung dürfe aufgrund der visuellen und Lärmempfindlichkeit der Landschaft bzw. des Landschaftsbildes keine Autobahn in dem betreffenden Gebiet gebaut werden.

Die zahlreichen Beeinträchtigungen für die Landschaft und die Menschen im Bereich des Kreuzes Kehdingen und der nachgelagerten Abschnitte seien nicht akzeptabel. Aufgezählt werden Beeinträchtigungen der Erholung, der Gesundheit, des Wohlbefindens, der Wohn- und Lebensqualität sowie Wertminderungen von Immobilien.

Die hinreichende Aufnahmefähigkeit der begrünten Straßendämme für Oberflächenwasser und entsprechende Verunreinigungen wird insb. mit Blick auf zunehmend auftretende Extremwetterereignisse in Frage gestellt. Bei Trockenheit komme es außerdem eher zu einer Verwirbelung der Schadstoffe, die dann zu Verunreinigungen von Futterflächen, Oberflächengewässern und anderen offenen Gewässern führen. Außerdem wird bezweifelt, dass schwer lösliche Stoffe bzw. Rückstände aufgenommen oder gefiltert werden können.

Der Einwender spricht sich außerdem für den Erhalt und Ausbau der Elbfähre Wischhafen-Glückstadt aus, da die Umrüstung umweltfreundlicher und kostengünstiger erfolgen könne als der Bau einer Autobahn und Fahrzeuge transportiert werden könnten, die den Elbtunnel nicht passieren dürfen.

Im Zusammenhang mit Klima- und Umweltschutz kritisiert der Einwender, dass durch die Moorlandschaft im Elbe-Weser-Dreieck eine Autobahn gebaut werde, die zu einer hohen Flächenversiegelung führe. Das Moor werde dadurch unwiederbringlich zerstört und dies, obwohl es seit 2016 ein Moorschutz-Programm gebe. Die Erhaltung von Moorlandschaften sei insb. wesentlich für den Klimaschutz, die biologische Vielfalt sowie den Gewässer- und Bodenschutz.

Weitere Einwände beziehen sich auf die Beeinträchtigung des Naherholungsgebiets und den Rückgang des Tourismus aufgrund der Umsetzung des Vorhabens. Gemäß Bundesverkehrswegeplan entwerfe der Bau der A 20 19.000 ha Lebensraum. Die Planfeststellung des Kehdinger Kreuzes bedeute für den Einwender als Betroffenen des Abschnitts 7 eine „Vorfestlegung“, mit der eine „unumkehrbare Fernwirkung“ einhergehe.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Einwender ist nicht einwendungsbefugt, da seine Belange durch das Vorhaben nicht, wie § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG dies voraussetzt, berührt werden. Dies folgt bereits daraus, dass die Einwände maßgeblich den 7. Bauabschnitt der A 20 und damit nicht das mit diesem Planfeststellungsbeschluss genehmigte Vorhaben betreffen.

Soweit sich seine Kritik auf die Abschnittsbildung bezieht, greift dies ebenfalls nicht durch. Die von der Vorhabenträgerin vorgenommene Abschnittsbildung ist nicht zu beanstanden (s.o. 2.2.3.2). Der Einwender ist nicht gehindert, seine Anliegen noch im Planfeststellungsverfahren für den Bauabschnitt 7 der A 20 vorzubringen.

2.4.2.40 Einwender Nr. 40

Hinter dem Einwender verbirgt sich eine Jagdgemeinschaft. Diese macht Beeinträchtigungen ihres Jagdbezirks dergestalt geltend, dass dieser durch die A 20 und die A 26 auf einer Länge von rund 10 km zerschnitten werde. Auch verringere sich die bejagbare Fläche. Insgesamt trete dadurch eine Jagdwertminderung ein, da Grundlage für die Jagdpacht sowie den Pachtzins das konkrete Jagdrevier sei, welches sich nun verändere. Dies sei zu entschädigen.

Beeinträchtigungen erfahre außerdem das im Jagdbezirk beheimatete Wild, da bisherige Wege für Wildwechsel ebenfalls durchschnitten und ihnen Teile ihrer Lebensgrundlage genommen werden.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Beeinträchtigung des Jagdausübungsrechts durch Zerschneidung des Jagdbezirks im Rahmen der Abwägung berücksichtigt (s.o. 2.2.3.5.11). Sie geht jedoch davon aus, dass das Jagdausübungsrecht nicht vollständig entwertet wird, sodass dieser Belang hinter dem öffentlichen Interesse an der Umsetzung des Vorhabens zurücktreten muss. Grundsätzlich zu leistende Entschädigungszahlungen sind dem nachgelagerten Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten.

2.4.2.41 Einwender Nr. 41

Hinter der Einwendernr. 41 verbirgt sich eine Vielzahl natürlicher Personen, die durch dieselbe Rechtsanwaltskanzlei vertreten werden und gesammelt Einwände erheben.

Anlässlich der 1. Deckblattänderung berufen sich die Einwender auf den Erörterungstermin vom 28.08.2019 und machen geltend, dass die Vorhabenträgerin zugesichert habe, dass das Kreuz Kehdingen erst für den Verkehr freigegeben werde, wenn die K 12 und K 27 ertüchtigt seien und der Abschnitt 5a der A 26 sowie der Abschnitt 6 der A 20 ebenfalls für den Verkehr freigegeben seien.

Für die K 12 und die K 27 liege weiterhin keine Dokumentation über den Unterbau vor. Es werde auch gefordert, dass im Planfeststellungsbeschluss Schwerlastverkehr über 7,5 t auf der K 12 und K 27 ausgeschlossen wird (ausgenommen für landwirtschaftliche Fahrzeuge) und mithin der Schwerlastverkehr über die L 111 abfließt. Diese Zusage finde man allerdings nicht in den Deckblattunterlagen wieder.

Die Einwender befürchten insgesamt die Entstehung eines Planungstorsos.

Gerügt werden die Unzumutbarkeit der langen Planungsabstände und die Unverständlichkeit des Erläuterungsberichts auf S. 25. Der Abschnitt Bremervörde sei bereits im Planänderungsverfahren.

Viele Unterlagen wie der Erläuterungsbericht und die FFH-Verträglichkeitsprüfung seien überarbeitet worden, nicht jedoch die Verkehrsuntersuchung mit einem Prognosehorizont bis 2030. Durch die Einwender werden einige aus ihrer Sicht relevante Änderungen aufgezählt.

Moniert wird die Auslegung der Planungsunterlagen in der Gemeinde Drochtersen, da man die Pläne habe auf dem Fußboden ausbreiten müssen und in Unterlage 3 die Übersichtspläne gefehlt hätten. Überdies verstoße die allgemeinverständliche Zusammenfassung gegen § 6 Abs. 3 Satz 2 und 3 UPVG (a.F.), da es an einer Darstellung der schützenswerten Bereiche mit den entsprechenden Betroffenheiten entlang der Autobahn fehle. Dies gelte auch für den Erläuterungsbericht. Auch habe die Umweltverträglichkeitsuntersuchung nicht mit ausgelegt. In ebenfalls durch das Vorhaben (insb. aufgrund von Lärmimmissionen) betroffenen Nachbargemeinden hätten die Unterlagen überhaupt nicht ausgelegt.

Die Einwender stellen die Planrechtfertigung in Frage. So befinde sich die geplante A 20 zwar gemäß 6. FStrAbÄndG im vordringlichen Bedarf, das Kehdinger Kreuz sei dort aber nicht

enthalten. Ebenso sei das Kehdinger Kreuz nicht im Erlass zur Linienbestimmung vom 25.06.2010 zu finden. Der dem 6. FStrAbÄndG zugrunde liegende Bedarfsplan sei wegen Gefährdung der Einhaltung der Klimaschutzziele des KSG außerdem verfassungswidrig. Insgesamt sei die Bedarfsfeststellung „evident unsachlich“.

Dass das Vorhaben weiter in der Verkehrsnetzplanung von einem Ausbau der B 73 ausgeht, entbehre jeder Grundlage. Insgesamt beruhe die Planung auf einem nicht hinreichend tragfähigen Netzkonzept. Das Kehdinger Kreuz könne nicht für sich betrachtet werden, sondern müsse in Gesamtschau mit den nachfolgenden Abschnitten bzw. mit der Gesamttrasse betrachtet werden.

Die Einwender kritisieren, dass die Prognose der Verkehrsbelastung nur bis zum Jahr 2030 betrachtet werde, da dies zeitlich gesehen zu kurz sei. Auch könne nicht mit der Realisierung der Vorhaben bis zum Jahr 2030 gerechnet werden, sodass die positive Abwägungsgrundlage fehle. Auch sei der planmäßige, im Planfall E3 dargestellte Endzustand nicht realistisch.

Weitere Einwände erheben sie zum Thema Klimaschutz. So seien die Ausführungen in den Planunterlagen unvereinbar mit den Anforderungen des § 13 KSG. Die Klimarelevanz einer Planung müsse ermittelt werden, indem im Wege einer „Gesamtbilanz“ sämtliche Emissionen ermittelt werden, die vorhabenbedingt entstehen. Nicht im erforderlichen Umfang dargestellt werden jedoch aus Sicht der Einwender die Emissionen aus der Inanspruchnahme von Treibhausgasen sowie die bau- und betriebsbedingten THG-Emissionen.

Gerügt wird die Wahl eines Autobahnkreuzes mit der Anbindungsvariante L 111. Auch die Variantenprüfung zur Linienführung der A 26 wird als fehlerhaft gerügt.

Zur Thematik der Flächenentwässerung wird eingewandt, dass die mengenmäßige Aufnahmefähigkeit der Vorfluter nicht hinreichend aus den ausgelegten Unterlagen hervorgehe. Auch sei unklar, wohin das Wasser aus dem Trogbauwerk zum Elbtunnel fließen soll, wie sich dies auf die Bestandsmengen auswirke und wohin Entwässerungsmengen geleitet werden.

Die entwässerungstechnische Berechnung (Unterlage 13.2) sei nicht nachvollziehbar, da das genaue Fassungsvermögen des Schleusenfleths nicht bemessen sei.

Die schalltechnischen Untersuchungen zum nachgeordneten Straßennetz seien aufgrund der bloßen Übernahme der alten Verkehrswerte von SSP Consult für das Prognosejahr 2030 un schlüssig, da die Mängel an den Berechnungen der Beurteilungspegel fortbeständen.

Hinsichtlich weiterer Einwände zu den Themen Natur- und Artenschutz, Wasser und Schallschutz werde die Einwendung des BUND in Bezug genommen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Was den Einwand einer fehlerhaften Öffentlichkeitsbeteiligung angeht, so sind die Planunterlagen vollständig in allen betroffenen Gemeinden ausgelegt worden. Der Wirkraum des Vorhabens umfasst nur die zwei Gemeinden, in denen Planunterlagen ausgelegt haben (siehe Unterlage 1a, S. 9). Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass dieser Wirkraum unzutreffend sei, wurden durch die Einwender nicht vorgetragen. Ungeachtet dessen erfolgte die zuletzt stattgefundene Deckblattauslegung gemäß § 3 Abs. 1 PlanSiG durch Veröffentlichung im Internet, sodass selbst in dem Fall keine Auslegung der Planunterlagen in weiteren Gemeinden notwendig gewesen wäre, wenn der Wirkraum über die Gemeinde Drochtersen und die Samtgemeinde Nordkehdingen hinausreichte.

Dem Planfeststellungsverfahren haften auch im Übrigen keine Mängel an (s.o. 2.1.2, 2.2.1.4 und 2.2.2.1).

Soweit mit der Einwendung die Planrechtfertigung für das Vorhaben infrage gestellt wird, wird auf die Ausführungen unter 2.2.3.1 verwiesen und betont, dass die gesetzliche

Bedarfsfeststellung für die Planfeststellung verbindlich ist und im Grundsatz die Nachprüfung eines Verkehrsbedarfs ausschließt.³¹⁹

Der Forderung, dass der Schwerlastverkehr über 7,5 t auf der K 12 und K 27 ausgeschlossen und über die L 111 geführt wird, wurde seitens der Vorhabenträgerin nachgekommen. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass eine etwaige Aufstufung oder ein Ausbau der K 12 und K 27 nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses sind.

Der planfestgestellte Trassenverlauf ist des Weiteren das Ergebnis einer Gesamtabwägung aller ernsthaft in Betracht kommender Varianten im Planungsprozess (s.o. 2.2.3.3.4). Die von der Vorhabenträgerin vorgenommene Abschnittsbildung ist ebenfalls nicht zu beanstanden (s.o. 2.2.3.2).

Fernerhin ist auch gegen den gewählten Prognosehorizont 2030 rechtlich nichts zu erinnern. Für Fernstraßenvorhaben hat es das Bundesverwaltungsgericht nicht beanstandet, jedenfalls für Vorhaben, die im Bundesbedarfsplan im vordringlichen Bedarf ausgewiesen sind, auf den Prognosehorizont des Bedarfsplans abzustellen, der aus dem jeweils geltenden Bundesverkehrswegeplan abgeleitet wird, weil sich dies nicht als Ausdruck unsachlicher Erwägungen darstellt, sondern sich nahtlos in die Konzeption einfügt, die dem FStrAbG und dem entsprechenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zugrunde liegt.³²⁰ Durch die fortschreitende Annäherung an das Ende des Prognosehorizonts und den insoweit naheliegenden Einwand, der noch verbleibende Prognosezeitraum sei „zu kurz“, wird dies nicht ohne weiteres infrage gestellt.³²¹

Erweist sich die Anknüpfung an die laufende Verkehrswegeplanung und ihren Prognosehorizont bei einem hiervon erfassten Vorhaben somit grundsätzlich als Ausdruck sachlicher Erwägungen, so kann die bisherige Verkehrsprognose der Planung grundsätzlich nur dann nicht mehr zugrunde gelegt werden, wenn eine neue Verkehrswegeplanung beschlossen ist oder sich zumindest als verlässliche und deswegen zu Planungszwecken bereits „freigegebene“ Grundlage darstellt.³²² Das BMDV hat zwar am 24.10.2024 eine neue Verkehrsprognose bis 2040 für Deutschland vorgelegt, welche die der Bedarfsplanung bis 2030 zugrunde liegende Prognose ablösen soll. Allerdings fehlte es im Zeitpunkt der Planfeststellung noch an einer neuen Verflechtungsprognose, die Grundlage für eine Fortschreibung der vorhabenbezogenen Verkehrsprognose sein könnte. Hinzu kommt, dass die nun vorliegende Basisprognose 2040 lediglich die empirische Grundlage für die in § 4 FStrGABG vorgesehene Überprüfung des Bedarfsplans ist, dessen Anpassung nach Übergabe des Berichts zur Bedarfsplanüberprüfung an den Deutschen Bundestag durch Gesetz erfolgt. Aufgrund des vorzeitigen Endes der 20. Wahlperiode des Deutschen Bundestages ist jedoch nicht absehbar, wann eine Fortschreibung der Bedarfsplanung erfolgt. In Anbetracht der beschriebenen Sachlage ist somit die Auswahl des Prognosehorizonts 2030 sachgerecht.

Den Einwendern ist zuzugestehen, dass die Realisierung des Gesamtvorhabens bis 2030 nicht zu erwarten ist. An dem vordringlichen Bedarf für das Vorhaben ändert dies jedoch nichts. Allenfalls würden 2030 noch Zwischenzustände bestehen, welche die Vorhabenträgerin jedoch im Erläuterungsbericht in Kap. 8.4 beschrieben hat. Diese würden auf dem Autobahnkreuz und den darauf zulaufenden Autobahnabschnitten zu deutlich geringeren Belastungen führen. Deshalb kann davon ausgegangen werden, dass die zugrunde gelegte Belastung im Sinne des Immissionsschutzes auf der sicheren Seite liegt, also insb. keine zu geringe Verkehrsmenge zugrunde gelegt wurde.

Die vorhabenbedingte Lärmbelastung im nachgeordneten Straßennetz ist abgewogen worden (s.o. 2.2.3.5.7.2); die Planfeststellung des Kreuzes Kehdingen ist diesbezüglich nicht in Frage gestellt. Unverhältnismäßige Zwischenzustände bis zur Fertigstellung der A 20 sind nicht zu

³¹⁹ BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, BVerwGE 175, 312 (Rn. 17) m.w.N.

³²⁰ BVerwG, Urt. v. 21.03.1996 – 4 A 10.95, juris, Rn. 19.

³²¹ BVerwG, Beschl. v. 25.05.2005 – 9 B 44.04, juris, Rn. 22.

³²² BVerwG, Beschl. v. 25.05.2005 – 9 B 44.04, juris, Rn. 23.

befürchten. Daher war die Planfeststellungsbehörde nicht gehalten, eine entsprechende Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

Des Weiteren hat sich die Planfeststellungsbehörde eingehend mit dem globalen Klimaschutz auseinandergesetzt (s.o. 2.2.3.5.5). Das Vorhaben leistet diesbezüglich zwar einen Negativbeitrag, dieser stellt die Zulässigkeit des Vorhabens jedoch ebenfalls nicht in Frage.

Zutreffend ist schließlich zwar, dass Teile des Poldergebiets 6 aus dem Ritscher Schleusenverband ausgegliedert und dem Polder Wettern des Gauensieker Schleusenverbands zugeschlagen werden. Eine hydraulische Überlastung der Verbandsgewässer des Gauensieker Schleusenfleths bzw. des Pumpschöpfwerks ist damit allerdings nicht verbunden. Vielmehr werden ein Ersatzgewässer entlang der Autobahntrasse zur Aufnahme des Drainagewässers angelegt und das Verbandsgewässer 13.1 entsprechend umgestaltet bzw. ertüchtigt. Hinsichtlich der hydraulischen Leitungsfähigkeit ist zudem anzumerken, dass die Straßenentwässerung dieselben Abflusswerte aufweist, die bereits gegenwärtig von der landwirtschaftlichen Abflussspende zu erwarten sind. Die entsprechenden Einleitungen erfolgen gedrosselt auf die Abflussspende von 1,2 l/(s x ha).

2.4.2.42 Einwender Nr. 43

Hinter dem Einwender verbirgt sich ein Förderverein für eine Spülschleuse. Dieser moniert, dass der Spülgraben, in den die über das Gebiet der Gemeinde Drochtersen verlaufenden Abschnitte der A 20 und A 26 entwässern sollen, ausgebaut und dauerhaft zu unterhalten sei. Außerdem müsse eine verrohrte Überfahrt auf Höhe des Hofes Ropers durch eine Brücke für den landwirtschaftlichen Verkehr ersetzt werden, um einen ausreichenden Wasserabfluss zu gewährleisten. Die notwendigen Unterhaltungsarbeiten und -kosten für den Spülgraben müsse der Autobahnbetreiber als „Ewigkeitskosten“ übernehmen.

Es müsse sichergestellt werden, dass keine Schadstoffe von Autobahnen in den Spülgraben eingeleitet werden. Denn zum einen werde das Wasser in ein unter Landschaftsschutz gestelltes Gewässer geleitet und zum anderen sei das Gewässer aufgrund der Modalitäten der Einleitungsgenehmigung der Gemeinde Drochtersen bereits jetzt erheblich mit Schadstoffen belastet.

Sollte es aufgrund des Vorhabens zu einem zusätzlichen Betrieb der Schleusentore kommen, so sei dieser hinzukommende Arbeitsaufwand und der daraus resultierende Verschleiß der Schleusentore durch den Autobahnbetreiber zu übernehmen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das planfestgestellte Vorhaben sieht keine Entwässerung der A 20 in den Spülgraben der Gauensieker Spülschleuse vor.

Der entsprechende Autobahnabschnitt der A 20, welcher unter Umständen in dieses Gewässer einleitet, ist nicht Vorhabengegenstand, sondern bereits bestandskräftig planfestgestellt. Insoweit bezieht sich die Einwendung auf ein anderes Vorhaben.

2.5 Aussetzung der sofortigen Vollziehung

Gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO hat eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss über ein Bundesverkehrswegevorbau keine aufschiebende Wirkung. Um effektiven Rechtsschutz zu erlangen, müsste daher ein Betroffener Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz gemäß § 17e Abs. 2 FStrG stellen.

In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist anerkannt, dass die Planfeststellungsbehörde verpflichtet sein kann, die Vollziehung eines kraft Gesetzes sofort vollziehbaren Planfeststellungsbeschlusses nach § 80 Abs. 4 Satz 1 VwGO auszusetzen, wenn für sie absehbar ist, dass der Vorhabenträger innerhalb der Zeit vor dem

voraussichtlichen Entscheidungstermin einer fristgerecht erhobenen Klage in der Hauptsache keine Vollziehung in Betracht zieht. In diesem Fall ist es geboten, dem Betroffenen die Einleitung oder weitere Durchführung eines vorläufigen Rechtsschutzverfahrens zu ersparen.³²³

So liegt der Fall hier; denn der Bau des Vorhabens steht ausweislich der Nebenbestimmung 1.1.3.1.1 unter dem Vorbehalt der Eröffnung des Baus der A 20 – Elbquerung oder der Vollziehbarkeit der Planfeststellungsbeschlüsse der weiteren Maßnahmen mit Anschluss an das Kreuz Kehdingen. Hiermit ist nicht innerhalb einer Zeit zu rechnen, die üblicherweise ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht in Anspruch nimmt.

³²³ BVerwG, Beschl. v. 13.06.2013 – 9 VR 2.13, juris, Rn. 2 m.w.N.

3 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim zuständigen

Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
04107 Leipzig

gemäß § 17e Abs. 1 FStrG i.V.m. Nr. 31 Anlage 1 zu § 17e FStrG i.V.m. § 50 Abs. 1 Nr. 6 VwGO erhoben werden. Die Klage ist zu erheben gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttiger Chaussee 76a, 30453 Hannover.

Gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO hat die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 Alt. 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses an das o.g. Gericht gestellt und begründet werden. Treten später Tatsachen ein, welche die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch diesen Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf zu stützenden Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 Alt. 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Der Antrag muss den Antragsteller, den Antragsgegner und den Gegenstand des Antragsbegehrens bezeichnen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben, § 17e Abs. 3 Satz 1 FStrG.

Die Klage muss schriftlich oder in elektronischer Form, für Letzteres nach Maßgabe der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung – ERVV)³²⁴ eingereicht werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Die Klage soll gemäß § 82 Abs. 1 Satz 2 VwGO einen bestimmten Antrag enthalten.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Prozessbevollmächtigten vertreten lassen, § 67 Abs. 2 Satz 1, Abs. 4 Sätze 1 und 3 VwGO.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen, § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO. Weitere Ausnahmen gelten für die in § 67 Abs. 2 Satz 2 VwGO genannten Personen und Organisationen.

³²⁴ Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung – ERVV) v. 24.11.2017 (BGBl. I S. 3803), zuletzt geändert durch Art. 1 der Verordnung v. 09.02.2018 (BGBl. I S. 200).

4 Hinweise

4.1 Konzentrationswirkung

Gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 2 VwVfG sind neben der Planfeststellung andere behördliche Entscheidungen, insb. öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (sog. Konzentrationswirkung). Dies bedeutet, dass die Planfeststellung nicht nur sämtliche nach anderen Rechtsvorschriften erforderlichen behördlichen Entscheidungen wie öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen bündelt, sondern ersetzt.³²⁵ Dies gilt unabhängig davon, ob der Planfeststellungsbeschluss die ersetzten Entscheidungen ausdrücklich benennt oder hierauf – wie hier – verzichtet.³²⁶ Gleichermaßen ist es unschädlich, dass die Vorhabenträgerin die zu ersetzenden Entscheidungen nicht Einzel in ihrem Planfeststellungsantrag aufgeführt hat. Die Vorhabenträgerin kann wegen der Ersetzungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses jedoch auch ohne ausdrückliche Aufzählung sichergehen, dass in dem Rechtsakt des Planfeststellungsbeschlusses alle diejenigen Zulassungsentscheidungen enthalten sind, die nach den fachplanungsrechtlichen Vorschriften von der Konzentrationswirkung erfasst werden müssen.³²⁷ Der Umsetzung des Vorhabens stehen daher zum Zeitpunkt der Planfeststellung keine öffentlich-rechtlichen Hindernisse mehr entgegen.

4.2 Entschädigung

Der Planfeststellungsbeschluss regelt gemäß § 75 Abs. 1 Satz 2 VwVfG alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den durch den Plan Betroffenen. Kreuzungsverträge, Gestattungsverträge, Entschädigungen, Kostenregelungen, Schadenersatzleistungen und Anpassungsverpflichtungen sind – soweit nicht bereits dem Grunde nach über die Voraussetzungen dieser Ansprüche im Rahmen der Planfeststellung entschieden wird – nicht Gegenstand der Planfeststellung. Im Planfeststellungsbeschluss werden nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den vom Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Die sich aus der Enteignung bzw. Eingriffen in das Eigentum ergebenden Ansprüche sind im gesonderten Entschädigungsverfahren zu regeln.

Ein Anspruch der Betroffenen auf Entschädigung ergibt sich aus § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG. Im Planfeststellungsbeschluss werden die dem Betroffenen zustehenden Entschädigungsansprüche in Geld nur dem Grunde nach geregelt, eine Festsetzung der Höhe der Entschädigung findet nicht statt.

Die durch die Baumaßnahme und den Betrieb des Vorhabens betroffenen Grundstücke sind im Grunderwerbsverzeichnis mit Verweis auf das Rechtserwerbsregister und den Lage-/Grunderwerbsplänen aufgeführt. Die jeweiligen Eigentümer haben gegen die Vorhabenträgerin dem Grunde nach einen Anspruch auf Entschädigung für eingetretenen Rechtsverlust und unter bestimmten Voraussetzungen auch für andere Vermögensnachteile.

Sollte über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen den Betroffenen und der Trägerin der Straßenbaulast zustande kommen, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde, hier das Niedersächsische Ministerium für Inneres und Sport. Es besteht nur ein gesetzlicher Anspruch auf Entschädigung in Geld. Für Verfahren und Rechtsweg gilt das Niedersächsische Enteignungsgesetz, § 19a FStrG i.V.m. dem

³²⁵ *Deutsch*, in: Mann/Sennekamp/Uechtritz, VwVfG, 2. Aufl. 2019, § 75 Rn. 62.

³²⁶ BVerwG, Urt. v. 26.03.1998 – 4 A 7.97, UPR 1998, 382 (383).

³²⁷ *Deutsch*, in: Mann/Sennekamp/Uechtritz, VwVfG, 2. Aufl. 2019, § 75 Rn. 67.

Niedersächsischen Enteignungsgesetz (NEG).³²⁸

4.3 Bauausführung

Bei der Ausführung des planfestgestellten Vorhabens sind die Anforderungen der Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (BaustellV) in der zum Zeitpunkt der Bauausführung geltenden Fassung einzuhalten. Besonders hingewiesen wird auf die Unfallverhütungsvorschrift Bauarbeiten (BGV C 22) und die Verordnung über Arbeitsstätten (ArbStättV).

Aus der Baustellenverordnung – BaustellV – vom 10.06.1998 (BGBl. 1283) ergeben sich für den Bauherren folgenden Pflichten:

Für jede Baustelle, bei der die voraussichtliche Dauer der Arbeiten mehr als 30 Arbeitstage beträgt und auf der mehr als 20 Beschäftigte gleichzeitig tätig werden oder der Umfang der Arbeiten voraussichtlich 500 Personentage überschreitet, ist dem jeweils zuständigen Gewerbeaufsichtsamt spätestens zwei Wochen vor Einrichtung der Baustelle eine Vorankündigung zu übermitteln, die mindestens die Angaben nach Anhang I der BaustellV enthält. Die Vorankündigung ist sichtbar auf der Baustelle auszuhängen und bei erheblichen Änderungen anzupassen.

Ist für eine Baustelle, auf der Beschäftigte mehrerer Arbeitgeber tätig werden, eine Vorankündigung zu übermitteln, oder werden auf einer Baustelle, auf der Beschäftigte mehrerer Arbeitgeber tätig werden, besonders gefährliche Arbeiten nach Anhang II der BaustellV ausgeführt, so ist dafür zu sorgen, dass vor Einrichtung der Baustelle ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan erstellt wird. Der Plan muss die für die betreffende Baustelle anzuwendenden Arbeitsschutzbestimmungen erkennen lassen und besondere Maßnahmen für die besonders gefährlichen Arbeiten nach Anhang II der Verordnung enthalten.

Während der Planung der Ausführung des Bauvorhabens hat der Koordinator eine Unterlage mit den erforderlichen, bei möglichen späteren Arbeiten an der baulichen Anlage zu berücksichtigenden Angaben zu Sicherheits- und Gesundheitsschutz zusammenzustellen.

Mit der geforderten Unterlage soll bereits vor der Ausschreibung der Bauleistungen ein Konzept für sichere und gesundheitsgerechte spätere Arbeiten an der baulichen Anlage, z.B. Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten, aufgestellt werden.

Für Baustellen, auf denen Beschäftigte mehrerer Arbeitgeber tätig werden, sind ein oder mehrere geeignete Koordinatoren zu bestellen. Der Bauherr oder der von ihnen beauftragte Dritte kann die Aufgaben des Koordinators selbst wahrnehmen.

4.4 Berichtigungen

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

4.5 Auslegung des Plans

Dieser Planfeststellungsbeschluss sowie die unter 1.1.2 dieses Beschlusses genannten Planunterlagen werden für die Dauer von zwei Wochen auf der Internetseite der

³²⁸ NEG in der Fassung der Bekanntmachung v. 06.04.1981, zuletzt geändert durch Art. 19 des Gesetzes v. 05.11.2004 (NdsGVBl. S. 394).

Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zugänglich gemacht.

Einem Betroffenen oder demjenigen, der Einwendungen erhoben hat, wird eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung gestellt, wenn während der Dauer der Veröffentlichung ein entsprechendes Verlangen an die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gerichtet worden ist.

Zusätzlich wird der verfügende Teil des Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde verbunden mit dem Hinweis auf leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeiten in den örtlichen Tageszeitungen bekannt gemacht, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird.

4.6 Bekanntgabefiktion

Gegenüber der Vorhabenträgerin, den Betroffenen und denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, gilt der Planfeststellungsbeschluss gemäß § 17b Abs. 3 Satz 4 Hs. 1 FStrG nach Ablauf von zwei Wochen seit Zugänglichmachung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde als zugestellt.

4.7 Außerkrafttreten

Dieser Planfeststellungsbeschluss tritt gemäß § 17c Nr. 1 FStrG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen wird, es sei denn, er wird vorher auf Antrag der Vorhabenträgerin von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert.

4.8 Fundstellen mit Abkürzungsverzeichnis

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

Im Auftrag

Dierken



Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
Abb.	Abbildung
ABl.	Amtsblatt
a.A.	anderer Auffassung
a.E.	am Ende
a.F.	alte Fassung
Art.	Artikel
AS	Anschlussstelle
ASR	Arbeitsstätten-Richtlinie
Aufl.	Auflage
B	Bundesstraße
BA	Bauabschnitt
Bad-Württ.	Baden-Württemberg
BArtSchV	Bundesartenschutzverordnung
BauNVO	Baunutzungsverordnung
Bay	Bayrisch
BBauBl.	Bundesbaublatt
BBPlG	Bundesbedarfsplanungsgesetz
Beschl.	Beschluss
BfN	Bundesamt für Naturschutz
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BKom	Berliner Kommentar
BI-Bbg	Berlin-Brandenburg
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Städtebau
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BT-Drs.	Bundestags-Drucksache
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Amtliche Entscheidungssammlung des Bundesverwaltungsgerichts
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
et al.	et alii (und andere)
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EurUP	Zeitschrift für Europäisches Umwelt- und Planungsrecht
FFH	Flora Fauna Habitat
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
Fn.	Fußnote
FStrAbG	Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz)

FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
Hess	Hessisch
Hrsg.	Herausgeber
Hs.	Halbsatz
insb.	insbesondere
IRP	Investitionsrahmenplan
i.V.m.	in Verbindung mit
K	Kreisstraße
KAnG	Bundes-Klimaanpassungsgesetz
Kap.	Kapitel
Kennz.	Kennzahl
Kfz	Kraftfahrzeug
KG	Kammergericht
KrW	Kreislaufwirtschaftsgesetz
L	Landesstraße
LBEG	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
LKV	Landes- und Kommunalverwaltung
Lkw	Lastkraftwagen
Losebl.	Loseblattsammlung
LROP	Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen
MBI.	Ministerialblatt
MLuS	Merkblatt über die Luftverunreinigungen an Straßen
M-V	Mecklenburg-Vorpommern
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
m.Anm.	mit Anmerkung
m.w.N.	mit weiteren Nachweisen
NBauO	Niedersächsische Bauordnung
Nds	Niedersächsisch
NDSchG	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz
NEG	Niedersächsisches Enteignungsgesetz
NLStBV	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
NLWKN	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
NNatSchG	Niedersächsisches Naturschutzgesetz
NordÖR	Zeitschrift für öffentliches Recht in Norddeutschland
NRW	Nordrhein-Westfalen
NuL	Naturschutz und Landschaftsplanung
NuR	Natur und Recht
NVwVfG	Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NVwZ-RR	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht – Rechtsprechungsreport
OVG	Oberverwaltungsgericht
Pkw	Personenkraftwagen
RAS	Richtlinien für die Anlage von Straßen
RAS-Ew	Richtlinien für die Anlage von Straßen – Entwässerung
Rh.-Pf.	Rheinland-Pfalz

RL	Richtlinie
RLS	Richtlinie für Lärmschutz an Straßen
Rn.	Randnummer(n)
ROG	Raumordnungsgesetz
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
S.	Seite(n)
s.o.	siehe oben
S-H	Schleswig-Holstein
StVO	Straßenverkehrsordnung
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
Tab.	Tabelle
Thür	Thüringisch
UAbs.	Unterabsatz
UPR	Umwelt- und Planungsrecht
Urt.	Urteil
UVPG	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
UVP-RL	Umweltverträglichkeitsprüfungs-Richtlinie
v.	von/vom
VBl.	Verwaltungsblätter
VBIBW	Verwaltungsblätter für Baden-Württemberg
VG	Verwaltungsgericht
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VRL	Vogelschutzrichtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwV	Verwaltungsvorschrift
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
WVO	EU-Verordnung zur Wiederherstellung der Natur (Wiederherstellungsverordnung)
Ziff.	Ziffer
ZUR	Zeitschrift für Umweltrecht

Die genannten Vorschriften sind in ihrer zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung gültigen Fassung Grundlage dieses Planfeststellungsbeschlusses.