Ausfertigung

LAND BRANDENBURG

Planfeststellungsbeschluss für den 4-streifigen Neubau der Bundesautobahn 14, Verkehrseinheit 1153, von Bau-km 0+000 bis 2+000 westlich von Wittenberge

Gesch-Z.: 2104-31101/0014/006

Hoppegarten, 15.12.2017

LBV
Landesamt für Bauen und Verkehr

4-streifiger Neubau der BAB 14, VKE 1153 (alt: 3.2b), von Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+000 einschließlich

* Verdrängung und Anpassung der B 189 von Bau-km 0+285 bis 1+987,
* Verdrängung und Anpassung der Gemeindestraße „Zufahrt zum Elbdeich“ von Bau-km 0+570 bis 0+970 und ihrer Fortsetzung westlich der BAB 14 von Bau-km 0+027 bis 0+253,
* Anpassung der Gemeindestraße „Wahrenberger Chaussee“ und „Wahrenberger Straße“ von Bau-km 0+022 bis 0+407,
* Anpassung mit Umverlegung der Gemeindestraße „Wiesenweg“ von Bau-km 0+030 bis 0+278,
* Anpassung mit Umverlegung des Gewässers II. Ordnung „I/133“ („Kahlhorstgraben“ bzw. „Wittenberger Abzugsgraben“ ca. 230 m),
* Anpassung mit Umverlegung des Gewässers II. Ordnung „I/133-11“ („Vogelsgraben“ ca. 150 m),
* Anpassung mit Umverlegung des Gewässers II. Ordnung „I/133-16“ (ca. 765 m),
* Anpassung mit Umverlegung des Gewässers II. Ordnung „I/136“ (ca. 515 m),
* landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen,

in der Stadt Wittenberge (Gemarkungen Hinzdorf und Wittenberge)

sowie weitere landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen im Amt Putlitz-Berge (Gemeinde Gülitz-Reetz, Gemarkungen Reetz und Wüsten Vahrnow), in der Gemeinde Karstädt (Gemarkungen Blüthen und Laaslich) und in der Stadt Perleberg (Gemarkung Kuhwinkel) im Landkreis Prignitz

Der Plan des Landes Brandenburg, endvertreten durch die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (im Text als „Vorhabenträger“ benannt),

handelnd in Auftragsverwaltung für die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung),

für das vorstehende Straßenbauvorhaben wird hiermit festgestellt.

Die gegen diese Planung erhobenen und im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens aufrecht erhaltenen Einwendungen werden zurück gewiesen, soweit sie nicht durch Planänderungen (vgl. Nr. I. dieses PFB) oder durch Nebenbestimmungen (vgl. Nr. II. dieses PFB) berücksichtigt worden sind.

Wesentliche Rechtsgrundlagen dieses PFB sind:

FStrG und VwVfGBbg i.V.m. VwVfG.

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis **7**

Verzeichnis der zitierten Rechtsvorschriften **8**

I. Umfang der Planung **13**
I.1 Planunterlagen vom 30.11.2009 14
I.2 Deckblattunterlage vom 30.03.2011 20
I.3 Planfestgestellte Schlussfassung 23

II. Regelungen **32**
II.1 Planfeststellungsbehörde 32
II.2 Nebenbestimmung / Vorbehaltsentscheidung 32
II.3 Umweltschäden 33
II.4 Wasserrechtliche Erlaubnisse 34
II.4.1 Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse 34
II.4.2 Nebenbestimmungen 34
II.5 Weitere wasserrechtliche Regelungen 35
II.5.1 Gewässer 35
II.5.2 Straßenoberflächenwasser 37
II.5.3 Unterführungsbauwerk mit der lfd. Nr. 31 des BV 38
II.5.4 Deich und Deichverteidigungsweg 38
II.6 Naturschutz und Landschaftspflege 39
II.6.1 Nebenbestimmungen 39
II.6.2 Natura 2000-Gebiete 40
II.6.3 Besonderer Artenschutz 41
II.6.3.1 Amphibien und Reptilien 41
II.6.3.2 Eremit (Osmoderma eremita) und Heldbock (Cerambyx cerdo) 43
II.6.4 Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft 43
II.6.4.1 Gebietsschutz 43
II.6.4.2 Geschützte Landschaftsbestandteile und Biotope 44
II.6.5 Eingriffe in Natur und Landschaft 44
II.7 Wald 46
II.8 Bodenschutz und Kreislaufwirtschaft 47

II.9	Immissionsschutz	48
II.9.1	Immissionsschutz während der Bauausführung	48
II.9.2	Lärmschutz gemäß 16. und 24. BImSchV i.V.m. §§ 41 bis 43 BImSchG	49
II.10	Denkmalschutz	51
II.11	Amtliches Vermessungswesen	52
II.12	Verkehrsbeeinträchtigungen während der Baudurchführung	53
II.13	Kampfmittelbeseitigung	54
II.14	Widmung	54
II.15	Kreuzung B 189 / Gemeindestraße „Wahrenberger Chaussee“	54
II.16	Inanspruchnahme von Grundstücken bzw. Eigentum	54
II.16.1	Enteignungsrechtliche Vorwirkung	54
II.16.2	Entschädigungsansprüche dem Grunde nach	54
II.16.3	Maßgeblichkeit der Lagepläne	55
II.16.4	Hinweis auf Veränderungssperre und Vorkaufsrecht	55
II.16.5	Eigentümer des Grundstücks mit den lfd. Nrn. 2.34.1 bis 2.34.3 des GV	56
II.17	Versorgungsanlagen	56
III.	**Begründung**	**57**
III.1	Allgemeines	57
III.2	Verfahren	58
III.2.1	Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz	58
III.2.1.1	Anwendbarkeit des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes	58
III.2.1.2	Aufschiebende Wirkung der Anfechtungsklage	59
III.2.2	Datenschutz	59
III.2.3	Anhörungsverfahren	60
III.2.4	Verfristete Einwendungen	61
III.2.5	Umweltverträglichkeitsprüfung	62
III.2.6	Konzentrationswirkung des PFB	66
III.3	Planrechtfertigung etc.	66
III.3.1	Planrechtfertigung	67
III.3.2	Verkehrsprognose	71
III.3.3	Raumordnung	73
III.3.4	Linienbestimmung, Varianten	74
III.3.5	Querschnitt der BAB 14	78
III.3.6	Abschnittsbildung	80
III.3.7	Knotenpunkt B 189 / Gemeindestraße „Wahrenberger Chaussee“	86

III.4	Inanspruchnahme von Grundstücken bzw. Eigentum	88
III.4.1	Verkehrsflächenbereinigungsgesetz	88
III.4.2	Inanspruchnahme von Flächen für Kompensationsmaßnahmen	90
III.4.3	Eigentümer des Grundstücks mit den lfd. Nrn. 1.21.1 bis 1.21.3 des GV	91
III.4.4	Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 1.27.1 bis 1.27.4, 1.28.1 und 1.28.2 des GV	92
III.4.5	Eigentümer des Grundstücks mit den lfd. Nrn. 2.1.1 und 2.1.2 des GV	93
III.4.6	Eigentümer des Grundstücks mit den lfd. Nrn. 2.4.1 bis 2.4.4 des GV	94
III.4.7	Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 2.6.1 und 2.12.1 des GV	95
III.4.8	Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 2.14.1 bis 2.14.4, 2.19.1 bis 2.19.4, 2.22.1 und 2.22.2 des GV	97
III.4.9	Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 2.30.1, 2.30.2, 2.32.1 und 2.32.2 des GV	97
III.4.10	Eigentümer des Grundstücks mit den lfd. Nrn. 2.34.1 bis 2.34.3 des GV	98
III.4.11	Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 7.78.1, 7.80.1, 7.85.1 und 7.86.1 des GV	100
III.4.12	Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 9.12.1 des GV	101
III.4.13	Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 10.15.1 des GV	102
III.5	Immissionsschutz	103
III.5.1	Immissionen während der Bauausführung	105
III.5.2	§ 50 BImSchG	106
III.5.3	Entstehungsvoraussetzungen für Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen	107
III.5.4	Berechnungsverfahren	109
III.5.4.1	Anwendbarkeit der DIN 18005	109
III.5.4.2	Ausgangsdaten	109
III.5.4.3	Beurteilungspegel	110
III.5.4.4	Dauerschallpegel	110
III.5.4.5	RLS-90	111
III.5.4.6	Nicht berechnete Immissionsorte	112
III.5.4.7	Berechnung oder Messung	113
III.5.4.8	Summenpegel	113
III.5.5	Umfang der aktiven und / oder passiven Lärmschutzmaßnahmen	114
III.5.6	Forderung nach Geschwindigkeitsreduzierung auf der BAB 14	117
III.5.7	Verbleibende Schallimmissionen	118
III.5.8	Immissionen durch Verkehrsverlagerungen	119
III.5.9	Zusätzliche Erläuterungen zu schalltechnischen Berechnungen	121
III.5.10	Schutz vor Luftschadstoffen	122
III.5.11	Betriebsbedingte Erschütterungen der BAB 14 / B 189	123

III.6	Wasser	123
III.6.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse	123
III.6.2	Leistungsfähigkeit der Straßenentwässerungsanlagen	124
III.6.3	Hochwasserschutz	125
III.7	LBP	126
III.7.1	Bestandserfassung	126
III.7.2	Natura 2000-Gebiete	127
III.7.2.1	FFH-Gebiet „Elbe“	128
III.7.2.2	Vogelschutzgebiet „Unteres Elbtal“ und FFH-Gebiet „Krähenfuß“	129
III.7.2.3	FFH-Gebiete „Elbdeichhinterland“ und „Elbdeichvorland“	131
III.7.3	Besonderer Artenschutz	131
III.7.3.1	Vögel	132
III.7.3.2	Fledermäuse (Microchiroptera)	132
III.7.3.3	Wolf (Canis lupus), Fischotter (Lutra lutra), Biber (Castor fiber)	133
III.7.3.4	Große Moosjungfer (Leucorrhinia pectoralis)	133
III.7.4	Auswirkungsprognose von Stickstoff- und Salzeinträgen	134
III.7.5	Naturschutzrechtliches Vermeidungsgebot	134
III.7.6	Zerschneidungswirkung und Landschaftsbild	135
III.7.7	Kompensationsmaßnahmen	137
III.7.7.1	Abstand von Pflanzungen zu Verkehrswegen	138
III.7.7.2	zeitlicher Verlust bis zum Eintritt des Kompensationszieles	139
III.7.7.3	Kompensation von Versiegelung	139
III.7.7.4	Zweifel an der Aufwertungsfähigkeit von Kompensationsflächen	141
III.8	Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR	141
IV.	**Hinweise**	**142**
IV.1	Nicht gegen die Planung gerichtete Stellungnahmen	142
IV.2	Stadtwerke Wittenberge GmbH	144
IV.3	Kreisbauernverband Prignitz e.V.	144
IV.4	Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 6.1.1, 6.2.1 bzw. 6.4.1 des GV	144
IV.5	Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 7.4.1 des GV	144
IV.6	Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 7.1.1 bzw. 7.20.1 des GV	144
IV.7	Grundstückseigentümer aus Jockgrim	144
V.	**Bekanntmachung / Zustellung**	**145**
VI.	**Rechtsbehelfsbelehrung**	**146**

Abkürzungsverzeichnis

A	Ausgleichsmaßnahme
ASB	artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
B	Bundesstraße (hier: B 189)
BAB	Bundesautobahn (hier: BAB 14)
BV	Bauwerksverzeichnis mit Regelungen
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
CEF	continuous ecological functionality
E	Ersatzmaßnahme
FCS	favourable conservation status
FFH	Flora-Fauna-Habitat
G	Gestaltungsmaßnahme
GV	Grunderwerbsverzeichnis
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Brandenburg
i.M.	im Maßstab
i.V.m.	in Verbindung mit
KS	Kohärenzsicherung
L	Landesstraße (hier: L 13)
LBP	landschaftspflegerischer Begleitplan
M	Maßnahme zur Schadensbegrenzung
o.M.	ohne Maßstab
PFB	Planfeststellungsbeschluss
RQ	Regelquerschnitt
S	Schutzmaßnahme
V	Vermeidungsmaßnahme
VKE	Verkehrseinheit

Verzeichnis der zitierten Rechtsvorschriften

BauGB	Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634)
BauNVO	Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke i.d.F. der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 133; zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 04.05.2017, BGBl. I S. 1057)
BbgAbfBodG	Brandenburgisches Abfall- und Bodenschutzgesetz (vom 06.06.1997, GVBl. I/97 Nr. 05 S. 40; zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 7 des Gesetzes vom 25.01.2016, GVBl. I/16 Nr. 5)
BbgDSchG	Gesetz über den Schutz und die Pflege der Denkmale im Land Brandenburg (Brandenburgisches Denkmalschutzgesetz vom 24.05.2004, GVBl. S. 215)
BbgNatSchAG	Brandenburgisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutz-gesetz (Brandenburgisches Naturschutzausführungsgesetz; Artikel 1 des Gesetzes vom 21.01.2013, GVBl. I/13 Nr. 3; geändert durch Artikel 2 Absatz 5 des Gesetzes vom 25.01.2016, GVBl. I/16 Nr. 5)
BbgStrG	Brandenburgisches Straßengesetz (in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.07.2009, GVBl. I/15 S. 358; zuletzt geändert durch Artikel 15 des Gesetzes vom 10.07.2014, GVBl. I/14 Nr. 32)
BbgUVPG	Gesetz über die Prüfung von Umweltauswirkungen bei bestimmten Vorhaben, Plänen und Programmen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 10.07.2002, GVBl. I/02 S. 62; zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29.11.2010, GVBl. I/10 Nr. 39)
BbgVermG	Gesetz über das amtliche Vermessungswesen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Vermessungsgesetz vom 27.05.2009, GVBl. I/09 S. 166; geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 13.04.2010, GVBl. I/10 Nr. 17)
BbgVwGG	Gesetz über die Errichtung der Verwaltungsgerichtsbarkeit und zur Ausführung der Verwaltungsgerichtsordnung im Land Brandenburg (Brandenburgisches Verwaltungsgerichtsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 22.11.1996, GVBl. I/96 Nr. 25 S. 317; zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 10.07.2014, GVBl. I/14 Nr. 37)
BbgWG	Brandenburgisches Wassergesetz (in der Fassung der Bekanntmachung vom 02.03.2012, GVBl. I/12 Nr. 20; Artikel 2 Absatz 8 des Gesetzes vom 25.01.2016, GVBl. I/16 Nr. 5)
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz vom 17.03.1998, BGBl. I S. 502; zuletzt geändert durch Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung vom 27.09.2017, BGBl. I S. 3465)

BBodSchV Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung vom 12.07.1999 (BGBl I S. 1999,1554; zuletzt geändert durch Artikel 3 Absatz 4 der Verordnung vom 27.09.2017, BGBl. I S. 3465)

BImSchG Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz i.d.F. der Bekanntmachung vom 17.05.2013, BGBl. I S. 1274; zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18.07.2017, BGBl. I S. 2771)

BNatSchG Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz vom 29.07.2009, BGBl. I S. 2542; zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15.09.2017, BGBl. I S. 3434)

BWaldG Gesetz zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft (vom 02.05.1975, BGBl. I S. 1975,1037; zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17.01.2017, BGBl. I S. 75)

EntGBbg Enteignungsgesetz des Landes Brandenburg (vom 19.10.1992, GVBl. I/92 S. 430; zuletzt geändert durch Gesetz vom 07.07.1997, GVBl. I/97 S. 72,73)

ERVVOBVerwG/BFH - Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr beim Bundesverwaltungsgericht und beim Bundesfinanzhof (vom 26.11.2004, BGBl. I S. 3091; zuletzt geändert durch Artikel 11 Absatz 25 des Gesetzes vom 18.07.2017, BGBl. I S. 2745)

FLStrZV Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Brandenburgischen Straßengesetz (Fern- und Landesstraßenzuständigkeitsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 31.03.2005, GVBl. II S. 161; zuletzt geändert durch Verordnung vom 15.01.2015; GVBl. II/15 Nr. 3)

FoVG Forstvermehrungsgutgesetz vom 22.05.2002 (BGBl. I S. 1658; zuletzt geändert durch Artikel 414 der Verordnung vom 31.08.2015, BGBl. I S. 1474)

FStrAbG Fernstraßenausbaugesetz (i.d.F. der Bekanntmachung vom 20.01.2005, BGBl. I S. 201; zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23.12.2016, BGBl. I S. 3354)

FStrBAG Gesetz zur Errichtung eines Fernstraßen-Bundesamtes (Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz vom 14.08.2017, BGBl. I S. 3122,3143)

FStrG Bundesfernstraßengesetz (in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.06.2007, BGBl. I S. 1206; zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 17 des Gesetzes vom 14.08.2017, BGBl. I S. 3122)

GG Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (vom 23.05.1949, BGBl. 1949 S. 1; zuletzt geändert durch Gesetze vom 13.07.2017, BGBl. I S. 2346,2347)

KampfmV Ordnungsbehördliche Verordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel (Kampfmittelverordnung für das Land Brandenburg vom 23.11.1998, GVBl. II/98 S. 633; geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 07.07.2009, GVBl. I/09 S. 262,266)

KrWG Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz vom 24.02.2012, BGBl. I S. 212; zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 9 des Gesetzes vom 20.07.2017, BGBl. I S. 2808)

LEP B-B Verordnung über den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg vom 27.05.2015 (GVBl. II/15 Nr. 24)

LImschG Landesimmissionsschutzgesetz (in der Fassung der Bekanntmachung vom 22.07.1999, GVBl. I/99 S. 386; zuletzt geändert Artikel 2 des Gesetzes vom 19.05.2016, GVBl. I/16 Nr. 14)

LWaldG Waldgesetz des Landes Brandenburg (vom 20.04.2004, GVBl. I/04 S. 137; zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 10.07.2014, GVBl. I/14 Nr. 33)

StVO Straßenverkehrs-Ordnung (vom 06.03.2013, BGBl. I S. 367; zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 06.10.2017, BGBl. I S. 3549)

UmwRG Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG (Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.08.2017, BGBl. I S. 3290)

USchadG Gesetz über die Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden (Umweltschadensgesetz vom 10.05.2007, BGBl. I S. 666; zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 04.08.2016, BGBl. I S. 1972)

UVPG Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010, BGBl. I S. 94; zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 08.09.2017, BGBl. I S. 3370)

VerkFlBerG Gesetz zur Bereinigung der Rechtsverhältnisse an Verkehrsflächen und anderen öffentlich genutzten privaten Grundstücken (Verkehrsflächenbereinigungsgesetz vom 26.10.2001, BGBl. I S. 2001,2716; zuletzt geändert durch Artikel 22 des Gesetzes vom 23.07.2013, BGBl. I S. 2586)

VerkPBG Gesetz zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrswege in den neuen Bundesländern sowie im Land Berlin (Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz vom 16.12.1991; BGBl. I S. 2174; zuletzt geändert durch Artikel 464 der Verordnung vom 31.08.2015, BGBl. I S. 1474)

Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des europäischen Parlaments und des Rates vom 11.12.2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013)

VV-BaulärmG	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm-Geräuschimmissionen vom 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970; Fortgeltung gemäß § 66 BImSchG)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung (in der Fassung vom 19.03.1991, BGBl. I S. 686; zuletzt geändert durch Artikel 5 Absatz 2 des Gesetzes vom 08.10.2017, BGBl. I S. 3546)
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz (in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.2003, BGBl. I S. 102; zuletzt geändert durch Artikel 11 Absatz 2 des Gesetzes vom 18.07.2017, BGBl. I S. 2745)
VwVfGBbg	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Brandenburg (in der Fassung vom 07.07.2009, GVBl. I Nr. 12 S. 262,264; zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 10.07.2014, GVBl. I/14 Nr. 32)
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz vom 31.07.2009, BGBl. I S. 2585; zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18.07.2017, BGBl. I S. 2771)
WRRL	Richtlinie 2000/60/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenrichtlinie; zuletzt geändert durch die Richtlinie 2014/101/EU der Kommission vom 30.10.2014 zur Änderung der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.06.1990, BGBl. I S. 1036; zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 18.12.2014, BGBl. I S. 2269)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaß-nahmenverordnung vom 04.02.1997, BGBl. I S. 172; geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 23.09.1997, BGBl. I S. 2329)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung; Artikel 1 der Verordnung zur Einführung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung vom 29.08.2002, BGBl. I S. 3478; zuletzt geändert durch Artikel 83 der Verordnung vom 31.08.2015, BGBl. I S. 1474)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen vom 02.08.2010, BGBl. I S. 1065; geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 10.10.2016, BGBl. I S. 2244)

Das in diesem PFB zitierte Bundes- und Landesrecht ist überwiegend auch im Internet unter folgenden Adressen nachlesbar:

* für das Bundesrecht: http://www.gesetze-im-internet.de/

* für das Landesrecht: http://www.landesrecht.brandenburg.de/

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass sich die rechtlich maßgebliche amtliche Fassung im Bundesgesetzblatt bzw. im Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes Brandenburg findet.

I.
Umfang der Planung

Seinem Antrag auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens – für den 4-streifigen Neubau der BAB 14, VKE 1153, von Bau-km 0+000 bis 2+000 westlich von Wittenberge – fügte der Vorhabenträger die bis zum 30.11.2009 zusammengestellten Unterlagen (9 Ordner; s. nachfolgender Unterpunkt I.1) bei. Diese Unterlagen wurden in den betroffenen Gemeinden ausgelegt (s. Nr. III.2.3 dieses PFB).

Im Verlauf des Anhörungsverfahrens erstellte der Vorhabenträger bis zum 30.03.2011 eine Deckblattunterlage (6 Deckblattordner und 1 Ordner Änderungsdokumentation; s. nachfolgender Unterpunkt I.2). Auch diese Deckblattunterlage wurde in den betroffenen Gemeinden ausgelegt.

Anschließend gab es im Anhörungs- / Planfeststellungsverfahren weiteren Optimierungs- und Korrekturbedarf. Dafür erstellte der Vorhabenträger nochmals Deckblätter, die zusammen mit dem jeweils letzten Bearbeitungsstand aller Unterlagen die Schlussfassung der Planung bilden.

Diese Schlussfassung mit dem jeweils letzten Bearbeitungsstand aller Planunterlagen (13 Ordner; s. nachfolgender Unterpunkt I.3) wird hiermit festgestellt. Sie bildet die Grundlage für die detailscharfe Ausführungsplanung und Bauausführung.

Vor Beginn oder im Verlauf des Verfahrens vom Vorhabenträger gegebene Zusagen, die weder in die Schlussfassung der Planung eingearbeitet noch in den nachfolgenden Abschnitt II. dieses PFB übernommen wurden, sind nicht Gegenstand des hiermit festgestellten Straßenbauvorhabens und haben keinen Anteil an der Rechtswirkung dieses PFB.

Bei Unklarheiten in den Planunterlagen gelten vorrangig die Darstellungen in den Lageplänen (s. nachfolgender Unterpunkt I.3.5) i.V.m. den – vom Vorhabenträger vorgesehenen und hiermit als verbindlich erklärten – Regelungen des BV (s. nachfolgender Unterpunkt I.3.8).

Die naturschutzfachlichen Inhalte der Kompensationsmaßnahmen sind primär den Maßnahmenplänen (s. nachfolgende Unterpunkte I.3.11.6 und I.3.11.7) i.V.m. den Maßnahmenblättern in Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP (s. nachfolgender Unterpunkt I.3.11.1) zu entnehmen.

Die in den Planunterlagen enthaltenen Angaben zur (Fahrbahn-) Befestigung sind nur in Bezug auf ihre maßgeblichen Eigenschaften (u.a. die jeweilige Bauklasse / Dimensionierung) verbindlich. Insbesondere dürfen weder der geplante Versiegelungsgrad erhöht noch die der lärmtechnischen Untersuchung zugrunde gelegte Lärmminderungswirkung verschlechtert werden.

Die in den Planunterlagen enthaltenen Angaben zur Beschilderung / Markierung sind ein Vorschlag des Vorhabenträgers, der nicht Gegenstand der Planfeststellung ist. Die Anordnung der Beschilderung / Markierung hat der Vorhabenträger rechtzeitig vor Verkehrsfreigabe bei der zuständigen Verkehrsbehörde zu beantragen.

Soweit in den Grunderwerbsunterlagen (s. nachfolgender Unterpunkt I.3.13) für Kompensationsmaßnahmen außerhalb gewidmeter Straßenflächen (vgl. § 2 Absatz 1 i.V.m. § 1 Absatz 4 FStrG sowie § 2 BbgStrG) und außerhalb der Gewässer mit selbständigem Grundstück (vgl. § 6 Absatz 1 BbgWG) ein Vollerwerb ausgewiesen ist, darf der Vorhabenträger diesen nur mit ausdrücklichem Einverständnis des jeweiligen Eigentümers ausüben. Soweit das Einverständnis nicht vorliegt, erlaubt der hiermit festgestellte Plan lediglich eine dauerhafte dingliche Belastung der Fläche für den Kompensationszweck.

Klargestellt wird, dass der Vorhabenträger durch diesen PFB das Baurecht nur innerhalb der in den Lageplänen bzw. Maßnahmenplänen gekennzeichneten Planfeststellungsgrenzen erhält. Außerhalb dieser Planfeststellungsgrenzen erhält der Vorhabenträger durch diesen PFB weder Nutzungs- noch Betretungsrechte.

I.1 Planunterlagen vom 30.11.2009

I.1.1	Erläuterungsbericht	105 Blätter	Unterlage 1
	mit Anlage 1 „Beiträge zur Ausnahmeprüfung nach § 34 Absatz 3 BNatSchG“	43 Blätter	
	mit allgemeinverständlicher Zusammenfassung gemäß § 6 Absatz 3 UVPG	52 Blätter	Unterlage 1a
I.1.2	Übersichtskarte	1 Blatt	Unterlage 2 i.M. 1 : 100.000
I.1.3	Übersichtslageplan	1 Blatt	Unterlage 3 i.M. 1 : 5.000
I.1.4	Übersichtshöhenplan	1 Blatt	Unterlage 4 i.M. 1 : 5.000 / 500
I.1.5	Straßenquerschnitte	6 Blätter	Unterlage 6 i.M. 1 : 50
I.1.6	Lagepläne	3 Blätter	Unterlage 7 i.M. 1 : 1.000

I.1.7	BV	138 Blätter	Unterlage 10
	(lfd. Nrn. 1 bis 52, 100 bis 103 und 201 bis 237)		
	mit Inhaltsverzeichnis	7 Blätter	
I.1.8	schalltechnische Untersuchungen		Unterlage 11
I.1.8.1	Erläuterungsbericht	12 Blätter	Unterlage 11.1
I.1.8.2	Berechnungsergebnisse		Unterlage 11.2
	Emissionspegel	4 Blätter	
	Beurteilungspegel	18 Blätter	
I.1.8.3	Übersichts- / Lageplan	1 Blatt	Unterlage 11.3
			i.M. 1 : 5.000 / 1.500
I.1.8.4	Lagepläne	3 Blätter	Unterlage 11.4
			i.M. 1 : 1.500
I.1.9	luftschadstofftechnische Untersuchung		Unterlage 11.L
I.1.9.1	Erläuterungsbericht	8 Blätter	Unterlage 11.L1
I.1.9.2	Berechnungsergebnisse	12 Blätter	Unterlage 11.L2
I.1.9.3	Übersichtsplan	1 Blatt	Unterlage 11.L3
			i.M. 1 : 5.000
I.1.10	LBP		Unterlage 12
I.1.10.1	Erläuterungsbericht	220 Blätter	
	mit Anlagen:		
1.	Maßnahmenblätter G1/V(M), G2 bis G4, V1, V2(M,ASB)/V2(ASB), V3(M,ASB)/V3(ASB), V4(M,ASB), V5(ASB), V6(M,ASB), V7(ASB), S1/S1(M), S2, S3/S3(M), S4, S5(M,ASB)/S5(ASB), S6(M,ASB), S7(M,ASB), S8, S9(M,ASB), A1/A1(M), A2, A3, A3(CEF), A4, A5, A6(CEF), A7, A8, A9, A10, und E1 bis E5	52 Blätter	
2a.	Fledermausgutachten 2007	17 Blätter	
	mit Plan	1 Blatt	i.M. 1 : 5.000

2b.	fledermauskundliche Untersuchung 2008	32 Blätter	
	mit Plan	1 Blatt	i.M. 1 : 5.000
3a.	avifaunistisches Gutachten 2005	77 Blätter	
	mit Plänen 1a, 1b, 2 und 3	4 Blätter	i.M. 1 : 25.000 / 10.000
3b.	ergänzende faunistische Sonderuntersuchungen 2008 (Zwergdommel, Kleinralle, Tüpfelralle, Wachtelkönig)	6 Blätter	
	mit Plan	1 Blatt	i.M. 1 : 15.000
3c.	Brutvogelkartierung 2009	12 Blätter	
	mit Plan	1 Blatt	i.M. 1 : 10.000
3d.	Eulenkartierung 2009	8 Blätter	
	mit Plan	1 Blatt	i.M. 1 : 50.000
4a.	Rastvogelkartierung 2007	6 Blätter	
	mit Plänen	3 Blätter	i.M. 1 : 15.000 / 10.000
4b.	Rastvogelkartierung SPA „Unteres Elbtal“ 2009	19 Blätter	
	mit Plan	1 Blatt	i.M. 1 : 50.000
5.	Erfassung der Amphibien 2005	51 Blätter	
	mit Plänen	12 Blätter	i.M. 1 : 15.000 / 12.000 / 5.000
6.	Fischgutachten 2008	43 Blätter	
7a.	Libellengutachten 2007	9 Blätter	
7b.	Libellengutachten 2008	5 Blätter	
	mit Plan	1 Blatt	o.M.
8.	Käfergutachten (Eremit) 2007	6 Blätter	
	mit Plan	1 Blatt	o.M.
9.	ausführliche Biotopbewertung	8 Blätter	
10.	Kompensationsbedarf Baumpflanzungen	5 Blätter	

11.	hydrologisches Gutachten 2008	48 Blätter	
	mit Anlagen		
	3a bis 3c: Schnitte	3 Blätter	i.M. 1 : 1.000 / 50
	4: Summenlinien	1 Blatt	
	5: Pflanzen	3 Blätter	
12.	Nur zur Information:		
	Abstimmungsunterlagen	20 Blätter	
I.1.10.2	Bestands- und Konfliktpläne Biotope	2 Blätter	Unterlage 12.1.1 i.M. 1 : 5.000 / 2.500
I.1.10.3	Bestands- und Konfliktpläne Fauna	2 Blätter	Unterlage 12.1.2 i.M. 1 : 5.000 / 2.500
I.1.10.4	Maßnahmenübersichtsplan trassennah	1 Blatt	Unterlage 12.2.1 i.M. 1 : 5.000
I.1.10.5	Maßnahmenübersichtsplan trassenfern	1 Blatt	Unterlage 12.2.2 i.M. 1 : 25.000
I.1.10.6	Maßnahmenpläne trassennah	3 Blätter	Unterlage 12.3.1 i.M. 1 : 1.000
I.1.10.7	Maßnahmenpläne trassenfern	4 Blätter	Unterlage 12.3.2 i.M. 1 : 10.000 / 5.000
I.1.10.8	FFH-Verträglichkeitsprüfung „Krähenfuß“	87 Blätter	Unterlage 12.4.1
	mit Inhaltsverzeichnis	Blätter III bis VIII	
	mit Anhang Standarddatenbogen	17 Blätter	
	mit Abstimmungsunterlagen (nur zur Information)	21 Blätter	
	mit Übersichtskarte	1 Blatt	i.M. 1 : 50.000
	mit Lebensraumtypen und Arten	1 Blatt	i.M. 1 : 2.500
	mit Maßnahmen	1 Blatt	i.M. 1 : 2.500

I.1.10.9	FFH-Verträglichkeitsprüfung „Elbe“	94 Blätter	Unterlage 12.4.2
	mit Inhaltsverzeichnis	Blätter III bis VIII	
	mit Anhang Standarddatenbogen	19 Blätter	
	mit Abstimmungsunterlagen (nur zur Information)	21 Blätter	
	mit Übersichtskarte	1 Blatt	i.M. 1 : 50.000
	mit Lebensraumtypen und Arten	2 Blätter	i.M. 1 : 5.000 / 1.000
	mit Maßnahmen	2 Blätter	i.M. 1 : 5.000 / 1.000
I.1.10.10	FFH-Verträglichkeitsprüfung „Elbdeichhinterland“	48 Blätter	Unterlage 12.4.3
	mit Inhaltsverzeichnis	Blätter III bis VI	
	mit Anhang Standarddatenbogen	17 Blätter	
	mit Abstimmungsunterlagen (nur zur Information)	21 Blätter	
	mit Übersichtskarte	1 Blatt	i.M. 1 : 50.000
	mit Lebensraumtypen und Arten	1 Blatt	i.M. 1 : 2.500
I.1.10.11	FFH-Verträglichkeitsprüfung „Elbdeichvorland“	68 Blätter	Unterlage 12.4.4
	mit Inhaltsverzeichnis	Blätter III bis VI	
	mit Anhang Standarddatenbogen	17 Blätter	
	mit Abstimmungsunterlagen (nur zur Information)	21 Blätter	
	mit Übersichtskarte	1 Blatt	i.M. 1 : 50.000
	mit Lebensraumtypen und Arten	1 Blatt	i.M. 1 : 2.500
I.1.10.12	FFH-Verträglichkeitsprüfung „unteres Elbtal“	163 Blätter	Unterlage 12.4.5
	mit Anhang Standarddatenbogen	28 Blätter	
	mit Amtsblatt für Brandenburg	16 Blätter	
	mit Übersichtskarte	1 Blatt	i.M. 1 : 50.000
	mit Bestand und Maßnahmen	3 Blätter	i.M. 1 : 7.500
	mit Datengrundlagen	1 Blatt	i.M. 1 : 15.000

I.1.10.13	FFH-Ausnahmeprüfung „unteres Elbtal“	108 Blätter	Unterlage 12.4.6
	mit Maßnahmenblätter E1(KS), E2(KS), E3(KS), E15(KS), E16(KS), E23(KS) und E25(KS)	9 Blätter	
	mit Maßnahmen zur KS	4 Blätter	i.M. 1 : 7.500 / 5.000
	mit sonstige Datengrundlagen		
	1.) Brutvögel 2003	100 Blätter	
	Kartierung	2 Blätter	i.M. 1 : 25.000
	2.) Zug- und Rastvögel 2003		
	Frühjahrskartierung	35 Blätter	
	Herbstkartierung	36 Blätter	
	Pläne	21 Blätter	i.M. 1 : 50.000 / 10.000 / o.M.
	Informationsblätter	3 Blätter	
I.1.10.14	Artenschutzfachbeitrag	55 Blätter	Unterlage 12.5
	mit Inhaltsverzeichnis	5 Blätter	
	mit Anhang A	22 Blätter	
	mit Anhang B	217 Blätter	
I.1.11	wassertechnische Berechnungen		Unterlage 13
I.1.11.1	Erläuterungsbericht	9 Blätter	Unterlage 13.1
	mit Berechnungen	11 Blätter	
I.1.11.2	Lageplan	1 Blatt	Unterlage 13.2
			i.M. 1 : 5.000
I.1.12	Grunderwerb		Unterlage 14
I.1.12.1	Grunderwerbspläne	10 Blätter	Unterlage 14.1
			i.M. 1 : 5.000 / 2.500 / 1.000
I.1.12.2	GV	20 Blätter	Unterlage 14.2
	mit Nutzungsartenverzeichnis	1 Blatt	

I.2 Deckblattunterlage vom 30.03.2011

I.2.1	<u>Nur zur Information (Ordner 0):</u>		
	Änderungsdokumentation	4 Blätter	
	mit Anlagen		
	1) Tabelle	10 Blätter	
	2) Lagepläne	3 Blätter	i.M. 1 : 5.000
	3) GV	5 Blätter	
I.2.2	Erläuterungsbericht	100 Blätter	Unterlage 1
	mit allgemeinverständlicher Zusammenfassung gemäß § 6 Absatz 3 UVPG	52 Blätter	Unterlage 1a
I.2.3	Übersichtslageplan	1 Blatt	Unterlage 3
			i.M. 1 : 5.000
I.2.4	Übersichtshöhenplan	1 Blatt	Unterlage 4
			i.M. 1 : 5.000 / 500
I.2.5	Lagepläne	2 Blätter	Unterlage 7
			i.M. 1 : 1.000
I.2.6	BV	141 Blätter	Unterlage 10
	(lfd. Nrn. 1 bis 35, 37 bis 53, 100 bis 104, 201 bis 221 und 223 bis 241)		
	mit Inhaltsverzeichnis	8 Blätter	
I.2.7	LBP		Unterlage 12
I.2.7.1	Erläuterungsbericht	236 Blätter	
	mit Anlagen:		
	1. Maßnahmenblätter G1/V(M), G2 bis G4, V1, V2(M,ASB)/V2(ASB), V3(M,ASB)/V3(ASB), V4(M,ASB), V5(ASB), V6(M,ASB), S1/S1(M), S2, S3/S3(M), S4, S5(M,ASB)/S5(ASB), S6(M,ASB), S7(M,ASB), S8, S9(M,ASB), A1/A1(M), A2, A3, A3(CEF), A4, A5, A6(CEF), A7 bis A13, A14(ASB) und E1 bis E6	62 Blätter	

3c.	Brutvogelkartierung 2009	Seiten 2-15	
	mit Karte	1 Blatt	i.M. 1 : 10.000
4b.	Rastvogelkartierung SPA „Unteres Elbtal“ 2010	Seiten 2-47	
	mit Karten	4 Blätter	i.M. 1 : 50.000
8.	Käfergutachten (Eremit) 2007	Blätter 2-9	
10.	Kompensationsbedarf Baumpflanzungen	5 Blätter	
11.	hydrologisches Gutachten 2008	Seiten 2-64	
12.	Nur zur Information:		
	Abstimmungsunterlagen	20 Blätter	
13.	Kartierung Spechte 2010	Seiten 2-16	
	mit Übersichtskarte	1 Blatt	i.M. 1 : 50.000
14.	Amphibien und Reptilien 2010	Seiten 2-31	
	mit Karten	2 Blätter	i.M. 1 : 10.000
15.	Kartierung Schmetterlinge 2010	Seiten 2-10	
	mit Karte	1 Blatt	i.M. 1 : 25.000
I.2.7.2	Bestands- und Konfliktpläne Biotope / Flora	3 Blätter	Unterlage 12.1.1 i.M. 1 : 5.000 / 2.500
I.2.7.3	Bestands- und Konfliktpläne Fauna	2 Blätter	Unterlage 12.1.2 i.M. 1 : 5.000 / 2.500
I.2.7.4	Maßnahmenübersichtsplan trassennah	1 Blatt	Unterlage 12.2.1 i.M. 1 : 5.000
I.2.7.5	Maßnahmenübersichtsplan trassenfern	1 Blatt	Unterlage 12.2.2 i.M. 1 : 40.000
I.2.7.6	Maßnahmenpläne trassennah	2 Blätter	Unterlage 12.3.1 i.M. 1 : 1.000
I.2.7.7	Maßnahmenpläne trassenfern	Blätter 3-6	Unterlage 12.3.2 i.M. 1 : 10.000 / 2.000 / 1.000

I.2.7.8	FFH-Verträglichkeitsprüfung „Krähenfuß“	103 Seiten	Unterlage 12.4.1
	mit Inhaltsverzeichnis	Seiten III bis VIII	
	mit Anhang Standarddatenbogen	17 Seiten	
	mit Abstimmungsunterlagen (nur zur Information)	21 Seiten	
	mit Untersuchung LRT 6430	Seiten 2-12	
	mit Lebensraumtypen und Arten	1 Blatt	i.M. 1 : 2.500
	mit Maßnahmen	1 Blatt	i.M. 1 : 2.500
I.2.7.9	FFH-Verträglichkeitsprüfung „Elbe“	95 Seiten	Unterlage 12.4.2
	mit Inhaltsverzeichnis	Seiten III bis VII	
	mit Anhang Standarddatenbogen	19 Seiten	
	mit Abstimmungsunterlagen (nur zur Information)	21 Seiten	
I.2.7.10	Verträglichkeitsprüfung „unteres Elbtal“	124 Seiten	Unterlage 12.4.5
	mit Anhang Standarddatenbogen	28 Seiten	
	mit Amtsblatt für Brandenburg	16 Seiten	
	mit Übersichtskarten	2 Blätter	i.M. 1 : 50.000 / 5.000
	mit Bestand und Maßnahmen	1 Blatt	i.M. 1 : 5.000
I.2.7.11	Artenschutzfachbeitrag	57 Seiten	Unterlage 12.5
	mit Inhaltsverzeichnis	4 Seiten	
	mit Anhang A	22 Blätter	
	mit Anhang B	205 Blätter	
I.2.8	Grunderwerb		Unterlage 14
I.2.8.1	Grunderwerbspläne	Blätter 1, 2, 4, 7, 9-12	Unterlage 14.1 i.M. 1 : 5.000 / 2.500 / 1.000
I.2.8.2	GV	32 Blätter	Unterlage 14.2
	mit Nutzungsartenverzeichnis	1 Blatt	

I.3 Planfestgestellte Schlussfassung

I.3.1	Erläuterungsbericht	100 Blätter	Unterlage 1
	mit allgemeinverständlicher Zusammenfassung gemäß § 6 Absatz 3 UVPG	Seiten 2 bis 66	Unterlage 1a
I.3.2	Übersichtskarte	1 Blatt	Unterlage 2
			i.M. 1 : 100.000
I.3.3	Übersichtslageplan	1 Blatt	Unterlage 3
			i.M. 1 : 5.000
I.3.4	Übersichtshöhenplan	1 Blatt	Unterlage 4
			i.M. 1 : 5.000 / 500
I.3.5	Straßenquerschnitte	6 Blätter	Unterlage 6
	geändert durch Deckblätter zu den Blättern 1 bis 3		i.M. 1 : 50
I.3.6	Lagepläne	3 Blätter	Unterlagen 7, 7.1
	geändert durch Deckblatt zum Blatt 1		i.M. 1 : 1.000
I.3.7	Höhenpläne		Unterlagen 8, 8.1, 8.2
	BAB 14	2 Blätter	i.M. 1 : 1.000 / 100
	B 189	2 Blätter	
	Provisorium Bauende	1 Blatt	
I.3.8	BV	142 Blätter	Unterlage 10
	(lfd. Nrn. 1 bis 19, 21 bis 32, 34, 35, 37 bis 42, 44 bis 54, 56, 57, 100 bis 104 und 201 bis 221, 223 bis 242)		
	geändert durch Deckblätter zu den Blättern 10, 15, 23, 24, 25, 30, 34, 45, 90 bis 109, 112, 113, 121, 123, 124, 127, 130, 133 und 134		
	(lfd. Nr. 9, 13, 21, 22, 23, 27, 31, 40, 212 bis 221, 223, 224, 229, 230, 231, 232, 234 und 235)		
	mit Inhaltsverzeichnis	8 Blätter	
	geändert durch Deckblätter zu den Blättern 1, 2, 6 und 7		

I.3.9	schalltechnische Untersuchungen		Unterlage 11
I.3.9.1	Erläuterungsbericht	12 Blätter	Unterlage 11.1
I.3.9.2	Berechnungsergebnisse		Unterlage 11.2
	Emissionspegel	4 Blätter	Unterlage 11.2.1
	Beurteilungspegel		Unterlage 11.2.2
	* Bau km 0+400 - 0+700	3 Blätter	
	* Bau-km 0+800 - 1+400	2 Blätter	
	* Bau-km 1+100 - 1+500	6 Blätter	
	* Bau-km 1+900 - 2+000	2 Blätter	
I.3.9.3	Übersichts- / Lageplan	1 Blatt	Unterlage 11.3
			i.M. 1 : 5.000 / 1.500
I.3.9.4	Lagepläne	3 Blätter	Unterlage 11.4
	geändert durch Deckblatt zum Blatt 2		i.M. 1 : 1.500
I.3.9.5	provisorische Anbindung		Unterlage 11.5
1.	Erläuterungsbericht	5 Blätter	
2.	Berechnungsergebnisse		
	2.1 Emissionspegel	2 Blätter	
	2.2 Beurteilungspegel	7 Blätter	
3.	Übersichtslageplan	1 Blatt	i.M. 1 : 2.500
I.3.10	luftschadstofftechnische Untersuchung		Unterlage 11.L
I.3.10.1	Erläuterungsbericht	8 Blätter	Unterlage 11.L1
I.3.10.2	Berechnungsergebnisse	10 Blätter	Unterlage 11.L2
I.3.10.3	Übersichtsplan	1 Blatt	Unterlage 11.L3
			i.M. 1 : 5.000

I.3.11	LBP		Unterlage 12
I.3.11.1	Erläuterungsbericht	237 Blätter	Unterlage 12.0
	geändert durch Deckblätter zu den Blättern 121, 192, 217 und 235		
	mit Anlagen:		
1.	Maßnahmenverzeichnis G1/V(M,ASB), G2 bis G4, V1, V2(M,ASB) bis V6(M,ASB), S1/S1(M), S2, S3/S3(M), S4, S5(M,ASB) bis S7(M,ASB), S8, S9(M,ASB), A1/A1(M), A2, A3, A3(CEF,FCS), A4, A5, A6(CEF,FCS), A7 bis A13, A14(ASB), E1 bis E6 und E7(CEF)	71 Blätter	
	geändert durch Deckblätter zu den Blättern 9, 20, 21, 32, 33, 35, 41, 46, 51, 54, 55, 63 bis 69		
	V1, S1/S1(M), S6(M,ASB), S7(M,ASB), A2, A4, A6(CEF,FCS), A8, A9, E1 bis E5		
2a.	Fledermausgutachten 2007	17 Blätter	
	mit Plan	1 Blatt	i.M. 1 : 5.000
2b.	Fledermausgutachten 2008	32 Blätter	
	mit Inhaltsverzeichnis	3 Blätter	
	mit Plan	1 Blatt	i.M. 1 : 5.000
3a.	avifaunistisches Gutachten 2005	77 Blätter	
	mit Karten 1a, 1b, 2 und 3	4 Blätter	i.M. 1 : 25.000 / 10.000
3b.	ergänzende faunistische Sonderuntersuchungen (Zwergdommel, Kleinralle, Tüpfelralle, Wachtelkönig)	5 Blätter	
	mit Plan	1 Blatt	i.M. 1 : 15.000
3c.	Brutvogelkartierung 2009	Blätter 2-14	
	mit Plan	1 Blatt	i.M. 1 : 10.000
3d.	Eulenkartierung 2009	Blätter 2-8	
	mit Plan	1 Blatt	i.M. 1 : 50.000

4a.	Rastvogelkartierung 2007	6 Blätter	
	mit Inhaltsverzeichnis	1 Blatt	
	mit Plänen	3 Blätter	i.M. 1 : 15.000 / 10.000
4b.	Rastvogelkartierung 2009/2010	47 Blätter	
	mit Plänen	4 Blätter	i.M. 1 : 50.000
5.	Amphibiengutachten 2005	51 Blätter	
	mit Karten	Karten 2, 3, 4a, 4b, 4c, 4d, 5a, 5b, 6-9	o.M., i.M. 1 : 15.000 / 12.000 / 5.000
6.	Fischgutachten 2008	43 Blätter	
7a.	Libellengutachten 2007	8 Blätter	
	mit Inhaltsverzeichnis	1 Blatt	
7b.	Libellengutachten 2008	5 Blätter	
	mit Inhaltsverzeichnis	1 Blatt	
	mit Plan	1 Blatt	o.M.
8.	Käfergutachten (Eremit) 2007	Blätter 2-8	
9.	ausführliche Biotopbewertung	7 Blätter	
10.	Kompensationsbedarf Baumpflanzungen	5 Blätter	
11.	hydrologisches Gutachten 2008 „Birkholzer Werder“	Blätter 2-64	
	vollständig geändert durch hydrologisches Konzept „Birkholzer Werder“ 2017	55 Blätter	
	mit Anhang	9 Blätter	
	mit Übersichtskarte	1 Blatt	i.M. 1 : 25.000
	mit Bestandssituation Boden	1 Blatt	i.M. 1 : 2.500
	mit Bestandssituation Boden	1 Blatt	i.M. 1 : 2.500
	mit hydrogeologischer Karte	1 Blatt	i.M. 1 : 2.000
	mit Darstellung des Höhenreliefs	1 Blatt	i.M. 1 : 1.000
	mit Grundwasserflurabständen	3 Blätter	i.M. 1 : 2.000
	mit Maßnahmen zur Wasserrückhaltung	1 Blatt	i.M. 1 : 2.000
	mit hydrogeologischen Verhältnissen nach Umsetzung	1 Blatt	i.M. 1 : 2.000

12.	<u>Nur zur Information:</u>		
	Abstimmungsunterlagen	20 Blätter	
13.	Kartierung Spechte 2010	Blätter 2-14	
	mit Übersichtskarte	1 Blatt	i.M. 1 : 50.000
14.	Amphibien- und Reptilienkartierung 2010	31 Blätter	
	mit Karten	2 Blätter	i.M. 1 : 10.000
15.	Kartierung Schmetterlinge 2010	10 Blätter	
	mit Karte	1 Blatt	i.M. 1 : 25.000
16.	Amphibienkartierung 2015	9 Blätter	
	mit Inhaltsverzeichnis	1 Blatt	
	mit Karte	1 Blatt	i.M. 1 : 5.000
17.	Reptilienkartierung 2015	6 Blätter	
	mit Inhaltsverzeichnis	1 Blatt	
	mit Karte	1 Blatt	i.M. 1 : 5.000
18.	Brutvogelkartierung 2015	12 Blätter	
	mit Anhang	1 Blatt	
	mit Karte	1 Blatt	i.M. 1 : 5.000
19.	Kartierung Schmetterlinge 2015	26 Blätter	
	mit Karte	1 Blatt	i.M. 1 : 10.000
20.	Käferkartierung 2015	26 Blätter	
	mit Karte	1 Blatt	i.M. 1 : 5.000
21.	ergänzende faunistische Sonderuntersuchung (Grüne Keiljungfer) 2015	5 Blätter	
	mit Inhaltsverzeichnis	1 Blatt	
22.	Fachbeitrag „Fledermäuse“ 2015	36 Blätter	
	mit Plan	1 Blatt	i.M. 1 : 5.000
23.	Brutvogelkartierung 2014	42 Blätter	
	mit Karten	5 Blätter	i.M. 1 : 5.000
24.	Rastvogelkartierung 2014/2015	44 Blätter	
	mit Plänen	3 Blätter	i.M. 1 : 20.000
25.	Erfassung von Zauneidechsen auf trassenfernen Flächen 2012	9 Blätter	
	mit Karten	2 Blätter	i.M. 1 : 5.000

26.	Laubfroscherfassung 2016	11 Blätter	
	mit Inhaltsverzeichnis	1 Blatt	
	mit Karte	1 Blatt	i.M. 1 : 5.000
I.3.11.2	Bestands- und Konfliktpläne Biotope	Blätter 1, 1a	Unterlage 12.1.1
	Zusatzkarte Flora	Blatt 1a	i.M. 1 : 5.000 / 2.500
I.3.11.3	Bestands- und Konfliktpläne Fauna	Blätter 1, 1a	Unterlage 12.1.2
			i.M. 1 : 5.000 / 2.500
I.3.11.4	Maßnahmenübersichtsplan trassennah	1 Blatt	Unterlage 12.2.1
			i.M. 1 : 5.000
I.3.11.5	Maßnahmenübersichtsplan trassenfern	1 Blatt	Unterlage 12.2.2
			i.M. 1 : 40.000
I.3.11.6	Maßnahmenpläne trassennah	2 Blätter	Unterlage 12.3.1
			i.M. 1 : 1.000
	Maßnahmenplan provisorische Anbindung	1 Blatt	Unterlage 12.3.1.1
			i.M. 1 : 1.000
I.3.11.7	Maßnahmenpläne trassenfern	Blätter 3-6	Unterlage 12.3.2
	geändert durch Deckblatt zum Blatt 3		i.M. 1 : 10.000 / 2.000 / 1.000
I.3.11.8	FFH-Verträglichkeitsprüfung „Krähenfuß“	103 Blätter	Unterlage 12.4.1
	mit Inhaltsverzeichnis	Blätter IV - IX	
	mit Änderungsbericht	Blätter 2-69	
	mit Anhang Standarddatenbogen	11 Blätter	
	mit Abstimmungsunterlagen (nur zur Information)	21 Blätter	
	mit Übersichtskarte	1 Blatt	i.M. 1 : 50.000
	mit Lebensraumtypen und Arten	1 Blatt	i.M. 1 : 2.500
	mit Maßnahmen	1 Blatt	i.M. 1 : 2.500

I.3.11.9	FFH-Verträglichkeitsprüfung „Elbe“	95 Blätter	Unterlage 12.4.2
	mit Inhaltsverzeichnis	Blätter IV - VIII	
	mit ergänzender Untersuchung	Blätter 2-22	
	mit Anhang Standarddatenbogen	13 Blätter	
	mit Abstimmungsunterlagen (nur zur Information)	21 Blätter	
	mit Übersichtskarte	1 Blatt	i.M. 1 : 50.000
	mit Lebensraumtypen und Arten	2 Blätter	i.M. 1 : 5.000 / 1.000
	mit Maßnahmen	2 Blätter	i.M. 1 : 5.000 / 1.000
I.3.11.10	FFH-Verträglichkeitsprüfung „Elbdeichhinterland“	48 Blätter	Unterlage 12.4.3
	mit Inhaltsverzeichnis	Blätter IV - VII	
	mit ergänzender Untersuchung	Blätter 2-50	
	mit Anhang Standarddatenbogen	13 Blätter	
	mit Abstimmungsunterlagen (nur zur Information)	21 Blätter	
	mit Übersichtskarte	1 Blatt	i.M. 1 : 50.000
	mit Lebensraumtypen und Arten	1 Blatt	i.M. 1 : 2.500
	mit Maßnahmen	1 Blatt	i.M. 1 : 2.500
I.3.11.11	FFH-Verträglichkeitsprüfung „Elbdeichvorland“	68 Blätter	Unterlage 12.4.4
	mit Inhaltsverzeichnis	Blätter IV - VII	
	mit ergänzender Untersuchung	Blätter 2-22	
	und Hochwassergefahrenkarte	1 Blatt	i.M. 1 : 10.000
	mit Anhang Standarddatenbogen	12 Blätter	
	mit Abstimmungsunterlagen (nur zur Information)	21 Blätter	
	mit Übersichtskarte	1 Blatt	i.M. 1 : 50.000
	mit Lebensraumtypen und Arten	1 Blatt	i.M. 1 : 2.500
	mit Maßnahmen	1 Blatt	i.M. 1 : 2.500

I.3.11.12	Verträglichkeitsprüfung „unteres Elbtal“	125 Blätter	Unterlage 12.4.5
	mit Anhang Standarddatenbogen	28 Blätter	
	mit Amtsblatt für Brandenburg	Blätter 785-800	
	mit Änderungsbericht sowie Anlage 1 zu § 15 Absatz 1 BbgNatSchAG geändert durch Deckblatt zum Blatt 21; ergänzt durch Deckblätter mit Anlage „Wirkungsprognose“	Blätter 2-21 Blätter 26, 35, 36 Blätter 2-17	
	mit Übersichtskarte	1 Blatt	i.M. 1 : 50.000
	mit Datengrundlagen	1 Blatt	i.M. 1 : 5.000
	mit Arten / Beeinträchtigungen	1 Blatt	i.M. 1 : 5.000
	mit Maßnahmen	1 Blatt	i.M. 1 : 5.000
I.3.11.13	Artenschutzfachbeitrag	57 Blätter	Unterlage 12.5
	mit Inhaltsverzeichnis	4 Blätter	
	mit Anhang A	22 Blätter	
	mit Anhang B	205 Blätter	
	mit Änderungsbericht geändert durch Deckblatt zum Blatt 199	Blätter 2-208	
I.3.12	Wasseruntersuchungen		Unterlage 13
I.3.12.1	wassertechnischer Erläuterungsbericht	9 Blätter	Unterlage 13.1
	mit Berechnungen	11 Blätter	
I.3.12.2	Lageplan Entwässerung	1 Blatt	Unterlage 13.2 i.M. 1 : 5.000
I.3.12.3	Fachbeitrag nach WRRL 2016	Seiten 2-206	Unterlage 13.3
	geändert durch Deckblätter zu den Blättern 3 bis 10, 107, 108, 122, 125, 148, 156, 180 und 182; ergänzt durch die Deckblätter 180b, 182b und 182c		
	mit Anlagen:		
	1.) Schadstoffe - chemischer Zustand	3 Blätter	
	2.) Schadstoffe - ökologischer Zustand	3 Blätter	

	3.) Schwellenwerte Qualitätskomponenten	2 Blätter	
	4.) Schwellenwerte chemischer Grundwasserzustand	1 Blatt	
	5.) Geringfügigkeitsschwellen	2 Blätter	
	6.) Übersichtslagepläne	2 Blätter	i.M. 1 : 25.000 / 100.000
	7.) Detailplan Entwässerung	1 Blatt	i.M. 1 : 7.500
	8.) Hydroisohypsen	2 Blätter	i.M. 1 : 7.500 / 50.000
	9.) Einzugsgebiete	1 Blatt	i.M. 1 : 7.500
	10.) natürliche Abflussbahnen	1 Blatt	i.M. 1 : 7.500
	11.) Elbe - Jahresmittelwerte	10 Blätter	
	12.) gemessene Werte - Grundwasser	10 Blätter	
	13.) LBP-Maßnahmen	3 Blätter	
	14.) Modellaufbau	2 Blätter	i.M. 1 : 15.000
	15.) Wasserstände	1 Blatt	i.M. 1 : 15.000
	16.) Chlorid nach 100 Jahren	1 Blatt	i.M. 1 : 7.500
I.3.13	Grunderwerb		Unterlage 14
I.3.13.1	Grunderwerbspläne	Blätter 1, 2, 4, 7-12	Unterlage 14.1
	geändert durch Deckblätter zu den Blättern 1, 2, 4 und 7		i.M. 1 : 5.000 / 2.500 / 1.000
I.3.13.2	GV	39 Blätter	Unterlage 14.2
	geändert durch Deckblätter zu den Blättern 5 bis 9, 16 bis 26, 30, 32 bis 34		
	mit Nutzungsartenverzeichnis	1 Blatt	
I.3.14	Bauwerksskizze	1 Blatt	Unterlage 15
	<u>Klarstellung:</u> die Unterlage dient im Wesentlichen zur Information. Der darauf dargestellte Querschnitt der BAB 14 ist jedoch Gegenstand des festgestellten Planes.		i.M. 1 : 2.000 / 250

II.
Regelungen

Die gemäß vorstehender Nr. I dieses PFB festgestellten Planunterlagen werden durch nachfolgende Regelungen / Klarstellungen ergänzt / modifiziert:

II.1 Planfeststellungsbehörde

Gemäß Artikel 90 Absatz 2 GG wird die Verwaltung der Bundesautobahnen in Bundesverwaltung geführt, wobei näheres durch Bundesgesetz geregelt wird. Nach § 3 Absatz 3 FStrBAG i.V.m. dem FStrG ist eine nach Landesrecht zuständige Behörde Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde. In der aufgrund § 39 Absatz 11 BbgStrG erlassenen FLStrZV wurde das **Landesamt für Bauen und Verkehr** mit Wirkung ab dem 01.01.2015 zur Planfeststellungsbehörde bestimmt.

Soweit in den Planunterlagen noch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (vor dem 05.11.2014: Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft) - MIL - genannt ist, werden diese Angaben hiermit berichtigt in Landesamt für Bauen und Verkehr.

II.2 Nebenbestimmung / Vorbehaltsentscheidung

Das hiermit planfestgestellte Straßenbauvorhaben umfasst einen Teilabschnitt der BAB 14, der an der Landesgrenze nach Sachsen-Anhalt beginnt. Seine Realisierung darf erst erfolgen, wenn an der Landesgrenze ein PFB zur Fortführung der BAB 14 in südöstliche Richtung bis zur nächstgelegenen verkehrswirksamen Verknüpfung mit dem Bundesfernstraßennetz ergangen ist, und sofern und solange dieser PFB auch vollziehbar ist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 04.08.2004 - 9 VR 13.04). D.h. für die Fortführung der BAB 14 bis zur nächstgelegenen verkehrswirksamen Verknüpfung muss ein PFB vollziehbar sein und gegen seine Vollziehbarkeit dürfen entweder keine Anträge auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung gestellt worden sein oder entsprechende Anträge müssen bereits im gerichtlichen Verfahren zurückgewiesen worden sein (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.04.2016 - 9 A 10.15).

Der Bau der Elbebrücke muss als Gesamtvorhaben sowohl den im Land Brandenburg als auch den im Land Sachsen-Anhalt gelegenen Teilabschnitt umfassen. Der hiermit planfestgestellte Teil der Elbebrücke ist nur im Rahmen dieses Gesamtvorhabens realisierbar.

Der hiermit planfestgestellte Abschnitt der BAB 14 wird zwar an seinem (nördlichen) Bauende provisorisch - richtliniengerecht - an die B 189 angebunden (lfd. Nr. 52 des BV; vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB) und erhält dort eine verkehrswirksame Verknüpfung mit dem Bundesfernstraßennetz. Zwischen dieser provisorischen Anbindung und dem Bauanfang an der Landesgrenze ist jedoch keine weitere Verknüpfung geplant. Deshalb entsteht ein verkehrswirksamer Abschnitt erst im Zusammenhang mit einem im Land Sachsen-Anhalt sich anschließenden Abschnitt der BAB 14 (zur Abschnittsbildung s. auch Nr. III.3.6 dieses PFB).

Nach aktuellem Planungs- und Verfahrensstand stehen dem sich im Land Sachsen-Anhalt anschließenden Teilabschnitt der BAB 14 keine unüberwindlichen Hindernisse entgegen. Dort durchquert die BAB 14 zwar das Vogelschutzgebiet „Aland-Elbe-Niederung“ (DE 2935-401), verbunden mit erheblichen Beeinträchtigungen seiner Erhaltungsziele. In gebietsübergreifenden Betrachtungen für den gesamten Schutzgebietskorridor des Elbtals wurde jedoch mehrfach – letztmalig vom Land Sachsen-Anhalt im April 2016 – gutachtlich nachgewiesen, dass die hiermit planfestgestellte Vorzugsvariante W3.2 unter Einbeziehung aller im Planungsraum gelegenen Natura 2000-Gebiete mit den vergleichsweise geringsten erheblichen Beeinträchtigungen dieser Natura 2000-Gebiete verbunden ist. In Würdigung des gesetzlich festgelegten öffentlichen Interesses an der BAB 14 (s. auch Nr. III.3.1 dieses PFB) kann das in § 34 Absatz 2 BNatSchG vorgesehene Zulassungshindernis voraussichtlich über § 34 Absatz 3 BNatSchG überwunden werden.

Sollte sich die südöstliche Anschlussplanung im Land Sachsen-Anhalt (wider Erwarten) nicht passend an den hiermit unter Vorbehalt stehenden Teilabschnitt VKE 1153 der BAB 14 anfügen, ist ggf. ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Sollte die Verkehrsfreigabe der VKE 1154 (wider Erwarten) nicht innerhalb von 5 Jahren nach Verkehrsfreigabe der VKE 1153 zu erwarten sein, behält sich die Planfeststellungsbehörde die Anordnung einer Optimierung der provisorischen Anbindung gemäß lfd. Nr. 52 des BV vor.

II.3 Umweltschäden

Gemäß § 1 USchadG findet dieses Gesetz Anwendung, soweit Rechtsvorschriften des Bundes oder der Länder die Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden (§ 2 Nr. 1 USchadG) nicht näher bestimmen oder in ihren Anforderungen diesem Gesetz nicht entsprechen.

Da die Anwendungsvoraussetzungen des § 1 USchadG für die hiermit zugelassenen Umweltschäden nicht erfüllt sind, ist das Umweltschadensgesetz insoweit nicht anwendbar.

Vorsorglich weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die vorstehende Feststellung nicht für Umweltschäden gilt, die durch unsachgemäße Umsetzung dieses PFB in der Baudurchführung entstehen (z.B. bei Schadstoffaustritt von Baumaschinen).

§ 75 Absatz 2 VwVfG bleibt unberührt.

II.4 Wasserrechtliche Erlaubnisse

II.4.1 Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Gemäß § 19 Absatz 1 WHG erteilt die Planfeststellungsbehörde dem nach § 66 BbgWG Abwasserbeseitigungspflichtigen die in lfd. Nr. 13 des BV (vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB) vorgesehene wasserrechtliche Erlaubnis auf der Grundlage der §§ 8 bis 13 und 15 WHG i.V.m. § 28 BbgWG als gehobene Erlaubnis.

Auf dem Flurstück 22/1 in Flur 29 der Gemarkung Wittenberge darf – über eine Rohrleitung DN 300 / 600 – bis zu 6 l/s Straßenoberflächenwasser in das Grundwasser eingeleitet werden. Dem Versickerbecken ist ein Absetzbecken mit Tauchwand vorgeschaltet.

Die gemäß lfd. Nrn. 3, 10, 15, 24, 35, 38, 47 und 50 des BV vorgesehenen wasserrechtlichen Erlaubnisse (§§ 8 bis 13 WHG i.V.m. §§ 28 und 29 BbgWG) werden dem Vorhabenträger während der Bauausführung erteilt. Jede Erlaubnis gilt für die Entnahme und Wiedereinleitung von maximal 50 m^3/h Grundwasser an höchstens 2 mal 28 Tagen während der Baudurchführung. Der Vorhabenträger hat (z.B. durch Spundwände) abzusichern, dass sich die jeweiligen Grundwasserabsenkungen nicht negativ auf benachbarte besonders geschützte Biotope auswirken. Die Wiedereinleitung in Gewässer II. Ordnung ist nach Abstimmung mit dem Wasser- und Bodenverband Prignitz (Gewässerunterhaltungspflichtiger) nur in den Zeiträumen zulässig, in denen das von der jeweiligen Einleitung betroffene Gewässer noch hinreichend aufnahmefähig ist.

II.4.2 Nebenbestimmungen

Im Rahmen der Ausführungsplanung sind die Details der in vorstehender Nr. II.4.1 dieses PFB geregelten Einleitstelle (lfd. Nr. 13 des BV) mit der **unteren Wasserbehörde des Landkreises Prignitz** einvernehmlich abzustimmen.

Den Bediensteten der unteren Wasserbehörde des Landkreises Prignitz ist bei vorheriger Terminvereinbarung jederzeit Zutritt zur Einleitstelle zu gestatten.

Die Entwässerungsanlagen sind nach dem Stand der Technik herzustellen und anschließend regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen.

Außer dem zugelassenen Niederschlagswasser dürfen keine Stoffe eingeleitet werden, die geeignet sind, den biologischen, chemischen und physikalischen Zustand der Gewässer oder des Grundwassers nachteilig zu beeinflussen. Sollte die Einhaltung dieses Verbots aufgrund unvorhergesehener Ereignisse trotz äußerster Sorgfalt nicht möglich sein, ist hierüber unverzüglich die untere Wasserbehörde zu informieren. Zeitpunkt, Ort, Art, Umfang, Ursache, Auswirkungen (ggf. das Gefährdungspotenzial) und die voraussichtliche Dauer der Störung sowie die durchgeführten oder beabsichtigten Maßnahmen sind in der jeweiligen Anzeige bzw. Meldung so genau wie möglich anzugeben. Eine ggf. bestehende Verpflichtung zur Unterrichtung weiterer Behörden bleibt unberührt.

Vor Beginn der Grundwasserabsenkungen ist an jedem Standort das Grundwasser nach den Vorgaben der unteren Wasserbehörde des Landkreises Prignitz zu beproben.

Die Grundwasserentnahmemengen sind durch in den Ableitungsrohrstrang eingebaute, amtlich geeichte Wassermengenmesseinrichtungen täglich zu erfassen und zu dokumentieren. Nach Beendigung der einzelnen Grundwasserhaltungen sind der unteren Wasserbehörde die Nachweise über die entnommenen und abgeleiteten Wassermengen zu übergeben. Evtl. Unregelmäßigkeiten bei den Grundwasserständen, der Grundwasserbeschaffenheit oder der Ableitung des gehobenen Grundwassers sind der unteren Wasserbehörde des Landkreises Prignitz unverzüglich mitzuteilen. Bei sensorischen Auffälligkeiten ist die Grundwasserhaltung einzustellen.

An Einleitungsstellen in Gewässer ist zu sichern, dass nachteilige Einwirkungen auf die Gewässer (u.a. Sedimenteinträge), Sedimentaufwirbelungen im Gewässer und Schäden am Gewässerbett (Auskolkungen / Ausspülungen) vermieden werden.

Die weiteren Details der Grundwasserentnahmestellen sind rechtzeitig vor Beginn der Grundwasserabsenkung mit der unteren Wasserbehörde des Landkreises Prignitz abzustimmen.

II.5 Weitere wasserrechtliche Regelungen

II.5.1 Gewässer

Von der – dem Fachbeitrag zu den Belangen der WRRL (vgl. Nr. I.3.12.3 dieses PFB) zugrunde gelegten – Bautechnologie des in der Elbe herzustellenden Strompfeilers der Autobahnbrücke darf nur abgewichen werden, wenn sich durch die Abweichung nachweislich keine negativen Wirkungen auf das Gewässer „Elbe“ ergeben.

Hervorzuheben sind die folgenden Herstellungsschritte: Die Herstellung des Strompfeilers erfolgt von einem Ponton aus. Das Fundament des Strompfeilers wird in einem geschlossenen Spundwandkasten hergestellt, der eine Fläche von ca. (11 * 20 =) 220 m² umschließt. Nach seiner Herstellung wird das Wasser aus dem Spundwandkasten gepumpt. Der Spundwandkasten wird nach Herstellung des Fundaments bis auf Höhe Oberkante Fundament abgetrennt und verbleibt dauerhaft im Baugrund. Die Gründung des Fundaments erfolgt mit Großbohrpfählen, die einen Durchmesser von je ca. 1,20 m haben und ca. 20 m lang sind. Zwischen dem vorhandenen Fundament der B 189 und dem neuen Fundament der BAB 14 werden Wasserbausteine bis etwa Oberkante Fundament aufgeschüttet. Die beiden Strompfeiler werden mit einer ca. 0,5 m dicken Wand verbunden.

Für die Herstellung des Widerlagers der Autobahnbrücke über die Elbe dürfen Flächen, die elbseitig des Deiches gelegen sind, nicht beansprucht werden.

Auf Grundlage der hiermit festgestellten Planung hat der Vorhabenträger rechtzeitig vor Baubeginn die weiteren gewässerbezogenen Details der Baumaßnahmen an dem Gewässer I. Ordnung „Elbe“ und an den Gewässern II. Ordnung mit der **unteren Wasserbehörde des Landkreises Prignitz** unter Einbeziehung des jeweiligen Gewässerunterhaltungspflichtigen (**Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter Brandenburg bzw. Magdeburg** oder **Wasser- und Bodenverband „Prignitz“**) abzustimmen. Bei den anzupassenden Gräben ist insbesondere die genaue Höhenlage der jeweiligen Grabensohle nach den Vorgaben des Gewässerunterhaltungspflichtigen festzulegen, um einen ordnungsgemäßen Wasserabfluss abzusichern und unerwünschten Rückstauerscheinungen vorzubeugen.

Die Bauablaufpläne im Bereich der geplanten Kreuzungen zwischen Straßen und Gewässern (lfd. Nrn. 2, 9, 21, 23, 31, 37, 40, 45 und 49 des BV; vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB) sind dem jeweiligen Gewässerunterhaltungspflichtigen rechtzeitig vorher zur Kenntnis zu geben.

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich davon, dass die LBP-Maßnahmen (insbesondere der Maßnahmenkomplex E3, E4 und E5) mit dem aktuellen Stand des Gewässerentwicklungskonzeptes „Löcknitz (Elbe), Rudower See, Alte Elde sowie Bekgraben, Schmaldiemen“ übereinstimmen. Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, auch in seiner späteren Ausführungsplanung das Gewässerentwicklungskonzept zugrunde zu legen.

Die nach § 92 Absatz 2 BbgWG für den Gewässerausbau festzusetzende Frist entspricht den naturschutzfachlichen Fristen in Nr. II.6.5 dieses PFB. Danach ist mit der Herstellung der trassenfernen Kompensationsmaßnahmen - soweit objektiv möglich - unverzüglich nach Beginn der Beeinträchtigung zu beginnen. Die Herstellung der trassenfernen Maßnahmen ist - soweit objektiv möglich - spätestens innerhalb von 3 Jahren nach dem Beginn der Beeinträchtigung abzuschließen.

Die die Gewässerrandstreifen im Sinne von § 38 WHG i.V.m. §§ 84 BbgWG betreffenden LBP-Maßnahmen entsprechen der Vorgabe des § 6 Absatz 2 WHG.

Mit Ausnahme der in den Lageplänen (vgl. Nr. I.3.6 dieses PFB) sowie Maßnahmenplänen (vgl. Nrn. I.3.11.4 bis I.3.11.7 dieses PFB) dargestellten – und im LBP (vgl. Nr. I.3.11 dieses PFB) bilanzierten – Veränderungen dürfen während der Baudurchführung die natürlichen Funktionen der betroffenen Gewässer I. und II. Ordnung nicht beeinträchtigt werden. Nach Beendigung der Bauarbeiten sind evtl. baubedingte negative Veränderungen der betroffenen Gewässer I. und II. Ordnung zu beseitigen.

Der Hochwasserabfluss ist in jeder Bauphase zu gewährleisten. Bei Vorhersage riskanter Wasserstände sind die Baustellen zu sichern. Baumaschinen, Gerüste etc. sind aus dem Abflussprofil zu entfernen. Den zuständigen Wasserbehörden ist zur Bauanlaufberatung ein Havariemaßnahmenplan zu übergeben, in dem insbesondere Ansprechpartner und deren Erreichbarkeit genannt werden.

Der unteren Wasserbehörde des Landkreises Prignitz ist eine Teilnahme an der Bauabnahme zu ermöglichen in Bezug auf wasserrechtlich relevante Teile des Bauvorhabens; das sind neben den in vorstehender Nr. II.4 dieses PFB geregelten Einleitstellen insbesondere

* Anpassung mit Umverlegung des Gewässers II. Ordnung „I/133“ („Kahlhorstgraben“ bzw. „Wittenberger Abzugsgraben“; lfd. Nrn. 37 und 49 des BV),
* Anpassung mit Umverlegung des Gewässers II. Ordnung „I/133-11“ („Vogelsgraben“; lfd. Nr. 40 des BV),
* Anpassung mit Umverlegung des Gewässers II. Ordnung „I/133-16“ (lfd. Nr. 27 des BV),
* Anpassung mit Umverlegung des Gewässers II. Ordnung „I/136“ (lfd. Nr. 9, 22 und 23 des BV) sowie
* LBP-Maßnahme E3 (lfd. Nr. 229 des BV).

Klargestellt wird, dass in den Planunterlagen die Anpassung / Wiederherstellung der bisher vorhandenen Flächenerschließung vorgesehen ist. Damit wird zugleich die Erreichbarkeit der Gewässer aufrechterhalten. Der im Anhörungsverfahren angesprochene Ersatzanspruch evtl. Mehrkosten auf der Basis von § 85 BbgWG besteht bei korrekter Umsetzung der hiermit festgestellten Planung nicht.

Die vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Magdeburg angesprochene strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 WaStrG ist neben dem hiermit erlassenen PFB nicht erforderlich.

II.5.2 Straßenoberflächenwasser

Die in den hiermit festgestellten Planunterlagen vorgesehene Straßenentwässerung entspricht den RAS-Ew[1]. Im Rahmen der Ausführungsplanung und Bauausführung hat der Vorhabenträger die Einhaltung der RAS-Ew abzusichern.

Mit Ausnahme der in vorstehender Nr. II.4.1 dieses PFB geregelten Einleitung ist das Oberflächenwasser der zu versiegelnden Flächen breitflächig über die anzulegenden Böschungen, Straßenseitengräben und sonstigen Straßennebenflächen zu versickern. Das Zusammenfließen größerer Wassermengen (z.B. in Geländetiefpunkten) ist durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden.

Die Straßenseitengräben sind mit einer mindestens 20 cm starken Oberbodenschicht mit Rasenansaat anzulegen.

---

[1] Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung (Ausgabe 2005; eingeführt durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 21/2005 vom 18.11.2005, S 13/38.67.10/31 Va 05; im Land Brandenburg eingeführt durch Runderlass des damaligen Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung, Abteilung 5 - Nr. 5/2006 - Straßenbau - vom 13.02.2006)

Die Entwässerungsanlagen sind nach dem Stand der Technik herzustellen und anschließend regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen.

Außer dem zugelassenen Niederschlagswasser dürfen keine Stoffe eingeleitet werden, die geeignet sind, den biologischen, chemischen und physikalischen Zustand der Gewässer oder des Grundwassers nachteilig zu beeinflussen.

Auf die Ausnahmeregelung des § 2 Absatz 2 Satz 1 WHG i.V.m. § 1 Absatz 4 Nr. 2 BbgWG wird hingewiesen. Entsprechend § 2 Absatz 2 Satz 2 WHG gilt die Ausnahme nicht für die Haftung für Gewässerveränderungen nach den §§ 89 und 90 WHG.

II.5.3 Unterführungsbauwerk mit der lfd. Nr. 31 des BV

Entsprechend seiner im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens gegebenen Zusage hat der Vorhabenträger anstatt des Durchlasses DN 600 gemäß lfd. Nr. 31 des BV (vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB) einen Kastendurchlass mit einer lichten Höhe von 1,00 m – zumindest aber 60 cm über Mittelwasserstand des unterführten Gewässers II. Ordnung „Graben, unklassifiziert“ – herzustellen, um dem Fischotter die Möglichkeit zu geben, die Gemeindestraße „Wahrenberger Chaussee“ schadlos entlang des unterführten Grabens zu queren. Die weitere Gestaltung des Durchlasses soll sich am MAQ[2] orientieren.

II.5.4 Deich und Deichverteidigungsweg

Bei den Arbeiten im Bereich des Elbdeiches und seines 5 m breiten Deichschutzstreifens darf die Funktion des Elbdeiches nicht negativ beeinträchtigt werden.

Auf den Teilflächen des Elbdeiches und seines Deichschutzstreifens sind die gemäß lfd. Nr. 57 des BV (vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB) notwendigen Anpassungen des Deichverteidigungsweges und die Details der gemäß lfd. Nrn. 5 und 26 des BV anzupassenden Gemeindestraße „Zufahrt zum Elbdeich“ bis hin zu ihrer Fortsetzung westlich der BAB 14 mit dem für den Hochwasserschutz zuständigen Landesamt für Umwelt Brandenburg einvernehmlich abzustimmen.

---

[2] Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ, Ausgabe 2008; Schreiben des BMVBS vom 18.05.2009 - S 13/7143.2/06-06/88165; im Land Brandenburg eingeführt durch Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft, Abteilung 4 - Nr. 05/2010 - Straßenbau - vom 15.07.2010, Amtsblatt Nr. 31 S.1274)

II.6 Naturschutz und Landschaftspflege

II.6.1 Nebenbestimmungen

1. In der Ausführungsplanung hat der Vorhabenträger die Möglichkeiten zur (weiteren) Minimierung baubedingter Beeinträchtigungen und die Details der planfestgestellten LBP-Maßnahmen (s. Maßnahmenblätter in Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.3.11.1 dieses PFB) mit dem **Landesamt für Umwelt Brandenburg** zu besprechen.

2. Der Beginn der Beeinträchtigung bezogen auf den jeweiligen Bauabschnitt ist der Planfeststellungsbehörde und dem Landesamt für Umwelt Brandenburg rechtzeitig vorher mitzuteilen.

3. Der Vorhabenträger muss sicherstellen, dass die bauvorbereitenden Maßnahmen – wie die Baufeldfreimachung mit Beseitigung von Vegetation bzw. Fällung / Rodung von Bäumen / Gehölzen – nur auf Grundlage aktueller Informationen zu den (potenziell) betroffenen Nist-, Brut-, Wohn- und Zufluchtstätten der gemäß § 44 BNatSchG i.V.m. der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie) und der Richtlinie 2009/147/EG (Vogelschutz-Richtlinie) geschützten Tierarten begonnen werden. Werden im potenziellen Beeinträchtigungsbereich des Vorhabens bisher unbekannte Stätten im o.g. Sinne gefunden, sind sie dem Landesamt für Umwelt Brandenburg sowie der Planfeststellungsbehörde vor Beeinträchtigung anzuzeigen. Der Anzeige ist eine Aussage beizufügen, wie der Vorhabenträger Verbotstatbestände vermeiden will.

4. Die Umsetzung der im LBP vorgesehenen Maßnahmen ist vom Vorhabenträger zu überwachen.

5. Im Rahmen der LBP-Maßnahmen S5(M,ASB) und S6(M,ASB) hat der Vorhabenträger das relevante Baufeld – nach Errichtung der Sperreinrichtung – über mindestens ein vollständiges Entwicklungsjahr auf evtl. vorhandene Amphibien und Reptilien abzusuchen. Gefundene Tiere sind fachgerecht auf geeignete unbeeinträchtigte Flächen umzusiedeln.
   Sollten im Rahmen vorstehender Nebenbestimmung 3 auf der Entsiegelungsfläche E2 Zauneidechsen gefunden werden, gelten die LBP-Maßnahmen S5(M,ASB) und S6(M,ASB) für die Entsiegelungsmaßnahme E2 entsprechend.

6. Der Vorhabenträger soll entsprechend § 40 BNatSchG im Rahmen der hiermit planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen gebietsheimische (vgl. § 7 Absatz 2 Nr. 7 BNatSchG) Pflanzen bzw. gebietsheimisches Saatgut verwenden. Auf den gemeinsamen Erlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft und des Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz „Sicherung gebietsheimischer Herkünfte bei der Pflanzung von Gehölzen in der freien Natur“ vom 18.09.2013 (Amtsblatt 44/2013 S. 2812) und das Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 08.11.2010 (StB13/7143.8/04/1300543) „Verwendung gebietsheimischer Gehölze und Saatgut; Ausschreibung von Gehölzen und Saatgut aus bestimmten Vorkommensgebieten während der Übergangsfrist nach § 40 Absatz 4 BNatSchG“ wird hingewiesen.

7. Aufgrund des § 17 Absatz 7 BNatSchG hat die Planfeststellungsbehörde als zuständige Behörde gemäß § 17 Absatz 1 BNatSchG die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen zu prüfen. Hierzu kann die Planfeststellungsbehörde vom Verursacher des Eingriffs die Vorlage eines Berichts verlangen. Die Berichtspflicht wird gemäß § 17 Absatz 7 Satz 2 BNatSchG wie folgt festgesetzt:

   * Vermeidungsmaßnahmen, die dem besonderen Artenschutz und dem Schutz von Natura 2000-Gebieten dienen, sind der Planfeststellungsbehörde 8 Wochen nach ihrer vollständigen Fertigstellung in Form eines Gesamtberichts mit entsprechenden Fotos zu melden.

   * Die abgeschlossene Herstellung der trassenfernen Kompensationsmaßnahmen (d.h. außerhalb des Bereichs der geplanten Straßenbauarbeiten) ist spätestens ca. 3 Jahre nach Beginn der Beeinträchtigung anzuzeigen. Die abgeschlossene Herstellung der trassennahen Kompensationsmaßnahmen (d.h. im Bereich der geplanten Straßenbauarbeiten) ist spätestens ca. 2 Jahre nach Fertigstellung der Fahrbahn anzuzeigen.

   * Mit Abschluss der Entwicklungspflege (d.h. nach Schlussabnahme der Kompensationsmaßnahmen) sind dem Bericht Aussagen über die ordnungsgemäße Umsetzung der Maßnahmen entsprechend den Vorgaben des LBP und ggf. über die Unterhaltung beizufügen. Der Unterhaltungsträger ist zu benennen.

II.6.2 Natura 2000-Gebiete

Unter Berücksichtigung der hiermit verbindlich angeordneten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen des LBP (vgl. Nr. I.3.11 dieses PFB) drohen dem Netz „Natura 2000“ (Kapitel 4 Abschnitt 2 des BNatSchG) und speziell den Natura 2000-Gebieten (Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und Europäische Vogelschutzgebiete) keine erheblichen Beeinträchtigungen (s. Nr. III.7.2 dieses PFB).

Entsprechend seiner im Anhörungsverfahren gegebenen Zusage hat der Vorhabenträger mit dem Landesamt für Umwelt Brandenburg die näheren Details abzustimmen, um Restrisiken eines Vogelschlagrisikos an den Wänden auf dem Brückenbauwerk über die Elbe (lfd. Nr. 2 des BV; vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB) vorzubeugen.

II.6.3 Besonderer Artenschutz

Aus dem LBP – und besonders dem Artenschutzfachbeitrag (vgl. Nr. I.3.11.13 dieses PFB) – ergibt sich, dass unter Anwendung der rechtlichen Maßstäbe auf das vorliegende Vorhaben bei Zugrundelegung aller zur Verfügung stehenden Erkenntnisquellen (einschließlich der wissenschaftlichen) die im § 44 BNatSchG enthaltenen Verbotstatbestände so weit wie möglich ausgeschlossen werden. Maßgeblich dafür sind insbesondere die hiermit planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen (s. Maßnahmenblätter in Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.3.11.1 dieses PFB).

Für – trotz Vermeidung – nicht sicher auszuschließende Verbotstatbestände werden in nachfolgender Nr. II.6.3.1 dieses PFB die erforderlichen Ausnahmen erteilt.

Die Nebenbestimmung 3 in vorstehender Nr. II.6.1 dieses PFB soll klarstellen, dass auch Restrisiken, die wegen der ständigen Veränderung von Natur und Landschaft bis zum Beginn der Bauausführung hinzukommen können, zu minimieren sind.

II.6.3.1 Amphibien und Reptilien

Die Erfassung der Amphibien und Reptilien genügt den Anforderungen, die sich aus ihrem besonderen Schutzregime ergeben und bildet eine ausreichende Datengrundlage für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde.

Die LBP-Maßnahmen V2(M,ASB), S5(M,ASB), S6(M,ASB) und S7(M,ASB) sind i.V.m. Nebenbestimmung 5 in vorstehender Nr. II.6.1 dieses PFB gut geeignet, um Verletzungen, Beschädigungen, Tötungen und Zerstörungen der Amphibienarten, die im Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt sind, oder ihrer Entwicklungsformen so weit wie möglich vorzubeugen.

Für das geplante Straßenbauvorhaben müssen Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Amphibien (hervorzuheben sind drei östlich der B 189 gelegene Laichgewässer) beschädigt / zerstört werden. Dieser Beschädigung / Zerstörung sind im LBP und speziell im Artenschutzfachbeitrag die Maßnahmen

* A3(CEF,FCS) = Neuanlage von drei Kleingewässern mit Optimierung in Richtung Laichgewässer für Amphibien (s. auch lfd. Nrn. 219, 220 und 221 des BV; vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB) sowie
* A6(CEF,FCS) = Aufwertung von ca. 2,96 ha Grünland am „Kahlhorstweg“ im Umfeld von Kleingewässern für Amphibien (s. auch lfd. Nr. 226 des BV)

zugeordnet, um die Funktionalität des bisherigen Amphibienlebensraums östlich der B 189 / BAB 14 zu erhalten. Mit diesen Maßnahmen sichert der LBP, dass die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Die anteilig schon jetzt und vollständig bis vor dem Beginn der Straßenbaumaßnahmen wirksamen LBP-Maßnahmen A3(CEF,FCS) und A6(CEF,FCS) verhindern einen Verstoß gegen das Verbot des § 44 Absatz 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Absatz 1 Nr. 1 BNatSchG.

Weil die Wirksamkeit der CEF-Maßnahmen zum Zeitpunkt des PFB zwar teilweise, aber noch nicht vollständig nachgewiesen wurde, hat der Vorhabenträger den endgültigen Wirksamkeitsnachweis rechtzeitig vor Beginn der Straßenbaumaßnahmen der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Dem Landesamt für Umwelt Brandenburg ist zeitgleich Gelegenheit zu geben, anhand einer Kopie dieses Nachweises Stellung zu nehmen. Sollte der Nachweis nicht überzeugend sein, behält sich die Planfeststellungsbehörde ergänzende Nebenbestimmungen vor.

Die Planfeststellungsbehörde geht von einem geringen Restrisiko aus, dass – trotz umfassender Suche und Umsiedlung über mindestens ein vollständiges Entwicklungsjahr – vereinzelte besonders gut verborgene Individuen des Europäischen Laubfroschs (Hyla arborea) sowie ggf. auch der Rotbauchunke (Bombina bombina), der Knoblauchkröte (Pelobates fuscus), des Moorfroschs (Rana arvalis), des Kleinen Wasserfroschs (Pelophylax lessonae bzw. Rana lessonae) und / oder des Nördlichen Kammmolchs (Triturus cristatus) übersehen werden könnten. Bei diesen übersehenen Individuen wäre der Verbotstatbestand des § 44 Absatz 1 Nr. 1 BNatSchG gegeben.

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich davon, dass keine Alternativvariante ersichtlich ist, die ohne Aufgabe wesentlicher Ziele des hiermit planfestgestellten Vorhabens Verbotstatbestände vollständig vermeiden könnte (zur Variantenauswahl s. Nr. III.3.4 dieses PFB). Im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag ist nachvollziehbar erläutert, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen vorstehender Arten nicht verschlechtern wird. Dies wird durch die erfolgreiche Besiedlung der bereits im Jahre 2013 realisierten Ersatzlaichgewässer (A3(CEF,FCS)) bestätigt.

Für evtl. – trotz sorgsamer Umsetzung der hiermit planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen – übersehene Individuen wird vorsorglich gemäß § 45 Absatz 7 Nr. 5 BNatSchG aufgrund des überwiegenden Interesses an der Realisierung des Vorhabens (vgl. Nr. III.3.1 dieses PFB) eine Ausnahme zum Verbotstatbestand des § 44 Absatz 1 Nr. 1 BNatSchG erteilt.

Ergänzend werden die für das ggf. erforderliche Fangen, Absammeln und Umsiedeln der sich im Baubereich aufhaltenden relevanten Amphibien erforderlichen Genehmigungen erteilt.

Bau- und anlagebedingt kommt es zur Zerstörung eines ca. 900 m² großen Lebensraums der Zauneidechse (Lacerta agilis) auf der westlichen Seite der vorhandenen B 189 (etwa zwischen Bau-km 0+300 und 0+600 der BAB 14). Auch bei Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahme V2(M,ASB) und der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme A6(CEF,FCS) lassen sich artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nicht vollständig ausschließen, so dass die Ausnahmevoraussetzungen geprüft wurden. Die hiermit festgestellte Planung erfüllt die Voraussetzungen einer Ausnahme, die hiermit erteilt wird. Insoweit gelten die vorstehenden Entscheidungen zu den Amphibien entsprechend.

II.6.3.2 Eremit (Osmoderma eremita) und Heldbock (Cerambyx cerdo)

Der Zustand des Brutbaums des Eremiten (Kopfweide ca. 45 m östlich der vorhandenen B 189) sowie weiterer Bäume mit Brutpotenzial in der Nachbarschaft des Brutbaums (östlich der B 189 zwischen ca. Bau-km 0+450 und 0+600) ist vor Baubeginn und nach Abschluss der Straßenbauarbeiten zu dokumentieren. Die Bäume einschließlich ihrer Wurzeln sind während der gesamten Baudurchführung wirksam vor straßenbaulichen Beeinträchtigungen zu schützen. Die geplanten Maßnahmen S2 und S4 sind unter Aufsicht der Umweltbaubegleitung (S7(M,ASB)) sorgsam umzusetzen.

Der Artenschutzfachbeitrag geht zutreffend davon aus, dass durch die geplanten Schutzvorkehrungen Verbotstatbestände vermieden werden.

Die bereits vorhandene Kollisionsgefahr für einen Eremiten im Käferstadium, der von seinem Brutbaum (s.o.) aus die B 189 zu queren versucht, ist unter Würdigung der vergleichsweise stark belasteten B 189 einerseits sowie des schwerfällig und langsam fliegenden Käfers andererseits so hoch, dass nur eine sehr geringe Erfolgswahrscheinlichkeit für eine Überquerung besteht. Der LBP geht nachvollziehbar davon aus, dass diese geringe Erfolgswahrscheinlichkeit durch das hiermit planfestgestellte Straßenbauvorhaben nicht signifikant verschlechtert wird.

II.6.4 Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft

II.6.4.1 Gebietsschutz

Der Biotopverbund und die Biotopvernetzung sind in den §§ 20 und 21 BNatSchG verankert. Im Bereich der geplanten VKE 1153 der BAB 14 ist insbesondere das Gewässer I. Ordnung „Elbe“ wichtiger Bestandteil des Biotopverbundes.

Das Straßenbauvorhaben liegt am Rande des länderübergreifenden UNESCO Biosphärenreservates Flusslandschaft Elbe[3]. In Brandenburg entspricht das Biosphärenreservat in seinen Abgrenzungen dem Landschaftsschutzgebiet „Brandenburgische Elbtalaue“[4].

Teile des Landschaftsschutzgebietes sind als Naturschutzgebiete Elbdeichhinterland und Krähenfuß[5] zusätzlich geschützt.

Eine Zusammenfassung der Beeinträchtigungen der Schutzgebiete findet sich im Erläuterungsbericht des LBP (s. besonders Nr. 5.5.3 einschließlich Tabellen 81, 82 und 83; vgl. Nr. I.3.11.1 dieses PFB). Weil das Landschaftsschutzgebiet im Beeinträchtigungsbereich des hiermit festgestellten Vorhabens überwiegend mit der Fläche der in den Nrn. II.6.2 und III.7.2 dieses PFB behandelten NATURA 2000-Gebiete übereinstimmt, wird darauf ergänzend Bezug genommen.

---

[3] http://www.flusslandschaft-elbe.de/index.html

[4] Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Brandenburgische Elbtalaue“ des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung Brandenburg vom 25.09.1998, GVBl. II/98 Nr. 26 S. 592; geändert durch Artikel 21 der Verordnung vom 29.01.2014, GVBl. II/14 Nr. 05)

[5] Beschluss Nr. 89 des Bezirkstages Schwerin vom 15.05.1990, Norddeutsche Zeitung vom 16.05.1990

Soweit das hiermit planfestgestellte Vorhaben mit Beeinträchtigungen des Landschaftsschutzgebietes und der Naturschutzgebiete verbunden ist, wird eine Befreiung gewährt, weil Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (s. Nr. III.3.1 dieses PFB) die Befreiung erfordern (§ 7 der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Brandenburgische Elbtalaue“ i.V.m. § 67 Absatz 1 Nr. 1 und Absatz 3 BNatSchG sowie § 29 BbgNatSchAG).

II.6.4.2 Geschützte Landschaftsbestandteile und Biotope

Durch das Vorhaben werden nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 18 BbgNatSchAG geschützte Biotope überwiegend erheblich beeinträchtigt. Einzelne kleinere geschützte Biotope werden sogar zerstört. Eine Zusammenfassung dieser Beeinträchtigungen findet sich im Erläuterungsbericht des LBP (s. besonders Nrn. 5.5.1 und 5.5.2 einschließlich Tabellen 79 und 80; vgl. Nr. I.3.11.1 dieses PFB).

Ferner werden nach § 29 Absatz 3 BNatSchG i.V.m. § 17 BbgNatSchAG geschützte Alleen beeinträchtigt.

Soweit die Beeinträchtigungen dieser geschützten Biotope entsprechend dem hiermit festgestellten LBP ausgeglichen werden, wird von dem Verbot eine Ausnahme zugelassen (§ 30 Absatz 3 BNatSchG). Im Übrigen wird eine Befreiung gewährt, weil Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (s. Nr. III.3.1 dieses PFB) die Befreiung erfordern (§ 67 Absatz 1 Nr. 1 und Absatz 3 BNatSchG sowie § 29 BbgNatSchAG).

II.6.5 Eingriffe in Natur und Landschaft

Das hiermit planfestgestellte Vorhaben ist mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Zur Berücksichtigung dieser Eingriffe wurde ein LBP erstellt, der die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege erfasst und ihnen Rechnung trägt (vgl. Nr. I.3.11 dieses PFB). Im hiermit festgestellten LBP werden die Auswirkungen der Planung beschrieben sowie Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen festgelegt.

Das Erfordernis von Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen leitet sich aus dem Tatbestand des Eingriffs in Natur und Landschaft gemäß § 14 BNatSchG ab. Nach § 14 Absatz 1 BNatSchG sind Eingriffe 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. Dieser Tatbestand ist hier erfüllt.

Der Verursacher eines Eingriffs ist gemäß § 15 Absatz 1 BNatSchG verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Der Vorhabenträger hat dazu die in seiner Planung vorgesehenen Maßnahmen G1/V(M,ASB), V2(M,ASB) bis V6(M,ASB), S1/S1(M), S2, S3/S3(M), S4, S5(M,ASB) bis S7(M,ASB), S9(M,ASB) und A14(ASB) (s. Nrn. 202 bis 208 und 242 des BV; vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB) umzusetzen. Die Maßnahmen sind in den Maßnahmenblättern in Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP (vgl. Nr. I.3.11.1 dieses PFB) beschrieben.

Klargestellt wird, dass der in lfd. Nr. 6 des BV geregelte Wildschutzzaun zugleich naturschutzfachliche Vermeidungsmaßnahme (s. lfd. Nrn. 203 und 204 des BV) und als solche dauerhaft zu erhalten ist.

Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind im Sinne von § 15 Absätze 2 und 3 BNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen. Dazu werden planfestgestellt die – teilweise multifunktional wirkenden – Maßnahmen G3, V1, A1/A1(M), A2, A3, A3(CEF,FCS), A4, A5, A6(CEF,FCS), A7 bis A13, A14(ASB), E1 bis E6 und E7(CEF) (s. Nrn. 210 bis 221 und 223 bis 242 des BV). Die Maßnahmen sind in den Maßnahmenblättern in Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP beschrieben.

Soweit keine Regelungen in den Maßnahmenblättern des LBP getroffen worden sind, sind die trassennahen und trassenfernen Kompensationsmaßnahmen - soweit objektiv möglich - zeitgleich mit der jeweiligen Straßenbaumaßnahme (bezogen auf den Bauabschnitt) zu realisieren. Die Herstellung der trassenfernen Maßnahmen ist - soweit objektiv möglich - spätestens innerhalb von 3 Jahren nach dem Beginn der jeweiligen Beeinträchtigung abzuschließen. Die Herstellung der trassennahen Maßnahmen ist 2 Jahre nach Herstellung der Fahrbahn abzuschließen.

Soweit Kompensationsmaßnahmen nicht im Sinne des vorstehenden Absatzes zeitnah zum Eingriff umgesetzt wurden, ist diese Verzögerung (Time-Lag) ab dem Ablauf von 5 Jahren nach dem Eingriff durch eine nachträgliche Kompensationserhöhung auszugleichen. Über den Umfang der Kompensationserhöhung entscheidet die Planfeststellungsbehörde nach Anhörung des Vorhabenträgers.

Bis zur Erreichung ihrer naturschutzgesetzlichen Zielsetzung sind die Kompensationsmaßnahmen gemäß § 15 Absatz 4 Satz 1 BNatSchG in dem erforderlichen Zeitraum zu unterhalten. Die konkrete Dauer der Unterhaltung ergibt sich aus den Maßnahmenblättern in Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP.

Beachte:

Soweit Grundstücke außerhalb gewidmeter Straßenflächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden und die Dauerhaftigkeit der Kompensationsmaßnahmen nicht anderweitig gewährleistet ist, sind die überplanten Teilflächen mit einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit oder einer Reallast – gegen eine entsprechende Entschädigung (vgl. Nr. II.16.2 dieses PFB) – dinglich zu sichern (§ 15 Absatz 4 Satz 1 BNatSchG). Auf die im BV vorgesehenen Regelungen wird Bezug genommen.

Evtl. Änderungen der festgestellten LBP-Maßnahmen sind der Planfeststellungsbehörde grundsätzlich vorher nach § 76 VwVfG zur Entscheidung vorzulegen.

II.7 Wald

Der Vorhabenträger ermittelte auf der Grundlage des LBP (vgl. Nr. I.3.11 dieses PFB) für das hiermit planfestgestellte Vorhaben eine erforderliche dauerhafte Nutzungsartenänderung im Umfang von ca. 0,9 ha. Diese dauerhafte Nutzungsartenänderung wird gemäß § 8 Absatz 1 Satz 3 LWaldG festgestellt.

Der Ausgleich der nachteiligen Wirkungen der Umwandlung (§ 8 Absätze 3 und 4 LWaldG) erfolgt im LBP.

Gemäß § 1 LWaldG i.V.m. § 1 BWaldG ist der Wald wegen seiner Bedeutung für die Umwelt, insbesondere für die dauernde Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und der Tier- und Pflanzenwelt, das Klima, den Wasserhaushalt, die Reinhaltung der Luft, die natürlichen Bodenfunktionen, als Lebens- und Bildungsraum, das Landschaftsbild und die Erholung der Bevölkerung (Schutz- und Erholungsfunktion) sowie wegen seines wirtschaftlichen Nutzens (Nutzfunktion) zu erhalten, erforderlichenfalls zu mehren und seine ordnungsgemäße Bewirtschaftung nachhaltig zu sichern.

Dieses Gebot der Walderhaltung erfordert gemäß VV § 8 LWaldG[6] ein Größenverhältnis der Ausgleichsfläche zur Umwandlungsfläche von *„regelmäßig mindestens 1:1, bei dauerhafter Umwandlung je nach den ausgewiesenen Waldfunktionen und dem Ausmaß der nachteiligen Wirkungen auf die Schutz- und Erholungsfunktion in der Regel ein Vielfaches. …*

Bis zu einem Ausgleichsverhältnis von 1:1 soll die Kompensation durch Erstaufforstung erbracht werden. Ebenso ist bei größerem Ausgleichsverhältnis ein Mindestanteil der Ersatzaufforstungsfläche von 1:1 zu gewährleisten. Die über dieses Ausgleichsverhältnis hinausgehende Kompensation kann durch entsprechend großflächige Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustandes erbracht werden."

Die nachteiligen Wirkungen der vorhabensbedingten Nutzungsartenänderung werden gemäß Maßnahmenblätter A7, A8, A10, E4 und E6 (s. Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.3.11.1 dieses PFB) durch die im LBP vorgesehene Neuanlage von Wald (Erstaufforstung im Sinne von § 9 Absatz 1 LWaldG) auf einer Fläche von insgesamt ca. 13,67 ha großzügig kompensiert. Angemerkt wird, dass die Maßnahmen durch ihre multifunktionale Wirkung zugleich zur naturschutzfachlichen Kompensation weiterer Eingriffe in Natur und Landschaft geeignet sind (s. Nr. II.6.5 dieses PFB).

Für die geplanten Erstaufforstungsflächen werden hiermit die nach § 9 LWaldG erforderlichen Genehmigungen erteilt.

Der Vorhabenträger hat die Vorgaben des FoVG einzuhalten. Die näheren Details der waldverbessernden und Aufforstungsmaßnahmen sind rechtzeitig vor Realisierung mit dem **Landesbetrieb Forst Brandenburg** in seiner Eigenschaft als Forstbehörde abzustimmen.

---

[6] Verwaltungsvorschrift zu § 8 des Waldgesetzes des Landes Brandenburg (Bekanntmachung des damaligen Ministeriums für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz vom 02.11.2009)

II.8 Bodenschutz und Kreislaufwirtschaft

Der Vorhabenträger hat die Baumaßnahme so auszuführen, dass der Bodenverbrauch und die Versiegelung auf das erforderliche Mindestmaß begrenzt bleiben. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden. Insoweit sind die Maßgaben des BBodSchG i.V.m. BBodSchV zu beachten.

Außerhalb der vom Vorhaben unmittelbar betroffenen Bodenbereiche hat der Vorhabenträger schädliche baubedingte Bodenveränderungen abzuwehren (§ 1 BBodSchG).

Bei der Baudurchführung ist das BbgAbfBodG i.V.m. dem KrWG einzuhalten.

In der Ausführungsplanung und Baudurchführung hat der Vorhabenträger – vor allem mit der **unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde des Landkreises Prignitz** – die vorhabenbezogene Einhaltung der in § 6 Absatz 1 KrWG vorgegebenen Rangfolge für Maßnahmen der Vermeidung und der Abfallbewirtschaftung abzustimmen:

1. Vermeidung,
2. Vorbereitung zur Wiederverwendung,
3. Recycling,
4. sonstige Verwertung, insbesondere energetische Verwertung und Verfüllung,
5. Beseitigung.

Zur Ausfüllung der gesetzlichen Bestimmungen sind insbesondere die BTR RC-StB[7] i.V.m. den LAGA-TR[8], heranzuziehen.

Spätestens einen Monat vor Baubeginn ist der unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde ein Entsorgungskonzept vorzulegen.

Der jeweilige Beginn der Straßenbaumaßnahmen und der LBP-Maßnahmen A4, A9 und E2 (s. Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.3.11.1 dieses PFB) ist der unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde – unter Benennung eines Ansprechpartners – mindestens 14 Tage vorher schriftlich anzuzeigen.

Sollten sich während der Bauarbeiten Hinweise auf Bodenkontaminationen ergeben oder Altablagerungen aufgefunden werden, sind die Bauarbeiten umgehend zu stoppen und die untere Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde zu informieren.

---

[7] Brandenburgische Technische Richtlinien für Recycling-Baustoffe im Straßenbau (Ausgabe 2014; Gemeinsame Richtlinien des Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz und des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg; eingeführt durch Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung Nr. 1/2015 - vom 20.01.2015)

[8] „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen“, Technische Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall

Nach Auskunft der unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde ist die LBP-Maßnahme A9 teilweise auf der Altlastenverdachtsfläche Nr. 0337701711 „ehemaliges Dienstleistungskombinat (DLK) Wittenberge, Objekt Dierowstückenweg“ geplant. Hier hat der Vorhabenträger Bodenarbeiten mit besonderer Aufmerksamkeit durchzuführen.

Unmittelbar nach Abschluss der Entsiegelung und vor Auffüllung der ausgeschachteten Bodenräume sind die Maßnahmenflächen von A4, A9 und E2 der unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde zur Abnahme vorzustellen.

Beim Ausheben und Zwischenlagern von Böden sind die Vorgaben der LBP-Maßnahme S1/S1(M) einzuhalten. Insbesondere hat die Zwischenlagerung von Böden getrennt nach Mutterboden, Unterboden und ggf. weiteren Bodenschichten zu erfolgen. Um die natürlichen Funktionen des Mutterbodens möglichst weitgehend zu erhalten, darf die Höhe von Aufschüttungen mit Mutterboden während einer Zwischenlagerung 2,00 m nicht überschreiten. Die aufgeschütteten Zwischenlager dürfen nicht verdichtet werden. Bei einer notwendigen Lagerdauer des abgeschobenen Mutterbodens über 6 Monate sind die Mieten zu begrünen.

Evtl. im Bereich des Elbdeichvorlandes anfallende Bodenmassen sind grundsätzlich wieder im Elbdeichvorland einzusetzen.

Die Planfeststellungsbehörde bezieht sich zur Problematik evtl. Altlastensanierung auf die Ausführungen des BVerwG in seinem Urteil vom 16.03.2006 - 4 A 1075.04 (Urteilsgründe G. 2.3.1).

II.9 Immissionsschutz

II.9.1 Immissionsschutz während der Bauausführung

Entsprechend § 22 Absatz 1 Satz 1 BImSchG hat der Vorhabenträger während der Bauausführung – nach dem Stand der Technik vermeidbare – schädliche Umwelteinwirkungen (besonders Luftverunreinigungen, Lärm und Erschütterungen) auf die dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Bereiche zu verhindern. Nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen sind auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften, neben BImSchG und LImschG vor allem die

* 32. BImSchV sowie
* VV-BaulärmG,

ist vom Vorhabenträger sicher zu stellen (ggf. zu überwachen).

Die Durchführung des Baustellenbetriebes ist konzeptionell mit dem **Landesamt für Umwelt Brandenburg** abzustimmen. Sollte im Ergebnis der Abstimmung keine einvernehmliche Lösung gefunden werden, hat der Vorhabenträger die Abstimmungsergebnisse unverzüglich der Planfeststellungsbehörde zur Entscheidung vorzulegen.

II.9.2 Lärmschutz gemäß 16. und 24. BImSchV i.V.m. §§ 41 bis 43 BImSchG

Auf Brückenbauwerken (u.a. zwischen Bau-km 0+000 bis 0+250) der BAB 14 ist der schalltechnischen Untersuchung die Herstellung einer üblichen lärmarmen Fahrbahnoberfläche entsprechend dem Stand der Technik zugrunde gelegt.

Ergänzend dazu wird der Vorhabenträger hiermit beauflagt, auch in denjenigen Anpassungsbereichen der B 189, wo mehr als 60 km/h gefahren werden kann, eine übliche lärmarme Fahrbahnoberfläche mit einem Korrekturfaktor von -2 dB(A) einzubauen. Obwohl deren Lärmminderungseffekt bei den Beurteilungspegeln – nach Auskunft des Vorhabenträgers mit bis zu -0,25 dB(A) – nur gering ist, so überwiegen insoweit die Interessen der betroffenen Anwohner an weiterer Lärmminderung unterhalb der Immissionsgrenzwerte. Nach Kenntnis der Planfeststellungsbehörde verursacht eine übliche lärmarme Fahrbahnoberfläche regelmäßig keine Mehrkosten; evtl. andere gewichtige Argumente gegen diese Oberfläche sind hier nicht ersichtlich.

Außerhalb von Brückenbauwerken (s.o.) wird auf der BAB 14 eine Straßenoberfläche mit einer dauerhaft lärmmindernden Wirkung von mindestens 5 dB(A) planfestgestellt.

Wie sich bereits aus Nr. I dieses PFB ergibt, hat der Vorhabenträger die dauerhafte Lärmminderungswirkung vorstehender Straßenoberflächen durch geeignete Maßnahmen (wie z.B. eine angepasste Fahrbahnreinigung) abzusichern. Die der lärmtechnischen Untersuchung zugrunde gelegte Lärmminderungswirkung darf nicht verschlechtert werden.

Zur Nachweisführung hat der Vorhabenträger die lärmmindernde Wirkung der Fahrbahnoberfläche mit dem Korrekturwert ≤ -5 dB(A) in folgendem Zyklus zu prüfen:

* 8 Jahre nach Herstellung / Inbetriebnahme und
* anschließend bis zur Erneuerung der Fahrbahnoberfläche alle 2 Jahre.

Unter diesen Bedingungen ist offenporiger Asphalt ein taugliches Mittel aktiven Schallschutzes (Oberverwaltungsgericht Niedersachsen, Urteile vom 25.11.2009 - 1 KN 141/07 - und vom 18.02.2009 - 7 KS 75/06).

Als weitere vor Lärm schützende Maßnahme werden die in den lfd. Nrn. 4, 28, 44 und 48 des BV (vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB) geregelten Schutzwände (s. auch S. 9 im Erläuterungsbericht der schalltechnischen Untersuchung) angeordnet. Die Schutzwände sind straßenseitig „hochabsorbierend“ auszubilden.

Soweit der von dem zu erwartenden Verkehr ausgehende Lärm (Beurteilungspegel) an der vorhandenen Bebauung die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in Kern-, Dorf- und Mischgebieten von 64 / 54 dB(A) - tags / nachts - überschreitet, hat der Betroffene dem Grunde nach Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 1 Absatz 1 Satz 1 VwVfGBbg i.V.m. § 74 Absatz 2 Satz 3 VwVfG und § 42 Absatz 2 BImSchG). Wird die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden.

Dieser Anspruch besteht **in der Stadt Wittenberge** am Immissionsort **„Wiesenweg B“** (Punkt-Nr. 15 - Erholungsgrundstück im Außenbereich mit Wochenendnutzung; s. auch Nr. III.4.5 dieses PFB).

Die Entschädigung in Geld kann Kosten für die Wertminderung des Eigentums umfassen (§ 1 Absatz 1 Satz 1 VwVfGBbg i.V.m. § 74 Absatz 2 Satz 3 VwVfG und § 42 Absatz 2 BImSchG). Die Höhe der Entschädigung für verbleibende Beeinträchtigungen durch Lärmeinwirkungen richtet sich nach Abschnitt E VLärmSchR 97[9].

Der Vorhabenträger soll die Anspruchsberechtigten über ihre Entschädigungsmöglichkeit informieren.

Über die Höhe der hieraus den Betroffenen erwachsenden Entschädigungsansprüche kann nicht in der Planfeststellung, in der nur öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt werden, und auch nicht im verwaltungsgerichtlichen Verfahren entschieden werden. Kommt zwischen den Betroffenen und dem Vorhabenträger eine einvernehmliche Regelung über die Entschädigung nicht zustande, bleibt die Festsetzung der Entschädigung einem gesonderten Verfahren vorbehalten, für welches die Enteignungsbehörde des Landes Brandenburg (das Ministerium des Innern und für Kommunales des Landes Brandenburg, Henning-von-Tresckow-Straße 9-13, 14467 Potsdam) zuständig ist. Hierzu finden sich weitere Informationen unter www.enteignung.brandenburg.de.

[9] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes; eingeführt durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 vom 02.06.1997, StB 15/14.80.13-65/11 Va 97, VkBl. 1997 S. 434; zuletzt geändert durch das Schreiben vom 27.04.2010, StB 25/722.4/3-2/1204896; im Land Brandenburg eingeführt durch Runderlass des (damaligen) Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Abteilung 5 - Nr. 27/1998 - Straßenbau - vom 17.08.1998; zuletzt geändert durch Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft, Abteilung 4 - Nr. 19/2011 - Straßenbau vom 17.08.2011

II.10 Denkmalschutz

Nach Auskunft des **Brandenburgischen Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum** (Schreiben vom 25.03.2010, GV2010:39) und der **unteren Denkmalschutzbehörde des Landkreises Prignitz** (Schreiben vom 31.03.2010, II.1/Fr.) befinden sich im Straßenbaubereich folgende Bodendenkmale:

* Nr. 605 Wittenberge (Bohm-Fundplatz) 6 - Wüstung des deutschen Mittelalters, Fundplatz der Urgeschichte sowie
* Nr. 606 Wittenberge ohne Nr. - Deichkörper des deutschen Mittelalters und der Neuzeit.

In seiner Stellungnahme vom 01.11.2016 bestätigte das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, dass die Dokumentation der Bodendenkmale 605 und 606 bereits abgeschlossen und die für das hiermit festgestellte Vorhaben benötigten (Teil-) Flächen freigegeben sind. Dafür sind keine denkmalschutzrechtlichen Regelungen der Planfeststellungsbehörde erforderlich.

Von den planfestgestellten LBP-Maßnahmen könnten folgende Bodendenkmale beeinträchtigt werden:

* 110.691 - Blüthen 5 - Siedlung der Slawenzeit und des deutschen Mittelalters,
* 110.697 - Blüthen 17 - Dorfkern des Mittelalters und der Neuzeit,
* Blüthen 2 - Siedlung der Slawenzeit sowie
* Vahrow 7 und 8 - Wüstung und Hochäcker des Mittelalters.

Die Denkmalfachbehörden wiesen ergänzend auf Bodendenkmalverdachtsflächen im Bereich der geplanten LBP-Maßnahmen hin.

Diese noch im Beeinträchtigungsbereich des Vorhabens vorhandenen Bodendenkmale sind nach den Bestimmungen des BbgDSchG zu schützen und zu erhalten.

Im Bereich der Bodendenkmale / Bodendenkmalverdachtsflächen soll der Boden möglichst wenig verändert werden. Unbedenklich bleiben allerdings Bodenveränderungen, soweit sie lediglich die (u.a. durch die Herstellung vorhandener Straßen) bereits zerstörten Bodenschichten betreffen.

Für unvermeidliche Eingriffe in die - von planfestgestellten LBP-Maßnahmen betroffenen - Bodendenkmale / Bodendenkmalverdachtsflächen wird die in lfd. Nr. 209 des BV (vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB) vorgesehene denkmalschutzrechtliche Erlaubnis erteilt.

Soweit nicht bereits bauvorbereitend eine Prospektion stattfand oder stattfindet, hat der Vorhabenträger für Erdarbeiten in Bodendenkmal- und Bodendenkmalverdachtsflächen eine archäologische Baubegleitung vorzusehen.

Werden Bodendenkmale gefunden, sind sie gemäß § 7 Absatz 3 und § 9 Absatz 3 BbgDSchG zu bergen bzw. deren Veränderungen zu dokumentieren.

Auf die Richtlinien zur Grabungsdokumentation (Stand: 01.10.2014) des Brandenburgischen Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, Abt. Bodendenkmalpflege, wird hingewiesen.

Sollten bisher unbekannte Bodendenkmale gefunden werden, sind die Bestimmungen des BbgDSchG einzuhalten. Insbesondere ist bzw. sind

* Funde während der Erdarbeiten unverzüglich der zuständigen Denkmalschutzbehörde anzuzeigen (§ 11 Absatz 1 BbgDSchG),
* der Fund und die Fundstätte bis zum Ablauf einer Woche nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten und in geeigneter Weise vor Gefahren für die Erhaltung des Fundes zu schützen (§ 11 Absatz 3 Satz 1 BbgDSchG),
* entdeckte bewegliche Denkmale und bewegliche Bodendenkmale, die herrenlos sind oder die so lange verborgen waren, dass ihr Eigentümer nicht mehr zu ermitteln ist, mit der Entdeckung Eigentum des Landes und unverzüglich an die Denkmalfachbehörde zu übergeben (§ 12 Absatz 1 BbgDSchG) sowie
* die bauausführenden Firmen über diese Bestimmungen zu belehren.

II.11 Amtliches Vermessungswesen

Die Bestimmungen des BbgVermG sind einzuhalten.

Soweit wie möglich dürfen gemäß § 24 Absätze 2 und 3 BbgVermG die Standfestigkeit, Erkennbarkeit und Verwendbarkeit der Marken und Zeichen nicht gefährdet werden. Zur Sicherung der mit dem Boden verbundenen Festpunkte nach § 7 BbgVermG darf eine den jeweiligen Punkt umgebende kreisförmige Schutzfläche von zwei Metern Durchmesser weder überbaut noch abgetragen oder auf sonstige Weise verändert werden.

Das gilt nach Auskunft der **Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg** bzw. der **Katasterbehörde des Landkreises Prignitz** insbesondere für folgende Punkte:

Verzeichnis	Punkt-Nummern
N-32-108-B	2323, 2423
N-32-108-B-c	357PB
N-32-108-C	324/1-O
N-32-108-C-d	9260
N-32-120-A	1201A, 1224, 1224A
N-32-120-A-b	9130, 9160, 9170, 9200
KMQ 32795876	12010, 12080, 12090, 12100, 12110, 12120
KMQ 32795877	12020, 12030, 12040, 12050, 12070, 14100, 14240

Voraussichtlich sind Schutzvorkehrungen für den Erhalt der nachfolgenden gefährdeten Punkte nicht ausreichend:

Verzeichnis	Punkt-Nummer
N-32-120-A	1201, 1201B

Die Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg und die Katasterbehörde sind bereits gemäß § 24 Absatz 2 Satz 3 BbgVermG informiert, dass sie die gefährdeten Punkte entfernen bzw. verlegen können.

Sollten im Rahmen der Ausführungsplanung / Bauausführung trotz Schutzvorkehrungen weitere Veränderungen zu befürchten sein, ist die nach § 26 f. BbgVermG zuständige Behörde hierüber rechtzeitig vor der Veränderung zu unterrichten.

Ferner sind Grenzzeichen (Grenzsteine, Grenzmarken u.Ä.) vor Zerstörung zu schützen. Die Standfestigkeit, Erkennbarkeit und Verwendbarkeit der Marken und Zeichen dürfen nicht gefährdet werden. Andernfalls ist dies rechtzeitig vorher der Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg oder der Katasterbehörde des Landkreises Prignitz mitzuteilen (§ 24 Absatz 2 BbgVermG).

II.12 Verkehrsbeeinträchtigungen während der Baudurchführung

Während der Baudurchführung hat der Vorhabenträger Sperrungen bzw. Verkehrsbeeinträchtigungen öffentlicher Straßen so weit wie möglich zu minimieren. Insbesondere soll er bis zur Inbetriebnahme des parallel verlaufenden Teilabschnitts der BAB 14 auf Vollsperrungen der B 189 verzichten.

Evtl. während der Bauzeit erforderliche Verkehrsraumeinschränkungen, Sperrungen und Umleitungsstrecken sind rechtzeitig vorher mit dem **Landkreis Prignitz** (besonders in seiner Eigenschaft als untere Straßenverkehrsbehörde und bezogen auf den Brand- und Katastrophenschutz) zu besprechen.

Der Vorhabenträger soll für Baustellenverkehr und vor allem für Baustofftransporte (außerhalb des Baustellenbereichs) nur

* die B 189 über das Bundesfern- und Landesstraßennetz und / oder
* die Bundeswasserstraße „Elbe“ über das Wasserstraßennetz

nutzen. Dieses Verkehrsnetz ist für die beim hiermit festgestellten Vorhaben in größerem Ausmaß erforderlichen Verkehre regelmäßig ausreichend leistungsfähig. Die erhebliche Nutzung anderer öffentlicher Straßen/Wege ist dagegen möglichst vollständig zu vermeiden.

Der Vorhabenträger darf die Erschließung benachbarter Grundstücke grundsätzlich nicht beeinträchtigen. Evtl. ausnahmsweise erforderliche kurzzeitige Beeinträchtigungen sind rechtzeitig vorher den betroffenen Eigentümern / Nutzern mitzuteilen.

II.13 Kampfmittelbeseitigung

Der Vorhabenträger hat die in den Schreiben des Zentraldienstes der Polizei - Kampfmittelbeseitigungsdienst - vom 08.04.2010 (Az.: 1010040000) und 01.07.2011 (Az.: 1010040001) angesprochene Munitionsfreiheitsbescheinigung rechtzeitig vor Bauausführung einzuholen.

II.14 Widmung

Die Planfeststellungsbehörde bestätigt die vom Vorhabenträger im BV (vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB) vorgesehenen Regelungen zu Widmung, Umstufung, Einziehung gemäß § 2 FStrG. Hervorzuheben ist die für die BAB 14 geltende Regelung in lfd. Nr. 1 des BV.

II.15 Kreuzung B 189 / Gemeindestraße „Wahrenberger Chaussee“

Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, die von der Stadt Wittenberge geforderte Ausrüstung der Kreuzung B 189 / Gemeindestraße „Wahrenberger Chaussee“ mit einer Lichtsignalanlage nicht zu verbauen. Dazu hat der Vorhabenträger den Kreuzungsbereich mit ausreichenden Leerrohren auszustatten, um – im Falle einer entsprechenden Anordnung der Verkehrsbehörde des Landkreises Prignitz – die unkomplizierte spätere Ergänzung einer Lichtsignalanlage zu ermöglichen.

II.16 Inanspruchnahme von Grundstücken bzw. Eigentum

II.16.1 Enteignungsrechtliche Vorwirkung

Der Gesetzgeber hat in § 19 Absatz 1 FStrG entschieden, dass die Träger der Straßenbaulast der Bundesfernstraßen zur Erfüllung ihrer Aufgaben das Enteignungsrecht haben. Nach § 19 Absatz 2 FStrG ist der festgestellte Plan dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend.

II.16.2 Entschädigungsansprüche dem Grunde nach

Die durch das hiermit planfestgestellte Vorhaben betroffenen Grundstückseigentümer und Inhaber eigentumsähnlicher Rechte haben gegen den Vorhabenträger einen Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach für die Inanspruchnahme ihres Eigentums sowie für sonstige durch das Vorhaben hervorgerufene unzumutbare Nachteile.

Über die Höhe der Entschädigung ist im Entschädigungsverfahren zu befinden. Dabei steht es den Parteien frei, sich außerhalb eines förmlichen Verfahrens zu einigen oder nach § 19 Absatz 5 und § 19a FStrG das Enteignungsgesetz des Landes Brandenburg als Basis zu wählen.

In der Planfeststellung wird über die Inanspruchnahme von Flächen nur dem Grunde nach entschieden. In der vorliegenden Planfeststellung dürfen nur diejenigen technischen und rechtlichen Regelungen getroffen werden, die in einem unmittelbaren und ursächlichen Zusammenhang mit dem planfestgestellten Vorhaben stehen. Ein derartiger Zusammenhang fehlt bei Entschädigungsfragen.

Fragen nach der Höhe der Entschädigung, der Ausdehnung der Enteignung auf Antrag des Eigentümers (§ 7 Absätze 2 bis 4 EntGBbg) und der Entschädigung in Land (§ 16 EntGBbg) sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu verhandeln.

Kommt in den Grunderwerbsverhandlungen eine einvernehmliche Regelung nicht zustande, bleibt die Festsetzung der Entschädigung einem gesonderten Verfahren vorbehalten, für welches die Enteignungsbehörde des Landes Brandenburg (das Ministerium des Innern und für Kommunales des Landes Brandenburg, Henning-von-Tresckow-Straße 9-13, 14467 Potsdam) zuständig ist. Hierzu finden sich weitere Informationen unter www.enteignung.brandenburg.de.

II.16.3 Maßgeblichkeit der Lagepläne

Die Planfeststellungsbehörde hebt hervor, dass die Angaben in den Grunderwerbsunterlagen (vgl. Nr. I.3.13 dieses PFB) teilweise auf noch nicht aktualisierten und geodätisch erstellten Katasterunterlagen beruhen. Daher ist es nicht auszuschließen, dass Abweichungen zu den wirklichen Eigentumsgrenzen bestehen. Die tatsächliche Grundstücksinanspruchnahme wird im Rahmen der Schlussvermessung (durch punktuelle Katastervermessung) festgestellt. Maßgeblich dafür sind die geometrischen Darstellungen / Regelungen in den Lageplänen (vgl. Nr. I.3.6 dieses PFB) und Maßnahmenplänen (vgl. Nr. I.3.11.6 und I.3.11.7 dieses PFB), da diese Grundlage für die spätere Bauausführung sind.

II.16.4 Hinweis auf Veränderungssperre und Vorkaufsrecht

Gemäß § 9a Absatz 1 FStrG dürfen vom Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren an (vgl. Nr. III.2.3 dieses PFB) auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Übernahme durch den Träger der Straßenbaulast wesentlich wertsteigernde oder den geplanten Straßenbau erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden. Veränderungen, die in rechtlich zulässiger Weise vorher begonnen worden sind, Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung werden hiervon nicht berührt.

§ 9a Absatz 6 FStrG gewährt dem Träger der Straßenbaulast seit Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren ein Vorkaufsrecht an den vom Plan betroffenen Flächen.

II.16.5 **Eigentümer des Grundstücks mit den lfd. Nrn. 2.34.1 bis 2.34.3 des GV**

Den in den Planunterlagen vorgesehenen Erwerb von 181 m^2 darf der Vorhabenträger nur mit ausdrücklichem Einverständnis der Grundstückseigentümer ausüben. Solange das Einverständnis nicht vorliegt, erlaubt der hiermit festgestellte Plan lediglich eine dauerhafte dingliche Belastung der Fläche mit einem Überfahrungs-/Wegerecht.

Die 181 m^2 große Teilfläche des Grundstücks soll zwar als Wendestelle der durch die BAB 14 zerschnittenen Gemeindestraße „Kahlhorstweg“ (lfd. Nr. 53 des BV; vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB) dienen. Nach § 13 Absatz 1 BbgStrG soll der Träger der Straßenbaulast das Eigentum an den der Straße dienenden Grundstücken erwerben.

Der östlich der BAB 14 beginnende Abschnitt der Gemeindestraße hat jedoch zukünftig nur noch eine Zubringerfunktion für das zu beanspruchende Grundstück und als Wartungsweg für das Gewässer II. Ordnung „I/133“. Es ist davon auszugehen, dass die Wendestelle ganz überwiegend nur für Zwecke des Grundstücks mit den lfd. Nrn. 2.34.1 bis 2.34.3 des GV genutzt wird. Andere Nutzungen einschließlich der Gewässerwartung sind dagegen voraussichtlich selten.

In dieser Sondersituation erscheint es angemessen, dass sich der Straßenbaulastträger der Gemeindestraße mit einem Überfahrungs-/Wegerecht für die Wendestelle begnügt.

II.17 Versorgungsanlagen

Soweit nicht in den lfd. Nrn. 100 bis 104 des BV (vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB) Anpassungen/Umverlegungen geplant sind, hat der Vorhabenträger im Rahmen seiner Bauausführung den vorhandenen Bestand der Versorgungsanlagen hinreichend zu schützen und dabei das öffentliche Interesse an der Aufrechterhaltung der Versorgung durch das jeweilige Versorgungsunternehmen zu würdigen.

Die in den Schreiben vom 16.03.2010 (Az.: PTI22,2502-173445,PuB1,Ref.2) und 09.11.2016 (Az.: PTI32,PPB2,FRef;2502-242120) gegebenen Hinweise zum Schutz der Versorgungsanlagen (insbesondere die Kabelschutzanweisung) der **Deutschen Telekom Technik GmbH** sind – soweit sie nicht bereits in der festgestellten Planung berücksichtigt sind – bei der Ausführungsplanung / Bauausführung zu beachten. Die Planfeststellungsbehörde weist auf die lfd. Nr. 102 des BV hin.

III.
Begründung

III.1 Allgemeines

Das Planfeststellungsverfahren dient dazu, die Vielzahl der von diesem Vorhaben berührten Interessen zum Ausgleich zu bringen. Damit sich die Planfeststellungsbehörde mit dem „Interessengeflecht“ der Planung sachgerecht auseinandersetzen konnte, fand eine Öffentlichkeitsbeteiligung statt, die über die Information der lokalen Öffentlichkeit hinaus zum Rechtsschutz der Betroffenen beitrug. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden viele Bedenken und Einwendungen erhoben bzw. Hinweise gegeben, welche die planaufstellende Behörde und die Planfeststellungsbehörde bei der Entscheidungsfindung in die Abwägung eingestellt haben. Dass in dem hier vorliegenden Interessengeflecht nicht allen Einwendungen entsprochen werden konnte, versteht sich von selbst. Dennoch sind die Bedenken / Einwendungen / Hinweise im Verlauf des Verfahrens nicht ungeprüft geblieben. U.a. darauf beruhen die im PFB ausgewiesenen Änderungen an den ausgelegten Planunterlagen (hervorzuheben sind die in den Nrn. I.2 und I.3 dieses PFB genannten Deckblätter sowie die Regelungen in Nr. II dieses PFB).

Die Planfeststellungsbehörde hat gemäß § 74 Absatz 2 Satz 1 VwVfG im PFB über alle – form- und fristgerecht erhobenen sowie bis zum Ende des Anhörungsverfahrens aufrecht erhaltenen – Einwendungen zu entscheiden. Das bedeutet aber nicht, dass jede Einwendung individuell behandelt werden müsste. Zum Zwecke einer übersichtlichen und effektiven Behandlung wurden gleichartige und ähnliche Einwendungen zu Themenkomplexen zusammengefasst.

Einwendungen müssen lediglich in groben Zügen erkennen lassen, welche Beeinträchtigungen befürchtet werden und in welcher Hinsicht die Planfeststellungsbehörde bestimmte Belange einer näheren Betrachtung unterziehen soll (vgl. BVerwG, Beschluss vom 22.07.2010 - 7 VR 4.10). Von einem Einwender kann erwartet werden, dass er gegen die Planung sprechende Gesichtspunkte geltend macht, die sich nach den ausgelegten Unterlagen einem Laien in seiner Lage von dessen eigenem Kenntnis- und Erfahrungshorizont her erschließen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 02.09.2010 - 9 B 11.10, 9 B 12.10 und 9 B 13.10).

Einwendungen sind im Planfeststellungsverfahren sachliches, auf die Verhinderung oder Modifizierung des beantragten Vorhabens abzielendes Gegenvorbringen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 30.01.1995 - 7 B 20.95). Nur dem Vorbringen eines Betroffenen kommt die Bezeichnung „Einwendung“ zu. Im PFB beschränkt sich die notwendige Entscheidung (§ 74 Absatz 2 Satz 1 VwVfG) auf diese „Einwendungen“ im eigentlichen Sinn, während es keiner Entscheidung über Anregungen (also das Vorbringen eines nicht Betroffenen) bedarf. Die Anregungen sind lediglich im Rahmen der planerischen Abwägung zu bedenken.

III.2 Verfahren

Der Vorhabenträger beantragte bei der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 30.11.2009 (P1.1-14-1153) – für den 4-streifigen Neubau der BAB 14, VKE 1153, von Bau-km 0+000 bis 2+000 westlich von Wittenberge – die Durchführung eines Anhörungsverfahrens (Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens) auf der Grundlage der §§ 17 ff. FStrG und §§ 72 ff. (Teil V Abschnitt 2) VwVfG.

Die Anhörungsbehörde kontrollierte zunächst die Vollständigkeit der eingereichten Planunterlagen und veranlasste die Einholung der Stellungnahmen der Behörden nach § 73 Absatz 2 VwVfG sowie die Auslegung des Plans (§ 73 Absatz 1 Satz 2 VwVfG) in den betroffenen Gemeinden und Städten (§ 10 Absatz 2 VwVfGBbg i.V.m. § 73 Absatz 3 VwVfG). Für die vom Vorhabenträger vorgelegten Planänderungen wurden im erforderlichen Umfang ergänzende Verfahrensschritte durchgeführt.

Nach Abschluss des Anhörungsverfahrens übergab die Anhörungsbehörde die Planunterlagen mit den Einwendungen und Stellungnahmen der Behörden der Planfeststellungsbehörde.

Die Planfeststellungsbehörde ist sich nach ihrer Prüfung sicher, dass das Planfeststellungsverfahren grundsätzlich unter Beachtung der gesetzlich vorgeschriebenen Förmlichkeiten durchgeführt wurde.

III.2.1 Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz

III.2.1.1 Anwendbarkeit des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes

Gemäß § 11 Absatz 2 Satz 1 VerkPBG sind Planungen für Verkehrswege, für die ein Verfahren nach den Vorschriften dieses Gesetzes begonnen wurde, auch nach Ablauf des 16.12.2006 nach den Vorschriften dieses Gesetzes zu Ende zu führen.

Gemäß § 11 Absatz 2 Satz 2 Nr. 1 VerkPBG gilt die Planung bei Linienbestimmungen mit dem Antrag auf Linienbestimmung an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, – d.h. im vorliegenden Fall mit Schreiben vom 20.12.2004 (51.1) und 23.11.2004 (51.3) – als begonnen. Die Linie für die BAB 14, Magdeburg – Wittenberge – Schwerin, Abschnitt Landesgrenze ST/BB – Landesgrenze BB/MV wurde mit Schreiben vom 31.08.2005 (S 01/40.10.82-0014/111 BB 04) bestimmt. Dementsprechend stellte das BVerwG seine Zuständigkeit in den Verwaltungsstreitsachen zu bereits planfestgestellten Teilabschnitten der BAB 14 nicht in Frage (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.01.2014 - 9 A 4.13; Urteile vom 03.05.2013 - 9 A 16.12 und 9 A 17.12; Urteil vom 25.05.2011 - 9 A 15.10; Beschluss vom 17.05.2011 - 9 A 11.10; Beschluss vom 20.10.2010 - 9 VR 5.10).

Ein nächster wichtiger Bestandteil dieser Straßenplanung ist die am 30.11.2009 (P1.1-14-1153) beantragte und hiermit abgeschlossene Planfeststellung.

III.2.1.2 Aufschiebende Wirkung der Anfechtungsklage

Gemäß § 5 Absatz 2 VerkPBG hat die Anfechtungsklage gegen einen PFB, der dem VerkPBG unterfällt, keine aufschiebende Wirkung und ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen diesen PFB nach § 80 Absatz 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des PFB beim BVerwG gestellt und begründet werden.

Beim hiermit festgestellten Straßenbauvorhaben ist – abweichend vom gesetzlichen Regelfall des § 5 Absatz 2 VerkPBG – nicht erkennbar, dass im Falle eines gerichtlichen Verfahrens bis zur im Hauptsacheverfahren vorzunehmenden Prüfung der erhobenen rechtlichen Einwände gegen das Vorhaben ein aktuelles öffentliches Interesse an der sofortigen Umsetzung dieses PFB besteht.

Gemäß Nr. II.2 dieses PFB darf das hiermit planfestgestellte Straßenbauvorhaben erst realisiert werden, wenn an der Landesgrenze Brandenburg / Sachsen-Anhalt ein PFB zur Fortführung der BAB 14 in südöstliche Richtung bis zur nächstgelegenen verkehrswirksamen Verknüpfung mit dem Bundesfernstraßennetz ergangen ist, und sofern und solange dieser PFB auch vollziehbar ist. Nach Auskunft der Planfeststellungsbehörde des Landes Sachsen-Anhalt wird der PFB für die angrenzende VKE 3.2a voraussichtlich erst in mehreren Monaten erlassen.

Angesichts dieses schon jetzt absehbaren Zeitraums von mehreren Monaten bis zum frühesten Vollzugsbeginn liegt es nahe, die Vollziehung des hiermit erlassenen PFB gemäß § 80 Absatz 4 Satz 1 VwGO bereits von Amts wegen behördlich auszusetzen, um so die für die Antragsteller zur Vermeidung etwaiger Rechtsnachteile unausweichliche, weil fristgebundene Einleitung eines Verfahrens des vorläufigen Rechtsschutzes entbehrlich zu machen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 31.03.2011 - 9 VR 2.11 mit weiteren Nachweisen).

Diese Entscheidung liegt der Rechtsbehelfsbelehrung (s. Nr. VI dieses PFB) zugrunde.

III.2.2 Datenschutz

Aus Gründen des Datenschutzes verzichtete die Planfeststellungsbehörde in diesem PFB auf die Wiedergabe der Namen privater Personen. Soweit erforderlich, wurde zur Identifikation Bezug genommen auf

* die jeweiligen Einwendungsschreiben,
* die Angaben von Ort und Straße und / oder
* die lfd. Nrn. des GV (vgl. Nr. I.3.13.2 dieses PFB).

Zur weiteren Anonymisierung werden die privaten Personen im Nachfolgenden nur in der Pluralform angesprochen (z.B. die Einwender, die Grundstückseigentümer, die Betroffenen, etc.).

III.2.3 Anhörungsverfahren

Die in Nr. I.1 aufgezählten Planunterlagen lagen in der Stadt Wittenberge, im Amt Putlitz-Berge sowie in den Gemeinden Gumtow und Karstädt jeweils in der Zeit vom 22.02.2010 bis einschließlich 22.03.2010 während der Dienststunden aus (Auslegung).

Die Stadt, das Amt und die Gemeinden hatten Zeit und Ort der Auslegung vorher ortsüblich bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der Ausschlussfrist des § 73 Absatz 4 VwVfG Einwendungen gegen den Plan schriftlich erhoben oder mündlich zur Niederschrift gegeben werden konnten.

Weiter wurde in der Bekanntmachung darauf hingewiesen, dass nach Ablauf der Frist, das war am 06.04.2010, Einwendungen ausgeschlossen sind.

Die nicht ortsansässig Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt waren oder sich innerhalb angemessener Frist ermitteln ließen, sind entsprechend § 73 Absatz 5 Satz 3 VwVfG über die geänderten Pläne individuell benachrichtigt worden.

Parallel zur Auslegung forderte die Anhörungsbehörde die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, zur Stellungnahme innerhalb der gesetzten Frist auf. In diesem Zusammenhang wurden Vereinigungen, die auf Grund einer Anerkennung befugt sind, Rechtsbehelfe nach der Verwaltungsgerichtsordnung gegen die Entscheidung nach § 74 VwVfG einzulegen, von der Auslegung der Planunterlagen unterrichtet.

Die Erörterung der Stellungnahmen und Einwendungen fand am 22.11., 23.11. und 24.11.2010 im großen Sitzungssaal des Rathauses der Stadt Wittenberge statt. Von der Erörterungsveranstaltung fertigte die Anhörungsbehörde ein Ergebnisprotokoll.

Anschließend ist der ausgelegte Plan vom Vorhabenträger aufgrund der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen geändert worden.

Soweit dadurch der Aufgabenbereich einer Behörde oder einer Vereinigung nach § 73 Absatz 4 Satz 5 VwVfG oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt wurden, ist diesen die Änderung mitgeteilt und ihnen Gelegenheit zu Stellungnahmen und Einwendungen gegeben worden.

Die Deckblattunterlage vom 30.03.2011 (vgl. Nr. I.2 dieses PFB) lag in der Stadt Wittenberge und im Amt Putlitz-Berge sowie in den Gemeinden Gumtow und Karstädt in der Zeit vom 06.06.2011 bis 05.07.2011 während der Dienststunden aus (Auslegung).

Die Stadt, das Amt und die Gemeinden hatten Zeit und Ort der Auslegung vorher ortsüblich bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der Ausschlussfrist Einwendungen gegen den Plan schriftlich erhoben oder mündlich zur Niederschrift gegeben werden konnten.

Weiter wurde in der Bekanntmachung darauf hingewiesen, dass nach Ablauf der Frist, das war am 19.07.2011, Einwendungen ausgeschlossen sind.

Bis zum Jahre 2016 ist der ausgelegte Plan vom Vorhabenträger nochmals geändert worden. Wie schon in der Deckblattunterlage vom 30.03.2011 beschränkten sich die Änderungen auf kleinere Planungsdetails, Korrekturen, verbesserte Darstellungen und auf die Aktualisierung von Informationen im LBP. Neu hinzugefügt wurde 2016 ein Fachbeitrag nach WRRL.

Um die Lesbarkeit des Straßenbauplanes zu optimieren, erstellte der Vorhabenträger eine vollständige „Schlussfassung“ seiner Planung als Deckblattunterlage mit dem jeweils letzten Planungsstand bis zum 04.08.2016 (vgl. Nr. I.3 dieses PFB). Diese „Schlussfassung“ lag in den Städten Wittenberge und Perleberg, im Amt Putlitz-Berge sowie in der Gemeinde Karstädt in der Zeit vom 10.10.2016 bis 09.11.2016 während der Dienststunden aus (Auslegung).

Die Städte, das Amt und die Gemeinde hatten Zeit und Ort der Auslegung vorher ortsüblich bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der Ausschlussfrist Einwendungen gegen den Plan schriftlich erhoben oder mündlich zur Niederschrift gegeben werden konnten.

Weiter wurde in der Bekanntmachung darauf hingewiesen, dass nach Ablauf der Frist, das war am 23.11.2016, Einwendungen im Rahmen des Verwaltungsverfahrens ausgeschlossen sind.

Parallel zur Auslegung forderte die Anhörungsbehörde die Behörden, deren Aufgabenbereich durch die Änderungen berührt werden könnten, zur Stellungnahme innerhalb der gesetzten Frist auf. In diesem Zusammenhang wurden Vereinigungen, die auf Grund einer Anerkennung befugt sind, Rechtsbehelfe nach der Verwaltungsgerichtsordnung gegen die Entscheidung nach § 74 VwVfG einzulegen, von der Auslegung der Planunterlagen unterrichtet.

Anschließend sah die Anhörungsbehörde anhand des erreichten Verfahrensstandes und mit Blick auf die Wiederholungen der bereits erörterten Einwendungsinhalte keinen zusätzlichen Erörterungsbedarf und verzichtete auf eine nochmalige förmliche Erörterung. Sie gab den Einwendern, Vereinigungen und Trägern öffentlicher Belange die Gelegenheit zur Äußerung, insbesondere auch zu den Erwiderungen des Vorhabenträgers.

III.2.4 Verfristete Einwendungen

Einzelne Einwendungen bzw. Einwendungsinhalte waren erst nach Ablauf der in vorstehender Nr. III.2.3 dieses PFB genannten Einwendungsfristen vorgebracht worden. Diese Einwendungen bzw. Einwendungsinhalte gegen die offen gelegten Pläne sind nach § 73 Absatz 4 VwVfG im Anhörungsverfahren ausgeschlossen.

§ 73 Absatz 4 Satz 1 VwVfG bestimmt, dass jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt wird, bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder der Gemeinde Einwendungen gegen den Plan erheben kann. Die Versäumung der Frist hat gemäß § 73 Absatz 4 Satz 3 VwVfG zur Folge, dass die Einwendungen gegen den Plan, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, ausgeschlossen sind. Hierauf wurde gemäß § 73 Absatz 4 Satz 4 VwVfG in der Bekanntmachung der Offenlegung hingewiesen.

Unter Beachtung des Urteils des Gerichtshofs der Europäischen Union vom 15.10.2015 in der Rechtssache C-137/14 und der aktuellen Fassung des UmwRG hat die Planfeststellungsbehörde in diesem PFB auch zu allen verfristeten Einwendungsinhalten Entscheidungen getroffen. In dem Urteil erkannte und entschied der Gerichtshof, dass die Bundesrepublik Deutschland gegen ihre Verpflichtungen aus Artikel 11 der Richtlinie 2011/92/EU vom 13.12.2011 über die UVP verstoßen hat, indem sie durch § 73 Absatz 4 VwVfG die Klagebefugnis und den Umfang der gerichtlichen Prüfung auf Einwendungen beschränkt, die bereits innerhalb der Einwendungsfrist im Verwaltungsverfahren, das zur Annahme der Entscheidung geführt hat, eingebracht wurden. Gemäß § 5 UmwRG bleiben Einwendungen, die eine Person oder eine Vereinigung im Sinne des § 4 Absatz 3 Satz 1 UmwRG erstmals im Rechtsbehelfsverfahren erhebt, nur dann unberücksichtigt, wenn die erstmalige Geltendmachung im Rechtsbehelfsverfahren missbräuchlich oder unredlich ist.

III.2.5 Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß § 17 FStrG i.V.m. BbgUVPG und UVPG wurde die Umweltverträglichkeit des hiermit planfestgestellten Vorhabens geprüft.

Aufgrund der Überleitungsvorschrift des § 74 Absatz 2 UVPG (aktuelle Fassung) ist das laufende Planfeststellungsverfahren nach der Fassung des UVPG, die vor dem 16.05.2017 galt, zu Ende zu führen. Deshalb beziehen sich die folgenden Angaben auf die vor dem 16.05.2017 geltende Fassung des UVPG.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach § 2 Absatz 1 Satz 1 UVPG ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, die der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen (hier: Planfeststellungsverfahren).

Die Anhörungsbehörde hat die nach § 6 UVPG erforderlichen Unterlagen, die Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind, den nach § 7 UVPG zu beteiligenden Behörden übermittelt und um Stellungnahme gebeten. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren. Nach § 9 Absatz 1 Satz 3 UVPG muss das nach § 9 Absatz 1 Satz 1 UVPG erforderliche Beteiligungsverfahren den Anforderungen des § 73 Absatz 3 Satz 1 und Absätze 4 bis 7 VwVfG entsprechen. Diese verfahrensrechtlichen Vorschriften – spezialisiert durch § 17a FStrG – sind eingehalten worden. Die Unterrichtung der Öffentlichkeit erfolgte gemäß § 9 Absatz 1a UVPG. Im Beteiligungsverfahren wurden die Maßgaben des § 9 Absatz 1b UVPG eingehalten.

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens ermittelte der Vorhabenträger in mehrstufigen Planungsschritten

* beginnend in der Vorplanung (1993 bis 2001),
* weiter in einem Raumordnungsverfahren mit integrierter Prüfung der Umweltverträglichkeit (2002 bis 2004),
* detailliert bei der Erstellung der Planunterlagen (2005 bis 2009), in die alle entscheidungsrelevanten Informationen aus den früheren Unterlagen übernommen wurden,
* bis hin zu ergänzenden Untersuchungen im Verlauf des hiermit abgeschlossenen Planfeststellungsverfahrens (2010 bis 2016).

Die Beeinträchtigungen der in § 2 Absatz 1 Satz 2 UVPG aufgeführten Schutzgüter durch bau-, anlage- und betriebsbedingte Effekte wurden eingeschätzt. Die nach § 6 Absätze 3 und 4 UVPG erforderlichen Angaben, Untersuchungen und Gutachten sind in die vorliegenden Planfeststellungsunterlagen übernommen worden (hier wird besonders auf die Nrn. I.3.1, I.3.9.1, I.3.10.1, I.3.11.1, I.3.11.8 bis I.3.11.13 und I.3.12.1 dieses PFB verwiesen).

Zusammenfassende Darstellung (§ 11 UVPG) und Bewertung (§ 12 UVPG) der Umweltauswirkungen des Vorhabens:

Der hiermit planfestgestellte Teilabschnitt der BAB 14 ist Teil eines Gesamtvorhabens zur Herstellung einer neuen großräumigen Verkehrsbeziehung (s. auch nachfolgende Nr. III.3.1 dieses PFB). Mit dem Gesamtvorhaben verbunden sind umfangreiche vielfältige Auswirkungen auf die Umwelt, die in angepasstem großem Maßstab für die Entscheidungsfindung der Verbindungsvariante und der Gesamtlinie ermittelt wurden. Darauf aufbauend wurde der im Land Brandenburg für eine mögliche Variante in Betracht kommende und zu untersuchende Korridor festgelegt.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf den Erläuterungsbericht und besonders die – im Verlauf des Anhörungsverfahrens aktualisierte – allgemeinverständliche Zusammenfassung (§ 6 Absatz 3 Satz 2 UVPG) in Nr. I.3.1 dieses PFB. Darin sind die maßgeblichen Angaben über die Ermittlung, Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen zusammengefasst.

In der allgemeinverständlichen Zusammenfassung werden – im Anschluss an eine allgemeine Beschreibung des Vorhabens – der Untersuchungsrahmen sowie die Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens anhand umweltrelevanter Schutzgüter beschrieben. Anschließend findet sich eine Übersicht über die wichtigsten vom Träger des Vorhabens geprüften Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens. Unter Würdigung der Abschnittsbildung an der Landesgrenze sind ergänzend kritische Umweltwirkungen des sich im Land Sachsen-Anhalt anschließenden Teilabschnitts dargestellt, bevor die Vorzugslinie mit ihren wesentlichen umweltrelevanten Wirkungen beschrieben wird. Dann folgt eine Darstellung der Maßnahmen zur Minimierung erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen und der Möglichkeiten zur Kompensation verbleibender Auswirkungen. Die unvermeidlichen Umweltwirkungen sind schutzgutbezogen dargestellt, ergänzt mit den Ergebnissen der Untersuchungen zu besonders geschützten Gebieten und Arten.

Der hiermit planfestgestellte Teilabschnitt der BAB 14 am Rande der Stadt Wittenberge nutzt den Belastungsstreifen der vorhandenen B 189 und verstärkt ihn. Der Belastungsstreifen befindet sich in einem Grenzbereich zwischen städtischer Bebauung und besonders sensiblen natürlichen Flächen.

Im Bereich der städtischen Bebauung kommt dem Schutzgut Mensch ein hohes Gewicht zu. Hervorzuheben sind die Immissionswirkungen. Unter Einbeziehung der geplanten Schutzvorkehrungen wird das hiermit festgestellte Vorhaben für das Schutzgut Mensch grundsätzlich keine erheblichen Immissionsbeeinträchtigungen zur Folge haben.

Im Rahmen des Schutzguts Kulturgüter und sonstige Sachgüter sind Bodendenkmale zu würdigen. Die Besonderheit von Bodendenkmalen besteht darin, dass ihre Bedeutung und Aussagekraft bis zur Ausgrabung nur abgeschätzt werden kann. Durch Ausgrabung und Bergung von Funden werden Bodendenkmale einerseits zerstört, andererseits aber erst im Detail offengelegt und können dabei erfasst, untersucht und ausgewertet werden. Diese Handlungen sind für die im Straßenbaubereich befindlichen Bodendenkmale bereits vollzogen. Das Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter wird somit voraussichtlich nicht wesentlich negativ beeinträchtigt.

Die Schutzgüter Luft und Klima sind großräumig von Bedeutung. Die Wirkung des Neubaus der BAB 14 ist örtlich begrenzt und nur im Nahbereich messbar. Als einzelner Bestandteil des gesamten Straßennetzes hat die BAB 14 keine erhebliche Wirkung auf diese Schutzgüter.

Außerhalb städtischer Bebauung liegen große Schwergewichte bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser sowie Landschaft. Mit diesen Schutzgütern setzt sich umfassend der LBP (s. Nr. I.3.11 dieses PFB) auseinander. Er enthält zu allen möglicherweise vorhabensbedingt zu beeinträchtigenden Bestandteilen dieser Schutzgüter detaillierte Erfassungen, Untersuchungen bzw. Begutachtungen.

Fast im gesamten Beeinträchtigungsbereich des Vorhabens steht das Grundwasser nur wenig unter der Oberfläche (Flurabstände <2 m). Die vorhandenen Böden bieten keinen (im Elbdeichvorland) oder nur begrenzten Schutz gegen negative Beeinträchtigungen. Trotzdem drohen keine erheblichen vorhabensbedingten Beeinträchtigungen, weil das straßenbauliche Regelwerk – und hier besonders die RAS-Ew – geeignete Lösungen für solche Rahmenbedingungen vorsieht, die in die festgestellte Planung übernommen wurden.

Durch den Neubau der BAB 14 werden Gewässer beeinträchtigt.

Das Gewässer I. Ordnung „Elbe“ wird durch eine neue Autobahnbrücke überspannt, verbunden mit Verschattungswirkungen. Unmittelbar neben dem vorhandenen Stützpfeiler der B 189 wird ein zusätzlicher Stützpfeiler in der Elbe hergestellt. Die damit verbundenen bau- und anlagebedingten Wirkungen verändern den vorhandenen Zustand der „Elbe“ mit Blick auf benachbarte Gewässerabschnitte nicht erheblich und bleiben ohne nachweisliche Auswirkungen auf das gesamte Gewässer.

Kleine Oberflächengewässer (II. Ordnung) werden teilweise erheblich verändert. Hervorzuheben ist neben der Beschädigung/Zerstörung von drei Kleingewässern die Umverlegung von Grabenabschnitten. Diese Gewässerveränderungen werden durch die geplante naturnahe Herstellung neuer und Anpassung/Wiederherstellung der verbleibenden Gewässer in vollem Umfang ausgeglichen. Gegenstand der Planunterlagen ist die Wiederherstellung der beeinträchtigten natürlichen Funktionen der Gewässer II. Ordnung.

Straßenbauvorhaben sind regelmäßig und so auch hier mit erheblichen Beeinträchtigungen der oberen biologisch aktiven Bodenschicht verbunden. Nach ihrer Herstellung wirken die versiegelten Fahrbahnen und auch teilversiegelte Flächen zwar in gewissem Umfang für darunter liegende Böden als Schutz. Die streifenförmigen und durch ihre Länge großflächigen (Teil- und Voll-) Versiegelungen verhindern jedoch bis zu ihrer Beseitigung dauerhaft die Entstehung einer belebten biologisch aktiven Oberbodenschicht. Diese Eingriffe in den Boden einschließlich ihrer Folgen für die Natur und Landschaft sind schwerwiegend und nur zu einem kleinen Teil ausgleichbar. Wegen der sehr schweren Beeinträchtigungen wurde als Sonderlösung für die BAB 14 der minimierte Straßenquerschnitt RQ 28 gewählt.

Die vorstehend angesprochenen Beeinträchtigungen sind auch ein Schwerpunkt der Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft bzw. Tiere und Pflanzen. Hinzu kommen baubedingte und vorübergehende Beeinträchtigungen sowie Immissionsbelastungen. Schon wegen des großen Verlustes an biologisch wirksamer Bodenschicht haben die Beeinträchtigungen ein schweres Gewicht, das durch LBP-Maßnahmen nur teilweise ausgeglichen werden kann.

Im LBP und seinen Einzelbegutachtungen wird nachgewiesen, dass besonders geschützten Gebieten und Arten grundsätzlich keine erheblichen Beeinträchtigungen drohen.

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich nach Auswertung der Unterlagen des Vorhabenträgers (§ 6 UVPG), der behördlichen Stellungnahmen (§ 7 UVPG) und der Äußerungen der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG) davon, dass die unvermeidlichen vorhabensbedingten Umweltbeeinträchtigungen umfassend in den Planunterlagen dokumentiert und durch ausreichende Maßnahmen kompensiert sind. Sie erkennt, dass das Vorhaben im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne des § 1 i.V.m. § 2 Absatz 1 UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze zulässig ist.

III.2.6 Konzentrationswirkung des PFB

Durch die Planfeststellung (hier: gemäß §§ 17 ff. FStrG i.V.m. §§ 72 bis 78 VwVfG) wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich notwendiger Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt.

Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen, nicht erforderlich.

Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Absatz 1 VwVfG).

Auf die Besonderheiten in Nr. II.4 dieses PFB wird hingewiesen (vgl. auch nachfolgende Nr. III.6.1).

III.3 Planrechtfertigung etc.

Die im Anhörungsverfahren aufrecht erhaltenen Einwendungen und Bedenken in Bezug auf

* Planrechtfertigung (III.3.1),
* Verkehrsprognose (III.3.2),
* Raumordnung (III.3.3),
* Linienbestimmung, Varianten (III.3.4),
* Querschnitt der BAB 14 (III.3.5),
* Abschnittsbildung (III.3.6),
* Knotenpunkt B 189 / Gemeindestraße „Wahrenberger Chaussee“ (III.3.7)

der hiermit planfestgestellten VKE 1153 (alt: 3.2b) der BAB 14 sind unbegründet.

Die gegen die hiermit festgestellte Straßenplanung mit ihren vielfältigen Wirkungen streitenden Interessen sind in ihrer Gesamtheit nicht so schwerwiegend, dass sie die öffentlichen Interessen an der BAB 14 überwiegen.

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich davon, dass die negativen Wirkungen der Straßenplanung soweit wie möglich minimiert sind. Weitere Anpassungen sind nicht erforderlich.

III.3.1 Planrechtfertigung

Das rechtliche Erfordernis einer Planrechtfertigung ergibt sich aus der Erwägung, dass eine hoheitliche Planung wegen der von ihr ausgehenden Auswirkungen auf die Rechte Dritter ihre Rechtfertigung nicht schon in sich trägt. Die Planrechtfertigung dient damit dem Zweck, Vorhaben, die nicht mit den Zielen des jeweiligen Fachrechts in Einklang stehen, bereits auf einer der Abwägung vorgelagerten und einer vollen gerichtlichen Überprüfung unterliegenden Stufe auszuscheiden. Sie stellt eine praktisch nur bei groben und einigermaßen offensichtlichen Missgriffen wirksame Schranke der Planungshoheit dar. Eine straßenrechtliche Planung hat daher Bestand, wenn sie auf die Verwirklichung der mit dem einschlägigen Fachgesetz generell verfolgten öffentlichen Belange ausgerichtet und vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 23.10.2014 - 9 B 29.14 mit weiteren Nachweisen).

Die Planfeststellungsbehörde bezieht sich auf die umfangreichen Angaben in den Nrn. 1 und 2 des Erläuterungsberichts (vgl. Nr. I.3.1 dieses PFB).

Der hiermit festgestellte 4-streifige Neubauabschnitt der BAB 14 verfügt über die notwendige Planrechtfertigung. Der geplante Neubau der BAB 14 entspricht den Zielsetzungen des § 1 Absatz 1 FStrG. Das ergibt sich aus § 1 Absatz 2 FStrAbG i.V.m. dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der dem Gesetz als Anlage beigefügt ist.

Die Verlängerung der vorhandenen BAB 14 ab Magdeburg nach Norden ist Bestandteil des Bedarfsplans und darin abschnittsweise als laufendes und fest disponiertes Vorhaben oder als vordringlicher Bedarf ausgewiesen.

Diese Verlängerung der BAB 14 gehört auch zu dem durch EU-Verordnung Nr. 1315/2013 festgelegten Gesamtnetz des transeuropäischen Verkehrsnetzes.

Der im Land Brandenburg gelegene Teil der BAB 14 war bereits im Bedarfsplan 2003[10] als *„laufendes und fest disponiertes Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für vordringlichen Bedarf“* enthalten.

Der ursprüngliche Planungsauftrag ergibt sich aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 1992[11]. Darin war festgelegt: *„Eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung wird vorgesehen, die Aufschluss über Art und Umfang sowie Umweltrelevanz der bislang diskutierten weiträumigen Verbindungen A 14 und A 39 geben soll.“*

Die im aktuellen Bedarfsplan enthaltenen Abschnitte der BAB 14 mit den lfd. Nrn. 436 bis 438 beginnen an der Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt und enden an der Landesgrenze zu Mecklenburg-Vorpommern. Sie sind Teilabschnitte der BAB 14, die bereits heute die Länder Sachsen und Sachsen-Anhalt und dabei die Städte Dresden, Leipzig, Halle und Magdeburg verbindet. Die vorhandene BAB 14 soll ab Magdeburg im Land Sachsen-Anhalt über Wittenberge im Land Brandenburg bis zum vorhandenen Autobahnnetz in Mecklenburg-Vorpommern verlängert werden, um eine möglichst gute Verbindung nach Wismar herzustellen.

---

[10] Anlage zum fünften Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004 (BGBl. I S. 2574)

[11] Anlage zum vierten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 15.11.1993 (BGBl. I S. 1877/1878)

Von den im Land Brandenburg gelegenen Bedarfsplanabschnitten sind die Abschnitte mit den lfd. Nrn. 437 und 438 (von der Anschlussstelle Karstädt über die Anschlussstelle Groß Warnow bis zur Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern) bereits hergestellt und dem Verkehr freigegeben worden. Die hiermit festgestellte Planung umfasst den 1. Teilabschnitt des Bedarfsplanabschnitts mit der lfd. Nr. 436. Der 2. Teilabschnitt befindet sich im Verfahrensteil Anhörung des Planfeststellungsverfahrens.

Im Rahmen der Projektentwicklung für die BAB 14 wurden im Vorfeld der Bedarfsplanüberprüfung in einer Verkehrsuntersuchung Nordost (VUNO 1995/2002) Netzalternativen zur Verbesserung der Fernstraßenerreichbarkeit im Großraum zwischen den Metropolräumen Berlin, Hamburg und Hannover untersucht. Im Ergebnis dieser Verkehrsuntersuchung stellte sich die Netzalternative „Hosenträgerlösung“ als die am besten geeignete Netzkonzeption heraus. Die BAB 14 als ein maßgebliches Netzelement wurde daraufhin weiter überprüft und bewertet.

Der Aufnahme in den Bedarfsplan liegt eine bedarfsbezogene Kosten-Nutzen-Analyse zugrunde. Ziel der Bewertung, die im Bedarfsplan ihren Niederschlag findet, ist es, die Bauwürdigkeit und die Dringlichkeit näher untersuchter Projekte aus gesamtwirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht darzustellen. In die Bewertung fließen u.a. die Zielsetzungen des § 1 Absatz 1 FStrG, Prognosen der Verkehrsentwicklung und Verkehrsströme, Beiträge zur Verkehrssicherheit sowie sonstige im Rahmen der Bedarfsplanung relevante Belange, insbesondere die der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus (vgl. § 4 Satz 1 Halbsatz 2 FStrAbG) sowie die voraussichtlichen Investitions- und Unterhaltskosten ein (vgl. BVerwG, Beschluss vom 30.06.2003 - 4 VR 2/03).

Mit der Aufnahme in den Bedarfsplan ist das verkehrliche Bedürfnis für den Neubau der BAB 14 mit einem 4-streifigen Querschnitt, ergänzt um beidseitige Seitenstreifen, kraft Gesetzes festgestellt und damit anerkannt.

Der § 1 FStrAbG enthält folgende Regelung:

„(1) Bau und Ausbau der Bundesfernstraßen sind Hoheitsaufgaben des Bundes. Das Netz der Bundesfernstraßen wird nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgebaut, der diesem Gesetz als Anlage beigefügt ist.

(2) Die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben entsprechen den Zielsetzungen des § 1 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes. Die Feststellung des Bedarfs ist für die Linienbestimmung nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes und für die Planfeststellung nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes verbindlich.“

Nach der gesetzgeberischen Wertung ist damit unter Bedarfsgesichtspunkten auch die Planrechtfertigung gegeben. Die Feststellung, dass ein Bedarf für den 4-streifigen Neubau der BAB 14 besteht, ist für die Planfeststellung nach §§ 17 ff. FStrG verbindlich. Das gilt auch für evtl. gerichtliche Verfahren.

Da die gesetzliche Bedarfsfeststellung für den Bundesfernstraßenbau durch die Prognose künftiger Verkehrsströme beeinflusst wird, zielt die angeordnete Bindungswirkung darauf ab, das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren und damit ebenso einen anschließenden Verwaltungsprozess von einem Gutachterstreit über die „richtigere“ Verkehrsprognose zu entlasten. Dieser Zweck des § 1 Absatz 2 FStrAbG schließt es somit aus, den Abwägungsvorgang, den der Gesetzgeber auf dieser Stufe vollzogen hat, unter dem Blickwinkel fachlich zu überprüfen, ob eine andere Verkehrsprognose vorzugswürdig sein könnte. Entscheidend ist allein, ob das Ergebnis der Normsetzung den anzulegenden verfassungsrechtlichen Maßstäben genügt (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.05.2013 - 9 A 16.12).

Es handelt sich bei der Ausweisung in der Bedarfsplanung nach dem Fernstraßenausbaugesetz um eine politische Leitentscheidung, welche die für das Vorhaben sprechenden Gründe stärkt. Die Planfeststellungsbehörde ist daher befugt, aus der gesetzgeberischen Leitentscheidung zugleich Gesichtspunkte im Rahmen der Abwägung abzuleiten, die für das Vorhaben sprechen. Die Überwindung solcher durch den Gesetzgeber unterstrichenen Belange kann nur aufgrund besonderer Gegengründe geschehen, die ihrerseits über ein entsprechendes Gewicht verfügen müssen; ausgeschlossen ist jedoch, dass die Planfeststellungsbehörde die Frage, ob ein Verkehrsbedarf für ein Vorhaben besteht, anders als der Gesetzgeber entscheidet (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 - 4 C 26.94).

Einer Planung, die nicht realisierbar ist, fehlt es an der erforderlichen Rechtfertigung; sie ist rechtswidrig. Dazu gehört auch der Mangel der Finanzierbarkeit eines Straßenbauvorhabens. Die Aufnahme eines Straßenbauprojekts mit Dringlichkeitsstufe des „vordringlichen Bedarfs“ in den Bedarfsplan des FStrAbG verbietet in aller Regel die Annahme, die direkte Finanzierbarkeit des Vorhabens aus Mitteln des Bundeshaushalts innerhalb des in § 17c FStrG festgelegten Zeitraums sei ausgeschlossen. Die Ausweisung als „vordringlicher Bedarf“ unterstreicht nicht nur die Dringlichkeit der Planung, sondern auch die Vorrangigkeit der Finanzierung im Rahmen aller in den Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben (vgl. BVerwG, Urteile vom 15.01.2004 - 4 A 11.02 - und vom 20.05.1999 - 4 A 12/98).

Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Anhaltspunkte dafür, dass sich die Planung innerhalb des in § 17c FStrG festgelegten Zeitraums aus finanziellen Gründen als undurchführbar erweisen könnte. Sowohl die bereits dem Verkehr zur Verfügung stehende VKE 1155 (PFB vom 30.03.2012 - 40.9 7171/14.5) als auch die in Bau befindlichen bzw. fertiggestellten Abschnitte in den Bundesländern Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern lassen die Weiterfinanzierung auch der nachfolgenden VKE bzw. Bauabschnitte (hier VKE 1153) erwarten.

Die Planrechtfertigung wird ferner nicht durch veränderte Kosten-Nutzen-Analysen infrage gestellt.

Es liegt auf der Hand, dass der gesetzgeberische Auftrag, die Umweltauswirkungen sorgfältig zu prüfen, nicht auf ein voraussichtlich negatives Ergebnis der Prüfung schließen lässt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24.02.2004 - 4 B 101.03; VGH Bayern, Urteil vom 04.11.2008 - 8 A 07.40043).

Der Vorhabenträger erfüllte den im Bedarfsplan aufgegebenen besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag mit umfangreichen fachlichen Gutachten (vgl. auch Nr. III.3.6 dieses PFB). Deren Ergebnisse stehen einer Planfeststellung nicht entgegen und wurden in die hiermit festgestellten Planunterlagen übernommen.

Gemäß § 18 Absatz 1 StVO dürfen Autobahnen und Kraftfahrstraßen nur mit Kraftfahrzeugen benutzt werden, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt. Fußgänger dürfen Autobahnen nicht betreten (§ 18 Absatz 9 StVO).

Für Verkehrsteilnehmer, die Autobahnen nicht benutzen dürfen, muss eine Querung der Elbe gewährleistet bleiben. Neben einer Autobahn ist dafür eine gesonderte Querungsmöglichkeit notwendig. Das ist die vorhandene Brücke im Zuge der B 189.

Ein Verzicht auf die hiermit planfestgestellte Autobahnbrücke über die Elbe (lfd. Nr. 2 des BV; vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB) wäre nur unter Verzicht auf den Neubau einer Autobahn (oder Kraftfahrstraße) möglich. Mit einer derartigen Lösung könnte die gesetzliche Vorgabe des FStrAbG jedoch nicht erfüllt werden.

Das **Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR** stellte in seinem Schreiben vom 11.07.2011 u.a. fest, dass eine zukunftsfähige, bedarfs- und verkehrsgerechte Straßeninfrastruktur für die Entwicklung der Prignitz unabdingbar ist, und dass die Schaffung einer zukunftsfähigen, bedarfs- und verkehrsgerechten Straßeninfrastruktur zügig erfolgen muss.

Auch wenn die Förderung der regionalen Entwicklung in der Prignitz nicht das mit dem Bau der BAB 14 angestrebte Hauptziel ist, wirkt sich die verbesserte verkehrliche Anbindung einer Region regelmäßig positiv auf ihre weitere Entwicklung aus (Nebenziel). Die BAB 14 wird in der Prignitz eines der wichtigsten Teile der angesprochenen zukunftsfähigen, bedarfs- und verkehrsgerechten Straßeninfrastruktur.

Dem Straßenbauvorhaben entgegenstehende Belange – vor allem der Grundstückseigentümer und -nutzer sowie von Natur und Landschaft – sind in ihrer Gesamtheit nicht ausreichend, um den vom Gesetzgeber festgelegten Bedarf zu überwinden. Im Anhörungsverfahren wurden keine unüberwindlichen Belange bekannt, die dazu nötigen, auf den hiermit festgestellten Neubau der BAB 14 – etwa zugunsten eines Ausbaus der B 189 (sogenannte Null-Variante / Null-Plus-Variante; s. Nr. 3.1.1 des Erläuterungsberichts) – zu verzichten.

Für die bereits im Land Brandenburg gebaute VKE 1155 ist im PFB vom 30.03.2012 (40.9 7171/14.5) entschieden, dass weder die dortigen widerstreitenden Belange den vom Gesetzgeber festgelegten Bedarf überwinden noch im Rahmen einer Vorausschau auf die Planung der Gesamtstrecke der BAB 14 von vornherein unüberwindliche Planungshindernisse bestehen (s. auch nachfolgende Nr. III.3.6 dieses PFB). Ein bundesverwaltungsgerichtliches Verfahren gegen den PFB vom 30.03.2012 endete für den Kläger erfolglos (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.05.2013 - 9 A 16.12).

Dies gilt entsprechend für im Land Sachsen-Anhalt planfestgestellte VKE (vgl. BVerwG, Urteile vom 08.01.2014 - 9 A 4.13 - und vom 25.05.2011 - 9 A 15.10 - sowie Beschluss vom 20.10.2010 - 9 VR 5.10).

III.3.2 Verkehrsprognose

Eine gesetzliche Vorgabe, nach welchen Methoden eine Verkehrsprognose im Einzelnen zu erstellen ist, gibt es nicht. § 3 der 16. BImSchV i.V.m. Anlage 1 enthält bestimmte Vorgaben für die Lärmberechnung, die aber keine aktuelle Zählung voraussetzen. Die Verkehrsstärke kann auch nach den in der Straßenplanung gebräuchlichen Modell- und Trendprognosen bestimmt werden. Eine Verkehrsprognose ist mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, d.h. methodisch fachgerecht zu erstellen. Die Überprüfungsbefugnis des Gerichts erstreckt sich allein darauf, ob eine geeignete fachspezifische Methode gewählt wurde, ob die Prognose nicht auf unrealistischen Annahmen beruht und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet worden ist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 15.03.2013 - 9 B 30.12 mit weiteren Nachweisen).

Für FFH-Verträglichkeitsprüfungen gilt ein strenger Prüfungsmaßstab. Ein Projekt ist nur dann zulässig, wenn nach Abschluss der Verträglichkeitsprüfung aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel verbleibt, dass erhebliche Beeinträchtigungen vermieden werden. Um zu einer verlässlichen Beurteilung zu gelangen, muss die Verträglichkeitsprüfung die „besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse“ berücksichtigen und setzt somit die „Ausschöpfung aller wissenschaftlichen Mittel und Quellen“ voraus. Hieraus folgt aber weder, dass Verkehrsprognosen wegen der damit stets verbundenen Unsicherheiten grundsätzlich als Grundlage für Verträglichkeitsprüfungen ausscheiden müssen, noch, dass sie „unbesehen“ zur Grundlage einer solchen gemacht werden dürfen. Dass jede in Bezug auf ein Verkehrsprojekt durchgeführte Verträglichkeitsprüfung zunächst von einer Verkehrsprognose auszugehen hat, um das Ausmaß der Beeinträchtigung abschätzen zu können, liegt auf der Hand. Dies bedeutet aber nicht, dass die Verkehrsprognose „unbesehen“ übernommen werden darf. Es kommt entscheidend darauf an, ob die Verkehrsprognose für die sich im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung konkret stellenden Fragen hinreichend belastbare Aussagen enthält (vgl. BVerwG, Beschluss vom 28.11.2013 - 9 B 14.13 mit weiteren Nachweisen).

Ausgehend von vorstehendem Kontrollmaßstab ist gegen die – den hiermit festgestellten Planunterlagen zugrunde liegende – Verkehrsprognose für das Jahr 2025 („Differenzierung der länderübergreifenden Verkehrsprognose 2025 für den Untersuchungsraum im Land Brandenburg“ vom März 2009) nichts einzuwenden. Die Verkehrsprognose beruht auf verkehrsplanerischen Netzberechnungen. Dies ist eine fachlich anerkannte Methodik, die allgemeine und verbreitete Anwendung (in der Bundesrepublik Deutschland sowie international) bei der Verkehrsplanung findet.

In der Prognose sind die künftige Stärke, Art und Zusammensetzung der Verkehrsströme unter Beachtung der zu erwartenden Entwicklung des Planungsgebiets berücksichtigt. Die voraussehbaren Wirkungen des Bauvorhabens, absehbaren Veränderungen in den Verkehrsströmen, Netzergänzungen und Netzreduzierungen sind enthalten.

Allerdings unterliegt die Verkehrsprognose für eine - wie hier - bisher nicht vorhandene weiträumige Verkehrsbeziehung einem erheblich größeren Prognoserisiko, als Verkehrsprognosen für kürzere Netzergänzungen oder Ortsumgehungen. Schon weil vergleichbare Großplanungen selten sind, lässt sich trotz langjähriger Erfahrungen bei der Erstellung von Verkehrsprognosen deutlich schwerer abschätzen, in welchem Umfang die neue weiträumige Verkehrsbeziehung, die die BAB 14 nach ihrer Verkehrsfreigabe bietet, vom Verkehr angenommen wird.

Im Ergebnis ihrer Prüfung ist die Planfeststellungsbehörde überzeugt, dass die im Anhörungsverfahren geäußerten Zweifel an den Prognosezahlen für die BAB 14 unbegründet sind. Insbesondere sieht sie keinen Anlass zu der Befürchtung, die Prognosezahlen für das Jahr 2025 könnten zum Nachteil der potenziell lärmbetroffenen Nachbarschaft zu niedrig sein.

Die der hiermit festgestellten Straßenplanung zugrunde liegende länderübergreifende Verkehrsprognose der Bundesstraßenverwaltung für das Jahr 2025 geht von einer durchgehend fertig gestellten BAB 14 aus mit einer Verkehrsbelastung im hiermit planfestgestellten Bauabschnitt von

* werktags 25.400 Kfz/24h, davon Schwerverkehr 6.600 Kfz/24h, bzw.
* bei Einbeziehung aller Wochentage (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge) 24.300 Kfz/24h, davon Schwerverkehr 5.600 Kfz/24h.

Aufbauend auf dieser Bundesprognose wurde eine harmonisierte Verkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg erstellt, die bei differenzierterer Betrachtung eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge von 23.800 Kfz/24h, davon Schwerverkehr 6.188 Kfz/24h (26%), ermittelte.

Die vorstehenden höchsten Werte des werktäglichen Verkehrs gemäß Bundesprognose (25.400 / 6.600 Kfz/24h) verwendete der Vorhabenträger in seinem LBP (vgl. Nr. I.3.11 dieses PFB) als „Worst Case“ für die Berechnungen im Rahmen von FFH-Verträglichkeitsprüfungen (Stickstoffverträglichkeit) und des Artenschutzbeitrages.

Für die schalltechnischen und luftschadstofftechnischen Untersuchungen (vgl. Nrn. I.3.9 und I.3.10 dieses PFB) ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge zugrunde zu legen (s. auch Nr. III.5.4.3 dieses PFB). Obwohl die durchschnittliche Gesamtverkehrsmenge bei der harmonisierten Verkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg etwas geringer ist, als bei der Bundesprognose, lässt sich nicht beanstanden, dass sie der Vorhabenträger seinen Immissionsberechnungen zugrunde legte. Auf die Immissionsbelastung hat nämlich der um 500 Kfz/24h geringere Gesamtverkehr weniger Einfluss als der um 588 Kfz/24h höhere Schwerlastanteil. Deshalb liegen die Ergebnisse der Immissionsberechnungen zugunsten der von Immissionen Betroffenen auf der sicheren Seite.

Eine Berücksichtigung der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Jahre 2016 erstellten Verkehrsprognose 2030[12] ist nicht möglich, weil diese Prognose keine geeigneten Daten für die hiermit festgestellte Straßenplanung zur Verfügung stellt.

Ergänzend bemerkt die Planfeststellungsbehörde, dass die in den Planunterlagen enthaltenen Prognoseangaben für – außerhalb der hiermit festgestellten VKE 1153 der BAB 14 (von Bau-km 0+000 bis 2+000 westlich von Wittenberge) gelegene – Straßenbestandteile nur als Information dienen. Sie sind nicht Gegenstand der Entscheidungen dieses PFB, so dass kein Anlass für eine Berichtigung der im Anhörungsverfahren teilweise beanstandeten Angaben besteht.

III.3.3 Raumordnung

In ihrer landesplanerischen Beurteilung kam die Gemeinsame Landesplanungsabteilung am 15.12.2004 zu dem Ergebnis, dass die jetzt zur Planfeststellung beantragte Variante W3.2 *„bedingt vereinbar mit den Erfordernissen der Raumordnung, einschließlich der Umweltbelange und der Belange der FFH-Verträglichkeit“* ist, wenn bestimmte Maßgaben berücksichtigt werden.

Die im Rahmen des Raumordnungsverfahrens untersuchten Varianten und die wesentlichen Gründe für Vorzugsvarianten sind in Nr. 3 des Erläuterungsberichts (vgl. Nr. I.3.1 dieses PFB) dargestellt.

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich davon, dass die in der landesplanerischen Beurteilung enthaltenen Maßgaben in der hiermit festgestellten Planung ausreichend berücksichtigt sind. Damit sind die zum Zeitpunkt der landesplanerischen Beurteilung noch bestehenden Zweifel an der Vereinbarkeit der Vorzugsvariante W3.2 mit den Erfordernissen der Raumordnung ausgeräumt.

Maßgeblich war für die hiermit planfestgestellte VKE 1153 der BAB 14 der raumordnerische Grundsatz der Trassenbündelung (nach OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 17.12.2007 - 20 B 1586/07, verstanden als Parallelführung zu bereits vorhandenen linienförmigen Infrastrukturen) mit der bereits vorhandenen B 189.

---

[12] http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2030.html

Nach dem Grundsatz der Trassenbündelung, der für den Raum Berlin-Brandenburg konkretisiert ist als Grundsatz 6.8 Absatz 1 des LEP B-B, sollen Leitungs- und Verkehrstrassen räumlich gebündelt werden, soweit sicherheitsrelevante Belange nicht entgegenstehen. Eine Zerschneidung des Freiraumes soll nur erfolgen, wenn eine Bündelung mit bestehenden Trassen nicht möglich ist.

Der Grundsatz der Trassenbündelung hat den Vorteil, dass eine zusätzliche Landschaftszerschneidung entfällt. Außerdem wird durch gebündelte Verkehrswege die Gesamtimmissionsbelastung der Umwelt minimiert.

Dies entspricht der Forderung von Naturschutzverbänden nach weitest gehendem Erhalt unzerschnittener verkehrsarmer Räume und ist in der Rechtsprechung anerkannt (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 22.07.2010 - 7 VR 4.10 und vom 15.09.1995 - 11 VR 16.95).

Die **Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg** äußerte im Anhörungsverfahren keine Bedenken. Die **Regionale Planungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel** bestätigte, dass das geplante Straßenbauvorhaben einschließlich landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen mit regionalplanerischen Belangen vereinbar ist.

III.3.4 Linienbestimmung, Varianten

Das (damalige) Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bestimmte mit Schreiben vom 31.08.2005 (Az.: S01/40.10.82-0014/111BB04) die Linie auf der Grundlage der bereits im Raumordnungsverfahren gefundenen Vorzugsvariante W3.2 (s. vorstehender Unterpunkt III.3.3).

Die bei dem Vergleich von Planungsalternativen gefundenen Ergebnisse stehen stets unter dem Vorbehalt gleichbleibender Verhältnisse. Ergeben sich im Lauf eines Planfeststellungsverfahrens in tatsächlicher oder rechtlicher Hinsicht für die Trassenauswahl wesentliche neue Entwicklungen, muss die Planfeststellungsbehörde dem Rechnung tragen und die bisher getroffenen Entscheidungen überprüfen. Kommt eine zunächst ausgeschiedene Planungsalternative in einem späteren Verfahrensstadium erneut und ernsthaft in Betracht, so hat die Behörde sie als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihr objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange einzubeziehen. Das kann im Einzelfall die Verpflichtung zur Nachermittlung abwägungserheblicher Tatsachen auslösen. Die Pflicht zur Überprüfung des Variantenvergleichs kann so weit gehen, auch die Frage nach der „Null-Variante“, also danach, ob auf das Vorhaben verzichtet werden kann, nicht auszusparen. Die Aufnahme des Vorhabens in den vordringlichen Bedarf steht einer solchen Prüfung nicht entgegen. Der Bedarfsplan ist als grobmaschiges Konzept von vornherein nicht detailgenau. Er belässt - entsprechend dieser Unbestimmtheit - den nachfolgenden Verfahren der Linienbestimmung und der Planfeststellung planerische Spielräume.

Das bedeutet, dass es der Gesetzgeber sogar als möglich hinnimmt, dass sich die im Bedarfsplan vorgesehene Trasse im Planfeststellungsverfahren nicht als abwägungsgerecht durchsetzt. Auch die auf der nächsten Planungsstufe erfolgte Linienbestimmung schließt die Prüfung der Null-Variante nicht aus. Die Linienbestimmung ist weder eine formelle noch eine materielle Voraussetzung der Rechtmäßigkeit der Planfeststellung, sondern hat innerhalb des Planungsverlaufs den Charakter einer vorbereitenden Grundentscheidung mit allein verwaltungsinterner Bedeutung. Die Linienbestimmung entbindet die Planfeststellungsbehörde nicht von der Prüfung, ob das Vorhaben den rechtlichen Anforderungen genügt (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.11.2010 - 9 A 13.09).

Die von Einwendern geforderte Null-Variante bzw. der Verzicht auf Herstellung einer Autobahn zugunsten des Ausbaus des vorhandenen Straßennetzes (d.h. im hiermit planfestgestellten Abschnitt der B 189) hat der Vorhabenträger mit nachvollziehbaren Erwägungen bereits aufgrund einer Grobanalyse nicht weiter in seine detaillierte Variantenbetrachtungen einbezogen (s. vorstehende Nr. III.3.1 dieses PFB i.V.m. Nr. 3.1.1 des Erläuterungsberichts; vgl. Nr. I.3.1 dieses PFB).

Da erst die Planfeststellungsbehörde eine abschließende Entscheidung über das Straßenbauvorhaben trifft, hatte sie die vorausgegangenen (Grund-) Entscheidungen unter Einbeziehung aller nunmehr vorliegenden Erkenntnisse zu prüfen.

Ein wichtiger Schwerpunkt dieser Prüfung ist die Frage, ob die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen betroffener Natura 2000-Gebiete durch Wahl einer anderen Alternative gemindert werden könnten und wenn das verneint wird, ob trotz verbleibender Beeinträchtigungen das verkehrliche Interesse überwiegt.

Zunächst gibt es im Land Brandenburg keine Trassenvarianten, die vollständig außerhalb von Natura 2000-Gebieten gelegen sind. Im als Suchraum infrage kommenden Teil des Landes Brandenburg sind Natura 2000-Gebiete hoch konzentriert.

Deshalb suchte der Vorhabenträger eine Variante mit möglichst geringer Beeinträchtigung der zu querenden und der potenziell beeinträchtigten Natura 2000-Gebiete, das sind im hiermit planfestgestellten Abschnitt der BAB 14:

* FFH-Gebiet „Elbe“ (DE 2935-306),
* Vogelschutzgebiet „Unteres Elbtal“ (DE 33036-401),
* FFH-Gebiet „Krähenfuß“ (DE 3036-303),
* FFH-Gebiet „Elbdeichhinterland“ (DE 3036-302) und
* FFH-Gebiet „Elbdeichvorland“ (DE 3036-304).

In seiner Vorplanung prüfte der Vorhabenträger die Querung der Elbe zunächst auch mittels eines Tunnels. Ein Tunnel könnte die im Bereich der Elbequerung gelegenen Natura 2000-Gebietsbestandteile maximal schonen. Tunnelvarianten wurden jedoch frühzeitig wegen ihrer unverhältnismäßig hohen Mehrkosten ausgeschieden (s. unten). In den weiteren Planungsphasen verglich der Vorhabenträger verschiedene Brückenvarianten miteinander.

Ein aus Naturschutzsicht sehr wichtiges Merkmal der bereits im Raumordnungsverfahren gefundenen und anschließend linienbestimmten Vorzugsvariante W3.2 ist ihre überwiegende Trassenbündelung mit der vorhandenen B 189 am Stadtrand von Wittenberge. Der vorhandene Beeinträchtigungsstreifen der B 189 wird durch die unmittelbar daneben zu bauende BAB 14 vergrößert ohne die Natura 2000-Gebiete zusätzlich zu zerschneiden. Die Verkehrswege wirken am Stadtrand von Wittenberge wie eine Abgrenzung der überwiegend städtischen Nutzung auf östlicher Seite zu den besonders schützenswerten Bestandteilen von Natur und Landschaft auf westlicher Seite.

In Würdigung der konkreten Situation streitet der Belang der Bündelung von Infrastruktureinrichtungen für eine Bündelungstrasse mit der vorhandenen B 189 (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 15.12.2016 - 4 A 4.15).

Im LBP ist nachgewiesen, dass die BAB 14 im hiermit planfestgestellten Bauabschnitt nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen betroffener Natura 2000-Gebiete verbunden ist. Das verkehrliche Interesse überwiegt die unvermeidlich verbleibenden Beeinträchtigungen (s. auch Nr. II.6.1 dieses PFB).

Die von Naturschutzverbänden mit dem Ziel der Erhaltung funktionaler natürlicher Beziehungen geforderte Aufständerung der BAB 14 kann dem Vorhabenträger nicht aufgegeben werden. Die Planunterlagen berücksichtigen zutreffend die bestehende erhebliche Zerschneidungswirkung der B 189. Unmittelbar östlich der B 189 erstreckt sich das Stadtgebiet von Wittenberge, so dass nur kleinflächige Funktionsbeziehungen bestehen. Diese werden durch die Herstellung entsprechender tierökologischer Durchlässe gewahrt und es erfolgt eine Aufwertung von Lebensräumen beiderseits der Trasse, so dass sich die hinzukommende BAB 14 nicht existenziell auf die örtlichen Populationen besonders geschützter Arten auswirkt.

Ein weiterer wichtiger Schwerpunkt der Variantenprüfung sind die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen der Stadt Wittenberge. Auch insoweit ist maßgeblich, dass die BAB 14 in Trassenbündelung mit der vorhandenen B 189 geplant ist. Die hinzukommende BAB 14 ist ungefähr doppelt so breit wie die B 189, viel leistungsfähiger und wegen ihrer Höhenlage optisch stärker wahrnehmbar. Weil die B 189 am Rande der Stadt Wittenberge gelegen ist, führt die Planung der BAB 14 in geringem Umfang zum Verlust von - teilweise beplanten - Stadtflächen.

Trotz ihrer deutlich größeren Leistungsfähigkeit werden die Lärmemissionen der BAB 14 – unter Berücksichtigung der lärmmindernden Wirkung ihrer Fahrbahnoberfläche mit einem Korrekturwert ≤ -5 dB(A) – kaum die vorhandenen Emissionen der B 189 übersteigen. Die verkehrliche Bedeutung der B 189 sinkt erheblich. Insgesamt bleiben Immissionserhöhungen unterhalb der Immissionsgrenzwerte und unterhalb der üblichen menschlichen Wahrnehmungsgrenze. Im „Wentdorfer Ring“ nähern sich die Lärmimmissionen in der Nacht den Immissionsgrenzwerten an. Im Übrigen bleiben die Immissionen deutlich unter den Grenzwerten.

Zur optischen Einbindung der Verkehrswege in die Landschaft sind trassenbegleitend die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen G4, A1, A3, A7, A10, A13 und E1 (s. Maßnahmenblätter in Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.3.11.1 dieses PFB) vorgesehen.

Im Übrigen ist die Bauleitplanung der Stadt Wittenberge vom Vorhabenträger in seiner Straßenplanung beachtet worden. Der Vorhabenträger hatte die Stadt Wittenberge in alle Planungsphasen einbezogen. Die Planungshoheit der Stadt Wittenberge wird durch den Neubau der BAB 14 nur unwesentlich berührt.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Auswahl unter verschiedenen in Frage kommenden Trassenvarianten ungeachtet hierbei zu beachtender rechtlich zwingender Vorgaben eine fachplanerische Abwägungsentscheidung ist, die gerichtlicher Kontrolle nur begrenzt auf erhebliche Abwägungsmängel hin (§ 17e Absatz 6 FStrG) zugänglich ist. Wesentliches Element planerischer Gestaltungsfreiheit ist die Gewichtung der verschiedenen Belange.

Nach ständiger Rechtsprechung handelt eine Planfeststellungsbehörde nicht schon dann abwägungsfehlerhaft, wenn eine von ihr verworfene Trassenführung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Es ist nicht Aufgabe des Gerichts, durch eigene Ermittlungen ersatzweise zu planen und sich hierbei gar von Erwägungen einer „besseren“ Planung leiten zu lassen. Nach der gefestigten Rechtsprechung des BVerwG sind die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Linienführung sich 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 müssen. Trassenvarianten, die sich auf der Grundlage einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, können schon in einem frühen Verfahrensstadium oder auf vorangegangenen Planungsebenen ausgeschieden werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.06.2004 - 9 A 11.03).

Im Bereich der hiermit planfestgestellten VKE 1153 der BAB 14 ist eine eindeutig bessere Alternative als die Variante W3.2 nicht ersichtlich (s. auch Nr. 3 des Erläuterungsberichts). Insbesondere kann die Summe der Umweltbeeinträchtigungen durch Wahl einer anderen Alternativvariante nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Mehraufwand vermindert werden.

Dies gilt besonders auch für die – u.a. von Naturschutzverbänden geforderten – Tunnelvarianten. Während die Kosten der bevorzugten Brückenvariante im Raumordnungsverfahren 2004 auf maximal etwa 60 Mio. Euro (s. S. 52 ff. im Erläuterungsbericht) – und in späteren Untersuchungen auf knapp unter 100 Mio. Euro – geschätzt wurden, wäre eine Variante mit Tunnelbauwerk etwa fünfmal so teuer. Dazu erwiderte der Vorhabenträger nachvollziehbar:

„Um Eingriffe bzw. Auswirkungen auf die Natura 2000-Gebiete zu mindern bzw. zu vermeiden, wurde zu den jeweiligen Brückenplanungen die grundsätzliche Machbarkeit einer Untertunnelung der Elbe in allen betrachteten Linienführungen untersucht.

Durch die Tunnelvarianten würden in allen Fällen weniger maßgebliche Bestandteile der Natura 2000-Gebiete in einer geringeren Anzahl erheblich beeinträchtigt werden. Sie können allerdings nicht erreichen, dass die Trassen in ihrem weiteren Verlauf ohne Beeinträchtigungen verbleiben, u.a. aufgrund der erforderlichen Bauwerke ... Als Vergleichsfall wurde … im Verlauf der Vorzugstrasse W3.2 eine Tunnellösung vertiefend untersucht, die mit 3.800 m Länge einen möglichst weitreichenden Vermeidungsumfang gewährleistete. Dies ermöglichte im Vergleich zur Brückenlösung die Quantifizierung des zusätzlichen Aufwandes zur Vermeidung von Beeinträchtigungen im Bereich des Brückenbauwerks bzw. der zuführenden Streckenabschnitte.

Auch wenn die Tunnellösung unter Natura 2000-Gesichtspunkten als günstigste Lösung ermittelt wurde, war sie … ausgeschieden worden. Die Kosten, die gegenüber einer Brückenlösung um rund 350 bis 400 Mio. € höher ausfallen würden, sind … unverhältnismäßig hoch."

III.3.5 Querschnitt der BAB 14

Die gemäß Bedarfsplan 4-streifig einschließlich Standstreifen neuzubauende BAB 14 (s. auch vorstehende Nr. III.3.1 dieses PFB) gehört nach den RIN[13] zur Kategoriengruppe „Autobahnen" mit einer zumindest großräumigen Verbindungsfunktion. Nach RIN ist sie der Kategorie AS I mit der Bezeichnung „Fernautobahn" zuzuordnen (vgl. Tabellen 5 und 6 der RIN; s. auch Nr. 1.2 des Erläuterungsberichts, vgl. Nr. I.3.1 dieses PFB).

Fernautobahnen sollen entsprechend Entwurfsklasse 1 A der RAA 2008[14] (vgl. Tabellen 9 und 10) geplant werden. Dafür ist als kleinster Querschnitt ein RQ 31 vorgesehen (vgl. Nr. 4.3.2 i.V.m. Bild 3). Dessen Einsatzbereich beginnt ab ca. 18.000 Kfz/24h (vgl. Bild 4).

Abweichend davon wies das (damalige) Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Schreiben vom 11.03.2009 (S01/72131.4-0014/945425/959453) an, den zur Planfeststellung beantragten Abschnitt der BAB 14 nur mit einem RQ 28 zu bauen. Der RQ 28 ist nach RAA 2008 für autobahnähnliche Straßen (Entwurfsklasse 2) und ausnahmsweise für Überregionalautobahnen (Entwurfsklasse 1 A) vorgesehen.

---

[13] Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008 (eingeführt durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 21/2008 vom 28.10.2008, S 10/7113.4/1/930162; VkBl. Nr. 4/2009)

[14] Richtlinien für die Anlage von Autobahnen, Ausgabe 2008 (eingeführt durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 7/2009 vom 23.06.2009, S 11/7122.3/4-RAA-836092; im Land Brandenburg eingeführt durch Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft, Abteilung 4, Nummer 20/2009 - Straßenentwurf - vom 25.01.2010, ABl. Nr. 7 vom 24.02.2010 S. 303)

Hintergrund dieser Abweichung von den RAA 2008 sind die prognostisch vergleichsweise geringe Verkehrsbelegung der BAB 14 (vgl. vorstehender Unterpunkt III.3.2 dieses PFB) und das Ziel der möglichst weitgehenden Verringerung von Eingriffen in Natur und Landschaft, insbesondere in den betroffenen Natura 2000-Gebieten. Damit werden die gestützt auf den naturschutzfachlichen Vermeidungsgrundsatz erhobenen Forderungen nach minimiertem Flächenverbrauch (u.a. durch möglichst kleinen Straßenquerschnitt) erfüllt.

Nach Abarbeitung des – in der Bedarfsplanfassung von 2003 enthaltenen – besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrages bewertete die Bundesstraßenverwaltung als Vorhabenträger die Belange von Natur und Landschaft (und in diesem Zusammenhang besonders das Integritätsinteresse der Natura 2000-Gebiete) als so bedeutsam, dass sie sich für den kleinen 4-streifigen RQ 28 entschied. Andererseits stufte die Bundesstraßenverwaltung das verkehrliche Interesse an einer 4-streifigen BAB 14 mit dem kleinen RQ 28 höher ein, als die entgegenstehenden Interessen einschließlich dem Integritätsinteresse der Natura 2000-Gebiete.

Im Übrigen sind im hiermit planfestgestellten Abschnitt die von Einwendern geforderten Abstriche an den Zielen, die mit dem Bedarfsplanvorhaben BAB 14 erreicht werden sollen, nicht erforderlich. Die Integrität der Natura 2000-Gebiete kann grundsätzlich auch ohne die darüber hinaus geforderten Abstriche an der Zielerreichung gewahrt werden.

Das gilt auch für die Elbequerung. Die Planfeststellungsbehörde kann nicht beanstanden, dass der Vorhabenträger auf dem Brückenbauwerk den Straßenquerschnitt 28 beibehält. Obwohl der größtmöglichen Vermeidung von Eingriffen in das Gewässer „Elbe“ einschließlich seiner Randbereiche ein hohes Gewicht zukommt, kann dem Vorhabenträger der im Anhörungsverfahren geforderte Verzicht auf den im Bedarfsplan angeordneten Standstreifen nicht aufgegeben werden. Der Gesetzgeber hat den Standstreifen bewusst ausdrücklich in seinen Bedarfsplan aufgenommen, weil 4-streifige Autobahnen eine wesentlich bessere Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs aufweisen, wenn sie mit einem Standstreifen ausgerüstet sind. Dies ergibt sich aus dem straßenbaulichen Regelwerk, welches wiederum auf langjährigen Erfahrungen beruht.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der im Ergebnis unverändert gebliebenen Bewertung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur an, dass in diesem konkreten Einzelfall der kleine RQ 28 geeignet ist, den gesetzlichen Bedarfsplanauftrag zu erfüllen.

III.3.6 Abschnittsbildung

Die grundsätzlich zulässige Teilplanung muss das Gesamtvorhaben im Blick haben. Sie ist rechtlich nicht zulässig, wenn von der Gesamtplanung ausgelöste Probleme voraussichtlich unbewältigt bleiben. Dies läuft aber nicht darauf hinaus, dass bereits im Rahmen der Planfeststellung für einen Teilabschnitt mit derselben Prüfungsintensität der Frage nach den Auswirkungen auf nachfolgende Planabschnitte oder gar auf das Gesamtvorhaben nachzugehen wäre. Erforderlich, aber auch ausreichend ist eine Vorausschau auf nachfolgende Abschnitte nach der Art eines (abwägungsbegrenzenden) „vorläufigen positiven Gesamturteils“. Eine Prognose für die nachfolgenden Abschnitte muss ergeben, dass der Verwirklichung des Vorhabens keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen. Für die gerichtliche Prüfung kommt es entscheidend darauf an, ob sich nach summarischer Würdigung des Sachverhalts die Realisierbarkeit des Vorhabens ausschließen lässt (vgl. VGH Bayern, Urteil vom 24.11.2010 - 8 A 10.40011 mit weiteren Nachweisen).

Der Rechtsfigur der planungsrechtlichen Abschnittsbildung liegt die Erwägung zugrunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, die Planfeststellungsbehörde ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklichen kann. Die jeweils getroffene Abschnittsbildung muss sich inhaltlich rechtfertigen lassen und ihrerseits das Ergebnis planerischer Abwägung sein. Darüber hinaus bedarf der planfestgestellte Streckenabschnitt der eigenen Planrechtfertigung. Diese ist allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten Gesamtplanung zu sehen. Daher muss der jeweilige Teilabschnitt eine insoweit selbständige Verkehrsfunktion besitzen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.11.2010 - 9 A 13.09).

Deswegen darf zwar kein Planungstorso entstehen. Das schließt die Realisierung von Provisorien aber nicht aus. Es ist gerade das Merkmal der abschnittsweisen Planung, dass ein Gesamtvorhaben planerisch in mehreren aufeinander folgenden Etappen verwirklicht wird, um auf diese Weise die Planung praktikabler, effektiver und leichter überschaubar zu gestalten. Diese Vorteile der Abschnittsbildung könnten nicht genutzt werden, wenn die weitere Trassenführung bereits unumstößlich feststehen müsste. Betroffenen ist es unbenommen, eine etwaige Zwangspunktwirkung des hiermit planfestgestellten Abschnitts im Hinblick auf ihre Betroffenheit im Folgeabschnitt bereits gegenüber diesem PFB geltend zu machen. Eine Planung muss bei abschnittsweiser Verwirklichung nicht nur im ersten, sondern in jedem Teilstück dem Einwand standhalten, einem anderen Lösungskonzept unterlegen zu sein (vgl. BVerwG, Beschluss vom 14.07.2005 - 9 VR 20.04).

Die grundsätzliche Zulässigkeit der Abschnittsbildung erfährt durch das Habitatrecht keine Einschränkung; für das Artenschutzrecht gilt nichts Anderes. Erforderlich, aber auch ausreichend ist eine Vorausschau auf nachfolgende Abschnitte nach Art eines vorläufigen positiven Gesamturteils. Zu fordern, dass die Prüfungsintensität hinsichtlich eines späteren Abschnitts, in dem der Habitatschutz zum Tragen kommt soweit gesteigert wird, dass kein Prognoserisiko verbleibt, würde auf einen Verzicht auf die mit der Abschnittsbildung angestrebten Vorteile mit der Folge hinauslaufen, dass dieses Instrument der Problembewältigung bei Fallgestaltungen dieser Art faktisch unbrauchbar wird (vgl. BVerwG, Beschluss vom 23.11.2007 - 9 B 38/07).

Die Prognose muss ergeben, dass nach summarischer Prüfung der Verwirklichung des Vorhabens auch im weiteren Verlauf keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen. Diese Prognose fällt nicht schon deshalb negativ aus, weil das Vorhaben im weiteren Verlauf voraussichtlich nachteilige Auswirkungen auf ein FFH-Gebiet haben kann oder haben wird; vielmehr ist auch zu berücksichtigen, ob es möglich erscheint, mit Hilfe von Schutzmaßnahmen die Verträglichkeit zu gewährleisten oder aufgrund einer Abweichungsprüfung zur Zulässigkeit des Vorhabens zu gelangen (vgl. BVerwG, Urteile vom 28.04.2016 - 9 A 10.15 - und vom 12.08.2009 - 9 A 64.07).

Der Gesetzgeber teilte die BAB 14 im Bedarfsplan in Abschnitte auf. Die im Land Brandenburg gelegenen Bedarfsplanabschnitte beginnen an der Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt und enden an der Landesgrenze zu Mecklenburg-Vorpommern. Die Gesamtplanung der BAB 14 setzt sich fort im

* Norden im Land Mecklenburg-Vorpommern bis zur BAB 24 mit Anschluss an die vorhandene BAB 14 nach Wismar und
* Süden im Land Sachsen-Anhalt bis zur BAB 2 mit Anschluss an die vorhandene BAB 14 in Richtung Süden.

Bei einem - wie hier - länderübergreifenden Vorhaben liegt die Bildung eines nur ein Bundesland berührenden Planfeststellungsabschnitts im Interesse einer effizienten Verfahrensgestaltung nahe (BVerwG, Urteil vom 15.12.2016 - 4 A 4.15 und Beschluss vom 24.05.2012 - 7 VR 4.12)

Die brandenburgischen Bedarfsplanabschnitte der BAB 14 zwischen den Landesgrenzen zu Sachsen-Anhalt und zu Mecklenburg-Vorpommern plante der Vorhabenträger in drei Teilabschnitten, das sind die VKE 1154, 1155 und die hiermit planfestgestellte VKE 1153.

Die Unterteilung des im Bedarfsplan dargestellten Bedarfsplanabschnittes 436 in die beiden selbständigen Teilabschnitte VKE 1153 und VKE 1154 lässt die Rechtfertigungswirkung des Bedarfsplans nicht entfallen (VGH Bayern, Urteil vom 24.11.2010 - 8 A 10.40007).

Weil die BAB 14 mit der Dringlichkeitsstufe des „vordringlichen Bedarfs“ in den Bedarfsplan aufgenommen ist, verbietet sich in aller Regel die Annahme, die direkte Finanzierbarkeit des Vorhabens aus Mitteln des Bundeshaushalts innerhalb des in § 17c FStrG festgelegten Zeitraums sei ausgeschlossen. Zweifel an der Finanzierbarkeit der VKE 1153 sind unbegründet (s. vorstehende Nr. III.3.1 dieses PFB).

Die hiermit planfestgestellte VKE 1153 beginnt an der Landesgrenze Brandenburg / Sachsen-Anhalt und endet kurz vor der in der VKE 1154 geplanten Anschlussstelle Wittenberge.

An Landesgrenzen ist es regelmäßig nicht möglich, verkehrswirksame Teilabschnitte zu bilden, weil gemäß § 90 Absatz 2 GG die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften die BAB und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs im Auftrage des Bundes verwalten.

Deshalb ist für die VKE 1153 der BAB 14 zwischen der Landesgrenze Brandenburg / Sachsen-Anhalt und der Anschlussstelle Wittenberge die allein auf die jeweilige Behördenzuständigkeit zurückgehende „Abschnittsbildung“ für die materielle Rechtmäßigkeit der PFB zunächst ohne Bedeutung; die von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze zur Abschnittsbildung können nicht auf eine auf diese Gründe zurückgehende „Abschnittsbildung“ übertragen werden. Daher gilt in diesen Fällen auch nicht der Grundsatz, der jeweilige Teilabschnitt einer planfestgestellten Straße müsse eine selbständige Verkehrsfunktion besitzen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 12.02.1993 - 4 ER 404/92).

Bei Straßen, welche länderübergreifend geplant werden, müssen bei der Abschnittsbildung Abstriche von der Forderung gemacht werden, dass der fragliche Abschnitt eine gewisse eigenständige Verkehrsbedeutung besitzt. Es reicht aus, wenn diese Verkehrsbedeutung im Zusammenhang mit dem jenseits der Grenze anschließenden Abschnitt gegeben ist und beabsichtigt ist, die beiden Teilstrecken im Wesentlichen im Zusammenhang zu bauen (vgl. OVG Niedersachsen, Urteile vom 12.02.1998 - 1 K 1861/97 - und vom 20.10.1993 - 7 K 9/90).

Der fachplanerischen Forderung nach einer eigenständigen Verkehrsfunktion eines Bauabschnitts kann außer durch einen direkten Anschluss an das Straßennetz auch durch eine Verklammerung des Baubeginns mit einem Nachbarabschnitt Rechnung getragen werden (BVerwG, Urteil vom 28.04.2016 - 9 A 10.15).

Das wird durch die Nebenbestimmung / Vorbehaltsentscheidung in Nr. II.2 dieses PFB gewährleistet.

Der Vorhabenträger wählte das Bauende der VKE 1153 noch vor der in der VKE 1154 geplanten Anschlussstelle Wittenberge, um die weitere Trassierung bis zum vorhandenen Anschluss an die VKE 1155 möglichst offen zu halten. Mit Blick auf die in der VKE 1154 schon in einem frühen Planungsstand sichtbar gewordenen Schwierigkeiten bei der Findung einer optimierten Trassenvariante am Rande städtischer Nutzungen von Wittenberge und benachbarten Ortsteilen einerseits sowie sensiblen und besonders schutzwürdigen natürlichen Nutzungen (hervorzuheben ist das Vogelschutzgebiet „Unteres Elbtal“, DE 33036-401) andererseits sieht die Planfeststellungsbehörde die vom Vorhabenträger gewählte Abschnittsbildung als problemadäquat an. Damit wirken in der VKE 1153 nur die Elbquerung und die Lage am Rande des FFH-Gebietes „Krähenfuß“ (DE 3036-303) als Vorgaben mit hohem Gewicht für die benachbarte VKE 1154. Über die erst in der VKE 1154 festzulegende Knotenpunktvariante für die Anschlussstelle Wittenberge können größtmögliche Spielräume zur Fortsetzung der BAB 14 in Richtung Norden genutzt werden.

Die im Anhörungsverfahren geäußerten Bedenken zur Leistungsfähigkeit der B 189 für die provisorische Anbindung der BAB 14 am Ende des hiermit festgestellten Planungsabschnittes sind unbegründet. Obwohl die provisorische Anbindung nur für den Fall geplant ist, dass die Verkehrsfreigabe der hiermit festgestellten VKE 1153 i.V.m. dem in Sachsen-Anhalt angrenzenden Teilabschnitt (vgl. Nr. II.2 dieses PFB) zeitlich vor der VKE 1154 erfolgen soll, ist die provisorische Anbindung richtliniengerecht und damit so gestaltet, dass sie den Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs genügt.

Vor durchgehender Fertigstellung der BAB 14 zwischen der BAB 2 und der BAB 24 ist auf der VKE 1153 nicht damit zu rechnen, dass die prognostizierten Verkehrsmengen erreicht werden. Wie bereits in vorstehender Nr. III.3.2 dieses PFB hervorgehoben wurde, geht die Verkehrsprognose der Bundesstraßenverwaltung für das Jahr 2025 von einer durchgehend fertig gestellten BAB 14 aus. Sollte die VKE 1153 i.V.m. dem in Sachsen-Anhalt angrenzenden Teilabschnitt zeitlich vor der VKE 1154 dem Verkehr freigegeben werden, übernähme die VKE 1153 zwar bereits wichtige verkehrliche Funktionen; hervorzuheben ist die neue leistungsfähige Elbequerung. Diese verkehrlichen Funktionen blieben jedoch deutlich hinter der prognostizierten weiträumigen Wirkung einer durchgehend fertig gestellten BAB 14 zurück; u.a. weil die vorhandene B 189 bis zur Verkehrsfreigabe des Teilabschnitts VKE 1154 der BAB 14 als „Engpass“ verbleibt.

Obwohl die B 189 in einer solchen Situation mit provisorischer Anbindung der BAB 14 nicht durch die – für 2025 auf der BAB 14 und der B 189 insgesamt prognostizierten – Verkehrsmengen belastet würde, stiege die bisher vorhandene Verkehrsbelastung (gemäß Verkehrszählung 2005 ca. 9.000 Kfz/24h werktags) voraussichtlich an. Zunehmende Verkehrsbelastungen sind aber auch Folge allgemeiner Verkehrszunahmen. Die verkehrliche Funktion der B 189 bliebe unverändert dem weiträumigen Verkehr dienend (§ 1 Absatz 1 FStrG). Ihr – nach den bis ins Jahr 2013 geltenden RAS-Q 96[15] dimensionierter – Querschnitt 10,5 kann Verkehrsmengen bis annähernd 20.000 Kfz/24h aufnehmen. Erst bei Annäherung oder gar Überschreitung dieser Kapazitätsgrenze könnten die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs unzumutbar beeinträchtigt werden. Eine solche Annäherung an die Kapazitätsgrenze droht nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde hier nicht, insbesondere weil sich die o.g. Wirkung der (nur) 2-streifigen B 189 als „Engpass“ mit zunehmender Annäherung an ihre Kapazitätsgrenze verstärkt.

[15] Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte, Ausgabe 1996 (abgelöst durch die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen - RAL 2012; eingeführt durch ARS 08/2013 vom 16.05.2013 - StB 11/7122.3/4-RAL-1739728, VkBl. 11/2013 S. 638; im Land Brandenburg eingeführt durch Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft, Abteilung 4 - Nr. 25/2013 - Straßenentwurf - vom 20.12.2013, ABl. 5/2014 S.191)

Die nach o.g. Rechtsprechung geforderte Vorausschau auf nachfolgende Abschnitte ist vom Vorhabenträger in Form gesamtprojektbezogener Untersuchungen vorgelegt worden. Die Untersuchungen betrachten den gesamten Trassenverlauf der BAB 14 beginnend mit der Anschlussstelle Dahlenwarsleben in Sachsen-Anhalt im Süden bis zum Autobahndreieck Schwerin in Mecklenburg-Vorpommern im Norden. Sie kommen nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass den später planfestzustellenden Abschnitten keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen.

Dies wurde bereits mehrfach in - zwischenzeitlich bestandskräftigen - PFB bestätigt:

* im Land Sachsen-Anhalt am 05.03.2010 (308.2.2-31027-F3.09), 20.12.2012 / 21.01.2016 / 12.05.2016 (308.3.2-31027-ÄF6.16) und 29.06.2012 / 10.02.2016 (308.3.3-31027-F14.09),
* im Land Brandenburg am 30.03.2012 (40.9 7171/14.5) sowie
* im Land Mecklenburg-Vorpommern am 23.04.2012 (0115-553-12-5-2) und 23.11.2012 (0115-553-12-11-2).

Der nachfolgend aus dem PFB vom 30.03.2012 (40.9 7171/14.5) zitierten Entscheidung schließt sich die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis ihrer Prüfung auch für den hiermit festgestellten Teilabschnitt der BAB 14 an. Obwohl im weiteren Verfahrensverlauf teilweise neue umweltrelevante Details bekannt wurden, verändert sich das Gesamtergebnis der vorangegangenen Umweltuntersuchungen für die BAB 14 nicht.

„Die Gesamttrassenführung der BAB 14 wurde in einem für Großprojekte üblichen und von der Rechtsordnung vorgezeichneten mehrstufigen Planungsprozess unter Einbeziehung von Umweltverträglichkeitsprüfungen ermittelt und nach eingehender Abwägung der relevanten Belange durch Raumordnungsverfahren sowie die diese abschließenden landesplanerischen Beurteilungen und die Linienbestimmung des (damaligen) Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bestätigt. Auch die FFH-Verträglichkeit der Gesamtplanung wurde in der Linienbestimmung ... beurteilt. Zuvor war bereits in den Raumordnungsverfahren die FFH-Verträglichkeit des Gesamtvorhabens unter Einbeziehung und Begleitung von wissenschaftlich ausgewiesenen Sachverständigen untersucht worden. Die Belange des kohärenten europäischen ökologischen Netzes ‚Natura 2000' wurden somit durch frühzeitige Einbeziehung naturschutzfachlichen Sachverstandes in der Vorplanung berücksichtigt. Für alle von der Gesamtplanung betroffenen Natura 2000-Gebiete wurden FFH-Verträglichkeitsprüfungen durchgeführt.

Vermeidbare Beeinträchtigungen wurden durch eine Vorauswahl der in Betracht kommenden Trassen frühzeitig ausgeschlossen, d.h. die Gebiete wurden weitest möglich umfahren. Für alle im Wirkraum des Vorhabens verbliebenen Natura 2000-Gebiete (inklusive der Important Bird Areas ...) wurde ... eine FFH-Vorprüfung bzw. eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt. Die FFH-Verträglichkeit der Gesamtplanung ist somit bereits im Verfahren der Linienbestimmung geprüft worden. Dabei wurde festgestellt, dass dem Gesamtvorhaben keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen. Das großräumige Korridorsuchverfahren und der frühzeitige Ausschluss von besonders herausragenden, auch für Natura 2000 bedeutsamen Konfliktbereichen sicherte frühzeitig ein insgesamt umweltverträgliches Gesamtprojekt.

In den in der Vorplanung erstellten Umweltverträglichkeitsstudien wurden auch die Auswirkungen der Gesamtplanung auf die nach dem UVPG maßgeblichen Schutzgüter beurteilt. Gegenstand der Prüfung waren auch die in der Raumordnung geprüften Trassenvarianten. Dabei wurde auch eine sogenannte Null-Plus-Lösung (Ausbau des vorhandenen Straßennetzes) geprüft. Es wurde u.a. nachgewiesen, dass diese Lösung das mit dem Bau der BAB 14 verfolgte Planungsziel nicht bedarfsplangerecht erfüllen kann. Auch die Null-Lösung wurde geprüft und ausgeschieden. Aufgrund der ... gesamtprojektbezogenen Untersuchungen wurde festgestellt, dass die Gesamtplanung keine unverhältnismäßigen Beeinträchtigungen von gegenläufigen Belangen verursacht und ihr keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen.

Zudem hat der Vorhabenträger das Fachbüro Bosch & Partner mit der sachverständigen Ermittlung der Frage beauftragt, ob dem Gesamtvorhaben unüberwindliche Planungshindernisse aus Sicht des Naturschutzes entgegenstehen. Unter der Projektleitung des naturschutzfachlichen Sachverständigen Dr. Günnewig wurde eine fachgutachterliche Überprüfung der Realisierbarkeit der Gesamtplanung ... BAB 14 ... erarbeitet. ... Der Sachverständige Dr. Günnewig hat hierbei sämtliche für die Gesamtplanung sowie auch die zwischenzeitlich für die einzelnen Planungsabschnitte in allen vom Gesamtvorhaben betroffenen Ländern vorliegenden FFH-Prüfungen und artenschutzrechtlichen Beiträge überprüft und ausgewertet. Insbesondere hat er sachverständig auch die den Unterlagen zugrunde liegenden Tatsachenfeststellungen und die den Bewertungen zugrunde liegenden Erwägungen aus eigenem Sachverstand heraus beurteilt. Auch dieses Sachverständigengutachten kommt zu dem Ergebnis, dass dem Gesamtvorhaben keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen.

Die genannten Untersuchungen sind schlüssig und überzeugend, sie haben bei der erfolgten kritischen Auseinandersetzung mit ihnen keinerlei Anlass zu Zweifeln an ihrer Validität gegeben. Für eine Verbreiterung der Erkenntnisbasis im Wege der Amtsermittlung, etwa durch Einholung weiterer sachverständiger, gutachtlicher Äußerungen, bestand kein Ansatzpunkt, zumal von keinem der Verfahrensbeteiligten auch nur ansatzweise Argumente oder Fakten vorgetragen worden sind, die das Fehlen der Realisierungsfähigkeit des Gesamtvorhabens hätten begründen oder zumindest ernsthafte Zweifel an den Erwägungen des Vorhabenträgers hätten erwecken können.“

Die der Variantenauswahl und dem PFB vom 30.03.2012 (40.9 7171/14.5) zugrunde liegenden Gutachten sind zwar zwischenzeitlich aktualisiert worden, um die stetigen Veränderungen von Natur und Landschaft zu erfassen. Die dabei festgestellten Veränderungen sind aber nicht so gravierend, dass sie die Variantenentscheidung verändern könnten.

Die hiermit planfestgestellte VKE 1153 der BAB 14 gibt für den noch fehlenden Teilabschnitt VKE 1154 im Land Brandenburg insoweit planerische Vorgaben, als eine nördlich anschließende Weiterplanung der BAB 14 über die Anschlussstelle Wittenberge bis hin zu der bereits dem Verkehr übergebenen VKE 1155 zu führen ist. Damit sind in der unmittelbar anschließenden VKE 1154 sehr weit von der Vorzugsvariante entfernt gelegene Varianten unverträglich. Für die nicht sehr weit von der Vorzugsvariante entfernt gelegenen Varianten / Untervarianten der VKE 1154 ergeben sich dagegen keine erheblichen Einschränkungen oder Vorwirkungen.

Im Variantenvergleich (s. Nr. 3 des Erläuterungsberichtes; vgl. Nr. I.3.1 dieses PFB) ist nachvollziehbar dargelegt, dass für die Elbequerung besonders auch wegen ihrer vielfältigen Wirkungen auf Natura 2000-Gebiete – im Vergleich zu anderen Planungsvarianten – als Lösung mit dem deutlich günstigsten Verhältnis zwischen Vor- und Nachteilen allein die Trassenbündelung der BAB 14 mit der vorhandenen B 189 gefunden wurde. Tunnelvarianten wurden wegen ihrer unverhältnismäßig hohen Kosten und alle anderen Querungsvarianten wegen ihrer deutlich größeren negativen Wirkungen auf Natur und Landschaft - insbesondere auf Natura 2000-Gebiete - ausgeschieden. Dies ist letztmalig bestätigt worden in einer FFH-Ausnahmeprüfung zum EU-Vogelschutzgebiet DE 2935-401 „Aland-Elbe-Niederung“, die im Auftrag der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt im April 2016 erstellt und in das dort laufende Planfeststellungsverfahren für den sich im Land Sachsen-Anhalt anschließenden Abschnitt der BAB 14 eingebracht wurde.

Eine Weiterführung der ausgeschiedenen Elbe-Querungsvarianten in der benachbarten VKE 1154 ist auf der Grundlage der hiermit festgestellten Planung nicht möglich. Insoweit wirkt die hiermit planfestgestellte Elbequerung als Zwangspunkt mit sehr großem Gewicht.

Soweit Einwender den Ausbau des vorhandenen Straßennetzes als vorzugswürdige Alternative einforderten, ergeben sich für derartige Forderungen in der VKE 1154 nahezu keine planerischen Beschränkungen, weil der hiermit planfestgestellte Teilabschnitt der BAB 14 in Trassenbündelung mit der B 189 gelegen ist.

III.3.7 Knotenpunkt B 189 / Gemeindestraße „Wahrenberger Chaussee“

Das **Polizeipräsidium Potsdam** forderte zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, den Knotenpunkt B 189 / Gemeindestraße „Wahrenberger Chaussee“ als Kreisverkehr auszugestalten.

Eine vergleichbare Forderung gab es zu Beginn des Anhörungsverfahrens auch von der **Stadt Wittenberge**.

Die Forderungen nahm der Vorhabenträger zum Anlass, die geforderte Umgestaltung des Knotenpunktes nochmals zu prüfen, mit dem Ergebnis, dass die Platzverhältnisse die Anordnung eines Kreisverkehrs nicht ohne unzumutbare Eingriffe in den benachbarten Kaufmarkt zulassen. Vertreter der Stadt Wittenberge bestätigten am 31.03.2011, dass die für den Kreisverkehr erforderlichen umfangreichen Parkflächenverluste auch aus städtischer Sicht nicht zustimmungsfähig seien. Daraufhin hatte die Stadt Wittenberge ihre Forderung nach einem Kreisverkehr mit der Maßgabe zurück genommen, dass die Kreuzung zumindest mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstet werden solle.

Die Planfeststellungsbehörde kann dem Vorhabenträger die geforderte Umgestaltung des Knotenpunktes in einen Kreisverkehr nicht aufgeben. Sowohl die geforderte als auch die hiermit planfestgestellte Knotenpunktgestaltung lassen einen hinreichend verkehrssicheren Betrieb des Knotenpunktes B 189 / Gemeindestraße „Wahrenberger Chaussee“ zu. Die Vorteile des Kreisverkehrs für die Leichtigkeit des Verkehrs sind nicht so schwerwiegend, dass sie das Ergebnis der planerischen Entscheidung des Vorhabenträgers infrage stellen könnten.

Die geforderte Ausrüstung des Knotenpunktes B 189 / Gemeindestraße „Wahrenberger Chaussee“ mit einer Lichtsignalanlage stuft die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage der prognostizierten Verkehre nicht als zwingend für einen verkehrssicheren Betrieb der Kreuzung ein. Deshalb kann sie dem Vorhabenträger die Herstellung der Lichtsignalanlage nicht aufgeben.

Andererseits kann die Planfeststellungsbehörde die Entstehung einer Gefahrenlage im Kreuzungsbereich in der Zukunft auch nicht sicher ausschließen. Für diese zum jetzigen Planungszeitpunkt noch offenen Fragen der Verkehrssicherheit steht auf der Grundlage der StVO das Instrumentarium des Straßenverkehrsrechts zur Verfügung. Deshalb bedarf es keiner endgültigen Problemlösung durch die Planfeststellungsbehörde. Entsprechend Nr. II.15 dieses PFB kann im Kreuzungsbereich bei Bedarf auch später noch eine Lichtsignalanlage nachgerüstet werden.

Aus dem Abwägungsgebot folgt zwar, dass der Planungsträger grundsätzlich die durch die Planungsentscheidung geschaffenen oder ihr sonst zurechenbaren Konflikte zu bewältigen hat und einer Lösung zuführen muss. Dies bedeutet in der Regel, dass die Planfeststellungsbehörde selbst eine einheitliche, umfassende und abschließende Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens zu treffen hat, und zwar auch über die notwendigen Folgemaßnahmen (§ 75 Absatz 1 Satz 1 VwVfG), soweit diese nicht ein eigenes umfassendes Planungskonzept des originär zuständigen Planungsträgers erfordern. Dies gilt jedoch nicht uneingeschränkt. So kann die Problembewältigung auch darin bestehen, dass die Planfeststellungsbehörde die endgültige Problemlösung auf ein nachfolgendes Verfahren verlagert, wenn hierdurch die Durchführung der erforderlichen Problemlösungsmaßnahmen sichergestellt ist. Gleiches gilt, wenn - wie hier - für die Problemlösung außerhalb von Planfeststellungsverfahren ein spezialisiertes und verbindliches, auf gesetzlichen Regelungen beruhendes Verfahren existiert, dem die endgültige Problemlösung vorbehalten bleiben kann (vgl. VGH München, Urteil vom 18.10.2010 - 22 A 09.40068 mit weiteren Nachweisen).

Im Übrigen überzeugte sich die Planfeststellungsbehörde, dass die Gemeindestraße „Wahrenberger Chaussee“ im Kreuzungsbereich mit der B 189 entsprechend ihrem vorhandenen Ausbauzustand unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung richtliniengerecht angepasst wird. Darüber hinaus gehende Anpassungen können dem Vorhabenträger nicht aufgegeben werden.

III.4 Inanspruchnahme von Grundstücken bzw. Eigentum

Dem Eigentum als privatem Belang kommt in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zu. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Artikel 14 Absatz 1 Satz 1 GG. Darüber hinaus ist im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der PFB enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet (s. Nr. II.16.1 dieses PFB).

Dies bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Artikel 14 Absatz 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist. Danach kommt eine Enteignung nur in Betracht, wenn sie zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich ist. Dieses Erfordernis schließt sämtliche Elemente des Übermaßverbots ein. Die Enteignung muss zur Zweckerfüllung geeignet sein. Sie muss in dem Sinne erforderlich sein, dass zur Erreichung des mit ihr erstrebten Erfolgs kein anderes, gleich wirksames, aber weniger einschneidendes Mittel hätte gewählt werden können. Und die Schwere des Eingriffs darf nicht außer Verhältnis zu dem Gewicht und der Dringlichkeit der den Eigentumsentzug rechtfertigenden Gründe stehen. Das Abwägungsgebot ermöglicht es bei sachgerechter Anwendung, den Anforderungen des verfassungsrechtlichen Übermaßverbots Rechnung zu tragen. Jede Planung unterliegt der Prüfung, ob das planerische Ziel auf andere Weise auch ohne die Inanspruchnahme von privatem Eigentum oder mit geringerer Eingriffsintensität erreichbar ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.04.2002 - 4 A 22.01).

Zur Bedeutung dieses Vorhabens wird auf vorstehende Nr. III.3.1 dieses PFB i.V.m. dem Erläuterungsbericht (vgl. Nr. I.3.1 dieses PFB) Bezug genommen.

Im Ergebnis der Abwägung sind die für das hiermit planfestgestellte Vorhaben erforderlichen Grundstücksbeanspruchungen (vgl. Nr. I.3.13 dieses PFB) zulässig.

III.4.1 Verkehrsflächenbereinigungsgesetz

Verkehrsflächen im Sinne des Verkehrsflächenbereinigungsgesetzes sind dem öffentlichen Verkehr gewidmete oder kraft Gesetzes als öffentlich oder gewidmet geltende Straßen, Wege und Plätze einschließlich Zubehör und Nebenanlagen.

Beim hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhaben gehören dazu insbesondere der Straßenkörper der B 189 (§ 1 Absatz 4 Nr. 1 FStrG) sowie der jeweilige Straßenkörper der anzupassenden Abschnitte untergeordneter öffentlicher Straßen (§ 2 Absatz 2 BbgStrG).

Gemäß § 9 Absatz 1 Satz 3 VerkFlBerG ist der öffentliche Nutzer o.g. Verkehrsflächen gegenüber dem Grundstückseigentümer zum Besitz berechtigt.

Bezogen auf die vom VerkFlBerG erfassten Flächen führte das BVerfG in seinem Nichtannahmebeschluss vom 08.11.2012 (1 BvR 2153/08; mit weiteren Nachweisen) u.a. aus:

„Mit der Enteignung greift der Staat auf das Eigentum des Einzelnen zu. Sie setzt den Entzug konkreter Rechtspositionen voraus, aber nicht jeder Entzug einer Rechtsposition ist eine Enteignung im Sinne von Art. 14 Absatz 3 GG. Diese ist beschränkt auf solche Fälle, in denen Güter hoheitlich beschafft werden, mit denen ein konkretes, der Erfüllung öffentlicher Aufgaben dienendes Vorhaben durchgeführt werden soll ... Die Regelungen über das Erwerbsrecht des öffentlichen Nutzers nach dem Verkehrsflächenbereinigungsgesetz enthalten indessen keine Ermächtigung der Exekutive, ein bestimmtes Eigentumsobjekt zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben ganz oder teilweise zu entziehen. Sie setzten vielmehr voraus, dass die betroffenen Grundstücke bereits im Zeitraum zwischen dem 09.05.1945 und dem 03.10.1990 durch eine dem Grundgesetz nicht unterworfene Staatsgewalt faktisch und fortdauernd zur Erfüllung von Verwaltungsaufgaben, hier als öffentliche Verkehrsfläche, in Anspruch genommen wurden und schon mit dieser faktischen Vorbelastung in den Schutzbereich des Eigentumsgrundrechts gelangt sind. Während des Bestehens der DDR wie auch danach konnte der Eigentümer mit einem Wegfall dieser Belastung regelmäßig nicht mehr rechnen. ...

Die Überführung der bei der Wiedervereinigung vorgefundenen öffentlich genutzten privaten Flächen in die gesamtdeutsche Rechtsordnung durch Begründung einer Eigentümerstellung der öffentlichen Hand ist von erheblichem öffentlichen Interesse. Sie sichert dauerhaft die Erfüllung öffentlicher Aufgaben durch die Länder und Kommunen im Beitrittsgebiet und die Nutzung der zwischen 1945 und 1990 errichteten öffentlichen Infrastruktur. ...

Der Gesetzgeber durfte berücksichtigen, dass das betroffene Grundstückseigentum bereits durch eine öffentlich-rechtliche Sachherrschaft überlagert war, die eine Nutzung für Zwecke des Eigentümers ausschloss. Diese Überlagerung war unmittelbare Folge der Inanspruchnahme des jeweiligen Grundstücks durch staatliche Stellen der DDR; das Eigentum war mit dieser Belastung belegt, als es mit der Wiedervereinigung unter den Schutz des Art. 14 GG gelangte. Dies reduziert ... das Gewicht der Beeinträchtigung, die von dem Erwerbsrecht ausgeht.“

Nach § 8 Absatz 1 VerkFlBerG ist zwar das in § 3 Absatz 1 VerkFlBerG enthaltene Erwerbsrecht des öffentlichen Nutzers (für die B 189: Bundesstraßenverwaltung) zum Ablauf des 30.06.2007 erloschen. Unverändert geblieben ist aber die o.g. „öffentlich-rechtliche Sachherrschaft“, die dem durch § 9 Absatz 1 Satz 3 VerkFlBerG geregelten Besitzrecht entspricht. Damit einher geht das reduzierte Gewicht der Beeinträchtigung im Falle des vom Vorhabenträger vorgesehenen Grunderwerbs.

III.4.2 Inanspruchnahme von Flächen für Kompensationsmaßnahmen

Zur Notwendigkeit der hiermit planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen verweist die Planfeststellungsbehörde einleitend auf die vorstehende Nr. II.6.5 dieses PFB und entscheidet:

Die Beanspruchung der außerhalb gewidmeter Straßenflächen gelegenen und für die hiermit planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen vorgesehenen Grundstücksteile ist rechtlich geboten für die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft. Die Beanspruchung ist im hiermit festgestellten Umfang notwendig und zulässig. In den Maßnahmenblättern (Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.3.11.1 dieses PFB) sind die Maßnahmen erläutert.

Bei der Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung steht der Planfeststellungsbehörde nicht die gleiche planerische Gestaltungsfreiheit wie nach § 74 Absatz 1 und § 69 Absatz 1 VwVfG zu. Bei der Anordnung von Kompensationsmaßnahmen für die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft durch eine planfestgestellte Trasse ist die Planfeststellungsbehörde an die bundesrechtliche Eingriffsregelung der §§ 13 ff. BNatSchG gebunden.

Die Flächen für die Kompensationsmaßnahmen wählte der Vorhabenträger unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit aus, der sämtliche Elemente des Übermaßverbots einschließt. Dementsprechend sind zum einen nur solche Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen worden, die sich zur Erreichung des naturschutzrechtlich vorgegebenen Zwecks eignen. Zum anderen stehen die mit den Kompensationsmaßnahmen verbundenen nachteiligen Folgen nicht außer Verhältnis zum beabsichtigten Erfolg. Insbesondere drohen keine existenziellen Beeinträchtigungen.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung der Kompensationsmaßnahmen zugelassen werden darf, besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, die Notwendigkeit der (teilweisen) Enteignung bzw. Zwangsbelastung. Die betroffenen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (vgl. Nr. I.3.13 dieses PFB) aufgeführt. Der Vorhabenträger erhält damit, ebenso wie für die Straßen- und Gewässerbestandteile, das Enteignungsrecht (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.08.1996 - 4 A 29.95).

Die durch Kompensationsmaßnahmen betroffenen Grundstückseigentümer haben gemäß § 19 Absatz 5 FStrG i.V.m. § 7 EntGBbg das Recht, einen Antrag auf Ausdehnung der Enteignung zu stellen, wenn sie davon ausgehen, dass das Restgrundstück oder der Restbesitz nicht mehr in angemessenem Umfang baulich oder wirtschaftlich genutzt werden kann (s. auch vorstehende Nr. II.16.2 dieses PFB).

III.4.3 **Eigentümer des Grundstücks mit den lfd. Nrn. 1.21.1 bis 1.21.3 des GV**

Die Eigentümer wandten sich gegen die Beanspruchung ihres Grundstücks mit den lfd. Nrn. 1.21.1 bis 1.21.3 des GV (vgl. Nr. I.3.13.2 dieses PFB). Die Eigentümer gehen davon aus, dass auf eine Beanspruchung ihres Grundstücks (teilweise) verzichtet werden könne, wenn die Planung optimiert würde. Die Gemeindestraße „Zufahrt zum Elbdeich“ (lfd. Nr. 26 des BV; vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB) könne dichter an die B 189 herangerückt werden.

Hilfsweise forderten die Eigentümer die Festsetzung einer angemessenen Entschädigung oder die Bereitstellung von Ersatzland.

Zu dieser Einwendung erwiderte der Vorhabenträger, dass die im Plan dargestellte Flächeninanspruchnahme für die Straße „Zufahrt zum Elbdeich“ unverzichtbar sei. Die bestehende Straßenfläche werde überbaut und dafür Ersatz geschaffen. Die neue Trassenführung in diesem Bereich verfolge besonders das Ziel, aus artenschutzrechtlichen Gründen Eingriffe in vorhandene Kopfweiden zu vermeiden (vgl. auch Nr. II.6.3.2 dieses PFB). Eine Trassenführung dieser Straße nördlich der vorhandenen Kopfweiden sei wegen der Kollision mit dem gemäß lfd. Nr. 22 des BV zu verlegenden Gewässer II. Ordnung und zur Freihaltung des erforderlichen Baufeldes der B 189 nicht möglich.

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich im Ergebnis ihrer Prüfung, dass nicht verzichtet werden kann auf

* den Erwerb von 1.324 m^2 (3,0%) für die zu verlegende Gemeindestraße „Zufahrt zum Elbdeich“ (lfd. Nr. 26 des BV),
* die dauernde Beschränkung von 242 m^2 (0,5%) für die Kompensationsmaßnahme A1/A1(M) (lfd. Nr. 210 des BV) sowie
* die vorübergehende Beanspruchung weiterer 527 m^2 während der Baudurchführung

aus dem 44.148 m^2 großen Grundstück mit den lfd. Nrn. 1.21.1 bis 1.21.3 des GV. Das öffentliche Interesse am hiermit festgestellten Straßenbauvorhaben überwiegt die widerstreitenden Interessen der Einwender.

Für die Grundstücksbeanspruchung steht den Eigentümern dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung zu (s. Nr. II.16.2 dieses PFB). Über die von den Einwendern angesprochenen weiteren Entschädigungsfragen kann jedoch nicht in der Planfeststellung entschieden werden.

III.4.4 **Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 1.27.1 bis 1.27.4, 1.28.1 und 1.28.2 des GV**

Die Eigentümer wandten sich gegen die Beanspruchung ihrer Grundstücke mit den lfd. Nrn. 1.27.1 bis 1.27.4, 1.28.1 und 1.28.2 des GV (vgl. Nr. I.3.13.2 dieses PFB), weil die verbleibende Restfläche für sie evtl. nicht mehr nutzbar sei.

Außerdem rügten die Einwender die mit dem geplanten Straßenbauvorhaben verbundenen Immissionsbelästigungen für ihr Wohngrundstück und forderten (zusätzliche) Lärmschutzmaßnahmen.

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich im Ergebnis ihrer Prüfung, dass nicht verzichtet werden kann auf

* den Erwerb von 2.122 m^2 (11,0%) für eine Entwässerungsanlage als Teil des Straßenkörpers der BAB 14 (lfd. Nr. 13 des BV; vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB),
* den Erwerb von 298 m^2 (1,5%) für die anzupassende Gemeindestraße „Wahrenberger Chaussee“ (lfd. Nr. 14 des BV),
* die dauernde Beschränkung von (210 + 147 =) 557 m^2 (2,9%) für Versorgungsleitungen (lfd. Nrn. 100, 101 und 102 des BV) sowie
* die vorübergehende Beanspruchung weiterer (95 + 554 =) 649 m^2 während der Baudurchführung

aus den (2.940 + 16.390 =) 19.330 m^2 großen Grundstücken mit den lfd. Nrn. 1.27.1, 1.27.2, 1.27.3, 1.27.4, 1.28.1 und 1.28.2 des GV. Während das Grundstück mit den lfd. Nrn. 1.27.1, 1.27.2, 1.27.3 und 1.27.4 des GV nahezu vollständig in Anspruch genommen wird, kann das Grundstück mit den lfd. Nrn. 1.28.1 und 1.28.2 des GV im Wesentlichen weiter genutzt werden. Das öffentliche Interesse am hiermit festgestellten Straßenbauvorhaben überwiegt die widerstreitenden Interessen der Einwender.

Für die Grundstücksbeanspruchung steht den Eigentümern dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung zu (s. Nr. II.16.2 dieses PFB).

Entsprechend nachfolgender Nr. III.5 dieses PFB ist das Straßenbauvorhaben mit den Belangen des Immissionsschutzes vereinbar.

III.4.5 **Eigentümer des Grundstücks mit den lfd. Nrn. 2.1.1 und 2.1.2 des GV**

Die Eigentümer wandten sich gegen die Beanspruchung ihres Grundstücks mit den lfd. Nrn. 2.1.1 und 2.1.2 des GV (vgl. Nr. I.3.13.2 dieses PFB) vor allem wegen der mit dem geplanten Straßenbauvorhaben verbundenen Lärmbelästigungen. Sie forderten den Erhalt ihres Stromanschlusses.

„Des weiteren habe ich Angst um unsere Fische: wir haben 2 Fischteiche, zusammen ca. 1.000 m^2, die durch die dauernde Vibration keine Ruhe finden, besonders im Winter. Allein durch diesen Lärm habe ich … bestimmt nicht mehr die Erholung, die wir brauchen und uns auch wünschen. Wir haben … einen guten Hund auf unserem Grundstück, mit dem wir auch gerne spazieren gehen, was dann ja nur noch stadteinwärts möglich wäre, weshalb die Elbuntertunnelung für die Lärmbelästigung die beste Lösung wäre. Allein durch diesen Lärm wäre das Grundstück ja kaum noch etwas Wert, weil es ja nicht mehr das wäre was es war.“

Die von den Einwendern angesprochene Versorgungsleitung (Stromanschluss) wird gemäß lfd. Nr. 104 des BV (vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB) angepasst.

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich im Ergebnis ihrer Prüfung, dass nicht verzichtet werden kann auf

* die dauernde Beschränkung von 68 m^2 (0,9%) für die LBP-Maßnahme A1 (lfd. Nr. 210 des BV) sowie
* die vorübergehende Beanspruchung weiterer 56 m^2 während der Baudurchführung

aus dem 7.303 m^2 großen Grundstück mit den lfd. Nrn. 2.1.1 und 2.1.2 des GV. Das ist nur ein unwesentlicher Anteil. Für diese Grundstücksbeanspruchung haben die Einwender dem Grunde nach einen Anspruch auf Entschädigung (s. Nr. II.16.2 dieses PFB).

Entsprechend Nrn. II.9 und III.5 dieses PFB ist das Straßenbauvorhaben mit den Belangen des Immissionsschutzes vereinbar.

Die Eigentümer haben gemäß Nr. II.9.2 dieses PFB einen Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach.

III.4.6 **Eigentümer des Grundstücks mit den lfd. Nrn. 2.4.1 bis 2.4.5 des GV**

Einige Miteigentümer forderten lediglich die vollständige Übernahme ihres Grundstücks, weil der verbleibende Anteil für sie nicht mehr nutzbar wäre.

Andere Miteigentümer wandten sich mit Einwendungen gegen die Beanspruchung ihres Grundstücks mit den lfd. Nrn. 2.4.1 bis 2.4.5 des GV (vgl. Nr. I.3.13.2 dieses PFB) für das hiermit planfestgestellte Straßenbauvorhaben wie folgt:

„Das betroffene Gebiet ist unsere private Erholungsfläche, ein naturnahes Feuchtbiotop, das wir bisher mit hohem Aufwand gefördert und betreut haben. Wir verlieren einen erheblichen Teil unserer Lebensqualität und unserer Ungezwungenheit und Freiheit ... Mit Inanspruchnahme des Eigentums sind wir nicht einverstanden, ohne dass eine einvernehmliche Lösung gefunden wird. Eine solche Lösung könnte auch die Bereitstellung einer anderen Fläche zur Erholung und gärtnerischen Nutzung sein. Gleichwertig im Sinne der Bepflanzung, Bebauung und Versorgung …

Die Planunterlagen beinhalten die Verlegung der B 189 in östliche Richtung, um im FFH-Gebiet ‚Krähenfuß' Beeinträchtigungen zu vermeiden. Damit wird aber dieses anerkannte Feuchtbiotop mit seltener Flora und Fauna rigoros durchtrennt ... Es kommen in beiden Teilen gleiche Arten vor. Das sind z.B. die Schwertlilien am schilfeingefassten Weiher. Außerdem Ringelnattern und Blindschleichen, Kröten und Frösche, Eidechsen. Viele Vogelarten wie Eisvogel, Störche, Rebhühner, Raubvögel, etwa der rote Milan, Spechte, Meisen, Stare, Schwalben u.a. Auch Kleinsäuger wie Bisam, Fischotter, unterschiedliche Mäusearten, Maulwürfe. Waschbären haben sich neu eingefunden. In der Nähe hält sich Rotwild auf …

Das Flurstück … ist in den Planunterlagen als landwirtschaftliches Brachland eingetragen. Begründet durch den seit Jahren hohen Einsatz der Nutzer entspricht das nicht mehr der im GV enthaltenen Kennzeichnung. Ein naturnaher Teich (Weiher) mit Fischbesatz, der etwa 25 Jahre alte Baumbestand und das gepflegte Gartenstück mit Obstbäumen erfordert die Einstufung als Gartenland."

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich im Ergebnis ihrer Prüfung, dass nicht verzichtet werden kann auf

- den Erwerb von 2.633 m^2 (50,0%) für den Straßenkörper der anzupassenden / umzuverlegenden B 189 (lfd. Nr. 19 des BV; vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB),
- den Erwerb von 892 m^2 (16,9%) für das anzupassende / umzuverlegende Gewässer II. Ordnung „I/133-16" (lfd. Nr. 27 des BV) sowie
- die dauernde Beschränkung von (52 + 112 + 381 =) 545 m^2 (10,4%) für die LBP-Maßnahme A1 (lfd. Nr. 210 des BV), Gewässerrandstreifen (lfd. Nr. 27 des BV) und Versorgungsleitung (lfd. Nr. 104 des BV)

aus dem 5.263 m^2 großen Grundstück mit den lfd. Nrn. 2.4.1, 2.4.2, 2.4.3 und 2.4.4 des GV. Damit wird der größte Teil des Grundstücks beansprucht, was seinem vollständigen Verlust nahe kommt.

In ihrer Abwägung unterstellt die Planfeststellungsbehörde als schlimmsten Fall, dass das verbleibende Restgrundstück für die Eigentümer nicht mehr sinnvoll nutzbar ist. Dennoch überwiegt das öffentliche Interesse am hiermit festgestellten Straßenbauvorhaben die widerstreitenden Interessen der Einwender.

Die im Einwendungsschreiben erläuterte und mit Bildern illustrierte Gestaltung als gepflegtes Erholungs-/Gartengrundstück mit Weiher ist im LBP (vgl. Nr. I.3.11 dieses PFB) ebenso berücksichtigt, wie die dort vorkommenden Tier- und Pflanzenarten.

Im Gegensatz zu den Einwendern kann die Planfeststellungsbehörde nicht beanstanden, dass der Vorhabenträger in seinem Variantenvergleich und im LBP die naturschutzfachliche Wertigkeit der östlichen Seite der vorhandenen B 189 (einschließlich Grundstück mit den lfd. Nrn. 2.4.1 bis 2.4.4 des GV) deutlich geringer gewichtet hat, als die westliche Seite. Zutreffend gehen die Einwender davon aus, dass sich auf beiden Seiten der B 189 gesetzlich geschützte Teile von Natur und Landschaft (vgl. Nr. II.6.4.2 dieses PFB) befinden. Diese sind aber auf der östlichen Seite der B 189 durch die städtische Nutzung negativ vorbelastet, während sie auf der westlichen Seite eingebettet in national und europäisch naturschutzrechtlich geschützten Gebieten (vgl. Nrn. II.6.2 und II.6.4.1 dieses PFB) liegen.

Im Ergebnis des Anhörungsverfahrens sagte der Vorhabenträger zu, auf Antrag der Eigentümer das Grundstück vollständig zu übernehmen.

Über diese von den Einwendern geforderte Ausdehnung der Enteignung auf das gesamte Grundstück kann aber nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden werden. Die Frage ist ebenso wie die geforderte Bereitstellung von Ersatzland im Rahmen der Entschädigungsverhandlungen bzw. des Entschädigungsfahrens zu regeln. Entsprechend Nr. II.16.2 dieses PFB sind Entschädigungsfragen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

III.4.7 **Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 2.6.1 und 2.12.1 des GV**

Die Eigentümer wandten sich nicht gegen die Beanspruchung ihrer Grundstücke mit den lfd. Nrn. 2.6.1 und 2.12.1 des GV (vgl. Nr. I.3.13.2 dieses PFB) für das hiermit planfestgestellte Straßenbauvorhaben. Sie forderten aber die Aufrechterhaltung ihrer Grundstückserschließung auch während der Baudurchführung.

Diese Einwendungen nahm der Vorhabenträger beim Erörterungstermin am 22.11.2010 zum Anlass, den Einwendern zuzusagen, für das Grundstück eine – sich in schlechtem Zustand befindliche – Wegeverbindung nach Westen zur „Wahrenberger Chaussee“ zu ertüchtigen („rückwärtige Erschließung“). Insbesondere aufgrund dieser Zusage erklärten die Einwender ihre Einwendungen am 22.11.2010 als erledigt.

Im weiteren Planungsverlauf verzichtete der Vorhabenträger aus naturschutzrechtlichen Gründen auf die zugesagte Ertüchtigung der „rückwärtigen Erschließung“. In der Deckblattunterlage vom 30.03.2011 ist eine Erschließung (nur) durch die Unterführungen mit den lfd. Nrn. 34 und 46 des BV (vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB) geplant. Diese Unterführungen haben eine lichte Weite von 4,50 m und eine lichte Höhe von 3 m. Höhere Fahrzeuge können die Bauwerke – und damit die geplante Zuwegung zum Grundstück der Einwender – nicht nutzen.

Obwohl die Einwender gegen die in der Zeit vom 06.06.2011 bis 05.07.2011 ausgelegten Planunterlagen (vgl. Nr. III.2.3 dieses PFB) nicht nochmals Einwendungen erhoben haben, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die im Erörterungstermin erklärte Erledigung der Einwendungen nachträglich wieder entfallen ist.

Sie kann dem Vorhabenträger trotzdem keine weiteren Vorkehrungen zur Erschließung der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 2.6.1 und 2.12.1 des GV aufgeben.

Die Einwender erreichen ihre Grundstücke bisher von der B 189 aus über die Gemeindestraße mit der lfd. Nr. 43 des BV („Wiesenweg“). Ihre Zufahrt an der Gemeindestraße wird durch die Straßenplanung nicht berührt. Die Erschließung der Grundstücke bleibt grundsätzlich erhalten.

Es entfällt der höhengleiche Knotenpunkt der Gemeindestraße mit der B 189. Die Nutzbarkeit der Gemeindestraße unter den o.g. Bauwerken wird auf eine Höhe von 3 m eingeschränkt.

Unverändert bleibt die Anbindung der Gemeindestraße mit der lfd. Nr. 43 des BV („Wiesenweg“) in Richtung Westen. Gemäß § 9 Absatz 1 i.V.m. § 9a Absatz 1 Satz 3 BbgStrG hat die Stadt Wittenberge nach ihrer Leistungsfähigkeit die Gemeindestraße in einem den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen genügenden Zustand zu erhalten.

Obwohl die Veränderungen im öffentlichen Straßennetz mittelbar nachteilig auf die Erschließungssituation der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 2.6.1 und 2.12.1 des GV wirken, sind sie von den Einwendern hinzunehmen.

Ergänzend bemerkt die Planfeststellungsbehörde, dass die Sicherung / Anpassung der vorhandenen Versorgungsleitungen in der hiermit festgestellten Planung vorgesehen ist.

Auf die Nrn. II.12 und II.16.2 dieses PFB wird hingewiesen.

III.4.8 **Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 2.14.1 bis 2.14.4, 2.19.1 bis 2.19.4, 2.22.1 und 2.22.2 des GV**

Die Eigentümer beantragten, von ihren Grundstücken mit den lfd. Nrn. 2.14.1 bis 2.14.4, 2.19.1 bis 2.19.4, 2.22.1 und 2.22.2 des GV (vgl. Nr. I.3.13.2 dieses PFB) für das planfestzustellende Straßenbauvorhaben *„ganze Flurstücke und nicht nur Teile davon zu erwerben“*. *„Weiterhin beantragen wir ... die Bereitstellung von Ersatzflächen in der Gemarkung Geestgottberg oder Krüden anstatt des Ankaufes unserer Flächen ... Von Dienstbarkeiten zur Mitbenutzung unserer Flächen ist abzusehen.“*

Entsprechend Nr. III.4.1 dieses PFB gehört das Flurstück mit den lfd. Nrn. 2.14.1 bis 2.14.4 des GV zur vorhandenen öffentlichen Verkehrsfläche der B 189. Das Flurstück ist gemäß § 1 Absatz 4 FStrG bereits Straßenland. Insoweit konnten die Eigentümer - unabhängig vom hiermit festgestellten Vorhaben - von der Bundesstraßenverwaltung die Übernahme dieses Flurstücks verlangen.

Im Übrigen kann die Planfeststellungsbehörde über die gestellten Anträge nicht entscheiden. Die von den Einwendern gewünschte Ausdehnung der Enteignung auf das gesamte Grundstück ist ebenso wie eine evtl. Bereitstellung von Ersatzland im Rahmen der Entschädigungsverhandlungen bzw. des Entschädigungsfahrens zu regeln. Entsprechend Nr. II.16.2 dieses PFB sind Entschädigungsfragen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

Unabhängig davon signalisierte der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme vom 19.01.2017 sein Einverständnis zur Gesamtübernahme des Grundstücks mit den lfd. Nrn. 2.19.1 bis 2.19.4 des GV.

III.4.9 **Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 2.30.1, 2.30.2, 2.32.1 und 2.32.2 des GV**

Die Eigentümer wandten sich mit Schreiben vom 09.07.2011 nicht gegen die geplante Beanspruchung ihrer Grundstücke mit den lfd. Nrn. 2.30.1, 2.30.2, 2.32.1 und 2.32.2 des GV (vgl. Nr. I.3.13.2 dieses PFB) für das hiermit planfestgestellte Straßenbauvorhaben. Sie schlugen vor, die Grundstücke komplett aufzukaufen oder Austauschflächen anzubieten.

Die von den Einwendern gewünschte Ausdehnung der Enteignung auf das gesamte Grundstück ist ebenso wie eine evtl. Bereitstellung von Ersatzland im Rahmen der Entschädigungsverhandlungen bzw. des Entschädigungsfahrens zu regeln. Entsprechend Nr. II.16.2 dieses PFB sind Entschädigungsfragen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

Unabhängig davon signalisierte der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme vom 22.09.2017 sein Einverständnis zur Gesamtübernahme der Grundstücke.

III.4.10 **Eigentümer des Grundstücks mit den lfd. Nrn. 2.34.1 bis 2.34.3 des GV**

Die Eigentümer wandten sich gegen die Beanspruchung ihres Grundstücks mit den lfd. Nrn. 2.34.1 bis 2.34.3 des GV (vgl. Nr. I.3.13.2 dieses PFB) für das hiermit planfestgestellte Straßenbauvorhaben wie folgt:

„…sehen wir im geplanten Trassenverlauf erhebliche wirtschaftliche Nachteile für unser Unternehmen in Wittenberge und legen deshalb Einspruch ein. …

Das Gebäude mit den Außenanlagen ist auf die vorhandene B 189 hin geplant worden. Insbesondere die Eingangssituation mit Oberlicht würde mit vorgestelltem Trassenverlauf nicht mehr passen. Darüber hinaus werden aber auch Schaufenster, Außenwerbung und Parkplatzsituation stark beeinträchtigt. Auch veränderte Höhenlagen können die Sichtbarkeit von der Straße aus verschlechtern. Warum hier eine Privatinvestition von 3,7 Mio. Euro nur wegen Ansprüchen des Naturschutzes gefährdet wird …

Erhöhter Gebäudeverschleiß und Gebäudeschäden sind durch die dicht verlaufende Autobahntrasse ebenso zu erwarten, d.h. eine nicht unerhebliche Wertminderung. Aus diesen Gründen lehnen wir den Trassenverlauf ab; einen Verkauf von Grund und Boden für den Autobahnbau oder Trassenverlegung der B 189 lehnen wir ebenso ab.“

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich im Ergebnis ihrer Prüfung, dass nicht verzichtet werden kann auf

* den Erwerb von 1.193 m^2 (7,3%) für den Straßenkörper der anzupassenden / umzuverlegenden B 189 (lfd. Nr. 19 des BV; vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB),
* die dauernde Beschränkung von 181 m^2 (1,1%) als Wendestelle für die gemäß lfd. Nr. 53 des BV anzupassende Gemeindestraße „Kahlhorstweg“ (s. dazu Nr. II.16.5 dieses PFB) sowie
* die vorübergehende Beanspruchung weiterer 390 m^2 während der Baudurchführung

aus dem 16.395 m^2 großen Grundstück mit den lfd. Nrn. 2.34.1, 2.34.2 und 2.34.3 des GV.

Eine Verschwenkung der BAB 14 und der parallel dazu verlaufenden B 189 um das Grundstück herum schied der Vorhabenträger in seinen Variantenuntersuchungen nachvollziehbar wegen der damit verbundenen Eingriffe in das westlich angrenzende Vogelschutzgebiet „Unteres Elbtal“ (DE 33036-401) und das – in diesem Bereich flächengleiche – FFH-Gebiet „Krähenfuß“ (DE 3036-303) aus. Auf die Nrn. II.6.2 und 0 dieses PFB wird verwiesen.

Durch die Beanspruchung eines Randstreifens an der westlichen Seite des Grundstücks wird die dortige Parkfläche verkleinert. Trotzdem kann das Grundstück nahezu unverändert weiter genutzt werden. Der ganz überwiegende Teil der Parkflächen bleibt erhalten.

Den Einwendern ist zuzugeben, dass insbesondere wegen der geplanten größeren Höhe der umverlegten B 189 die Einsehbarkeit des Grundstücks einschließlich seiner baulichen Anlagen verändert wird. Die BAB 14 und die B 189 liegen neben dem Grundstück auf einem ca. 3 bis 4 m hohen Damm. Trotz dieser geplanten Änderung bleibt das Grundstück optisch weiterhin von der B 189 einsehbar. Eine die Sicht behindernde Wand befindet sich nur im unmittelbaren Brückenbereich des Bauwerkes 1153/51N (lfd. Nr. 49 des BV). Die Wirkung von Werbeanlagen kann durch Anpassung an die veränderte Situation wiederhergestellt werden.

Der Vorhabenträger verzichtete unter Würdigung der künftigen Höhenlage der B 189 nachvollziehbar auf die Wiederanbindung der Gemeindestraße „Kahlhorstweg“ an die B 189. Eine Anfahrt zum Unternehmensstandort wird nach Realisierung der hiermit festgestellten Planung auf der Gemeindestraße „Kahlhorstweg“ nur noch von Osten kommend möglich sein. Damit verbundene Nachteile (vor allem Umwege von und zur B 189) sind hinzunehmen.

Ein Gewerbetreibender hat grundsätzlich keinen Anspruch auf die Aufrechterhaltung einer ihm günstigen Verkehrslage, er kann mithin nicht die Beibehaltung bloßer Lagevorteile durchsetzen. Ein etwaiges Vertrauen in den Bestand oder Fortbestand einer bestimmten Markt- oder Verkehrslage ist regelmäßig kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.06.2004 - 9 A 16.03 mit weiteren Nachweisen).

Soweit es den Einwendern um die (vermeintlich) besonders günstige Lage ihres Betriebs zur B 189 geht, ist diese dem unternehmerischen Risiko zuzurechnen. Das Interesse der Gewerbetreibenden am ungeschmälerten Erhalt des derzeitigen (vermeintlichen) Lagevorteils ist nur mit geringem Gewicht in die Abwägung einzustellen (vgl. OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 14.03.2012 - 8 C 11096/11).

Die Gründe für den befürchteten erhöhten Gebäudeverschleiß oder für Gebäudeschäden durch die BAB 14 sind nicht erkennbar. In Bezug auf evtl. Erschütterungen verweist die Planfeststellungsbehörde auf Nr. III.5.11 dieses PFB.

Die Beeinträchtigungen der Grundstückseigentümer haben zwar insgesamt ein hohes Gewicht. Unverhältnismäßig schwere oder gar existenzielle Beeinträchtigungen sind aber weder erkennbar noch geltend gemacht worden. Das öffentliche Interesse am hiermit festgestellten Straßenbauvorhaben überwiegt die widerstreitenden Interessen der Einwender.

Entsprechend vorstehender Nr. II.16.2 dieses PFB haben die Eigentümer dem Grunde nach einen Anspruch auf Entschädigung.

III.4.11 **Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 7.78.1, 7.80.1, 7.85.1 und 7.86.1 des GV**

Die Eigentümer wandten sich mit Schreiben vom 10.11.2017 gegen die geplante Beanspruchung ihrer Grundstücke mit den lfd. Nrn. 7.78.1, 7.80.1, 7.85.1 und 7.86.1 des GV (vgl. Nr. I.3.13.2 dieses PFB) für die LBP-Maßnahme E3 (lfd. Nr. 229 des BV; vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB).

Sie hätten zwar mit dem Vorhabenträger bereits 2014 einen Vertrag über eine beschränkt persönliche Dienstbarkeit von Teilflächen ihrer Grundstücke geschlossen. Vertragsziel sollte jedoch nur die Entwicklung von Extensivgrünland feuchter Standorte sein.

Anlässlich der Einsichtnahme in eine Planänderungsunterlage hätten die Eigentümer festgestellt, dass auch die Zuschüttung von Grabenteilen geplant sei. Diesen Maßnahmen werde nicht zugestimmt, weil man verstärkte negative Auswirkungen auf den benachbarten Waldbestand befürchte. An anderer Stelle seien unter gleichen Bedingungen bereits Ausfälle eingetreten.

Die Einwendungen sind unbegründet.

Bereits in der Deckblattunterlage vom 30.03.2011 (vgl. Nr. I.2 dieses PFB), die u.a. in der Gemeinde Karstädt in der Zeit vom 06.06.2011 bis 05.07.2011 ausgelegen hatte (vgl. Nr. III.2.3 dieses PFB), war die von den Einwendern gerügte Verfüllung von Gräben ausdrücklich vorgesehen (s. damaliges Maßnahmenblatt E3 in der Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.2.7.1 dieses PFB).

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich im Ergebnis ihrer Prüfung, dass nicht verzichtet werden kann auf die dauernde Beschränkung von (315 + 635 + 127 + 86 =) 1.163 m^2 (11,8%) aus den (1.350 + 3.190 + 3.020 + 2.320 =) 9.880 m^2 großen Grundstücken mit den lfd. Nrn. 7.78.1, 7.80.1, 7.85.1 und 7.86.1 des GV. Die Teilflächen sind für die LBP-Maßnahme E3 „Wiedervernässung und Entwicklung von artenreichen Feuchtbiotopen im Birkholzer Werder“ (s. Maßnahmenblätter in Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.3.11.1 dieses PFB) zu beanspruchen.

Wie sich aus dem LBP (s. u.a. hydrologisches Konzept „Birkholzer Werder“ in Anlage 11 zum Erläuterungsbericht des LBP) ergibt, ist der (punktuelle) Verschluss vorhandener Gräben ein unverzichtbarer Bestandteil der Gesamtmaßnahme E3.

Auf den Entschädigungsanspruch entsprechend vorstehender Nr. II.16.2 dieses PFB wird hingewiesen.

III.4.12 **Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 9.12.1 des GV**

Die Eigentümer wandten sich mit Schreiben vom 22.03.2010 gegen die geplante Beanspruchung ihrer Grundstücke mit den lfd. Nrn. 9.5.1, 9.6.1 und 9.12.1 des GV (vgl. Nr. I.3.13.2 dieses PFB) für LBP-Maßnahmen. Die Flächen hätten für ihr landwirtschaftliches Unternehmen eine große Bedeutung, weil mit jedem Flächenentzug auch Milchkühe reduziert werden müssten, die die Ertragsgrundlage des Unternehmens seien.

„Diese Gegend ist bereits klein strukturiert, Hecken, Bäume und Alleen sind bereits vorhanden. Es würde Sinn machen, vorhandene Alleen wieder aufzuforsten."

Diese Einwendungen nahm der Vorhabenträger zum Anlass, die Geeignetheit seiner Kompensationsmaßnahmen zu prüfen und nach alternativen Maßnahmenflächen (vorzugsweise in öffentlicher Hand) zu suchen. Im Ergebnis verzichtete der Vorhabenträger auf die zunächst geplante Beanspruchung der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 9.5.1 und 9.6.1 des GV. Insoweit wurden die Einwendungen im Anhörungsverfahren erledigt.

Aufrecht erhalten blieben gemäß Schreiben vom 15.07.2011 und 23.12.2011 die Einwendungen gegen die dauernde Belastung von 210 m^2 aus dem 7.450 m^2 großen Grundstück mit der lfd. Nr. 9.12.1 des GV für die LBP-Maßnahme E1 (lfd. Nr. 232 des BV; vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB). Im Rahmen von E1 sollen an der L 13 Straßenbäume als Teil einer Allee gepflanzt werden (s. Blatt 4 der Maßnahmenpläne trassenfern; vgl. Nr. I.3.11.7 dieses PFB).

Diese Einwendungen werden von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.

Der Vorhabenträger erwiderte auf die Einwendungen, dass die Maßnahmen – bei vergleichsweise geringem Verlust landwirtschaftlicher Flächen – einen hohen ökologischen Wert haben. Am vorgesehenen Standort für die Baumpflanzungen befände sich entlang der L 13 westlich von Reetz bereits eine Obstbaumallee (Pflaume), die aber überaltert sei. Die überalterte Allee wolle der Vorhabenträger ergänzen und ersetzen.

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich davon, dass auf die hiermit planfestgestellte LBP-Maßnahme E1 nicht verzichtet werden kann. Das Interesse an unveränderter landwirtschaftlicher Nutzung der dafür beanspruchten Teilfläche ist nicht so schwerwiegend, dass auf die Straßenbaum-/Alleepflanzungen an der L 13 verzichtet werden muss.

Der Vorhabenträger ist durch § 17 BbgNatSchAG i.V.m. § 15 Absatz 2 und § 29 Absatz 3 BNatSchG sowohl zu Ersatzpflanzungen als auch zu Alleenneupflanzungen verpflichtet, um den Alleenbestand im Land Brandenburg nachhaltig zu sichern. Näheres ergibt sich aus der „Konzeption zur Entwicklung von Alleen an Bundes- und Landesstraßen in Brandenburg" des (damaligen) Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung einschließlich Evaluierung im Jahre 2013 (Landtagsdrucksache 5/8468).

Der für E1 vorgesehene Abschnitt der L 13 ist auch wegen seiner vergleichsweise geringen durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (1.000 Kfz/24h) einschließlich geringer Unfallrisiken für eine Baumpflanzung geeignet.

Allerdings dürfen straßenbegleitende Bäume außerhalb von Ortsdurchfahrten aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht unmittelbar neben der Kfz-Fahrbahn gepflanzt werden. Aus den straßenbaulichen Regelwerken (hervorzuheben sind die Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume[16]) ergibt sich, dass zwischen der Kfz-Fahrbahn und den Straßenbäumen ein Mindestabstand von 4,50 m eingehalten werden soll. Örtliche Besonderheiten im Pflanzbereich der L 13, die eine Unterschreitung dieses Mindestabstandes erlauben könnten, sind nicht ersichtlich.

Weil der unbefestigte Streifen neben der Kfz-Fahrbahn der L 13 zu schmal ist, müssen die Bäume neben der vorhandenen Straßenfläche gepflanzt werden. Der Pflanzstreifen ist dauerhaft zu beschränken.

Dafür haben die Eigentümer dem Grunde nach einen Anspruch auf Entschädigung (s. Nr. II.16.2 dieses PFB).

III.4.13 **Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 10.15.1 des GV**

Die Eigentümer wandten sich gegen die geplante Beanspruchung ihrer Grundstücke mit den lfd. Nrn. 10.15.1 und 10.16.1 des GV (vgl. Nr. I.3.13.2 dieses PFB) für LBP-Maßnahmen.

Diese Einwendungen nahm der Vorhabenträger zum Anlass, die Geeignetheit seiner Kompensationsmaßnahmen zu prüfen und nach alternativen Maßnahmenflächen (vorzugsweise in öffentlicher Hand) zu suchen. Im Ergebnis verzichtete der Vorhabenträger auf die zunächst geplante Beanspruchung des Grundstücks mit der lfd. Nr. 10.16.1 des GV. Insoweit wurden die Einwendungen im Anhörungsverfahren erledigt.

Die nicht erledigten Einwendungen weist die Planfeststellungsbehörde zurück.

Auf die dauernde Belastung von 195 m^2 aus dem 7.772 m^2 großen Grundstück mit der lfd. Nr. 10.15.1 des GV für die LBP-Maßnahme E1 (lfd. Nr. 232 des BV; vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB) kann nicht verzichtet werden. Zur weiteren Begründung wird auf die Entscheidung in vorstehender Nr. III.4.12 dieses PFB verwiesen.

---

[16] Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume, Ausgabe 2006 (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 15/2006 vom 18.09.2006 - S 11/7123.10/9/506413; eingeführt im Land Brandenburg durch den Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung, Abteilung 4, Nr. 01/2008, vom 16.01.2008)

III.5 Immissionsschutz

Wesentlicher Inhalt der Einwendungen

Viele **Einwender – insbesondere auch aus der „Wahrenberger Straße“ und dem „Wentdorfer Ring“** – forderten, aus Gründen des Immissionsschutzes für die BAB 14 eine weiter entfernt vom Stadtgebiet gelegene Trasse (etwa Variante 3.1) auszuwählen. Hilfsweise solle die BAB 14 in Troglage oder zumindest tiefer als vorgesehen realisiert werden.

Die Einwender befürchteten als Folge des hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhabens zunehmende Immissions- (vor allem Lärm- und Luftschadstoff-) Belästigungen und forderten zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen, um die Orientierungswerte der DIN 18005 *„im Sinne einer zukunftsorientierten Umweltvorsorge“* zu unterschreiten. Sie wiesen teilweise auf besondere persönliche Empfindlichkeiten hin.

Weder die den Emissions- und Immissionsuntersuchungen (vgl. Nrn. I.3.9 und I.3.10 dieses PFB) zugrunde liegenden (Prognose-) Daten noch die Berechnungsergebnisse seien nachvollziehbar. U.a. müssten die besonderen Windverhältnisse in Wittenberge berücksichtigt werden.

Die Einwender äußerten Zweifel, ob die geplante Straßenoberfläche eine dauerhafte Lärmminderung von -5 dB(A) haben wird und forderten (stattdessen und/oder zusätzlich) Lärmschutzwände. Ergänzend solle die Geschwindigkeit auf der BAB 14 gesenkt werden.

Hilfsweise müssten passive Schutzvorkehrungen angeordnet werden.

Die **Stadt Wittenberge** hielt für beanstandungswürdig, dass wegen der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV dem Schutzgut „Mensch“ explizit keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen zugeordnet seien. Trotz rechnerisch nachgewiesener Unterschreitung der Immissionsgrenzwerte fordere die Stadt zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen.

Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde

Vom Vorhabenträger sind die künftig von der 4-streifigen BAB 14 von Bau-km 0+000 bis 2+000 ausgehenden Lärmemissionen unter Anwendung der 16. BImSchV und der von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. erarbeiteten RLS-90[17] untersucht worden.

Die Ergebnisse sind in der schalltechnischen Untersuchung (vgl. Nr. I.3.9 dieses PFB) zusammengefasst.

Der schalltechnischen Untersuchung wurden – als Prognoseverkehrsmengen für das Jahr 2025 – die in den Berechnungsergebnissen „Emissionspegel“ enthaltenen Werte zugrunde gelegt. Auch die dabei angesetzten Höchstgeschwindigkeiten für Pkw und Lkw sind diesen Berechnungsergebnissen zu entnehmen. Die in der schalltechnischen Untersuchung berechneten Immissionswerte finden sich detailliert in den Berechnungsergebnissen „Beurteilungspegel“ (vgl. besonders Nr. I.3.9.2 dieses PFB).

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich von der grundsätzlichen Richtigkeit der Emissions- und Immissionsuntersuchungen. Sie bezog die – vom Straßenbauvorhaben verursachten – Immissionsbelastungen in ihre Abwägung und Entscheidungsfindung ein.

Das Straßenbauvorhaben ist mit den Belangen des Immissionsschutzes – hervorzuheben ist besonders der Lärmschutz – vereinbar.

Die hiermit planfestgestellten Schutzvorkehrungen gewährleisten einen ausreichenden Immissionsschutz. Darüber hinaus gehende Forderungen sowie Einwendungen gegen die Ergebnisse der planfestgestellten Emissions- und Immissionsuntersuchungen werden zurückgewiesen.

Die vorgesehenen Maßnahmen stellen i.S.v. § 41 Absatz 1 BImSchG sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Der Vorrang des aktiven vor dem passiven Lärmschutz wurde bereits in den vom Vorhabenträger erstellten schalltechnischen Untersuchungen umfassend beachtet.

Die unterhalb von Grenzwerten (hier besonders gemäß 16. BImSchV) verbleibenden Immissionen sind hinzunehmen. Die Interessen der prognostisch durch Verkehrslärm und sonstige Immissionen Betroffenen sind nicht so schwerwiegend, wie das Interesse am hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhaben (vgl. Nr. III.3.1 dieses PFB).

---

[17] „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990“; Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 08/1990 vom 10.04.1990, VkBl. 1990 S. 258 (Berichtigter Nachdruck: Februar 1992; Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 17/1992 vom 18.03.1992); zuletzt geändert durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 22/2010 vom 04.09.2010 - StB 13/7144.2/02-01/1261717, VkBl. Nr. 18/2010 S. 397

III.5.1 Immissionen während der Bauausführung

Während der Bauausführung ist der Vorhabenträger gemäß Nr. II.9.1 dieses PFB zur Verhinderung vermeidbarer und Minimierung unvermeidbarer schädlicher Umwelteinwirkungen verpflichtet.

In Bezug auf den Verkehr von Baufahrzeugen von und zur Baustelle wird diese Nebenbestimmung ergänzt durch Nr. II.12 dieses PFB. Danach soll der Vorhabenträger für Baustellenverkehr und vor allem für Baustofftransporte (außerhalb des Baustellenbereichs) nur die B 189 über das Bundesfern- und Landesstraßennetz bzw. die Bundeswasserstraße „Elbe“ über das Wasserstraßennetz nutzen, weil sie eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweisen. Eine zeitlich begrenzte stärkere Auslastung der vorhandenen Leistungsfähigkeit ist von der Nachbarschaft grundsätzlich entschädigungslos hinzunehmen. Schädliche Umwelteinwirkungen durch den Verkehr der Baufahrzeuge von und zur Baustelle sind insoweit ausgeschlossen.

Die Unregelmäßigkeit des durch die Bauarbeiten ausgelösten Lärms lässt eine detaillierte Lärmprognose nicht zu (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.03.2011 - 9 A 8.10).

Weil die Details der Bauausführung im hiermit abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren noch nicht bekannt sind, können die Schutzanforderungen nicht weiter konkretisiert werden. Besondere Umstände des Einzelfalls, die bereits jetzt eine Anordnung ergänzender spezieller Schutzvorkehrungen erfordern könnten, sind nicht ersichtlich.

Die von einigen Einwendern befürchteten unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Baulärm und baubedingte Erschütterungen sind bei Einhaltung der Vorgaben dieses PFB nicht zu erwarten.

Die Berechnungsergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen (vgl. Nr. I.3.9.2 dieses PFB) zeigen, dass allein durch den über 200 m großen Abstand die Immissionspegel an der schützenswerten Bebauung um mindestens ca. 20 dB(A) niedriger sind, als die Emissionspegel der BAB 14. Dieser Lärmminderungseffekt wirkt ebenso bezogen auf den Baustellenlärm. Bei Einhaltung der rechtlichen Vorgaben gemäß Nr. II.9.1 dieses PFB sind grundrechtsrelevante Lärmimmissionen ausgeschlossen.

Außerdem geht die Planfeststellungsbehörde anhand langjähriger Erfahrungen davon aus, dass die baustellenbedingten Emissionen die bereits vorhandenen Emissionen der B 189 überwiegend nicht oder nicht merklich überschreiten werden. Insoweit wird die baubedingte Immissionsbelastung voraussichtlich – auch in der am nächsten gelegenen Wohnbebauung – die meiste Zeit der Baudurchführung nicht wahrnehmbar verändert sein. Nach bisherigem Erkenntnisstand drohen keine Überschreitungen der in der VV-BaulärmG vorgesehenen Immissionsrichtwerte. Für unvorhersehbare Ausnahmesituationen hält die VV-BaulärmG ein detailliertes Regelungssystem bereit.

III.5.2 § 50 BImSchG

Ein Verstoß gegen das Optimierungsgebot aus § 50 BImSchG ist nicht gegeben.

Nach § 50 Satz 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, wozu unstreitig auch die Errichtung neuer Verkehrswege zählt, die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass u.a. schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Nach dem Lärmschutzkonzept des Bundes-Immissionsschutzgesetzes soll § 50 Satz 1 BImSchG „soweit wie möglich“ Lärmvorsorge unterhalb der in § 41 BImSchG bezeichneten Lärmschwelle durch räumliche Trennung störungsträchtiger und -empfindlicher Nutzungen herstellen. Die Abwehr schädlicher Lärmeinwirkungen durch technische Maßnahmen des Lärmschutzes nach § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV kommt als zweite Stufe erst dann zum Tragen, wenn von einer Lärmvorsorge durch räumliche Trennung abwägungsfehlerfrei abgesehen werden kann. Der Grundsatz der räumlichen Trennung unverträglicher Nutzungen stellt eine Abwägungsdirektive dar, die gegenüber anderen gewichtigen Belangen zurücktreten kann. Maßgebend hierfür sind die Umstände des Einzelfalles (vgl. BVerwG, Beschluss vom 05.12.2008 - 9 B 28.08).

Die Vorschrift des § 50 Satz 1 BImSchG verleiht dem Immissionsschutz besonderes Gewicht, aber keinen generellen Vorrang vor anderen abwägungsrelevanten Belangen. Sie verlangt nicht, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf jeden Fall vermieden werden, vielmehr hat dies nur „soweit wie möglich“ zu geschehen. Hiernach ist vor allem auf eine lärmmindernde Trassierung in Bezug auf schutzbedürftige Gebiete zu achten, jedoch nicht um jeden Preis. Hierbei dürfen auch Kostengesichtspunkte eine Rolle spielen (vgl. VGH Bayern, Urteil vom 23.06.2009 - 8 A 08.40001).

In den der Planfeststellung vorgelagerten Planungsstufen wurden mehrere Varianten miteinander verglichen. In diese Variantenuntersuchungen sind neben den Immissionsschutzbelangen auch die anderen öffentlichen und privaten Belange eingeflossen mit dem Ergebnis, dass immissionsärmere Alternativen nicht bevorzugt werden konnten. Auf vorstehende Nrn. III.3.3 und III.3.4 dieses PFB i.V.m. Nr. 3 des Erläuterungsberichts (vgl. Nr. I.3.1 dieses PFB) wird Bezug genommen.

Wie in Nr. 4.1.3 des Erläuterungsberichts ausgeführt, wird die Höhenlage der BAB 14 – beginnend an der Elbebrücke – maßgeblich bestimmt durch weitere Brücken über Gewässer II. Ordnung und nachgeordnete Straßen. Unter Wahrung richtliniengerechter Trassierungsparameter schieden Einschnitts- oder gar Troglagen aus.

Im Ergebnis der Variantenuntersuchungen entschied sich der Vorhabenträger nachvollziehbar für die hiermit planfestgestellte Variante. Sie bietet zwar keinen maximalen Immissionsschutz, berücksichtigt aber die Belange des Immissionsschutzes angemessen. Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte wird durch andere Schutzvorkehrungen (wie im nachfolgenden beschrieben) grundsätzlich gesichert.

III.5.3 Entstehungsvoraussetzungen für Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen

Der Begriff der „schädlichen Umwelteinwirkungen“ des § 41 Absatz 1 BImSchG wird durch § 3 Absatz 1 BImSchG näher spezifiziert. Danach sind „schädliche Umwelteinwirkungen“ Immissionen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Allerdings lösen nicht jeder Nachteil und jede Belästigung das Auflagengebot aus. Es bleiben solche Beeinträchtigungen außer Betracht, die den Grad des „Erheblichen“ nicht erreichen. Verkehrslärm ist erheblich, wenn er der jeweiligen Umgebung mit Rücksicht auf deren durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden kann. Mit dem Begriff des „Zumutbaren“ wird nicht die Schwelle bezeichnet, jenseits derer sich ein Eingriff als „schwer und unerträglich“ und deshalb im enteignungsrechtlichen Sinne als unzumutbar erweist. Der Begriff bezeichnet vielmehr noch im Vorfeld der Enteignungsschwelle die einfachgesetzliche Grenze, bei deren Überschreiten dem Betroffenen eine nachteilige Einwirkung auf seine Rechte billigerweise nicht zugemutet werden kann. Die Zumutbarkeitsschwelle wird dabei durch die Anforderungen der §§ 41 ff. BImSchG bestimmt. Die aufgrund von § 43 Absatz 1 BImSchG erlassene 16. BImSchV konkretisiert die Anforderungen, die sich unter dem Aspekt des Lärmschutzes für den Bau und den Betrieb von Straßen aus der gesetzlichen Verpflichtung ergeben, nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Die Planfeststellungsbehörde legte ihrer Entscheidung die Regelungen der §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. und 24. BImSchV zugrunde. Mit diesen Vorschriften hat der Gesetz- bzw. Verordnungsgeber ein Regelungssystem geschaffen, bei dessen Anwendung er eine hinreichende Bewältigung der Lärmproblematik sichergestellt sieht. Unter Hinweis auf die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (Beschluss vom 28.02.2002 - 1 BvR 1676/01) ist festzustellen, dass die in der 16. BImSchV festgelegten Grenzwerte im Hinblick auf die aus Artikel 2 Absatz 2 GG abzuleitende staatliche Schutzpflicht aufgrund wissenschaftlicher Erkenntnisse weder unzureichend noch verfassungswidrig sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.05.2004 - 9 A 5.03).

Der Tatbestand des § 41 BImSchG reicht nicht weiter als die 16. BImSchV, die nach § 43 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG zur Durchführung des § 41 und des § 42 Absatz 1 und 2 BImSchG erlassen worden ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.03.2005 - 4 A 18.04). Dementsprechend enthält die 16. BImSchV zugleich die konkreten Vorgaben für die rechtliche Beurteilung des lärmbezogenen Nutzungskonflikts zwischen Straße und Nachbargrundstück. Diese Regelungen sind für die Beurteilung von Zumutbarkeit und Unzumutbarkeit des Lärms für die Planfeststellungsbehörde verbindlich (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.02.2003 - 9 A 1.02).

D.h. Lärm unterhalb der Immissionsgrenzwerte gilt als zumutbar. Die Grenze gesundheitlicher Gefahren wird durch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV nicht erreicht. An derjenigen schützenswerten Bebauung, bei der die für das jeweilige Gebiet geltenden Immissionsgrenzwerte prognostisch nicht überschritten werden, lassen sich deshalb Gesundheitsgefährdungen für die Lärmbetroffenen ausschließen.

Schutzvorkehrungen sind nicht personenbezogen zu ermitteln. Welche Maßnahmen zur Sicherung der Nutzung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren oder Nachteile notwendig sind, ist auf der Grundlage objektiver Umstände und Gegebenheiten zu beurteilen. Die danach gebotene grundstücksbezogene Betrachtungsweise lässt es nicht zu, die Frage der Erheblichkeit von den wandelbaren konkreten Nutzungsverhältnissen zu einem bestimmten Zeitpunkt abhängig zu machen (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.11.2006 - 4 A 2001.06).

Die grundstücksbezogene Betrachtungsweise verlangt zwar zu beachten, dass der Grad der Schutzwürdigkeit des betroffenen Grundstücks von der Art seiner zulässigen Nutzung abhängt (vgl. § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV), schließt aber die Berücksichtigung besonderer Umstände in der Person des jeweiligen Eigentümers oder Nutzers aus. Welche Lärm- oder sonstigen Einwirkungen subjektiv als Störung empfunden werden, ist nicht ausschlaggebend. Besondere Empfindlichkeiten, gesundheitliche Indispositionen oder andere persönliche Eigenheiten haben außer Betracht zu bleiben. Was der Nachbarschaft an Beeinträchtigungen zugemutet werden kann, ist vielmehr anhand eines typisierenden und generalisierenden Maßstabes zu bestimmen, der an das Empfinden eines Durchschnittsmenschen anknüpfen darf (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 18.08.2005 - 4 B 19.05 und vom 05.10.2005 - 4 BN 39.05).

Gemäß § 2 Absatz 2 der 16. BImSchV ergibt sich die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Lassen sich sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete keiner der vier Schutzkategorien des § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV zuordnen oder handelt es sich um Gebiete und Anlagen, für die keine Festsetzungen in Bebauungsplänen bestehen (unbeplanter Innenbereich, § 34 BauGB), so ist die Schutzbedürftigkeit aus einem Vergleich mit den in § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV aufgezählten Anlagen und Gebieten zu ermitteln.

Wohnbebauung im Außenbereich ist wie ein Misch-, Dorf- und Kerngebiet zu schützen. Die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete können nicht herangezogen werden (vgl. § 2 Absatz 1 Nr. 3 i.V.m. Absatz 2 der 16. BImSchV, Nr. 10.2 Absatz 5 der VLärmSchR 97). Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte ergeben sich trotz der ausschließlichen Wohnnutzung nicht aus § 2 Absatz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV, sondern aus § 2 Absatz 1 Nr. 3 i.V.m. Absatz 2 der 16. BImSchV (64 dB(A) tagsüber und 54 dB(A) nachts), weil es sich um eine bauliche Anlage im Außenbereich handelt, der grundsätzlich nicht für eine Bebauung bestimmt ist, so dass hier gelegene Wohnhäuser weniger schutzbedürftig sind als Wohngebiete (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.02.2003 - 9 A 1.02).

III.5.4 Berechnungsverfahren

III.5.4.1 Anwendbarkeit der DIN 18005

Die im Anhörungsverfahren genannte DIN 18005 behandelt den Schallschutz im Städtebau und enthält lediglich schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung bei neu hinzukommender Bebauung im Bereich bereits vorhandener Emissionsquellen. Diese Werte sind bei der Bauleitplanung nach BauGB und BauNVO den verschiedenen schutzbedürftigen Nutzungen für den Beurteilungspegel zuzuordnen. Mit ihrer Einhaltung oder Unterschreitung soll bei der städtebaulichen Planung ein angemessener Schutz vor Lärmbelästigungen berücksichtigt werden. Für die straßenrechtliche Planfeststellung können diese Orientierungswerte wegen fehlender rechtlicher Verbindlichkeit nicht angewandt werden.

Rechtsgrundlage der Lärmvorsorge bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen ist allein das Bundes-Immissionsschutzgesetz, wonach gemäß § 41 Absatz 1 sicherzustellen ist, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die gemäß § 43 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) legt den Anwendungsbereich und die Grenzwerte für die zu schützenden Gebiete fest. Allein diese Grenzwerte sind für die Straßenbauverwaltung verbindlich.

III.5.4.2 Ausgangsdaten

Die Daten der zugrunde gelegten Verkehrsprognose sind entsprechend Nr. III.3.2 dieses PFB nicht zu beanstanden. Insbesondere sind die Prognosezahlen für das Jahr 2025 nicht zum Nachteil der potenziell Lärmbetroffenen zu niedrig.

Bei Lärmberechnungen für Straßen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung ist nicht von der Geschwindigkeit auszugehen, die nach dem Stand der Fahrzeugtechnik und den örtlichen Gegebenheiten erreichbar ist. Vielmehr folgt aus Nr. 4.4.1.1.2 der RLS-90, dass die gemäß § 3 Absatz 3 Nr. 2 StVO jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von ≥ 130 km/h für Pkw und bis zu 80 km/h für Lkw in Ansatz zu bringen sind. Für Pkw sind damit alle Geschwindigkeiten (also auch oberhalb von 130 km/h) berücksichtigt.

Evtl. Geschwindigkeitsüberschreitungen bei Lkw können nicht in die Berechnung einbezogen werden. Verkehrswidrigem Verhalten ist mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken (vgl. BVerwG, Beschluss vom 04.09.2003 - 4 B 76.03).

III.5.4.3 Beurteilungspegel

§ 2 Absatz 1 der 16. BImSchV legt zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche Immissionsgrenzwerte fest, die der Beurteilungspegel nicht überschreiten darf. Dieser Beurteilungspegel ist gemäß § 3 Satz 1 der 16. BImSchV nach Anlage 1 der Verordnung zu berechnen. Wie aus dieser Anlage zu ersehen ist, handelt es sich bei dem Beurteilungspegel um einen Mittelungspegel. Er wird auf der Grundlage des prognostizierten durchschnittlichen Verkehrsaufkommens ermittelt. Diese Methode gewährleistet zuverlässige Ergebnisse und ist für Betroffene regelmäßig günstiger als Messungen (s. auch nachfolgende Nr. III.5.4.7 dieses PFB).

Für die Berechnung enthält Anlage 1 der 16. BImSchV folgende Vorgaben:

In dem Diagramm 1 ist der Mittelungspegel in Abhängigkeit von der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke und dem maßgebenden Lkw-Anteil dargestellt. Die für die einzelnen Straßengattungen maßgebende stündliche Verkehrsstärke und die maßgebenden Lkw-Anteile sind in der Tabelle A zusammengestellt.

Die maßgebende stündliche Verkehrsstärke ergibt sich aus der der Planung zugrunde liegenden, über alle Tage des Jahres ermittelten, durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke; und zwar getrennt für die Zeit von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr und für die Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr.

Soweit keine geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse vorliegen, wird dieser Wert nach den in der Straßenplanung gebräuchlichen Modell- oder Trendprognosen bestimmt. Im vorliegenden Fall verfügt der Vorhabenträger über Datenmaterial, das unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung zur Ermittlung der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke in Kfz/h bzw. des maßgebenden Lkw-Anteils in Prozent am Gesamtverkehr herangezogen werden kann. Nach Ziffer 4.11.2 der RLS-90 kann auf die Anwendung der Tabelle 3 verzichtet werden, wenn – wie in der hiermit festgestellten Planung – geeignete projektbezogene Untersuchungsergebnisse vorliegen, die zur Ermittlung u.a. des mittleren Lkw-Anteils herangezogen werden können. Dazu wird auf die schalltechnische Untersuchung (vgl. Nr. I.3.9 dieses PFB) verwiesen.

III.5.4.4 Dauerschallpegel

Die Frage, ob der Straßenverkehrslärm durch den Dauerschallpegel oder mit Hilfe von Maximalpegeln zu bestimmen ist, ist höchstrichterlich geklärt. Dass § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV als Grenzwerte energieäquivalente Dauerschallpegel ansetzt, ist von der Ermächtigung in § 43 Absatz 1 Satz 1 BImSchG gedeckt (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.03.1998 - 11 A 55/96). Dem Stand der Lärmwirkungsforschung entspricht es, den Stärke, Dauer und Häufigkeit der Schallereignisse berücksichtigenden Dauerschallpegel als geeignetes und praktikables Maß für die Beurteilung von Straßenverkehrslärm anzusehen. Maximalpegel bleiben als gesonderte Größe bei der Lärmschutzuntersuchung außer Betracht.

Der Lärmschutz im Straßenbau braucht sich grundsätzlich nicht an möglichen Spitzenbelastungen, sondern nur an der vorausschätzbaren Durchschnittsbelastung auszurichten. Es gehört zu den Wesensmerkmalen eines Mittelungspegels, dass der tatsächliche Lärmpegel zu bestimmten Zeiten höher, zu anderen Zeiten niedriger liegt. Diese Folge ist normimmanent und verletzt nicht höherrangiges Recht (vgl. BVerwG, Urteile vom 21.03.1996 - 4 A 10.95 und vom 23.11.2001 - 4 A 46.99).

Allerdings gehen Maximalpegel (Geräuschspitzen) nicht durch das Mittelungsverfahren unter. Die in den Planunterlagen errechneten Mittelungspegel berücksichtigen störende Geräusche und Geräuschspitzen in besonderem Maße. Diese haben einen erheblichen Einfluss auf die Höhe des Dauerschallpegels.

III.5.4.5 RLS-90

Ziel der 16. BImSchV und der RLS-90 ist es, Vorschriften für die Berechnungsverfahren zur quantitativen Darstellung der Lärmbelastung von Straßenbauvorhaben zur Verfügung zu stellen. Dadurch sollen die Planfeststellungsbehörden und andere Anwender der Richtlinien in die Lage versetzt werden, aufgrund einheitlicher, auf Erfahrungswerten beruhender Verfahrensvorgaben Aussagen zur Berücksichtigung und Abwägung der Belange des Lärmschutzes bei Straßenplanungen zu treffen, den Nachweis der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen zu führen, wirtschaftliche und wirkungsvolle Lösungen für den Lärmschutz zu entwickeln und Lärmschutzmaßnahmen zu bemessen und zu optimieren (so ausdrücklich RLS-90, Kapitel 1.0). Ausgehend hiervon ist eine einzelfallbezogene Modifikation der Berechnungsverfahren weder in der Richtlinie selbst noch in der 16. BImSchV vorgesehen. Eine solche wäre methodisch problematisch und würde dem Regelungsauftrag an den Verordnungsgeber, für Rechtssicherheit und Gleichbehandlung bei der Beurteilung von Verkehrsimmissionen zu sorgen, zuwiderlaufen. Dieser Auftrag verlangt im Gegenteil, dass sich Lärmbegutachtungen strikt an die Vorgaben der Verordnung und der in Bezug genommenen Richtlinien halten. Die Anwendung des Berechnungsverfahrens der 16. BImSchV i.V.m. der RLS-90 ist nicht zu beanstanden. Offensichtliche Mängel, die Zweifel an der grundsätzlichen Eignung des Berechnungsverfahrens begründen könnten, die voraussichtliche Lärmbelastung wirklichkeitsnah abzubilden, liegen nicht vor. Es ist hinnehmen, dass die Verkehrslärmschutzverordnung nur bestimmte, vom Verordnungsgeber für die Geräuschentwicklung als besonders gewichtig angesehene Parameter in Form besonderer Lärmzuschläge berücksichtigt. Die Grenze gesundheitlicher Gefahren wird durch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV in Gebieten, die durch eine Wohnnutzung geprägt sind, nicht erreicht. Unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten der Zumutbarkeit und Verhältnismäßigkeit enthält die Regelung der Grenzwerte ausreichende Reserven (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.06.2010 - 9 A 20.08).

Nach § 3 Satz 1 der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 zu berechnen, welche auf die RLS-90 verweist. Die in den hier verwendeten RLS-90 vorgegebene Art der Ermittlung des Beurteilungspegels wurde aufgrund umfangreicher Messreihen, reiflicher Überlegungen und ausreichender Erfahrungen ausgewählt. Nach der vorherrschenden Meinung beschreibt der Beurteilungspegel der RLS-90 die Lärmwirkung auf den Menschen (immer noch) in geeigneter Weise.

Das mit Ergebnissen vieler Messungen bewiesene Rechenmodell der RLS-90 stellt eine Konvention zur Gleichbehandlung aller Verkehrslärmsituationen dar. Es geht – zu Gunsten der Betroffenen – stets von einer Mitwind-Situation aus. Auch andere Komponenten der RLS-90 sind so gewählt, dass in der überwiegenden Zahl der Fälle der errechnete Beurteilungspegel über dem Ergebnis von Messungen des Mittelungspegels liegt. Die nach der RLS-90 berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind (ca. 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und / oder Temperaturinversionen, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsverhältnissen können – besonders in Bodennähe und in Abständen über etwa 100 m – niedrigere Schallpegel auftreten.

Das Berechnungsverfahren berücksichtigt keine Zusatzdämpfung durch Bewuchs. Bereits beim Berechnungsansatz wird von einer ungehinderten Schallausbreitung – wie bei einer Wiesenlandschaft – ausgegangen. D.h. die lärmmindernde Wirkung von dichtem Pflanzenbewuchs bleibt unberücksichtigt. Ferner wird das vorhandene Geländemodell berücksichtigt. Reflektionen werden berücksichtigt, wenn der Schall auf ständig vorhandene Flächen neben einer Straße (wie z.B. Hausfassaden) trifft.

Die Korrekturfaktoren für die unterschiedlichen Fahrbahnbeläge (hier: 0, -2 und -5 dB(A)) berücksichtigen die durchschnittlichen Witterungsverhältnisse eines Jahres.

III.5.4.6 Nicht berechnete Immissionsorte

Der Vorhabenträger ist nicht verpflichtet, für die gesamte schützenswerte Bebauung – auch in größerer Entfernung zum Straßenbauvorhaben – die Einzelbeurteilungspegel zu ermitteln. Dies wird insbesondere nicht durch immissionsschutzrechtliche Vorschriften gefordert. Es genügt vielmehr, wenn der Vorhabenträger anhand von Einzelberechnungen für die nächstgelegenen Immissionsorte plausibel darlegt, dass an den (nicht berechneten) weiter entfernt gelegenen Immissionsorten prognostisch keine Immissionsgrenzwertüberschreitungen auftreten werden. Sofern – wie hier – keine außergewöhnlichen Schallausbreitungsverhältnisse gegeben sind, nimmt der Lärm mit zunehmender Entfernung zum Emissionsort ab. Somit liegen die Beurteilungspegel an den – weiter entfernt gelegenen – nicht berechneten Immissionsorten unter den berechneten Beurteilungspegeln. Immissionsgrenzwertüberschreitungen sind ausgeschlossen.

Auch ohne jeweilige Einzelberechnung bezog die Planfeststellungsbehörde Immissionen unterhalb der Immissionsgrenzwerte in ihre planerische Abwägung / Entscheidung ein (s. nachfolgende Nr. III.5.7 dieses PFB).

III.5.4.7 Berechnung oder Messung

Eine Schallmessung ist entsprechend der 16. BImSchV für die Ermittlung der Lärmsituation nicht anwendbar. Die Auswirkungen des geplanten Straßenbauvorhabens könnten erst nach seiner Realisierung gemessen werden, so dass der vom Gesetzgeber geforderte vorbeugende Lärmschutz nicht möglich wäre.

Gegen ein Messverfahren spricht ferner, dass dessen Ergebnisse nur eine Momentaufnahme darstellen. Die Ergebnisse von Messverfahren sind schwer nachprüfbar und sehr stark abhängig von der jeweiligen Witterungslage (z.B. Wind- und Temperatureinflüsse) sowie Verkehrsschwankungen.

Die Berechnung der Werte aufgrund des prognostischen Verkehrsaufkommens ist weitaus zuverlässiger und genauer. Bei Messungen wird nur eine kurzfristige Situation erfasst, die hinsichtlich Verkehrsmenge und -zusammensetzung, Windverhältnissen und anderen Faktoren erhebliche Veränderungen erfährt. Demgegenüber basieren die Rechenmethoden auf langfristigen empirischen Untersuchungen. Berechnungen sind somit – im Gegensatz zu Messungen – imstande, allgemein gültige und vergleichbare Ergebnisse zu liefern.

III.5.4.8 Summenpegel

Es ist grundsätzlich nicht geboten, aus dem – von dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und von weiteren Lärmquellen (hier vor allem anderer Straßen) herrührenden – Verkehrslärm einen „Summenpegel“ zu berechnen.

Nach § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicher zu stellen, dass der Beurteilungspegel einen der dort genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet. Dabei kommt es, wie sich aus § 1 der Verordnung und ihrer Entstehungsgeschichte ergibt, allein auf den von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm an. Die Beurteilungspegel sind für jeden Verkehrsweg gesondert zu berechnen.

Für Straßen ergibt sich dies aus Anlage 1 der 16. BImSchV. Diese Anlage lässt in die Berechnung nur Faktoren eingehen, welche sich auf die jeweilige neue oder zu ändernde Straße beziehen. Auswirkungen, die von anderen Verkehrswegen ausgehen, bleiben unberücksichtigt.

Für den Bau von öffentlichen Straßen gilt das Bundes-Immissionsschutzgesetz wie § 2 Absatz 1 Nr. 4 BImSchG klarstellt nur „nach Maßgabe der §§ 41 bis 43“. Beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer Straße ist es nicht geboten, vorhandenen Verkehrslärm in die Beurteilung einzubeziehen, obwohl es aus der Sicht des Betroffenen ohne Bedeutung ist, ob die ihn beeinträchtigenden Verkehrswege in einem Verfahren geplant werden oder ob eine neue Straße zu bereits vorhandenen Verkehrswegen hinzutritt.

Die Grenzwerte der 16. BImSchV wollen – wie sich aus § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV, § 41 Absatz 1 und § 3 Absatz 1 BImSchG ergibt – bereits vor erheblichen Belästigungen schützen. Sie markieren nicht den Übergang zur Gesundheitsgefährdung, sondern sind bewusst niedriger angesetzt (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.02.2005 - 4 A 5.04).

Unabhängig davon ermittelte der Vorhabenträger in seiner schalltechnischen Untersuchung (vgl. Nr. I.3.9 dieses PFB) – zugunsten potenzieller Lärmbetroffener – die Emissions- und Immissionspegel des planfestgestellten Abschnitts der BAB 14 unter Einbeziehung der anzupassenden Teile der B 189 und der Gemeindestraße „Wahrenberger Chaussee“ / „Wahrenberger Straße“.

III.5.5 Umfang der aktiven und / oder passiven Lärmschutzmaßnahmen

Vorab wird klargestellt, dass Lärmschutzmaßnahmen nur für die Nachbarschaft im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Merkmale: Zuordnung zu einem bestimmten Personenkreis, regelmäßiger und nicht nur vorübergehender Aufenthalt) angeordnet werden können.

Bei der Verminderung des Lärms auf den Ausbreitungswegen, d.h. auf den Wegen von der Schallquelle zum Empfänger, wird zwischen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen unterschieden. Aktiv nennt man Maßnahmen an den Verkehrswegen, also am unmittelbaren Entstehungsort. Passive Maßnahmen sind schalltechnische Verbesserungen an schutzwürdigen Gebäuden.

Zu den aktiven Maßnahmen gehören:

a) die den Lärm berücksichtigende Planung,

b) Einschnitts- und Troglagen,

c) Teil- und Vollabdeckungen,

d) lärmmindernde Straßenoberflächen,

e) Lärmschutzwälle und -wände.

Zu a und b)

Entsprechend vorstehender Nr. III.5.2 dieses PFB ist eine Optimierung der Planung unter Einbeziehung von Lärmschutzgesichtspunkten erfolgt. Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Anlass, dem Vorhabenträger weitere immissionsmindernde Veränderungen seiner Planung aufzugeben.

Die Gradientenführung wird nicht allein vom Belang Lärmschutz, sondern durch eine Vielzahl von Belangen und Besonderheiten (z.B. Querungsbauwerke, Kosten, Entwässerung, hydrogeologische und topografische Gegebenheiten) bestimmt.

Die planerische Entscheidung des Vorhabenträgers ist nicht zu beanstanden.

Zu c)

Teil- und Vollabdeckungen sind offensichtlich unverhältnismäßig.

Zu d)

Lärmmindernde Fahrbahnoberflächen können gemäß Fußnote zu Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV Verwendung finden, wenn ihre dauerhafte Lärmminderung aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen nachgewiesen ist. Diese Voraussetzung ist bisher nur bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten >60 km/h erfüllt. Soweit auf den hiermit planfestgestellten Straßenabschnitten Höchstgeschwindigkeiten >60 km/h zulässig sind, werden gemäß Nr. II.9.2 dieses PFB lärmmindernde oder lärmarme Fahrbahnoberflächen mit Korrekturwerten von

-5 dB(A) auf der BAB 14 außerhalb von Brückenbauwerken sowie

-2 dB(A) auf Brückenbauwerken der BAB 14 und auf der B 189

vorgesehen.

Gemäß Hinweis zu Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV i.V.m. dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/1991 vom 25.04.1991 (StB 11/26/14.86.22-01/27 Va 91) wurde für die übliche lärmarme Fahrbahnoberfläche ein Korrekturwert von -2 dB(A) eingerechnet. Der Abschlag von 2 dB(A) für den Einsatz lärmmindernder Straßenbeläge entspricht auch den Vorgaben der RLS-90. Diese lärmarmen Fahrbahnoberflächen finden seit mehreren Jahren regelmäßig Verwendung. Ihre dauerhafte Lärmminderung ist nachgewiesen. Die Berücksichtigung des Korrekturwerts von -2 dB(A) für die Verwendung o.g. lärmmindernder Straßenbeläge begegnete bisher keinen Bedenken (s. schon BVerwG, Urteile vom 11.01.2001 - 4 A 13.99 und vom 09.06.2004 - 9 A 14.03).

Gemäß Fußnote zur Tabelle B in der Anlage 1 zur 16. BImSchV können für lärmmindernde Straßenoberflächen, bei denen aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen eine dauerhafte Lärmminderung nachgewiesen ist, auch von den Tabellenwerten abweichende Korrekturwerte berücksichtigt werden. Auf dieser Grundlage führte das (damalige) Bundesministerium für Verkehr bereits mit Allgemeinem Rundschreiben vom 25.04.1991 den Korrekturwert von -5 dB(A) für offenporige Asphaltdeckschichten, die im Neuzustand einen Hohlraumgehalt von ≥ 15% mit Kornaufbau 0/8 aufweisen, ein.

Die Dauerhaftigkeit des Fahrbahnoberflächen-Korrekturwertes von -5 dB(A) wurde durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 5/2002 vom 26.03.2002[18] für die neuere Generation offenporiger Asphaltdeckschichten mit einem Hohlraumgehalt von ≥ 22% bestätigt. Ergänzende Aussagen zu offenporigem Asphalt finden sich im Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/2004 vom 18.10.2004[19] und im Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 3/2009 vom 31.03.2009[20].

---

[18] Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 5/2002 vom 26.03.2002 - S 13/14.86.22-11/57 Va 01 (VkBl. 2002 S. 313); eingeführt im Land Brandenburg durch Runderlass des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Abteilung 5, Nr. 28/2002 - Straßenbau, vom 11.12.2002 (Amtsblatt für Brandenburg vom 15.01.2003 S. 14)

[19] Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/2004 vom 18.10.2004 - S 13/14.86.22-11/22 Va 04 (VkBl. 2004 S. 584); eingeführt im Land Brandenburg durch Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft, Abteilung 4, Nr. 16/2010 - Straßenbau, vom 08.10.2010 (Amtsblatt für Brandenburg vom 03.11.2010 S. 1777)

[20] Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 3/2009 vom 31.03.2009 - S 13/7144.2/02-09/1005908 (VkBl. 8/2009); eingeführt im Land Brandenburg durch Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung, Abteilung 4 - Nr. 9/2009 - Straßenbau vom 30.04.2009

Straßenoberflächen mit noch höherer Lärmminderungswirkung können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden.

Zu e)

Ergänzend zu vorstehenden Straßenoberflächen enthält die Planung immissionsschützende Wände auf den Brückenbauwerken, die straßenseitig hochabsorbierend sind (lfd. Nrn. 4, 28, 44 und 48 des BV; vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB).

Durch die geplante lärmmindernde Straßenoberfläche und die immissionsschützenden Wände auf den Brückenbauwerken stellt der Vorhabenträger sicher, dass – mit Blick auf die Anforderungen der 16. BImSchV – grundsätzlich ein Vollschutz erreicht wird. In seinen Berechnungsergebnissen Beurteilungspegel (vgl. Nr. I.3.9.2 dieses PFB) wies der Vorhabenträger nach, dass unter Berücksichtigung der geplanten Schutzvorkehrungen Immissionsgrenzwertüberschreitungen prognostisch nahezu vollständig ausgeschlossen werden.

Für den Immissionsort in der Stadt Wittenberge „Wiesenweg“ (Erholungsgrundstück im Außenbereich mit Wochenendnutzung), an dem eine Grenzwertüberschreitung verbleibt, wären weitere aktive Schutzvorkehrungen offensichtlich unverhältnismäßig.

Zusammenfassung

Im Ergebnis ihrer Prüfung kann die Planfeststellungsbehörde nicht beanstanden, dass der Vorhabenträger eine weitere Verbesserung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen vor allem wegen der damit verbundenen unverhältnismäßig hohen Kosten abgelehnt hat.

Weitere aktive Schallschutzvorkehrungen können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden.

Auch die vom Vorhabenträger vorgeschlagene Auswahl unter den möglichen Schutzvorkehrungen wird von der Planfeststellungsbehörde bestätigt.

Wie bereits oben zu d) ausgeführt, gehören die der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegten lärmarmen Fahrbahnoberflächen mit einem Korrekturwert von -2 dB(A) zum Stand der Technik und haben eine nachgewiesene Lärmwirkung. Mehrkosten im Vergleich zu nicht lärmarmen Oberflächen (mit einem Korrekturwert von 0 dB(A)) sind regelmäßig vernachlässigbar. Damit bilden sie eine Grundlage für die weitere Auswahl von Lärmschutzvorkehrungen und die lärmtechnische Entscheidungsfindung.

Die Auswahl der lärmmindernden Fahrbahnoberflächen mit einem Korrekturwert von -5 dB(A) ist bei diesem Vorhaben ebenso wenig zu beanstanden. Wie oben zu d) ausgeführt, ist für diese lärmmindernden Fahrbahnoberflächen bei Einhaltung der Nebenbestimmungen in Nr. II.9.2 dieses PFB eine dauerhafte Lärmminderung von -5 dB(A) nachgewiesen.

Diese lärmmindernden Oberflächen sind zwar mit vergleichsweise hohem Kostenaufwand verbunden, der sich jedoch dadurch rechtfertigt, dass bereits die Entstehung von Lärm verhindert wird, was der gesamten Umwelt (also allen Schutzgütern einschließlich dem Schutzgut Mensch) zugute kommt. Weniger kostenintensive Schutzvorkehrungen wie Lärmschutzwände können dagegen nur den entstandenen (emittierten) Lärm auf seinem Weg zu den dahinter liegenden Immissionsorten abmindern, wobei ihre Lärmminderungswirkung mit zunehmender Entfernung zum Immissionsort abnimmt. Sie bieten somit nur einen begrenzten Schutz.

III.5.6 Forderung nach Geschwindigkeitsreduzierung auf der BAB 14

Der schalltechnischen Untersuchung (s. Berechnungsergebnisse „Emissionspegel“; vgl. lfd. Nr. I.3.9.2 dieses PFB) wurden die gemäß § 3 Absatz 3 Nr. 2 StVO jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, das sind auf der BAB 14 ≥ 130 km/h für Pkw und bis zu 80 km/h für Lkw, zugrunde gelegt. Diese Höchstgeschwindigkeiten sind als Planungsgrundlage Maßstab für die Nutzung des hiermit festgestellten Straßenabschnitts.

Die vereinzelt geforderten Reduzierungen der – der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegten – zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für Pkw und Lkw könnten als verkehrsbehördliche Anordnungen u.a. auf § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 StVO gestützt werden. Nach dieser Bestimmung dürfen Verkehrsbeschränkungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm oder Abgasen angeordnet werden (vgl. auch Lärmschutz-Richtlinien StV[21]).

Bei diesem Straßenbauvorhaben liegen die Voraussetzungen derartiger Anordnungen jedoch nicht vor. Bereits durch die auf der Grundlage der 16. BImSchV hiermit planfestgestellten Schutzvorkehrungen ist gewährleistet, dass die Immissionen prognostisch unterhalb der Schwelle des „Zumutbaren“ - auch im Sinne der StVO - bleiben.

Zudem wären Geschwindigkeitsreduzierungen grundsätzlich nicht mit dem – schon durch das Fernstraßenausbaugesetz vorgegebenen – maßgeblichen Ziel der hiermit festgestellten Straßenplanung vereinbar. Mit dem Bau der BAB 14 sollen bestehende Einschränkungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Planungsraum beseitigt und eine hochleistungsfähige Nord-Süd-Verbindung für den großräumigen Verkehr (u.a. als Teil des durch EU-Verordnung Nr. 1315/2013 festgelegten transeuropäischen Verkehrsnetzes) geschaffen werden. Auf der BAB 14 wird eine deutlich höhere Reisegeschwindigkeit als auf der bisher vorhandenen B 189 angestrebt.

---

[21] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm vom 23.11.2007 - S 32/7332/.9/1/781915 (VkBl. 2007 S. 767)

III.5.7 Verbleibende Schallimmissionen

Auf der gemäß dieses PFB 4-streifig zu bauenden BAB 14 und auf den als notwendige Folgemaßnahmen anzupassenden Straßenabschnitten wird Lärm emittiert. Der Verordnungsgeber legte auf der Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der 16. BImSchV fest, welche Lärmereignisse er nicht mehr als zumutbar ansieht.

Soweit die Anspruchsvoraussetzungen der 16. BImSchV erfüllt waren, sind Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen (s.o.).

Maßnahmen zur weiteren Verringerung der mit diesem Straßenbauvorhaben verbundenen Immissionen lehnte der Vorhabenträger im Ergebnis seiner planerischen Überlegungen nachvollziehbar ab. Dabei stützte er sich besonders auf den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit.

Zunächst weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die BAB 14 unmittelbar neben oder auf der Trasse der vorhandenen Lärmquelle B 189 – d.h. in einem insoweit vorbelasteten Streifen – gebaut wird. Die bisherige Hauptlärmquelle B 189 wird nach Fertigstellung der BAB 14 stark entlastet.

Die 4-streifige BAB 14 wird zur maßgeblichen Lärmquelle. Die prognostizierten Verkehrsstärken auf der 4-streifigen BAB 14 sind mehr als doppelt so hoch wie die vorhandenen Verkehre auf der B 189. Trotzdem wird die Immissionsbelastung im Vergleich zum Prognosezustand ohne BAB 14 nur an ungünstig gelegenen Immissionsorten unmerklich zunehmen. Die Zunahme der Immissionsbelastung wird nämlich durch aktive Lärmschutzmaßnahmen weitgehend vermieden (vgl. vorstehende Nr. III.5.5 dieses PFB).

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich davon, dass im Rahmen der hiermit festgestellten Planung das Ziel der Vermeidung bzw. Verminderung von Immissionen angemessen berücksichtigt wurde. Die verbleibenden Immissionen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle wurden in die planerische Abwägung / Entscheidung einbezogen.

Soweit die Einwender durch die Straßenplanung wirtschaftliche Nachteile hinsichtlich der allgemeinen Nutzbarkeit und Verwertbarkeit allein wegen der Lage ihrer Grundstücke zur BAB 14 befürchten, sind diese Nachteile nach ständiger Rechtsprechung entschädigungslos hinzunehmen (zur Hinnahmeverpflichtung von Wertminderungen als Ausfluss der Sozialbindung des Eigentums nach Artikel 14 GG s. auch BVerwG, Beschluss vom 05.03.1999 - 4 A 7/98 und Urteil vom 23.02.2005 - 4 A 5.04).

In seinem Urteil vom 24.05.1996 (4 A 39/95) geht das BVerwG davon aus, dass in solchen Fällen ausschließlich Lagenachteile vorliegen, die eine Minderung des Grundstückswertes nur deshalb zur Folge haben, weil der Markt ein derartiges Grundstück anders bewertet als ein Grundstück, das keine unmittelbare Belegenheit zu einer (viel befahrenen) Straße hat. Diese Wertminderung, die keine Folge einer förmlichen Enteignung ist, erfasse § 74 Absatz 2 Satz 3 VwVfG nicht.

Das schließe selbstverständlich nicht aus, dass die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung der öffentlichen und privaten Belange Wertminderungen zu bedenken habe, die das Vorhaben auslösen wird. Aber es hindere nicht, diese Bedenken durch gegenläufige öffentliche Belange zu überwinden, ohne dass dies gleichzeitig eine Pflicht zum finanziellen Ausgleich begründet. Insbesondere erkläre es der Gesetzgeber für rechtlich zumutbar, dass ein Grundeigentümer eine Lärmbeeinträchtigung hinzunehmen hat, die unterhalb der Immissionsgrenzwerte liegt, welche durch die 16. BImSchV festgesetzt sind.

Bei dem hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhaben sind die verbleibenden Immissionen unterhalb der Immissionsgrenzwerte entschädigungslos hinzunehmen. Die für das hiermit planfestgestellte Straßenbauvorhaben sprechenden öffentlichen Belange überwiegen.

III.5.8 Immissionen durch Verkehrsverlagerungen

Befürchtungen, es könne durch Verkehrsverlagerungen auf

* die B 189 hinter dem Bauende (nördlich) der VKE 1153 oder
* das übrige benachbarte Straßennetz

zu erheblichen schädlichen Immissionsbelastungen kommen, sind unbegründet.

Lärm, der aufgrund der baulichen Veränderung des Verkehrsweges an anderer Stelle im Verkehrsnetz auftritt, wird von der Verkehrslärmschutzverordnung nicht berücksichtigt. Dies gilt auch dann, wenn die Lärmsteigerungen durch ein Vorhaben bedingt sind, das zusammen mit weiteren Vorhaben Teil einer räumlichen und konzeptionellen Gesamtplanung ist. Mittelbare Auswirkungen eines Teilvorhabens sind auch unter diesen Voraussetzungen nur dann in die Berechnungen nach der Lärmschutzverordnung einzubeziehen, wenn sie auf der zu bauenden oder zu ändernden Strecke des anderen Teilvorhabens entstehen.

Nimmt als Folge eines Vorhabens der Verkehr auf einer anderen, vorhandenen Straße zu, ist allerdings der von ihr ausgehende Lärmzuwachs im Rahmen der Abwägung nach § 17 Satz 2 FStrG zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Vorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht. Dieser Vorgabe trägt die Abwägung aber bereits dann Rechnung, wenn den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse genügt wird, wofür es ausreicht, die Immissionsgrenzwerte für Dorf- und Mischgebiete einzuhalten (BVerwG, Urteil vom 09.06.2010 - 9 A 20.08).

Mit Blick auf das Gesamtvorhaben „Neubau der BAB 14“ sind eindeutige Ursachenzusammenhänge mit evtl. Verkehrszunahmen im übrigen benachbarten Straßennetz nicht ersichtlich. Nach ihrer Verkehrsfreigabe übernimmt die BAB 14 die bisherige weiträumige Verkehrsfunktion der B 189 mit der Folge, dass die Verkehrsbelegung des in Trassenbündelung verlaufenden Teilabschnitts der B 189 stark abnimmt. Das übrige Straßennetz wird ohne nachteilige Veränderungen der Immissionssituation angepasst.

Nur wenn die VKE 1153 i.V.m. dem in Sachsen-Anhalt angrenzenden Teilabschnitt zeitlich vor der VKE 1154 dem Verkehr freigegeben würde, übernähme die VKE 1153 im Vergleich zur vorhandenen B 189 zusätzliche verkehrliche Funktionen (hervorzuheben ist die hinzukommende Elbquerung). Diese verkehrlichen Funktionen könnten auf der B 189 hinter dem Bauende der VKE 1153 zu einem begrenzten Anstieg der bisher vorhandenen Verkehrsbelastung (gemäß Verkehrszählung 2005 ca. 9.000 Kfz/24h werktags) führen.

Eine eindeutige Prognosemenge lässt sich insoweit aber nicht ermitteln. Zunehmende Verkehrsbelastungen sind nämlich auch Folge allgemeiner Verkehrszunahmen. Die verkehrliche Funktion der B 189 bliebe unverändert wie bisher dem weiträumigen Verkehr dienend (vgl. auch Nr. III.3.6 dieses PFB). In welchem Umfang die vorübergehend nur örtlich verbesserte Straßensituation zu „Sogeffekten“ führt, lässt sich zwar nicht vorhersehen. Die Sogeffekte der nur abschnittsweise dem Verkehr übergebenen VKE 1153 i.V.m. dem in Sachsen-Anhalt angrenzenden Teilabschnitt blieben aber bis zur vollständigen Verkehrsfreigabe der BAB 14 auf die Umgebung der freigegebenen Abschnitte beschränkt. Die prognostizierten weiträumigen Effekte sind erst bei Verkehrsfreigabe des Gesamtvorhabens „Neubau der BAB 14“ zu erwarten.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde liegen die zeitlich begrenzt bis zur Verkehrsfreigabe des VKE 1154 möglichen Verkehrszunahmen voraussichtlich nicht wesentlich über derjenigen Größenordnung, mit der auf der B 189 auch als Folge allgemeiner Verkehrszunahmen zu rechnen ist. Evtl. zusätzliche Immissionen werden nicht die Erheblichkeitsschwelle überschreiten.

Derartige Schwankungen der Verkehrsmengen auf der B 189 und die damit verbundenen Immissionen sind den Anwohnern ohne weiteres zumutbar.

III.5.9 Zusätzliche Erläuterungen zu schalltechnischen Berechnungen

Schall ist Luft, die schwingt. Je heftiger die Luft in Schwingungen versetzt wird, umso lauter ist es.

Empfindet der Mensch Schalleindrücke als störend oder belästigend, spricht man nicht mehr von Schall sondern von Lärm.

In den Planunterlagen werden die Begriffe „Emission“ und „Immission“ verwendet. Emissionen werden von einer Emissionsquelle ausgesendet. Immissionen unterscheiden sich von Emissionen dadurch, dass sie sich an dem Schutzgut orientieren, auf das eingewirkt wird. Für die konkrete Beurteilung der sich aus einer schädlichen Einwirkung (Immission) ergebenden Gefahr kommt es auf das Maß der Einwirkung beim Schutzgutträger an.

Beim Rechnen mit dB(A) ist zu beachten, dass es sich um logarithmische Größen handelt. Damit wird ausgedrückt, um wie viel höher die Schallintensität der Schmerzgrenze (130 dB(A) = 10^{13} = 10.000.000.000.000 = zehn Billionen) im Verhältnis zur Hörschwelle (0 dB(A) = 10^{0} = 1) ist. Wird der Schallpegel um 10 dB(A) erhöht, entspricht das einer Verzehnfachung der Schallintensität. Eine Erhöhung um 20 dB(A) entspricht bereits einer hundertfachen, 30 dB(A) einer tausendfachen Vergrößerung der Schallintensität.

Die Differenz von 3 dB(A) wird von der Rechtsprechung als gerade noch vom menschlichen Gehör wahrnehmbar bezeichnet. Erst eine Pegelveränderung von 10 dB(A) empfindet der Mensch als Halbierung oder Verdoppelung der Lautstärke.

Wegen der logarithmischen Natur des menschlichen Gehörs ergibt die Summe zweier gleich starker Schallpegel lediglich eine Zunahme um 3 dB(A) (z.B. in vereinfachter Schreibweise: 50 dB(A) + 50 dB(A) = 53 dB(A)). Addiert man zwei ungleiche Schallpegel, dann ist die Zunahme des jeweils größeren Schallpegels stets kleiner als 3 dB(A).

Der Unterschied von rund 15 dB(A) bei der Summation zweier Lärmpegel führt nach den einschlägigen technischen Regeln lediglich dazu, dass der höhere Pegel um allenfalls 0,1 dB(A) erhöht wird (OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 05.02.2003 - 7A D 77/99.NE). Es ist davon auszugehen, dass bei einer Überlagerung von zwei Schallpegeln, die um 15 dB(A) oder mehr differieren, der Wert des höheren Schallpegels praktisch kaum verändert wird und bei einer Differenz von 20 dB(A) eine rechnerische Erhöhung völlig ausscheidet. Selbst eine Differenz von nur 10 dB(A) führt im Ergebnis lediglich dazu, dass der höhere Pegel um deutlich weniger als 0,5 dB(A) zu erhöhen ist (vgl. Diagramm V der Anlage 1 zur 16. BImSchV; OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 13.03.2008 - 7 D 34/07.NE).

Auf den Verkehr bezogen bedeutet dies, dass eine Verdopplung der Kfz-Anzahl (in den Unterlagen mit DTV = „durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge“ bezeichnet) lediglich eine Erhöhung des Schallpegels um 3 dB(A) verursacht. Umgekehrt sinkt der Pegel bei einer Halbierung auch nur um 3 dB(A).

III.5.10 Schutz vor Luftschadstoffen

Die Auswirkungen der vom Straßenverkehr ausgehenden Luftverunreinigungen lassen sich im Wesentlichen nur durch Beeinflussung der Schadstoffemissionen und der Schadstoffausbreitung vermindern. Die Schadstoffemissionen können auf längere Sicht nachhaltig nur durch Maßnahmen an den Fahrzeugen und durch die Verringerung der Schadstoffe in den Brenn- und Treibstoffen reduziert werden. Eine Einflussnahme hierauf kann im Planfeststellungsverfahren nicht erfolgen.

Das hiermit festgestellte Straßenbauvorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung / Lufthygiene zu vereinbaren.

Zur Beurteilung der Risiken, die im Nahbereich der BAB 14 durch Abgasimmissionen auftreten können, bediente sich der Vorhabenträger eines standardisierten Ermittlungs- und Bewertungsverfahrens, das in dem MLuS[22] beschrieben worden ist.

Die Gesamtbelastung, bestehend aus Vorbelastung und Zusatzbelastung wurde in Unterlage 11.L (vgl. Nr. I.3.10 dieses PFB) dokumentiert.

Der Vorhabenträger ermittelte in seiner luftschadstofftechnischen Untersuchung, dass die in der damals geltenden 22. BImSchV[23] enthaltenen Immissionsgrenzwerte prognostisch nicht erreicht oder überschritten werden. In die Untersuchung sind auch die Vorgaben der damals geltenden 33. BImSchV[24] eingeflossen.

Die Ergebnisse dieser luftschadstofftechnischen Untersuchung zeigen, dass auch die in der 39. BImSchV enthaltenen Immissionswerte prognostisch nicht erreicht oder überschritten werden.

Das MLuS ist zwar im Jahre 2013 durch die RLuS 2012[25] ersetzt worden. Dadurch werden die Ergebnisse jedoch nicht infrage gestellt, weil die für die einzelnen Schadstoffe ermittelten Gesamtbelastungen weit unter den gültigen Immissionswerten liegen.

Somit lassen sich Gesundheitsgefahren oder andere Gefährdungen durch Luftschadstoffe schon im Nahbereich der Straßen (das sind 10 m neben dem Fahrbahnrand der BAB 14) – und damit erst recht im Bereich der weiter entfernt gelegenen schützenswerten Bebauung – ausschließen.

---

[22] Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002 (eingeführt durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 17/2002 vom 16.09.2002 - S 13/14.83.10-01/38 Va 02), geänderte Fassung 2005 (eingeführt durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 6/2005 vom 12.04.2005 - S 13/14.83.10-01/10 Va 05)

[23] Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft in der Fassung der Bekanntmachung vom 04.06.2007, BGBl. I S. 1006)

[24] Dreiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Verminderung von Sommersmog, Versauerung und Nährstoffeinträgen vom 13.07.2004, BGBl. I S. 1612)

[25] Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen (eingeführt durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 29/2012 vom 19.12.2012 - StB 13/7144.3/02-01/1870741, VkBl. 3/2013 S. 117; im Land Brandenburg eingeführt durch Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft, Abteilung 4, Nr. 14/2013 vom 20.06.2013, Amtsblatt für Brandenburg Nr. 30 S.1983)

III.5.11 Betriebsbedingte Erschütterungen der BAB 14 / B 189

Die von einzelnen Einwendern angesprochenen verkehrsbedingten Erschütterungen liegen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle.

Der nach den RStO 12[26] für die BAB 14 und die B 189 vorgesehene Oberbau, welcher in den Straßenquerschnitten (vgl. Nr. I.3.5 dieses PFB) in Bezug auf die Bauklasse (Dimensionierung) hiermit verbindlich festgelegt ist, gewährleistet einen annähernd erschütterungsfreien Betrieb.

Von der neuen BAB 14 oder der verlegten B 189 ausgehende Erschütterungen – wenn diese überhaupt messtechnisch nachweisbar sein sollten – sind voraussichtlich so gering, dass nachteilige Wirkungen auf die Umwelt (hier vor allem auf die benachbarte Bebauung) mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden können.

III.6 Wasser

III.6.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse

Wird für ein Vorhaben, mit dem die Benutzung eines Gewässers verbunden ist, ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, so entscheidet die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse. Der Gesetzgeber bestimmt die Planfeststellungsbehörde als zuständige Behörde und macht dadurch, dass er die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse in das Planfeststellungsverfahren einbindet, deutlich, dass sich das Verfahren nach den Vorschriften des jeweils einschlägigen Planfeststellungsrechts richtet. Dagegen sieht er von einer Entscheidungskonzentration ausdrücklich ab. Vielmehr entscheidet die Planfeststellungsbehörde unabhängig von dem sonstigen Inhalt der Planfeststellung nach § 19 Absatz 1 WHG „über die Erteilung der Erlaubnis“. Diese Entscheidung tritt, auch wenn sie in ein und demselben Beschluss getroffen wird, als rechtlich selbstständiges Element neben die Planfeststellung. Als praktische Folge dieser Separation führt sie gegenüber der Planfeststellung ein rechtliches Eigenleben. Dem liegt die Erwägung zugrunde, dass im Gegensatz zu PFB, die in hohem Maße änderungsresistent sind, im Wasserrecht flexibel handhabbare Instrumente unverzichtbar sind. Für die Erlaubnisse sind nach Maßgabe des § 13 WHG auch nachträglich Inhalts- und Nebenbestimmungen zulässig. Die Erlaubnisse können ferner über die in § 49 VwVfG genannten Gründe hinaus nach Maßgabe des § 18 Absatz 1 WHG widerrufen werden. Diese Regelungen ermöglichen es, auf veränderte Situationen effektiv zu reagieren (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 - 4 A 1075.04 - Rn. 449 f.).

---

[26] Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012 (eingeführt durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 30/2012 vom 20.12.2012, StB 27/7182.8/3/01852046, VkBl. 3/2013 S. 118; im Land Brandenburg eingeführt durch Runderlass des damaligen Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft, Abteilung 4 - Nr. 9/2013 - Verkehr - vom 19.04.2013)

III.6.2 Leistungsfähigkeit der Straßenentwässerungsanlagen

Die im Anhörungsverfahren aufrecht erhaltenen Bedenken der **Stadt Wittenberge** zur Frage der ausreichenden Leistungsfähigkeit der Straßenentwässerungsanlagen sind unbegründet. In den wassertechnischen Untersuchungen (vgl. Nr. I.3.12 dieses PFB) ist eine ausreichende Dimensionierung der Entwässerungsanlagen nachgewiesen.

Die befestigten Flächen der Elbebrücke und diejenigen Teile der befestigten Autobahnfahrbahn, die zum Mittelstreifen geneigt sind, werden über das in lfd. Nr. 13 des BV (vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB) geregelte Sickerbecken in das Grundwasser entwässert. Entsprechend wassertechnischer Untersuchungen ist das Sickerbecken ausreichend bemessen. Die Kapazität des Sickerbeckens ermittelte der Vorhabenträger auf der Grundlage technischer Regelwerke (hier vor allem: Arbeitsblatt DWA-A138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“, Ausgabe 04/2005). Dem Sickerbecken ist ein Absetzbecken mit Tauchwand vorgeschaltet, um Leichtflüssigkeiten sowie Schwebstoffe abzuscheiden.

Die übrigen befestigten Straßenbestandteile werden breitflächig über die Straßenböschungen und Straßenseitengräben entwässert. Eine gezielte Einleitung von Straßenoberflächenwasser in Gewässer ist nicht geplant und deshalb auf der Grundlage dieses PFB nicht zulässig. Damit drohen den vorhandenen Gewässern II. Ordnung grundsätzlich keine (Mehr-) Belastungen durch Straßenoberflächenwasser.

Soweit einzelne Grabenabschnitte nach Auskunft der Stadt Wittenberge schon gegenwärtig überlastet sein sollten, verändert sich diese Situation durch das hiermit festgestellte Vorhaben nicht nachteilig. Bei den planungsbedingt anzupassenden / zu verlegenden Grabenabschnitten wird der jeweils vorhandene Grabenquerschnitt des Gewässers beibehalten / wiederhergestellt (vgl. besonders Nrn. 9, 22, 23, 27, 37, 40 und 49 des BV).

Über die vorstehende regelgerechte Planung hinaus kann dem Vorhabenträger nicht aufgegeben werden, zusätzliche Vorsorge vor eventuellen seltenen Starkregen- oder Hochwasserereignissen zu treffen. Eine Sondersituation, die ausnahmsweise besondere zusätzliche Vorkehrungen erfordern könnte, ist nicht ersichtlich.

Ihre Entscheidung stützt die Planfeststellungsbehörde u.a. auf den Beschluss des OVG Niedersachsen vom 04.01.2011 (9 LA 130/10 - mit weiteren Nachweisen). Danach muss eine Regenwasserkanalisation so ausgelegt werden, dass es nicht jährlich zu Überflutungen und Rückstau auf Grundstücken kommt. Eine Regenwasserkanalisation ist unzureichend und bietet nicht den erforderlichen Schutz der Anlieger, wenn mit einer statistischen Wahrscheinlichkeit angenommen werden muss, jährlich einmal einer Überschwemmung ausgesetzt zu werden. Die Leistungsfähigkeit der Kanalisation muss aufgrund einer umfassenden Würdigung aller maßgeblichen abwasserwirtschaftlichen, technischen und topographischen Gelegenheiten ermittelt werden. Abwasserkanäle müssen nicht so ausgelegt sein, dass es auch bei einem ganz ungewöhnlichen und seltenen Starkregen, also in Extremfällen, nicht zu einem Rückstau kommt. Die Kanäle müssen aber so beschaffen sein, dass die Anlieger und Nutzer im Rahmen des Zumutbaren vor Überschwemmungsschäden geschützt sind. Der Schutz ist nicht hinreichend gewährleistet, wenn die Anlieger es hinnehmen müssen, einmal jährlich einer Überschwemmung ausgesetzt zu sein.

III.6.3 Hochwasserschutz

Der hiermit planfestgestellte Teilabschnitt der BAB 14 befindet sich in einer durch einen Deich geschützten Niederung am westlichen Rand der Stadt Wittenberge. Der dort vorhandene Elbdeich wird durch die neue Brücke der BAB 14 überspannt und bleibt in seiner Lage und Dimensionierung unverändert. Auch die vorhandene Brücke der B 189 wird durch die Straßenplanung nicht verändert.

Nördlich des Elbdeiches werden die BAB 14 und die anzupassende B 189 auf einem Damm in einer größeren Höhenlage hergestellt, als die vorhandene B 189. Die größere Dammlage der Straßen wirkt als neues Ausbreitungshindernis bei Überflutungsszenarien (etwa im Falle eines Deichbruches). Je nachdem, von wo das Hochwasser kommt, könnten die Straßen dem Schutz des Stadtgebietes dienen oder den Abfluss des Hochwassers aus dem Stadtgebiet behindern.

Wenn das Gebiet westlich der BAB 14/B 189 überflutet würde, übernähmen die Straßendämme eine begrenzte Schutzwirkung für das bebaute Stadtgebiet von Wittenberge, weil sich das Hochwasser nicht mehr so ungehindert wie bisher von Westen nach Osten ausbreiten kann.

Wenn dagegen das Gebiet östlich der BAB 14/B 189 überflutet würde, könnten die Straßendämme den Abfluss des Hochwassers aus dem Stadtgebiet behindern. Für dieses Szenario untersuchte der Vorhabenträger mögliche Folgen. Bei dieser Folgenabschätzung ist zunächst zu berücksichtigen, dass die Wirkungen der neuen BAB 14 und der angepassten B 189 als Abflusshindernisse durch die Unterführungen

* des angepassten Gewässers II. Ordnung „Graben I/136“ mit den lfd. Nrn. 9 und 23 des BV (vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB) in einer lichten Weite von 5,00 m und lichten Höhe von 3,05 bzw. 4,50 m,
* der Gemeindestraße „Wahrenberger Chaussee“ mit der lfd. Nr. 14 des BV in einer lichten Weite von 10,00 m und lichten Höhe von 4,50 m,
* der Gemeindestraße „Wiesenweg“ mit den lfd. Nrn. 34 und 46 des BV in einer lichten Weite von 4,50 m und lichten Höhe von 3,00 m,
* des Gewässers II. Ordnung „Graben I/133“ mit den lfd. Nrn. 37 und 49 des BV in einer lichten Weite von 11,50 m und lichten Höhe von 2,30 bzw. 3,00 m sowie
* des angepassten Gewässers II. Ordnung „Graben I/133-11“ mit der lfd. Nr. 40 des BV mit einem Durchmesser DN 1000

erheblich abgemindert sind.

Sollten diese Unterführungen bei einer evtl. sehr schnellen und starken Überflutung nicht zur Ableitung des Wassers ausreichen, sind erhebliche Nachteile für die städtische Bebauung (allein) durch den hiermit festgestellten Teilabschnitt der BAB 14 trotzdem nicht zu erwarten. Das nicht durch die Unterführungen abfließende Wasser kann unter Berücksichtigung der geringen Höhenlage benachbarter unbebauter Flächen entlang der B 189 bis zum Bauende fließen und dort die vorhandene B 189 queren. Am Bauende liegt die B 189 unverändert tiefer als die städtische Bebauung.

Unabhängig von Vorstehendem ist für den Hochwasserschutz der Stadt Wittenberge das Landesamt für Umwelt Brandenburg zuständig. Ihm obliegen Bau und Unterhaltung von Hochwasserschutzanlagen, u.a. des Deiches zum Schutz der Stadt Wittenberge.

III.7 LBP

III.7.1 Bestandserfassung

Naturschutzverbände rügten im Anhörungsverfahren eine unzureichende Bestandserfassung, insbesondere von geschützten Arten und Biotopen.

Der Vorhabenträger nahm diese Rügen zum Anlass, die in den ausgelegten Planunterlagen vom 30.11.2009 enthaltene Bestandserfassung (Anlagen zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.1.10.1 dieses PFB) zu prüfen und teilweise weiter zu präzisieren. Erkenntnisse während des Anhörungsverfahrens sind in die Planunterlagen eingeflossen. Zuletzt prüfte und aktualisierte der Vorhabenträger die Angaben des LBP im Jahre 2015.

Fauna und Flora eines Gebiets unterliegen einem beständigen Wandel, so dass Untersuchungen wegen Zeitablaufs ihre Aussagekraft verlieren können (vgl. BVerwG, Beschluss vom 29.10.2014 - 7 VR 4.13).

Der hiermit festgestellte LBP ist trotz des mehrjährigen Planfeststellungsverfahrens aussagekräftig. Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich davon, dass die Bestandserfassung keine entscheidungserheblichen Lücken enthält. Die in den Anlagen zum Erläuterungsbericht des LBP (vgl. Nr. I.3.11.1 dieses PFB) enthaltenen Ergebnisse der Fachgutachten sind – zusammen mit weiteren Erkenntnissen – Grundlage für die Bilanzierung des LBP, den Artenschutzfachbeitrag (vgl. auch Nr. II.6 – und besonders II.6.3 – dieses PFB) und die FFH-Verträglichkeitsprüfungen (vgl. auch Nr. II.6.2 dieses PFB).

Bisher noch vorhandene Restunsicherheiten zum zukünftigen Vorhandensein einzelner Tiere im Beeinträchtigungsbereich des Straßenbauvorhabens werden durch die Nebenbestimmungen 1 und 3 in Nr. II.6.1 dieses PFB aufgefangen (s. auch Nr. II.6.3 dieses PFB).

Der individuenbezogene Ansatz der artenschutzrechtlichen Bestimmungen verlangt Ermittlungen, deren Ergebnisse die Beurteilung erlauben, ob die Zugriffsverbote des § 44 Absatz 1 BNatSchG dem Vorhaben entgegenstehen. Sie müssen hinreichende Auskunft über das Vorkommen, die Häufigkeit und die Verteilung geschützter Arten im Planungsraum geben. Die Intensität der Untersuchungen bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzlichen rechtserheblichen Erkenntnisse verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 29.10.2014 - 7 VR 4.13 mit weiteren Nachweisen).

Die vom Vorhabenträger vorgelegten fachgutachtlichen Untersuchungen zur Ermittlung der artenschutzrechtlichen Betroffenheiten im Planungsraum speisen sich aus zwei wesentlichen Quellen: mehrfache Bestandserfassungen vor Ort sowie Auswertungen bereits vorhandener Erkenntnisse und Fachliteratur. Die aus beiden Quellen gewonnene, sich wechselseitig ergänzende Gesamtschau wird der Planfeststellungsbehörde regelmäßig die erforderliche hinreichende Erkenntnisgrundlage verschaffen können (vgl. BVerwG, Beschluss vom 14.04.2011 - 4 B 77.09).

Die Planfeststellungsbehörde sieht kein Ermittlungsdefizit. Die im Anhörungsverfahren nicht ausgeräumten Rügen der Naturschutzverbände sind unbegründet.

III.7.2 Natura 2000-Gebiete

Auf der Grundlage des hiermit planfestgestellten LBP (vgl. Nr. I.3.11 dieses PFB) überzeugte sich die Planfeststellungsbehörde davon, dass durch das Straßenbauvorhaben Natura 2000-Gebiete (Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und Europäische Vogelschutzgebiete) nicht erheblich beeinträchtigt werden.

Dies wurde vom Landesamt für Umwelt Brandenburg (zuletzt in seiner Stellungnahme vom 19.12.2016, LUGV_T21-3703/24+22#301377/2016) bestätigt.

Die prognostizierte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf der BAB 14 wird zwar mit ca. 23.800 Kfz/24h (Landesprognose) bzw. 24.300 Kfz/24h (Bundesprognose) mehr als doppelt so hoch wie die bisherige Verkehrsbelastung auf der B 189 (im Jahre 2005 ca. 9.000 Kfz/24h) sein. Die auf der BAB 14 hiermit planfestgestellte Straßenoberfläche mit einer dauerhaft lärmmindernden Wirkung von mindestens 5 dB(A) hat aber zusammen mit weiteren Schutzvorkehrungen zur Folge, dass sich die straßenverkehrliche Verlärmung der Natura 2000-Gebiete nicht wesentlich erhöht. Eine Verdoppelung der Verkehrsstärke führt nur zu einer Erhöhung der Lärmemissionen um 3 dB(A), die hier durch die besonders lärmarme Straßenoberfläche vermieden wird. Durch die Entlastungswirkung der BAB 14 wird die Verkehrsbelastung der B 189 prognostisch auf ca. 2.200 Kfz/24h südlich der Gemeindestraße „Wahrenberger Straße“ / „Wahrenberger Chaussee“ bzw. 3.400 Kfz/24h nördlich davon sinken, verbunden mit entsprechend geringen verkehrlichen Emissionen.

Schadensvermeidungs- und -minderungsmaßnahmen können bereits im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung berücksichtigt werden, sofern sie eine erhebliche Beeinträchtigung von Schutzgütern des FFH-Gebietes dadurch verhindern, dass das Gebiet nach einer Störung wieder zu seinem Gleichgewicht findet (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.04.2016 - 9 A 10.15 mit weiteren Nachweisen).

Während der Bauzeit sind Beeinträchtigungen der Natura 2000-Gebiete unvermeidlich. Deren Wirkungen werden aber durch Vermeidungsmaßnahmen unter die Erheblichkeitsschwelle gesenkt.

Diese und alle weiteren negativen Wirkungen des geplanten Straßenbauvorhabens sind im LBP vollständig erfasst, nachvollziehbar bewertet, soweit wie möglich vermieden und im Übrigen kompensiert.

Trotz neuer und veränderter Beeinträchtigungen kommen die Verträglichkeitsprüfungen (vgl. Nrn. I.3.11.8 bis I.3.11.12 dieses PFB) nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass weder durch das geplante Vorhaben noch bei Einbeziehung der Beeinträchtigungen, die sich durch ein Zusammenwirken mit anderen - verlässlich absehbaren - Plänen oder Projekten (das sind besonders die sich südlich im Land Sachsen-Anhalt und die sich nördlich anschließenden VKE der BAB 14) ergeben können, erhebliche Beeinträchtigungen vorstehender Schutzgebiete drohen.

Die von Naturschutzverbänden geforderte Einholung einer Stellungnahme der Kommission gemäß § 34 Absatz 4 BNatSchG ist nicht erforderlich. Eine Stellungnahme der Kommission ist nicht bereits dann einzuholen, wenn in einem FFH-Gebiet ein prioritärer Lebensraumtyp lediglich vorhanden ist. Gemäß § 34 Absatz 4 Satz 2 BNatSchG muss eine Stellungnahme der Kommission nur eingeholt werden, wenn von dem Projekt im Gebiet vorkommende prioritäre natürliche Lebensräume oder prioritäre Arten betroffen werden und die Ausnahme auf andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gestützt werden soll als solche im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit oder den maßgeblich günstigen Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 23.01.2015 - 7 VR 6.14 - und Urteil vom 09.07.2009 - 4 C 12.07). Evtl. Betroffenheiten eines prioritären Lebensraumtyps oder einer prioritären Art drohen beim hiermit festgestellten Straßenbauvorhaben nicht.

III.7.2.1 FFH-Gebiet „Elbe“

Die vorhandene B 189 durchquert das FFH-Gebiet „Elbe“ (DE 2935-306). Die unmittelbar daneben geplante BAB 14 wird den Beeinträchtigungsstreifen der B 189 im FFH-Gebiet „Elbe“ erheblich verbreitern.

Negativ hervorzuheben sind die mit dem neuen Brückenbauwerk der BAB 14 verbundenen baubedingten und Verschattungswirkungen, die aber deutlich unterhalb der Schwelle erheblicher Beeinträchtigungen bleiben.

Positiv hervorzuheben ist, dass das Brückenbauwerk der BAB 14 über das Gewässer I. Ordnung „Elbe“ bereits vom Planer weitgehend an das vorhandene Bauwerk der B 189 anpasst wurde. Die voraussehbaren baubedingten Wirkungen auf das FFH-Gebiet „Elbe“ sind durch die Vorgaben in den Nrn. II.5.1 und II.5.4 dieses PFB sowie die hiermit festgestellten landschaftspflegerischen Vermeidungsmaßnahmen minimiert.

III.7.2.2 Vogelschutzgebiet „Unteres Elbtal“ und FFH-Gebiet „Krähenfuß“

Die vorhandene B 189 verläuft am östlichen Rande des Vogelschutzgebietes „Unteres Elbtal“ (DE 33036-401) und des – teilweise flächengleichen – FFH-Gebietes „Krähenfuß“ (DE 3036-303). In diesem Randbereich wird die B 189 nach Osten verlegt und unter Nutzung der bisherigen Straßenflächen der B 189 die neue BAB 14 am Rande der Schutzgebiete gebaut. Damit rücken straßenverkehrliche Emissionen nicht weiter an die dortigen besonders sensiblen Bestandteile der Schutzgebiete heran. Durch die westlich in Trassenbündelung mit der B 189 geplante BAB 14 werden der vorhandene Beeinträchtigungsstreifen der B 189 am Rande der Schutzgebiete erheblich verbreitert und der Umfang der verkehrlichen Emissionen (vor allem Schadstoffe) vergrößert.

Im Rahmen der Verträglichkeitsprüfungen „Krähenfuß“ (vgl. Nr. I.3.11.8 dieses PFB) und „unteres Elbtal“ (vgl. Nr. I.3.11.12 dieses PFB) wurde nachgewiesen, dass trotzdem keine erheblichen Beeinträchtigungen drohen.

Die vorhabenbedingte Stickstoffbelastung des an die vorhandene B 189 und die geplante BAB 14 heran reichenden stickstoffempfindlichen prioritären Lebensraumtyps 91E0 „Auen-Wälder mit Alnus glutinosa und Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)“ verbleibt unterhalb der Erheblichkeitsschwelle und die Gesamtbelastung unterhalb der – vom Sachverständigenrat für Umweltfragen (www.umweltrat.de) empfohlenen – Critical Loads. Die Planfeststellungsbehörde kann das vom Vorhabenträger angewandte Ermittlungsverfahren nicht beanstanden. Es beruht auf dem Entwurf der HPSE[27].

Die Beeinträchtigungen der gemäß Anlage 1 zum BbgNatSchAG im Vogelschutzgebiet „Unteres Elbtal“ geschützten Arten bleiben unter der Erheblichkeitsschwelle.

In dem flächengleichen Bereich des Vogelschutzgebietes „Unteres Elbtal“ (DE 33036-401) und des FFH-Gebietes „Krähenfuß“ (DE 3036-303) am westlichen Rande der BAB 14 / B 189 wurde in der ausgelegten Fassung des LBP noch ein unregelmäßig – seit dem Jahre 2005 nicht mehr – besetztes Brutrevier der Zwergdommel (Ixobrychus minutus) berücksichtigt.

Dem lag eine Sichtbeobachtung der Zwergdommel an einem der ehemaligen Ziegeleiteiche im „Krähenfuß“ aus dem Jahr 2003 zugrunde. Mangels weiterer Informationen konnte damals nicht sicher festgestellt werden, ob es sich um ein länger besetztes Revier oder nur einen herumvagabundierenden Vogel handelte. Für das Jahr 2005 ermittelte der Vorhabenträger durch mündliche Auskunft der Vogelschutzwarte Buckow des Landesamtes für Umwelt vom 16.11.2009 den Rufnachweis eines adulten Einzeltieres aus dem Gebiet des „Krähenfuß“.

[27] Entwurf der „Hinweise zur Prüfung von Stickstoffeinträgen in der FFH-Verträglichkeitsprüfung für Straßen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (Stand 11.11.2014)

Da jedoch bei den Kontrollen im Jahr 2005 und trotz Einsatz einer Klangattrappe in den Jahren 2006 und 2008 sowie während der Brutvogelkartierung 2009 und 2015 keine Nachweise gelangen, konnte eine erfolgreiche Brut für diese Jahre ausgeschlossen werden. Die Größe des geeigneten Lebensraumes im Krähenfuß wurde als gering und seine Lage als isoliert eingestuft. Im Rahmen der für die Managementplanung des Biosphärenreservates „Flusslandschaft Elbe-Brandenburg“ durchgeführten Kartierung wurde im „Krähenfuß“ ebenfalls keine Zwergdommel nachgewiesen. Im Schreiben vom 20.02.2014 erklärte das Landesamt für Umwelt, dass damals im Vogelschutzgebiet „Unteres Elbtal“ keine Brutpaare der Zwergdommel angesiedelt waren.

Die Zwergdommel ist nach wie vor Erhaltungsziel des Vogelschutzgebietes „Unteres Elbtal“, der geeignete Lebensraum befindet sich jedoch im „Rambower Moor“, das durch die vorliegende Planung nicht beeinträchtigt wird. Aufgrund der fehlenden Nachweise hat der Vorhabenträger in seinen Gutachten ein Vorkommen im Bereich des FFH-Gebietes „Krähenfuß“ begründet ausgeschlossen. Selbst wenn es dort vor langer Zeit ein Brutrevier der Zwergdommel gegeben haben sollte, geht der hiermit planfestgestellte LBP nachvollziehbar davon aus, dass dieses zwischenzeitlich (endgültig) aufgegeben wurde.

Das geplante Straßenbauvorhaben kann somit keine negativen Wirkungen für die Zwergdommel haben.

Dies gilt entsprechend für den Kranich (Grus grus) und den Wendehals (Jynx torquilla). Der Brutnachweis aus dem Jahr 2005 wurde in aktuelleren Kartierungen bis 2015 nicht mehr bestätigt.

Der Schwarzmilan (Milvus migrans) übernimmt teilweise alte Nester, baut sich aber auch neue Nester. Die im Jahr 2009 vorhandene Fortpflanzungsstätte im potenziellen Störungsbereich des Straßenbauvorhabens wurde bei der Kartierung 2015 nicht mehr vorgefunden.

Im potenziellen Störungsbereich des Straßenbauvorhabens befanden sich letztmalig 2005 und 2006 zwei Fortpflanzungsstätten des Rotmilans (Milvus milvus). Im Rahmen der aktuelleren Kartierungen konnten die Brutplätze nicht mehr bestätigt werden. Ein Nachweis aus dem Jahr 2014 befindet sich außerhalb - ca. 750 m nordwestlich - des geplanten Baufeldes. Rotmilane besitzen in ihrem Brutrevier 3 bis 5 Ausweichhorste, die im Störungsfall genutzt werden. Der LBP kommt nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass erhebliche Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets ebenso wie Verstöße gegen die Verbote des § 44 Absatz 1 Nrn. 1, 2 und 3 BNatSchG unter Würdigung der Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen sind.

Die Rauchschwalbe (Hirundo rustica) benutzt ihre Nester immer wieder, so dass die gutachtlich erfassten 7 Brutplätze im Brückenkörper der B 189 und drei weitere in größerer Entfernung ganzjährig geschützt sind. Im LBP werden erhebliche Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets und artenschutzrechtliche Verbotstatbestände überzeugend verneint.

Die in den Planunterlagen vom 30.11.2009 enthaltene Unterlage für eine FFH-Ausnahmeprüfung „Unteres Elbtal“ (vgl. Nr. I.1.10.13 dieses PFB) musste im Verlauf des Anhörungsverfahrens nicht weiter fortgeschrieben werden. Die Ausnahmeprüfung betrifft die benachbarte VKE 1154, für die das Planfeststellungsverfahren bereits ca. ein Jahr vor dem hiermit abgeschlossenen Verfahren begonnen wurde und sich jetzt immer noch in der Phase der Anhörung (einschließlich Planänderungen) befindet. In der VKE 1154 wurde 2009 eine Variante bevorzugt, bei der erhebliche Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes „Unteres Elbtal“ (DE 33036-401) nicht auszuschließen waren. Im weiteren Verfahrensverlauf prüfte und prüft der Vorhabenträger nochmals Alternativvarianten und sucht insbesondere eine Variante mit möglichst geringen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes „Unteres Elbtal“.

Selbst wenn in der VKE 1154 keine Variante gefunden werden sollte, bei der sich erhebliche Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes „Unteres Elbtal“ vollständig ausschließen lassen, genügt es für die hiermit erforderliche Vorausschau, dass die VKE 1154 jedenfalls im Wege einer Ausnahme auf der Grundlage von § 34 BNatSchG zugelassen werden kann. Dies wurde in der FFH-Ausnahmeprüfung „unteres Elbtal“ am Beispiel der damaligen Vorzugsvariante dargelegt und gilt erst recht für eine Variante mit noch geringeren Beeinträchtigungen.

III.7.2.3 FFH-Gebiete „Elbdeichhinterland“ und „Elbdeichvorland“

Das geplante Straßenbauvorhaben liegt in einer Entfernung von mindestens etwa 250 m zu den FFH-Gebieten „Elbdeichhinterland“ (DE 3036-302) und „Elbdeichvorland“ (DE 3036-304). Die vorhabenbedingten mittelbaren Wirkungen auf diese Gebiete sind unwesentlich.

III.7.3 Besonderer Artenschutz

Aus dem LBP – und besonders dem Artenschutzfachbeitrag (vgl. Nr. I.3.11.13 dieses PFB) – ergibt sich, dass unter Anwendung der rechtlichen Maßstäbe auf das vorliegende Vorhaben bei Zugrundelegung aller zur Verfügung stehenden Erkenntnisquellen (einschließlich der wissenschaftlichen) Verbotstatbestände so weit wie möglich ausgeschlossen werden. Maßgeblich dafür sind insbesondere die hiermit planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen (s. Maßnahmenblätter in Anlage 1 zum Erläuterungsbericht des LBP; vgl. Nr. I.3.11.1 dieses PFB).

Für – trotz Vermeidung – nicht sicher auszuschließende Verbotstatbestände sind in Nr. II.6.3.1 dieses PFB die erforderlichen Ausnahmen erteilt.

Durch die Nebenbestimmung 3 in Nr. II.6.1 dieses PFB werden auch Restrisiken, die wegen der ständigen Veränderung von Natur und Landschaft bis zum Beginn der Bauausführung hinzukommen können, minimiert.

III.7.3.1 Vögel

Die Planfeststellungsbehörde hat im Ergebnis ihrer Prüfung keine Zweifel an der vollständigen Erfassung der potenziell durch das geplante Vorhaben beeinträchtigten Vögel. Das ursprüngliche avifaunistische Gutachten aus dem Jahre 2005 wurde durch zusätzliche Untersuchungen bis ins Jahr 2016 (s. im LBP besonders Anlagen 3a, 3b, 3c, 3d, 4a, 4b, 17, 18, 23 und 24 zum Erläuterungsbericht sowie Verträglichkeitsprüfung „unteres Elbtal“) vervollständigt.

Die in diesem PFB angeordneten LBP-Maßnahmen G1/V(M,ASB), V5(M,ASB), V6(M,ASB), S3/S3(M), S6(M,ASB) und S7(M,ASB) sind – wovon der Artenschutzfachbeitrag und die Verträglichkeitsprüfung „unteres Elbtal“ zutreffend ausgehen – grundsätzlich geeignet, um Verbotstatbeständen oder erheblichen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes vorzubeugen (s. auch Nr. III.7.2 dieses PFB).

III.7.3.2 Fledermäuse (Microchiroptera)

Die Methodik der Fledermausuntersuchung ist nicht zu beanstanden. Die Methode der Bestandserfassung ist nicht normativ festgelegt; sie hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten des Einzelfalles ab (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.04.2016 - 9 A 10.15 mit weiteren Nachweisen).

Die nach Ansicht von Naturschutzverbänden fehlenden Telemetrieuntersuchungen sind im Beeinträchtigungsbereich des hiermit festgestellten Vorhabens nicht erforderlich. Telemetrieuntersuchungen sind zwar gut geeignet, um in Wäldern Quartiere, Nahrungshabitate und Flugrouten zu ermitteln. Daneben gibt es aber weitere ebenso geeignete Methoden. Der Vorhabenträger wählte eine Methodenkombination aus Detektorbegehungen, Netzfängen und periodischen, stationären Aktivitätserfassungen mit Echtzeithorchbox-Geräten, die bei diesem Straßenbauvorhaben eine vollständige Erfassung sicherte. Konkrete Hinweise auf übersehene Fledermäuse gab es im Anhörungsverfahren nicht.

Mit den 2015 erneut durchgeführten Fledermauserfassungen wurden die aus den Jahren 2007 und 2008 vorliegenden Erkenntnisse über das Arteninventar und die Raumnutzung bestätigt und vertieft. In den im Baufeld befindlichen Abrissgebäuden konnte das Vorhandensein von Quartieren durch eine entsprechende Kontrolle ausgeschlossen werden.

Die hiermit verbindlich angeordneten LBP-Maßnahmen V4(M,ASB), V5(M,ASB), V6(M,ASB), S3/S3(M), S6(M,ASB), S7(M,ASB), A14(ASB) und E7(CEF) sind – wovon der Artenschutzfachbeitrag zutreffend ausgeht – grundsätzlich geeignet, um Verbotstatbeständen vorzubeugen.

Insbesondere wird die vorhandene Tötungsgefahr im Straßenverkehr der B 189 durch das hiermit planfestgestellte Straßenbauvorhaben nicht weiter erhöht. Im LBP ist nachvollziehbar dargelegt, dass die darin vorgesehenen naturschutzfachlichen Maßnahmen geeignet sind, eine signifikante Erhöhung des vorhandenen Tötungsrisikos auszuschließen. Die dazu im Anhörungsverfahren geäußerten Bedenken der Naturschutzverbände sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde unbegründet.

Weil Fledermäuse teilweise auch sehr kleine und unauffällige Risse / Spalten u.Ä. in Bäumen und Gebäuden als Zwischenquartiere benutzen, können einzelne Fledermäuse ausnahmsweise sogar von einem Fledermauskundigen gemäß LBP-Maßnahmen S6(M,ASB) und S7(M,ASB) i.V.m. Nebenbestimmung 3 in vorstehender Nr. II.6.1 dieses PFB übersehen werden. Sollte dieser nicht vollständig ausschließbare Fall eintreten, ergäbe sich trotzdem kein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Absatz 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Absatz 1 Nr. 1 BNatSchG, weil die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Quartiere im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Absatz 5 BNatSchG).

III.7.3.3 Wolf (Canis lupus), Fischotter (Lutra lutra), Biber (Castor fiber)

Der Wolf hat sich seit einiger Zeit (wieder) erfolgreich im Land Brandenburg angesiedelt. Er legt regelmäßig große Strecken zurück, so dass auch mit Wanderungen in den Bereich der BAB 14 gerechnet wird.

Fischotter (Lutra lutra) und europäischer Biber (Castor fiber) sind an der Elbe und an Gewässern II. Ordnung anzutreffen. Sie wandern überwiegend entlang der Gewässer. Zur Vermeidung zusätzlicher Zerschneidungswirkung beinhaltet die Planung

* für das Gewässer II. Ordnung „Graben I/136“ die Unterführungsbauwerke mit den lfd. Nrn. 9 und 23 des BV (lichte Weite = 5,00 m und lichte Höhe = 3,05 bzw. 4,50 m), um eine Gewässerverbindung bis zum Graben mit der lfd. Nr. 22 des BV (vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB) östlich der B 189 herzustellen,
* für das Gewässer II. Ordnung „Graben I/133“ die Unterführungsbauwerke mit den lfd. Nrn. 37 und 49 des BV (lichte Weite = 11,50 m und lichte Höhe = 2,30 bzw. 3,00 m).

Durch den in den lfd. Nrn. 6, 203 und 204 des BV geregelten Wildschutzzaun, der die Tiere zu den Querungsbauwerken leitet, werden Verbotstatbestände wirksam vermieden.

III.7.3.4 Große Moosjungfer (Leucorrhinia pectoralis)

Im Ergebnis ihrer Prüfung hat die Planfeststellungsbehörde keine Zweifel an dem Ergebnis der im LBP dokumentierten Bestandserfassung. Der LBP geht zutreffend davon aus, dass das geplante Straßenbauvorhaben die vorhandenen Bestände der Großen Moosjungfer (westlich der B 189) nicht negativ beeinträchtigen wird.

III.7.4 Auswirkungsprognose von Stickstoff- und Salzeinträgen

Naturschutzverbände beanstandeten, dass die Stickstoffzufuhr auf empfindliche Biotope wie *„magere Grünlandbrache auf sandigem Boden“* und *„im Bereich Krähenfuß westlich und östlich der B 189 vorhandene Kleingewässer des FFH-Lebensraumtyps 3150“* (natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation des Magnopotamions oder Hydrocharitions) im LBP nicht hinreichend betrachtet wurden. Auch der Salzeintrag werde in den Planunterlagen unzureichend behandelt.

Zunächst ist der unmittelbar an die vorhandene B 189 angrenzende Streifen bereits erheblich durch Stickstoff- und Salzimmissionen vorbelastet.

Auf S. 145 im Erläuterungsbericht des LBP (vgl. Nr. I.3.11.1 dieses PFB) ist nachvollziehbar dargelegt, dass die von den Naturschutzverbänden angesprochenen stickstoffempfindlichen Biotope im Beeinträchtigungsbereich des geplanten Straßenbauvorhabens nicht anzutreffen sind. Insbesondere sind die westlich der geplanten BAB 14 im FFH-Gebiet „Krähenfuß“ (DE 3036-303) gelegenen „Gewässer in Lehm-, Ton-, Mergelgruben“ phosphatlimitiert und dadurch vergleichsweise stickstoffunempfindlich. Die vom Vorhabenträger ermittelte zusätzliche Stickstoffdeposition von bis zu 2 kg/ha*a in einem ca. 100 m breiten Korridor bzw. bis zu 1 kg/ha*a in einem ca. 220 m breiten Korridor bleibt ohne Folgen für Struktur und Qualität der Kleingewässer.

Obwohl – im Vergleich zum Istzustand der B 189 – auf der doppelten Anzahl Fahrstreifen der BAB 14 mehr Salz zum Einsatz kommen wird, sind erhebliche Auswirkungen auf benachbarte salzempfindliche Biotope bzw. Pflanzen nicht zu erwarten. Zunächst erfolgt keine Direkteinleitung salzhaltigen Straßenoberflächenwassers in Oberflächengewässer. Bei der geplanten Versickerung des Straßenoberflächenwassers über Böschungen und Straßenseitengräben erfolgt eine ausreichende Verdünnung der Salzeinträge, so dass Beeinträchtigungen nicht zu erwarten sind. Gleiches gilt für das Versickerbecken einschließlich vorgeschaltetem Absetzbecken mit Tauchwand gemäß lfd. Nr. 13 des BV (vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB).

III.7.5 Naturschutzrechtliches Vermeidungsgebot

Die im Anhörungsverfahren zum naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebot (§ 15 Absatz 1 BNatSchG) erhobenen Einwendungen sind unbegründet. Insbesondere kann dem Vorhabenträger nicht die geforderte Verkleinerung des Querschnitts der BAB 14 aufgegeben werden.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG gilt das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot nur innerhalb des konkret geplanten Vorhabens. Vermeidungsmaßnahmen, die ein partiell anderes Vorhaben bedingen, sind daher im Rahmen der allgemeinen fachplanerischen Abwägung zu prüfen. Sie werden – wie etwa der gänzliche Verzicht auf das Vorhaben oder eine andere räumliche Ausführungsvariante – nicht durch das Vermeidungsgebot gefordert (vgl. BVerwG, Beschluss vom 03.03.2005 - 9 B 10.05 mit weiteren Nachweisen).

Wie sich aus vorstehender Nr. III.3.1 dieses PFB ergibt, wird durch den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der dem FStrAbG als Anlage beigefügt ist, das verkehrliche Bedürfnis für den Neubau der BAB 14 (als Fernautobahn) mit einem 4-streifigen Querschnitt, ergänzt um beidseitige Seitenstreifen, kraft Gesetzes festgestellt und damit anerkannt. Eine Bundesstraße mit vier oder weniger Fahrspuren würde den Bedarf nicht erfüllen und wäre als anderes Vorhaben anzusehen. Der Vorschlag der Einwender, auf eine Autobahn zugunsten eines bedarfs- und verkehrsgerechten Ausbaus des vorhandenen Straßennetzes (hier besonders der B 189) zu verzichten, kann somit nicht auf § 15 Absatz 1 BNatSchG gestützt werden.

Eine weitere Verringerung des hiermit planfestgestellten RQ 28 kann dem Vorhabenträger nicht aufgegeben werden. In Nr. III.3.5 dieses PFB ist ausgeführt, dass bereits auf den nach RAA 2008 für Fernautobahnen vorgesehenen RQ 31 zugunsten des kleineren RQ 28 verzichtet wurde. Weitere Verkleinerungen würden das Planungsziel in Frage stellen, weil sich die an eine Fernautobahn zu stellenden Mindestanforderungen in Bezug auf Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht erfüllen ließen. So wäre der für Stadtautobahnen nach RAA 2008 vorgesehene RQ 25 nur für zulässige Höchstgeschwindigkeiten von ≤ 100 km/h geeignet.

Auch bei den Anpassungsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz sind Verstöße gegen das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot nicht ersichtlich.

III.7.6 Zerschneidungswirkung und Landschaftsbild

Naturschutzverbände rügten eine ungenügende Prüfung der Auswirkungen des geplanten Straßenbauvorhabens auf Wölfe und auf weitere am Boden lebende Säugetierarten. Die Populationen von Amphibien und weiteren am Boden lebenden Kleintieren auf beiden Seiten der Trasse würden vollständig voneinander getrennt. Fraglich sei die Funktionalität der geplanten Leitstrukturen und Unterquerungen für Fledermäuse. Durch die hohe Dammlage der BAB 14 werde das Landschaftsbild erheblich verändert / gestört. Insgesamt werde sich die Situation gegenüber der heutigen B 189 weiter verschlechtern.

Diese Rügen sind unbegründet.

Die Naturschutzverbände gehen selbst davon aus, dass *„in dem verfahrensgegenständlichen Abschnitt VKE 1153 nicht mit dem Auftreten von Wölfen zu rechnen ist“*. Trotzdem können wandernde Wölfe im Land Brandenburg an vielen Orten – und auch in der Prignitz – vorkommen.

Maßgeblich für diese wandernden Wölfe und für andere am Boden lebende Säugetiere ist die Zerschneidungswirkung der BAB 14, die wegen der angeordneten Wildschutzzäunung (lfd. Nrn. 6, 203 und 204 des BV; vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB) die bereits vorhandene Zerschneidungswirkung der B 189 verstärkt.

Die Tiere haben jedoch die Möglichkeit, unter der Elbebrücke (lfd. Nr. 2 des BV), die bereits nördlich vor dem Deich beginnt, die BAB 14 zu queren. Zusätzlich können die Unterführungen

* des angepassten Gewässers II. Ordnung „Graben I/136“ mit den lfd. Nrn. 9 und 23 des BV (lichte Weite = 5,00 m und lichte Höhe = 3,05 bzw. 4,50 m),
* der Gemeindestraße „Wiesenweg“ mit den lfd. Nrn. 34 und 46 des BV (lichte Weite = 4,50 m und lichte Höhe = 3,00 m) sowie
* des Gewässers II. Ordnung „Graben I/133“ mit den lfd. Nrn. 37 und 49 des BV (lichte Weite = 11,50 m und lichte Höhe = 2,30 bzw. 3,00 m)

von einzelnen Tierarten als Querung genutzt werden. Weil der Wildschutzzaun verhindert, dass am Boden lebende Säugetiere in den Verkehrsraum gelangen, entfällt das bisher auf der B 189 vorhandene Unfallrisiko. Das geplante Vorhaben wird sich nicht negativ auf am Boden lebende Säugetiere (hervorzuheben sind Wölfe, Fischotter und Biber; vgl. Nr. III.7.3.3 dieses PFB) auswirken.

Die gemäß lfd. Nrn. 202 und 203 des BV geplanten Amphibien- und Reptilienschutzeinrichtungen werden wirksam verhindern, dass Amphibien und Reptilien in den Verkehrsraum der BAB 14 oder der parallel dazu verlaufenden B 189 gelangen (Maßnahmen V2(M,ASB)/V2(ASB) des LBP). Entlang der Schutzeinrichtungen werden Amphibien und Reptilien bis zu den Querungsmöglichkeiten unter der BAB 14 / B 189 geleitet (s.o.). Obwohl die Zerschneidungswirkung der vorhandenen B 189 durch den Bau der BAB 14 verstärkt wird, entfällt das bisher auf der – mit ca. 9.000 Kfz/24h belasteten – B 189 vorhandene sehr große Tötungsrisiko. Deshalb wird sich das geplante Vorhaben sogar stärker positiv als negativ auf die bisher östlich und westlich der B 189 vorhandenen Amphibienpopulationen auswirken.

Die Querungsbauwerke (lfd. Nrn. 2, 9, 14, 34 und 37 des BV) sind als Durchlässe unter der BAB 14 und – mit Ausnahme von lfd. Nr. 14 des BV – auch unter der zukünftig verkehrlich stark entlasteten B 189 (lfd. Nrn. 23, 46 und 49 des BV) geplant. Unter Würdigung der bereits vorhandenen Wirkung der B 189 und der Fledermauserfassung im Artenschutzfachbeitrag (vgl. Nr. I.3.11.13 dieses PFB) sind Anzahl und Dimensionierung der geplanten Querungsbauwerke ausreichend. Ergänzend dazu ordnete der Fachgutachter Leitstrukturen so an, dass strukturgebunden fliegende Fledermausarten in die Durchlässe geleitet werden. Die Leitstrukturen knüpfen im Landschaftsraum an bereits vorhandene Strukturen an und führen auf die Durchlässe unter der BAB 14 / B 189 zu. In vergleichbaren Situationen bereits realisierter Planungen wurden Leitstrukturen von den Fledermäusen gefunden und angenommen. Insgesamt kommt der Fachgutachter nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass sich das bereits vorhandene Kollisionsrisiko für in den Verkehrsraum fliegende Fledermäuse durch das hiermit planfestgestellte Straßenbauvorhaben nicht signifikant erhöht.

Mit den Naturschutzverbänden geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass das Landschaftsbild durch die geplante BAB 14 – insbesondere auch wegen ihrer Dammlage – erheblich verändert wird.

Eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes liegt vor, wenn eine die Landschaftsoberfläche berührende Veränderung von einem für die Schönheiten der natürlich gewachsenen Landschaft aufgeschlossenen Durchschnittsbetrachter als nachteilig empfunden wird (OVG Niedersachsen, Urteil vom 16.12.2009 - 4 LC 730/07 mit weiteren Nachweisen).

In vorstehender Nr. III.3.4 dieses PFB ist ausgeführt, dass die Verkehrswege BAB 14 und B 189 wie eine Abgrenzung der überwiegend städtischen Nutzung auf östlicher Seite zu den besonders schützenswerten Bestandteilen von Natur und Landschaft auf westlicher Seite wirken. Diese Wirkung ist teilweise bereits durch die B 189 vorhanden. Sie wird vor allem durch die Dammlage der BAB 14 verstärkt. Trotz straßenbegleitender Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen bleiben die Veränderungen optisch wahrnehmbar. Insgesamt wird das Landschaftsbild durch die BAB 14 in einer Weise neu gestaltet, die die unterschiedlichen Nutzungen optisch deutlicher voneinander trennt.

Die trotz Vermeidung und Ausgleich verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden durch die hiermit planfestgestellten Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert.

III.7.7 Kompensationsmaßnahmen

Die gesetzlichen Anforderungen an Ausgleich und Ersatz sind bei den hiermit festgestellten Kompensationsmaßnahmen erfüllt.

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist (§ 15 Absatz 2 Satz 2 BNatSchG).

Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (§ 15 Absatz 2 Satz 3 BNatSchG).

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich, dass die Maßnahmen des LBP (s. Nr. I.3.11 dieses PFB) in den hiermit festgestellten Planunterlagen mit allen erforderlichen Angaben – einschließlich Unterhaltung und Flächensicherung – beschrieben und geregelt sind. Ergänzend zu den Beschreibungen und Regelungen im LBP finden sich Regelungen in den lfd. Nrn. 201 ff. des BV (s. Nr. I.3.8 dieses PFB) i.V.m. den Lageplänen (s. Nr. I.3.6 dieses PFB) und in den Grunderwerbsunterlagen (s. Nr. I.3.13 dieses PFB).

Darüber hinaus kann im Rahmen der Planfeststellung eine bis ins letzte Detail gehende Regelung nicht verlangt werden. Um jede Kleinigkeit braucht sich die Planungsbehörde nicht zu kümmern (BVerwG, Urteil vom 05.03.1997 - 11 A 5.96). Der Vorhabenträger ist nicht verpflichtet, dem Plan bereits eine vollständig ausgearbeitete Detailplanung zur Bauausführung beizufügen (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.03.2011 - 9 A 8.10).

III.7.7.1 Abstand von Pflanzungen zu Verkehrswegen

Naturschutzverbände forderten an Verkehrswegen einschließlich Autobahnen einen Mindestabstand von 100 m zu Sträuchern, Gebüschen und Hecken. *„Trassenbepflanzungen im Nahbereich dürfen nur mit Alleebäumen und Mähsrasen erfolgen. Nicht nur extrem hohe Wildunfälle sprechen für die Gefahren von Leben und Gesundheit der Verkehrsteilnehmer, sondern es handelt sich hier um dauerhafte Vernichtungsschneisen für die bedrohte Vogelwelt, Wildtiere und besonders Rehwild als heimisches Kulturgut.“*

Im Widerspruch dazu regten die Naturschutzverbände an anderer Stelle ihrer Einwendungen *„eine dichte und ausreichend hohe Bepflanzung beidseitig der Trasse“* an, um zu verhindern, dass Rotmilane oder andere Greifvögel und Eulen im Verkehrsraum jagen.

Die Planfeststellungsbehörde räumt ein, dass die im Rahmen des LBP geplanten Pflanzungen an Straßen multifunktional auch als Biotope von Tieren besiedelt werden. Gleiches gilt aber auch für natürlich wachsende Pflanzen. Tiere in der Nachbarschaft von Straßen könnten sich in den Verkehrsraum bewegen, wo sie einem großen Verletzungs- und Tötungsrisiko ausgesetzt sind.

Beim hiermit planfestgestellten Vorhaben ist jedoch die bereits vergleichsweise hoch belastete B 189 mit ihren Gefahren für Tiere vorhanden. Durch Hinzukommen der BAB 14 werden die vorhandenen Wirkungen zwar verstärkt, unter Berücksichtigung der hiermit planfestgestellten Schutz- und Leiteinrichtungen (s. vorstehende Nr. III.7.6 dieses PFB) wird sich das Kollisionsrisiko jedoch nicht negativ verändern.

Die Vermeidungsmaßnahme G1/V(M) erscheint geeignet, um einem Anstieg der Kollisionsgefahren für Eulen oder Greifvögel (wie dem Rotmilan - Milvus milvus) vorzubeugen. Darüber hinaus ist eine *„dichte und ausreichend hohe Bepflanzung beidseitig der Trasse“* zur Vermeidung eines signifikant erhöhten Kollisionsrisikos nicht erforderlich.

Das Risiko der Ansiedlung von Tieren - und besonders Vögeln - im Trassennahbereich ist im Übrigen begrenzt auf immissionsunempfindliche Arten, die keine oder nur eine sehr geringe Fluchtdistanz zur Emissionsquelle „Straße“ einhalten.

III.7.7.2 zeitlicher Verlust bis zum Eintritt des Kompensationszieles

Naturschutzverbände befürchteten, dass wegen des zeitlichen Verlustes Kompensationsziele einzelner LBP-Maßnahmen (z.B. von A7) nicht erreicht würden.

Diese Befürchtungen sind unbegründet. Die hiermit festgestellten LBP-Maßnahmen sind geeignet, die Eingriffe vollständig zu kompensieren. Der in diesem Zusammenhang beanstandete Zeitverlust bis zur Wiederherstellung der beseitigten natürlichen Funktionen wird gemäß Handbuch LBP[28] durch einen angemessen erhöhten Maßnahmenumfang kompensiert. Die von Fachleuten gutachtlich ermittelten und im Handbuch LBP als Regelfall vorgeschlagenen Kompensationsverhältnisse ermöglichen auch bei der hiermit festgestellten Planung einen insgesamt ausreichenden Kompensationsumfang für den gemäß Nr. II.6.5 dieses PFB Zeitverlust von bis zu ca. 3 Jahren, maximal aber 5 Jahre. Über einen bisher nicht absehbaren größeren Zeitverlust hat sich die Planfeststellungsbehörde eine gesonderte Entscheidung vorbehalten.

III.7.7.3 Kompensation von Versiegelung

Naturschutzverbände forderten den Vorhabenträger im Anhörungsverfahren auf, zusätzliche Entsiegelungsmöglichkeiten zu suchen. Eine Entsiegelung sei als Kompensation für Versiegelung vorzugswürdig. Beispielsweise biete sich an, *„im Nahbereich des Vorhabens Plattenbauten am nördlichen Stadtrand von Wittenberge nahe der B 189 oder die alte Stallanlage in Hermannshof rückzubauen“*.

Gleichzeitig kritisierten sie die im LBP vorgesehenen Entsiegelungsmaßnahmen A2 und A9, weil das Entsiegelungs- / Kompensationspotenzial nicht vollständig erkennbar sei.

Der Vorhabenträger bezog sich in seiner Erwiderung auf die Maßnahmenpläne trassennah (Unterlage 12.3.1; vgl. lfd. Nr. I.3.11.6 dieses PFB), worin die Maßnahmen A2 und A9 dargestellt sind. Er habe bereits in Abstimmung mit den zuständigen Behörden alle bekannten Entsiegelungsmöglichkeiten ausgeschöpft und auch die vorgeschlagenen Maßnahmen auf ihre Eignung hin geprüft. Im Ergebnis seien keine weiteren geeigneten Entsiegelungsmöglichkeiten gefunden worden.

Wie die Naturschutzverbände geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass eine Entsiegelung als Kompensation für Versiegelung regelmäßig sehr gut geeignet ist.

---

[28] Handbuch für die landschaftspflegerische Begleitplanung bei Straßenbauvorhaben im Land Brandenburg (Teil I Rahmenhinweise und Teil II Arbeitshilfen, Stand: 03/2015; eingeführt durch Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung vom 04.03.2016, Amtsblatt 16 Nr. 12 S. 342)

Gleichwohl hat sie im Ergebnis des Anhörungsverfahrens keinen Anlass, dem Vorhabenträger weitere Entsiegelungsmaßnahmen aufzugeben, weil der Vorhabenträger das relevante Entsiegelungspotenzial bereits in seiner Planung nutzt.

Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung gebietet nicht, dass die Flächenversiegelung vollständig durch die Entsiegelung von Flächen kompensiert werden muss. Die Kompensation kann auch durch andere geeignete Bodenverbesserungs- und -pflegemaßnahmen erfolgen. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass mit der Versiegelung der wohl weitestgehende Eingriff in die Bodenfunktionen verbunden ist. Abgesehen von der Bodenentsiegelung werden sonstige bodenverbessernde Maßnahmen daher regelmäßig nur mit einem entsprechend niedrigen Kompensationsfaktor in die Eingriffs- / Kompensationsbilanz eines Straßenbauvorhabens einfließen können. Eine Kompensation ist auch in unmittelbarer Trassennähe keineswegs ausgeschlossen. In welchem Umfang ein Ausgleich oder Ersatz stattfinden kann, hängt im trassennahen Bereich - wie sonst auch - von der Bewertung des Einzelfalls unter Berücksichtigung sowohl des Werts der betroffenen Fläche als auch der Aufwertungsfähigkeit der Kompensationsflächen gemessen an dem jeweils in Frage stehenden Schutzgut ab (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.06.2004 - 9 A 11.03).

Diese Maßgaben sind im hiermit planfestgestellten LBP berücksichtigt.

Die Entsiegelung von Hochbauten konnte dem Vorhabenträger nicht aufgegeben werden, weil die dafür erforderlichen Kosten im Vergleich zu anderen geeigneten Maßnahmen unverhältnismäßig hoch wären. Mit Blick auf die - wie hier - unverhältnismäßig hohen Kosten wurde auf S. 117 im Teil II des Handbuchs LBP für die Straßenbauverwaltung im Land Brandenburg geregelt:

„Für Eingriffe durch den Bundesfernstraßenbau wird der Abriss von Hochbauten i.d.R. nicht als funktionaler Ausgleich von Bodenversiegelungen durch das BMVI anerkannt. Daher darf nur die Entsiegelung der Gebäudegrundflächen bei Straßenbauvorhaben berücksichtigt werden. Die Beseitigung aufstehender Hochbauten hat der Eigentümer selbst vorzunehmen. Hierbei gilt:

* *Der Abriss von rudimentären Gebäuderesten, von Zäunen und von Kleinteilen ist im Rahmen einer Beräumung der Maßnahmenfläche zulässig.*
* *Zum Nachweis ist ggf. eine Bestandsaufnahme in Anlehnung an die ARBEITSHILFEN ZUM UMGANG MIT BAU- UND ABBRUCHABFÄLLEN SOWIE ZUM EINSATZ VON RECYCLING-BAUSTOFFEN AUF LIEGENSCHAFTEN DES BUNDES, ANHANG 2.1 (BMVBS 2008) durchzuführen.“*

III.7.7.4 Zweifel an der Aufwertungsfähigkeit von Kompensationsflächen

Naturschutzverbände äußerten Zweifel, ob die vorgesehenen Kompensationsflächen – vor allem „Maßnahmenkomplex am Kahlhorstweg“ und „Maßnahmenflächen am Birkholzer Werder“ – aufwertungsfähig sind.

Die Planfeststellungsbehörde überzeugte sich davon, dass die auf den Flächen geplanten Maßnahmen einen Zielzustand anstreben, der bezogen auf alle natürlichen Funktionen insgesamt höherwertig ist.

Die im „Maßnahmenkomplex am Kahlhorstweg“ maßgeblichen CEF-Maßnahmen bedingen eine Lage östlich der B 189 / BAB 14. Hier befinden sich die in ihrer Funktionalität zu erhaltenden Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Amphibien (vgl. Nr. II.6.3.1 dieses PFB).

Für die „Maßnahmenflächen am Birkholzer Werder“ hat der Vorhabenträger nachgewiesen, dass die Voraussetzungen für die geplante Wiedervernässung vorliegen bzw. bei Realisierung von E3 geschaffen werden können (vgl. auch Nr. II.5.1 dieses PFB). Ergänzend dazu wird mit der vorgesehenen natürlichen Gehölzentwicklung und Extensivierung (Maßnahmen E4 und E5) – im Vergleich zum Ausgangszustand – ein naturschutzfachlich höherwertiger Zielzustand angestrebt.

III.8 Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR

Das Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR lehnte den Bau der BAB 14 – und damit auch die hiermit festgestellte VKE 1153 – ab aus folgenden Gründen:

* *„Fehlerhafte Alternativen-Prüfung (Null-Plus-Untersuchung)*
* *Fehlender verkehrlicher Bedarf*
* *Fehlerhafte Verkehrsprognosen*
* *Fehlerhafte Bevölkerungsprognosen*
* *Der naturschutzfachliche Planungsauftrag ist nicht abgearbeitet*
* *Landesplanerische Beurteilung nicht abgearbeitet*
* *Strategische Umweltprüfung nicht abgearbeitet*
* *Methodische Fehler der Umweltverträglichkeitsstudie*
* *Notwendigkeit des Neubaus der BAB 14 durch VUNO[29] nicht festgestellt*
* *Fehlender gesetzlich festgestellter Bedarf*
* *Verstoß gegen raumordnerische Entwicklungsziele des Landes*
* *Nachteilige regionalwirtschaftliche Effekte*
* *Keine Verbesserung der Erreichbarkeit gegenüber Bundesstraßen*

[29] Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: Verkehrsuntersuchung Nordost

* *Fehlerhafte Abschnittsbildung*
* *Fehlende abschnittsübergreifende Gesamtbetrachtung*
* *Fehlerhafte Trassierung im Aufriss*
* *Fehlerhafte schalltechnische Berechnungen*
* *Nichtbeachtung prioritärer Arten*
* *Fehlerhafte Gewichtung der Betroffenheiten*
* *Keine zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses*
* *Nicht gesicherte Finanzierbarkeit*
* *Fehlerhafte Nutzen-Kosten-Berechnung“.*

Die im Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR organisierten Verbände unterstützen u.a. das „Bündnis B189/B5 statt A14“, das sich auf den Internetseiten www.keine-a14.de und www.keinea14.de mit ähnlichen Argumenten grundsätzlich gegen den gesamten Neubau der BAB 14 ausspricht.

Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendungen des Landesbüros anerkannter Naturschutzverbände GbR zurück, soweit sie nicht durch Planänderungen (vgl. Nr. I. dieses PFB) oder durch Nebenbestimmungen (vgl. Nr. II. dieses PFB) berücksichtigt worden sind.

Zwingende Verbote stehen dem Neubau der BAB 14 nicht entgegen. Unter Würdigung der Interessen von Natur und Landschaft sowie aller anderen Umweltbelange überwiegt das öffentliche Interesse am hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhaben.

IV.
Hinweise

IV.1 Nicht gegen die Planung gerichtete Stellungnahmen

Folgende Vereinigungen und Träger öffentlicher Belange haben sich im Anhörungsverfahren beteiligt und keine gegen die Planung gerichteten Stellungnahmen abgegeben oder aufrechterhalten:

* Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
* Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
* Bundeseisenbahnvermögen
* Brandenburgischer Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen
* Landesamt für Arbeitsschutz

* Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe Brandenburg
* Landesamt für Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft und Flurneuordnung
* Landkreis Stendal
* Regionale Planungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel
* Stadt Perleberg
* Gemeinde Karstädt
* DB Kommunikationstechnik GmbH
* DB Services Immobilien GmbH
* 50Hertz Transmission GmbH
* Autobahn Tank & Rast GmbH
* Denker & Wulf AG
* Eigenbetrieb Abwasser „Mittlere Löcknitz“ Karstädt
* E.DIS AG
* GDF SUEZ E&P DEUTSCHLAND GMBH
* GDMcom mbH im Auftrage der ONTRAS Gastransport GmbH und der VNG Gasspeicher GmbH
* HanseWerk AG
* Vodafone Kabel Deutschland GmbH
* Mineralölverbundleitung GmbH Schwedt
* NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co.KG
* Prignitzer Energie- und Wasserversorgungsunternehmen GmbH
* Toll Collect GmbH
* ARGE prignitzbus
* 1 & 1 Versatel Deutschland GmbH
* Vodafone D2 GmbH
* WEMAG AG
* WTAZV - Westprignitzer Trinkwasser- und Abwasserzweckverband
* IHK Potsdam
* Landesjagdverband Brandenburg e.V.
* Verband für Landentwicklung und Flurneuordnung Brandenburg
* VVL Berlin und Brandenburg e.V.

IV.2 Stadtwerke Wittenberge GmbH

Die Planfeststellungsbehörde weist auf die lfd. Nrn. 53, 100, 101, 103 und 104 des BV (vgl. Nr. I.3.8 dieses PFB) hin.

IV.3 Kreisbauernverband Prignitz e.V.

Die vom Kreisbauernverband Prignitz e.V. angeregte Unternehmensflurbereinigung ist vom Vorhabenträger geprüft worden. Im Ergebnis dieser Prüfung wurde jedoch auf einen entsprechenden Antrag verzichtet.

IV.4 Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 6.1.1, 6.2.1 bzw. 6.4.1 des GV

Aufgrund der Einwendungen der Eigentümer verzichtete der Vorhabenträger im Verlauf des Anhörungsverfahrens auf die zunächst geplante Beanspruchung der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 6.1.1, 6.2.1 bzw. 6.4.1 des GV (vgl. Nr. I.3.13.2 dieses PFB). Damit sind die Einwendungen erledigt.

IV.5 Eigentümer des Grundstücks mit der lfd. Nr. 7.4.1 des GV

Die Eigentümer wandten sich gegen das geplante Straßenbauvorhaben und die Beanspruchung ihres 11.410 m^2 großen Grundstücks mit der lfd. Nr. 7.4.1 des GV (vgl. Nr. I.3.13.2 dieses PFB) für den LBP-Maßnahmenkomplex E3, E4 und E5 im „Birkholzer Werder“.

Aufgrund dieser Einwendungen verzichtete der Vorhabenträger im Verlauf des Anhörungsverfahrens auf die Beanspruchung des Grundstücks. Damit sind die Einwendungen erledigt.

IV.6 Eigentümer der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 7.1.1 bzw. 7.20.1 des GV

Die von den Eigentümern der Grundstücke mit den lfd. Nrn. 7.1.1 bzw. 7.20.1 des GV (vgl. Nr. I.3.13.2 dieses PFB) gestellte Frage der Entschädigung ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären. Auf Nr. II.16.2 dieses PFB wird hingewiesen.

IV.7 Grundstückseigentümer aus Jockgrim

Die Grundstückseigentümer wandten sich mit Schreiben vom 10.03.2010 gegen die Beanspruchung eines nicht näher bezeichneten Grundstücks für Ersatzmaßnahmen. Eine mögliche Betroffenheit wurde durch die 1. Planänderung 2011 (Entfall der zunächst in der ausgelegten Planung vorgesehenen Maßnahme E1 am Ortsausgang von Groß Welle) ausgeschlossen.

V.
Bekanntmachung / Zustellung

Nach § 74 Absatz 4 Satz 2 VwVfG wird eine Ausfertigung des PFB mit Rechtsbehelfsbelehrung und einer Ausfertigung des festgestellten Straßenbauplans – in den Städten Wittenberge und Perleberg, im Amt Putlitz-Berge sowie in der Gemeinde Karstädt – zwei Wochen lang zur Einsicht ausgelegt. Der Ort und die Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Nach § 74 Absatz 5 VwVfG wird die Zustellung des PFB an die Einwender durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt, da mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen sind.

Die öffentliche Bekanntmachung wird dadurch bewirkt, dass der verfügende Teil des PFB, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die v.g. Auslegung nach § 74 Absatz 4 Satz 2 VwVfG im Amtsblatt des Landes Brandenburg und außerdem in örtlichen Tageszeitungen bekannt gemacht werden, die in dem Bereich verbreitet sind, in dem sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird.

Auf die im Abschnitt II. dieses PFB enthaltenen Nebenbestimmungen wird hingewiesen.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der PFB den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt.

Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der PFB bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Planfeststellungsbehörde unter der Adresse

Landesamt für Bauen und Verkehr

- Dezernat 21 -

Lindenallee 51

15366 Hoppegarten

angefordert werden.

Gemäß § 27a VwVfG wird unter http://www.lbv.brandenburg.de/683.htm eine Lesefassung des PFB und des festgestellten Planes veröffentlicht.

VI.
Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen PFB kann innerhalb eines Monats nach Zustellung, die durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt wird, Klage beim

Bundesverwaltungsgericht

Simsonplatz 1

04107 Leipzig

(§ 50 Absatz 1 Nr. 6 VwGO i.V.m. § 24 Absatz 1 FStrG und VerkPBG) erhoben werden.

Die Klage ist bei dem Bundesverwaltungsgericht schriftlich zu erheben. Bei dem Bundesverwaltungsgericht kann sie auch in elektronischer Form (§ 55a VwGO) erhoben werden.

Falls die Klage in elektronischer Form erhoben wird, sind die Vorschriften der ERVVOBVerwG/BFH zu beachten. Die Zugangs- und Übertragungssoftware kann über die Internetseite www.bundesverwaltungsgericht.de (oder http://www.egvp.de) lizenzfrei herunter geladen werden. Dort sind auch die Einzelheiten dieses Verfahrens geregelt.

Falls die Klage schriftlich erhoben wird, sollen der Klage und allen Schriftsätzen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden (§ 81 Absatz 2 VwGO).

Gemäß § 82 Absatz 1 VwGO muss die Klage den Kläger, den Beklagten (gemäß § 8 Absatz 2 BbgVwGG i.V.m. § 78 Absatz 1 Nr. 2 VwGO das Landesamt für Bauen und Verkehr) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die angefochtene Verfügung soll in Abschrift beigefügt werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die Tatsachen, durch deren Berücksichtigung oder Nichtberücksichtigung im Verwaltungsverfahren er sich beschwert fühlt, anzugeben (§ 5 Absatz 3 VerkPBG i.V.m. § 24 Absatz 1 FStrG und § 11 VerkPBG). Nach § 17e Absatz 5 FStrG hat der Kläger innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. § 87b Absatz 3 VwGO gilt entsprechend.

Nach § 67 Absatz 4 i.V.m. Absatz 2 Satz 1 VwGO muss sich vor dem Bundesverwaltungsgericht jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen.

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.

Auf der Grundlage von § 80 Absatz 4 Satz 1 VwGO setzt die Planfeststellungsbehörde die in § 5 Absatz 2 VerkPBG geregelte sofortige Vollziehung des PFB aus.

Im Auftrag

gez. John

Beglaubigungsvermerk:

Hiermit wird amtlich beglaubigt, dass die vorstehende Abschrift mit der vorgelegten Urschrift des PFB vom 15.12.2017 mit dem Geschäftszeichen 2104-31101/0014/006

für den 4-streifigen Neubau der BAB 14, Verkehrseinheit 1153, von Bau-km 0+000 bis 2+000 westlich von Wittenberge

übereinstimmt.

Hoppegarten, den 15. Jan. 2018

Landesamt für Bauen und Verkehr

Im Auftrag

LANDESAMT FÜR BAUEN UND VERKEHR

(Siering)